Resp 35369-8/11

11e

OBSERVATIONS

DU MAIRE ET DES HABITANS

DE SAINT-BÉAT,

RELATIVES A L'ÉTABLISSEMENT D'UN BUREAU DE TRANSIT DANS LA DIRECTION DES DOUANES DE SAINT-GAUDENS.

OBSERVATIONS

DU MAIRE ET DES HABITANS

DE SAINT-BÉAT,

Relatives à l'établissement d'un Bureau de transit dans la direction des Douanes de Saint-Gaudens.

L'ENTREPÔT des denrées coloniales qui vient d'être accordé à la Ville de Toulouse, nécessitera sans doute l'ouverture d'un bureau de transit dans la direction des douanes de Saint-Gaudens.

En effet, sans transit, le commerce n'obtiendrait de cette création qu'un léger avantage qui serait loin de le satisfaire, et la Ville de Toulouse en retirerait à peine le montant de ses dépenses annuelles. Sans le transit, on ne dirigerait à l'entrepôt que les marchandises nécessaires à la consommation du département, et le seul intérêt qu'en retirerait le commerce, consisterait dans la faculté de n'en acquitter les droits qu'à mesure de la mise en consommation. Avantage fort peu considérable, et qui tournerait tout au profit du *vendeur*.

Avec le transit, au contraire, l'entrepôt recevra non-seulement les marchandises nécessaires au

département, mais encore celles qui seront destinées à l'étranger. Le mouvement de l'entrepôt sera continuel; les arrivages seront fréquens; les expéditions de sortie journalières; et par cette activité d'affaires, le commerce aura des chances de bénéfice, tandis que la ville de Toulouse retirera de l'entrepôt un revenu certain.

Il est donc évident que si l'on veut obtenir de l'entrepôt un intérêt réel, il est indispensable de demander la réexportation des marchandises qui y seront dirigées. Mais comme l'administration des douanes doit avoir ses garanties, en même temps que le commerce ses facilités, il convient d'examiner quel est le point de la frontière qui offre des certitudes à l'un et à l'autre; en d'autres termes, celui qui rendrait plus facile la surveillance de l'administration, et qui en même temps rendrait au commerce la réexportation plus aisée et moins dispendieuse.

Trois points principaux communiquent avec l'Espagne : *la vallée d'Aure*, *Bagnères-de-Luchon* et *Saint-Béat*.

Ports de la vallée d'Aure.

La vallée d'Aure communique par deux ports avec l'Aragon seulement, celui de *Vielsa* par Aragnouet, et celui de *Plan*.

Placés l'un et l'autre au sommet de la haute chaîne des Pyrénées, ils demeurent couverts de neige au moins huit mois de l'année. On peut les regarder comme impraticables, même pour les piétons, pendant au moins quatre mois; et les accidens qui arrivent annuellement à ceux qui les traversent à cette époque, attestent et les diffi-

cultés et les dangers auxquels ils s'exposent. Ce n'est tout au plus que pendant six mois qu'ils peuvent être parcourus par des bêtes de somme, mais jamais par une voiture quelconque.

Le port de Vielsa est placé à peu de distance du bureau des douanes d'*Aragnouet;* le trajet de ce bureau jusqu'au sommet de ce port n'est que d'environ trois heures, dans la belle saison; mais c'est la partie la plus pénible, la plus difficile, celle qui réunit tous les dangers. Les marchandises doivent y être transportées à charge d'homme ou de mulet, déjà à partir du bureau de Vielle, ce qui fait environ huit heures de marche jusqu'au sommet, où de nouveaux dangers se présentent encore pour descendre aux premières habitations espagnoles.

Le port de Plan est éloigné d'environ huit heures de marche, par le beau temps, du bureau de Vielle qui en est le plus rapproché. Les transports ne peuvent non plus, à partir de ce bureau, se faire qu'à charge d'homme ou de mulet; il présente d'ailleurs les mêmes difficultés, soit pour atteindre son sommet, soit pour redescendre ensuite aux premières habitations.

On peut dire de ces deux ports que pendant une forte journée on marche toujours à travers des précipices et des dangers de toute espèce.

Ports de Bagnères de Luchon.

Bagnères de Luchon aboutit à l'Espagne par trois ports, celui de *Venasque*, celui de la *Picade* et le *Portillon*.

