



CHEMIN DE FER D'INTERÊT LOCAL DE FOLELLI À OREZZA

Par délibération du 25 septembre 1887, vous avez voté en faveur des concessionnaires du chemin de fer de **Folelli-Orezza**, une garantie d'intérêt de 3 0/0, pendant vingt ans, pour une dépense de deux millions. Cependant l'Assemblée départementale ne s'est encore prononcée ni sur le tracé de la ligne, ni sur le mode et les conditions de construction des travaux, ni sur les dispositions nécessaires pour assurer l'exploitation. Une décision sur ces points que la loi du 11 juin 1880 laisse à votre initiative est indispensable pour autoriser M. le Ministre à provoquer, s'il y a lieu, la déclaration d'utilité publique.

Dans le dossier de l'affaire, outre l'avant-projet déjà soumis à l'enquête et le cahier des charges, vous trouverez un projet de l'acte à intervenir entre le département et les concessionnaires ; cette dernière pièce est accompagnée d'un rapport spécial de M. l'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.

Chemin de fer d'intérêt local. Largeur de voie à leur donner.

J'ai l'honneur de mettre sous vos yeux le texte d'une circulaire de M. le Ministre des Travaux publics, en date du 12 janvier 1888, relative à la largeur de voie à donner aux chemins de fer d'intérêt local :

« Paris, le 12 janvier 1888.

« MONSIEUR LE PRÉFET, en présence de l'extension que prennent en France, sous le régime de la loi du 11 juin 1880, les chemins de fer d'intérêt local et tramways à vapeur à voie étroite, le Gouvernement a été amené à reconnaître que, pour aider à la prospérité commerciale de ces entreprises, qui le plus souvent engagent les finances de l'Etat, et rendre ces voies ferrées véritablement utilisables pour les transports militaires, il devenait indispensable de les approprier, par l'adoption d'une largeur de voie unique, à la circulation d'un même matériel.

« Cette largeur ne peut être, évidemment, que celle d'un mètre (1 m. 00) entre les bords intérieurs des rails, déjà réalisée sur la presque totalité des lignes existantes.

« En conséquence, après avoir pris l'avis de mon collègue de la Guerre, j'ai résolu de ne provoquer, à l'avenir, sauf exceptions dûment justifiées et admises par mon administration d'accord avec l'autorité militaire, la déclaration d'utilité publique d'aucun chemin de fer ou tramway à vapeur à voie étroite qui serait projeté avec une largeur de voie autre que celle sus indiquée.

« J'ai décidé, en outre, toujours dans le double intérêt invoqué ci-dessus, que, toutes les fois qu'une ligne d'intérêt local ou tramway à voie étroite devra se relier à une ou plusieurs lignes à voie normale, le cahier des charges de la concession devra contenir une clause spéciale prescrivant l'établissement, dans la ou les gares de jonction, de moyens de transbordement commodes pour les voyageurs et les marchandises.

« Je vous prie de m'accuser réception de la présente circulaire et d'en donner connaissance au Conseil général de votre département dans sa plus prochaine session.

« Recevez, etc.

« Le Ministre des Travaux Publics,

« Signé : EMILE LOUBET. »

Rapports et délibérations / Conseil Général de la Corse
Extrait du procès verbal des délibérations – Session d'avril 1888