Le port de Venasque conduit en Aragon seulement et à la ville de Venasque dont il a pris le

nom. C'est le passage le plus direct, mais en même temps le plus élevé et celui qui présente le plus de dangers; sa rapidité, les précipices qui l'environnent, l'immense quantité de neiges qui le couvrent, font qu'il n'est praticable que tout au plus pendant quatre mois de l'année. La distance du bureau de Bagnères jusqu'au sommet est au moins de huit heures de marche, dans la belle saison, outre la descente jusques aux premières habitations sur le revers espagnol, où se rencontrent encore les mêmes difficultés et les mêmes dangers. Les transports ne peuvent s'y faire qu'à charge d'homme ou de mulet.

Le port de la Picade, quoiqu'il soit situé à peu de distance de celui de Venasque et qu'il reçoive à peu près le même volume de neige, présente cependant moins de difficultés, parce que sa pente est peu rapide, et qu'il n'a à ses côtés que peu ou point de précipices. Ce port pourrait donc être parcouru bien plus long-temps, si la longueur de son trajet, toujours à une région trop élevée et où les neiges abondent, n'y apportait un invincible obstacle. Aussi les habitans de Bagnères n'en font usage que dans les longues journées du printemps. Comme le précédent, il conduit à la ville de Venasque, et les transports ne peuvent s'y faire qu'à charge d'homme ou de mulet.

Le Portillon est un col situé sur la chaîne secondaire qui sépare la vallée de Luchon de la vallée d'Aran. La distance de Bagnères jusqu'à sa sommité est d'environ trois heures dans le beau temps; une pente plus courte, mais plus rapide,

conduit de ce point au vallon de la Garonne, sur l'autre eauversant ; placé à une bien moindre hauteur que les autres ports, il reçoit aussi un bien moindre volume de neiges, de sorte qu'il n'est que temporairement fermé et que les piétons peuvent le parcourir presqu'en toute saison ; mais il n'en est pas moins vrai qu'il devient à peu près impraticable pour les animaux de charge pendant deux ou trois mois d'hiver, ou que si l'on se hasarde à y passer alors, ce n'est qu'avec beaucoup de difficulté et de dangers. Du reste, même dans la belle saison, ce col n'est praticable qu'avec des bêtes de somme.

Ce qui vient d'être dit prouve que le Portillon ne conduit que dans la *vallée d'Aran*. Cette vallée est séparée du royaume d'Espagne par la haute chaîne des Pyrénées, sur laquelle sont aussi situés divers ports. Nous allons en parler tout à l'heure.

Passage par Saint-Béat.

Saint-Béat communique avec la vallée d'Aran par *le Pont du Roi*, situé sur la Garonne et sur les limites des deux royaumes ; la distance, depuis le bureau de la douane de Fos jusqu'à cette extrême frontière, est d'une petite demi-heure. La route départementale, n.° 27, y aboutit ; elle est tracée sur la partie basse du vallon et peut être parcouru en toute saison et avec des voitures.

Le vallon de Saint-Béat et celui d'Aran qui sont contigus font l'un et l'autre partie de la longue vallée de la Garonne ; au pont du Roi et au point où finit la route départementale n.° 27, commence, sur le territoire Espagnol, un chemin assez facile qui suit le cours de la Garonne et poursuit

la vallée d'Aran dans toute sa longueur. Ce chemin, réparé par les Français aux diverses époques où ils ont occupé cette vallée, se parcourt aujourd'hui, non-seulement avec des animaux de charge, mais encore avec les charrettes du pays (1). Peu de réparations le rendraient propre à toute espèce de voitures.

Ports de la vallée d'Aran.

J'ai dit plus haut que cette vallée d'Aran est séparée de l'Espagne par la haute chaîne des Pyrénées. Trois ports principaux y établissent des communications : celui de *Paillas*, celui de *Vielle* et celui de la *Picade* par *Artigue de Lin*.

Le port de Paillas au Levant est le plus facile des Pyrénées, après celui de Canfranc. Il conduit à la Catalogne, et sa pente est si douce qu'il serait facile de le rendre praticable, même par les voitures. C'est par ce port que, quatre fois par semaine, passe le courrier qui apporte les dépêches dans la vallée d'Aran, dans toutes les saisons de l'année.

Le port de Viella est au midi ; il prend son nom de la ville chef-lieu de la vallée, située au pied de la montagne sur laquelle ce port est placé ; quoique très-élevé et couvert de neiges pendant environ six mois de l'année, il n'en est pas moins parcouru en toute saison et presque sans interruption. C'est par ce port que les Aranais reçoivent

---

(1) Ces charrettes, qu'on appelle vulgairement chars, ont quatre roues et sont traînées par des bœufs. On porte ainsi des fardeaux assez considérables ; les Aranais viennent avec ces voitures chercher en France leur provision de vin quand la douane Espagnole le permet. La charge ordinaire est huit hectolitres.

de l'intérieur les grains, les vins, les huiles et les autres objets de consommation que leur pays ne produit pas en assez grande quantité, ou ne produit point du tout; et lorsque les neiges ont rendu les autres ports inaccessibles, c'est encore par celui-ci que l'on conduit aux foires de Salas et de Sarignena, les mules même de la vallée d'Aure, de Luchon et de l'Ariége, quoique le trajet fût bien plus court en passant par leurs ports, s'il était alors possible de les traverser.

Ce port conduit à Vilaller, petite ville sur la frontière des provinces de Catalogne et d'Aragon. Il offre aussi la route la plus directe et la plus courte pour parvenir à la province de Valence.

Enfin le port de la Picade, qui conduit à Venasque et par conséquent à l'Aragon; il en a été déjà question en parlant des ports de Bagnères de Luchon. Ce port, qui de Bagnères devient impraticable à raison de sa longueur, n'offre pas les mêmes difficultés par la vallée d'Aran, parce que le chemin qui en descend, abandonnant bientôt les régions élevées, se dirige rapidement vers le vallon de la Garonne, par la vallée d'*Artigue de Lin*, et en suivant le cours du ruisseau de Jueu, ce qui fait que les Aranais le parcourent dans presque toutes les saisons, et qu'il peut être poursuivi par des bêtes de somme pendant environ huit mois.

Ainsi la vallée d'Aran est un point central, d'où, comme autant de rayons, partent trois chemins, dont l'un à droite conduit à l'Aragon, un second à gauche, à la Catalogne, et le troisième entre les précédens, aux limites des deux provinces et au

royaume de Valence. Ces trois routes sont les plus faciles de cette partie des Pyrénées, celles sur lesquelles les neiges apportent le moins d'interruption.

Le commerce a intérêt à fixer le transit par Saint-Béat.

L'intérêt du commerce est d'adopter le point où se réunissent, en même temps, les communications les plus aisées, celles qui sont le moins dispendieuses, celles qui éprouvent le moins d'interruption, celles qui aboutissent à plus de débouchés commerciaux. Ces différentes conditions ne se trouvent réunies que dans la vallée d'Aran ; c'est donc vers ce point que le commerce a intérêt d'établir le transit. Et comme d'un autre côté Saint-Béat offre seul une communication directe et facile vers cette vallée, il devient évident que Saint-Béat doit avoir la préférence.

Entrons dans quelques autres développemens.

Nous ne devons jamais perdre de vue que l'entrepôt et par conséquent le bureau de transit, ne sont établis que pour favoriser le commerce. Nous l'avons déjà dit, le commerce ne vit que de mouvement. Tout ce qui interrompt son cours, tout ce qui ralentit sa marche ne lui cause que des pertes, ou tout au moins diminue ses bénéfices. D'autre côté, le commerce vit d'économie, et c'est là son premier profit.

Frais de transport de l'entrepôt à la frontière.

Un simple coup-d'œil, jeté sur une carte, suffira pour démontrer jusqu'à la dernière évidence, que la distance de l'entrepôt jusqu'à Vielle, bureau de deuxième ligne dans la vallée d'Aure, ou jusqu'à Bagnères, est bien plus longue que jusqu'au Pont du Roi, extrême frontière par Saint-Béat. Pour peu que l'on connaisse les routes qui conduisent à

ces divers points, on sera convaincu que celle de la vallée d'Aure, outre sa longueur, est parsemée de côtes et d'aspérités qui nécessairement retardent la marche des voitures, que deux journées de plus ne suffisent pas pour compléter ce trajet. Qu'il en est de même du chemin qui conduit à Bagnères, et qu'un jour de plus sera encore nécessaire pour y compléter le transport. Ainsi, et sous ce point de vue, le commerce trouvera une économie dans les frais de transport de ses marchandises en les dirigeant vers Saint-Béat (2).

Admettons, pour un instant, que le transit fût établi, soit par le port de la vallée d'Aure, soit par le port de Venasque.

Interdiction des ports de la vallée d'Aure et de Venasque pendant six et huit mois.

Ces ports sont fermés, les premiers pendant six mois, le dernier pendant huit mois de l'année. Pendant ce temps il y aura donc interruption de tout commerce avec l'Espagne. Cette longue suspension d'affaires n'apportera-t-elle pas une perte réelle par le séjour des marchandises à l'entrepôt, par les avaries qu'elles pourront y contracter ? Le commerce ne perdra-t-il pendant ce temps l'intérêt de ses capitaux qui demeureront inactifs, et les occasions de faire avec eux des spéculations nouvelles

---

(2) Aujourd'hui l'établissement du pont de Chaun qui joint la route royale de Bagnères à la route départementale n.° 11, et l'élargissement de la rue de l'Anglade à Saint-Béat, abrégeront de plus de demi-heure le trajet vers Saint-Béat, et par ce moyen on évitera les côtes de la route royale à l'entrée de Cierp, et celles qui se trouvent dans le trajet de Cierp à Saint-Béat sur la route départementale n.° 27.

qui pourront lui donner de nouveaux bénéfices ?

Interdiction du commerce avec la Catalogne par les mêmes ports.

Ces mêmes ports ne conduisent qu'à l'Aragon. Que deviendront donc les marchandises expédiées sur la Catalogne? Faudra-t-il qu'elles fassent dans l'intérieur de l'Espagne un détour de plusieurs journées, par des chemins peu sûrs, presque impraticables et avec des frais immenses qui, non-seulement absorberont, mais même dépasseront les bénéfices? Sous ce rapport on peut affirmer, sans crainte d'être démenti, que si le transit est établi par un de ces ports, le commerce avec la Catalogne est frappé d'une véritable interdiction.

Frais d'escorte.

D'un autre côté, la douane ne permet jamais la sortie des marchandises en transit sans les accompagner d'une escorte. Les frais en sont toujours à la charge de l'expéditeur; or ces frais sont en raison et des difficultés que présente le chemin à parcourir et de son étendue, et du nombre des employés nécessaires à la surveillance. Il est visible qu'une masse de marchandises distribuées sur un nombre considérable de personnes ou de bêtes de somme, sur un chemin coupé de ravins et de forêts, exige une surveillance bien plus difficile, et par conséquent un bien plus grand nombre d'employés, que si cette même marchandise était réunie sur une seule voiture, dirigée sur une grande route, dont elle ne peut être déviée. J'ai déjà dit quelle est la distance des bureaux aux ports de la vallée d'Aure et de Venasque. J'ai déjà dit combien ces trajets étaient longs, difficiles et dangereux. J'ai dit aussi que les transports ne pouvaient y être faits qu'à charge d'hommes ou d'animaux. Le commerce y payera donc de gros frais d'escorte.

Par Saint-Béat, au contraire, les transports peuvent se faire par des voitures; la distance du bureau à l'extrême frontière n'est presque rien, les frais d'escorte ne pourront être que très-peu de chose. Le plombage offrira encore une grande économie. Il faut deux plombs par une ou deux balles, selon qu'elles sont transportées à dos d'homme ou de mulet : il n'en faudra pas davantage pour toutes les marchandises que portera un char, puisqu'il suffira de plomber les deux bouts de la corde qui les serrera.

Transit par le Portillon.

Je n'ai pas perdu de vue que, pendant les huit mois d'interdiction du port de Venasque, Bagnères-de-Luchon peut exporter par le *Portillon ;* mais ce passage n'aboutit qu'à la vallée d'Aran; c'est là aussi que communique le vallon de Saint-Béat; mais par une route directe, courte et facile. Sur ces deux routes, quelle sera celle qui devra obtenir la préférence? Le passage par le Portillon est à travers les forêts, il est pénible, quelquefois impossible; il ne peut être parcouru qu'avec des bêtes de somme; des frais considérables d'escorte devront y être payés. Quel intérêt aura donc le commerce à choisir une route plus que double en étendue, hérissée de difficultés, à payer des frais de transport plus que triples, de plus grands frais d'escorte, de préférence à la route par Saint-Béat, qui ne présente ni les mêmes frais ni les mêmes difficultés (3)?

---

(3) Le chemin du Portillon sur le revers Espagnol vient joindre la route du val d'Aran, au lieu appelé la *Bour-*

Ainsi, et sous quelque point de vue qu'on envisage les choses, le commerce a le plus grand intérêt à ce que le transit soit établi par Saint-Béat.

On demandera, peut-être, comment il se fait qu'avec toutes ces facilités, Saint-Béat reçoive aujourd'hui si peu de marchandises, soit pour l'importation, soit pour l'exportation? La réponse sera facile, mais elle exige que l'on entre dans quelques détails.

Aucun commerce par Saint-Béat.

Avant la révolution, Saint-Béat était l'entrepôt général de la frontière. C'est là que les Espagnols venaient s'approvisionner des produits français; c'est là aussi qu'ils apportaient les richesses de leur sol, destinées à la France. Le traité de *Lies* et *Passeries* conclu entre les frontaliers des deux nations (4), les priviléges que nos rois avaient accor-

---

dette, situé à près d'une heure de marche au-dessus du village de *Boussost*. Le bureau de la douane espagnole est établi dans ce dernier village. Les marchandises importées en Espagne par le Portillon, sont obligées de se présenter à ce bureau, et de rétrograder ainsi d'environ une heure de marche. Il en est de même des marchandises qui sont exportées d'Espagne par ce même passage du Portillon. La route de Saint-Béat à l'Espagne passe par Boussost qui est situé sur la Garonne et dans la basse vallée.

(4) Ce traité de Lies et Passeries fut renouvelé le 22 avril 1513, au lieu du Plan d'Arrem, commune de Fos. Les pays qui y concoururent furent, du côté de la France: les vallées d'*Aure*, de Louron, de Nestés, du Larboust et d'Oueil, la ville de *Bagnères*, la chatellenie de Fronsac, celle de *Saint-Béat*, la baronnie d'Aspet, la cité de Saint-Bertrand, le Castillonnais, Saint-Lizier, le Couzerans.

Du côté de l'Espagne: le marquisat de Paillas, la vallée

dés aux foires de Saint-Béat (5) faisaient que les Espagnols y accouraient, même des frontières du

---

d'Aran, le comté de Ribagorra, la vallée de Venasque, Jistaiis, Vielsa, la Conque et la ville de Trem.

C'est un véritable traité de commerce entre les frontaliers des deux nations. Pour lever toutes les entraves qui auraient pu s'opposer à leurs communications et à leurs relations commerciales, il y fut stipulé qu'ils jouiraient les uns chez les autres des mêmes droits, franchises, priviléges et protections que les nationaux. En cas de guerre entre les souverains des deux peuples, il fut convenu que les hostilités ne pourraient commencer que trente jours après qu'ils s'en seraient donné avis, et que pendant ce délai encore ils jouiraient des mêmes droits et protections, afin que chacun pût pendant ce temps donner ordre à ses intérêts.

Ce traité régulièrement confirmé par les Rois des deux nations, a continué d'être exécuté jusqu'à la révolution française. Il fut si favorable aux frontaliers et si respecté par eux, que dans l'espace de 277 ans qu'il a duré, il n'y a pas d'exemple qu'ils y aient contrevenu.

(5) La principale foire de Saint-Béat était celle de Saint-Martin. Dans le principe elle durait quinze jours; plus tard elle se réduisit à huit; aujourd'hui elle en dure à peine trois ou quatre.

Un de ses plus précieux priviléges consistait en ce que pendant la tenue de cette foire, et dans les quinze jours qui la précédaient ou la suivaient, nul ne pouvait être emprisonné pour dettes, soit au lieu de la foire, soit même sur les routes qui y conduisaient, pourvu qu'il fût porteur d'un passe-port annonçant cette destination, lequel lui servait de sauf-conduit. On trouve dans les recueils de Jurisprudence, des arrêts qui ont cassé des arrestations faites en contravention à ce privilége. Il fallait que nos rois fussent bien convaincus de l'importance de la foire de Saint-Béat, pour établir en sa faveur une telle dérogation au droit commun.

Portugal; mais Saint-Béat était, de ce côté, le terme de leurs incursions en France. Là se bornait à peu près l'effet du traité des Lies et Passeries. Là finissait aussi la sécurité que ce traité leur inspirait. Ces mêmes priviléges des foires et l'occasion de faire des traités avantageux avec les Espagnols, y attiraient en même temps des négocians de presque toute la France. Saint-Béat alors approvisionnait la frontière espagnole, de mules, de cochons gras, de poissons salés ou secs, de tissus de diverses espèces, de mercerie, de quincaillerie, etc., etc.; en retour, elle en recevait des laines, des huiles, des vins, des soies et même du sel; mais seulement pour la consommation de la frontière.

La révolution française supprima toute espèce de priviléges. Le traité des Lies et Passeries, les priviléges des foires de St.-Béat suivirent le sort commun. La première guerre d'Espagne survint, et le commerce de St.-Béat éprouva de tous ces événemens les plus rudes atteintes. Cependant, les divers traités de paix qui eurent lieu ensuite semblèrent faire renaître l'espérance; de nouvelles relations s'établirent avec l'Espagne avec une étonnante activité. Il est impossible de calculer les immenses quantités de laine, d'huile et d'autres objets qui furent importés, de mules, de poissons secs ou salés qui furent exportés par Saint-Béat dans les années IX, X et XI de la république (6). Mais

(6) Des convois de 50 et jusqu'à 100 mulets de transport se croisaient continuellement sur la route du val d'Aran;

cette activité d'affaires ne dura pas long-temps ; les nouvelles guerres qui eurent lieu bientôt suspendirent toutes les opérations commerciales, et, plus tard, les entraves apportées par la douane firent cesser toute circulation par Saint-Béat : son commerce par conséquent fut anéanti. Ainsi, et déjà depuis longues années, ni les laines, ni les huiles, ni les vins d'Espagne n'ont plus la libre entrée par Saint-Béat.

A cette cause particulière s'est joint une cause générale, résultant de l'augmentation des droits de douane à l'importation des marchandises étrangères, et qui a presque anéanti ce genre de spéculation, où l'on ne retrouve plus aujourd'hui des bénéfices proportionnés aux chances auxquelles on est exposé.

De ces deux causes, il résulte d'abord que le commerce s'est généralement restreint partout, et ensuite que ceux qui s'y sont livrés se sont dirigés sur les lieux par lesquels l'importation a été permise ; et il évident que Saint-Béat, qui ne jouissait pas de cette faveur, n'a dû, dès ce moment, avoir ni commerce ni commerçans de ce genre.

Bagnères et la vallée d'Aure étaient comprises dans le traité de *Lies* et *Passeries* (7). Ces deux points jouissaient donc des mêmes priviléges que

---

d'immenses troupeaux de mules de commerce encombraient les foires et les routes ; les vastes magasins destinés à recevoir les marchandises devinrent insuffisans : on les voyait entassées sur les places et dans les rues.

(7) Voyez note 4.

Saint-Béat, sous ce rapport : pourquoi n'en retireraient-ils pas les mêmes avantages ? Pourquoi Saint-Béat jouissait-il presque exclusivement des bénefices du commerce avec l'Espagne ? c'est que Saint-Béat avait seul des communications faciles et non interrompues avec cette nation ; c'est que le commerce n'éprouvait aucune entrave ; c'est que, étant parfaitement libre, il choisissait les routes qui lui présentaient le moins de difficultés et qui l'exposaient à moins de frais ; c'est qu'il n'y avait pas de douanes alors.

En l'an IX, et lorsque les choses étaient encore égales pour tous, pourquoi Saint-Béat fut-il aussi le centre du plus grand commerce de cette frontière ? toujours par le même motif.

Les lieux n'ont point changé, les passages sont demeurés les mêmes : qu'on rende au commerce seulement sa liberté, et les mêmes causes entraîneront les mêmes effets.

Maintenant que demande Saint-Béat ? qu'on rétablisse les choses telles qu'elles ont été pendant trois siècles ; telles qu'elles étaient lorsque aucun obstacle ne forçait l'industrie à prendre une autre direction ; telles que le prescrit la nature des lieux ; telles que les exigent les besoins, les facilités du commerce ; telles enfin qu'elles n'auraient jamais dû cesser d'être, si l'on avait considéré les plus grands avantages de tous.

Sous un autre point de vue, on dira que Bagnères a acquis et acquiert tous les jours assez de prospérité par ses établissemens thermaux ; qu'il y a là une source continue de fortune et de riches-

ses ; qu'avant que ses eaux acquissent de la célébrité, et lorsque la circulation était libre, Bagnères n'était rien, tandis que Saint-Béat était riche de son commerce ; qu'il est du devoir d'un bon gouvernement de répartir les sources de prospérité ; qu'il y a injustice au contraire à les accumuler sur un seul point, ainsi que cela a été fait, pour en priver ceux qui y ont de plus grands droits ; qu'ainsi et encore sous ce rapport Saint-Béat mérite la préférence.

La douane a intérêt à fixer le transit par Saint-Béat.

Je crois avoir suffisamment démontré que l'intérêt du commerce exige que le transit soit établi par Saint-Béat. Il me reste à prouver maintenant que l'intérêt de la douane est d'accord avec celui du commerce ; que c'est encore par ce point que se rencontrent les plus grandes facilités pour la surveillance, en même temps que les plus grandes économies.

Sur quelque point que soit établi le transit, il est positif qu'il exigera une augmentation de personnel, tout au moins dans les grades supérieurs ; mais le nombre des employés inférieurs variera suivant que la garde des frontières sera plus ou moins difficile, suivant que les escortes devront être plus ou moins nombreuses, suivant qu'elles mettront plus ou moins de temps à accompagner les marchandises.

Une longue ligne de frontières, des montagnes d'un difficile accès, entrecoupées de ravins, de crêtes, de rochers et de forêts, sont des lieux favorables à la contrebande, qui ne compte pour rien les fatigues et les dangers ; qui y trouve tou-

jours les moyens de se soustraire à la vigilance des employés. De telles frontières sont donc celles dont la garde est la plus difficile, celles qui exigent la présence d'un plus grand nombre d'employés.

Sous le rapport des escortes, il est encore positif que lorsque le trajet à parcourir sera long, lorsqu'il exigera l'emploi de beaucoup de temps, la douane devra encore garder au bureau un certain nombre de préposés disponibles dans le cas où il arrive un nouveau convoi. Si en outre le mode des transports et l'état des lieux exigent une surveillance plus active, il en résultera que, sous ce double rapport, le personnel des préposés devra être augmenté.

Il est donc de l'intérêt de la douane d'adopter, pour le transit, la frontière où les montagnes sont d'un plus facile accès, où elles ont moins d'aspérités favorables à la fraude, celles où la surveillance est la plus aisée, celles où les escortes devront être moins nombreuses et exigeront l'emploi de moins de temps. Sous ces divers points de vue, Saint-Béat doit encore obtenir la préférence : il sera facile de le démontrer.

Ports de la vallée d'Aure sous le rapport de la douane.

Les ports de la vallée d'Aure sont éloignés entr'eux d'environ trois lieues. Ils se rapprochent, à gauche, du port de Lapés ; à droite, des nombreux passages qui communiquent à la vallée de Baréges. Ces distances sont occupées par les montagnes de la plus haute chaîne des Pyrénées, par celles qui, par la profondeur de leurs ravins, l'élévation de leur crêtes, les rochers, les forêts qui les couvrent, offrent le plus de ressources à la fraude.

Elles sont habitées par une population exercée à ce genre d'industrie, et qui connaît parfaitement toutes les issues. Pour une frontière aussi longue et d'une garde si difficile, la douane n'a dans la vallée d'Aure que quatre brigades seulement. Elle devra donc, pour ce motif, augmenter considérablement le nombre de ses employés.

D'un autre côté, les transports par la vallée d'Aure ne peuvent se faire qu'à charge d'homme ou de mulet; des chemins longs, escarpés, à travers les forêts et les montagnes, exigeront une escorte nombreuse. Le trajet du bureau de Vielle au port de Plan, demande l'emploi de deux journées pour l'aller et le retour; celui d'Aragnouet au port de *Vielsa,* à peu près celui d'un jour : la douane devra donc encore augmenter le personnel de ses préposés, pour fournir aux escortes ou demeurer en disponibilité.

Ports de Bagnères relativement à la douane.

Quant à Bagnères, la position de ses ports, relativement à son bureau, est la même que celle des ports de la vallée d'Aure, relativement aux bureaux de Vielle et d'Aragnouet. Les transports ne peuvent s'y faire que de la même manière; de sorte que ce qui a été dit, sous le rapport de l'augmentation du personnel nécessaire aux escortes, s'applique, sans restriction, au bureau de Bagnères.

Pour ce qui regarde la surveillance des frontières, elle est identiquement la même par Bagnères et Saint-Béat.

En effet, les marchandises exportées par le *Portillon,* parviennent dans la vallée d'Aran; mais c'est au même point qu'aboutissent celles qui sont

expédiées par Saint-Béat. Ainsi, identité rigoureuse sous ce rapport.

Les marchandises exportées par le port de Venasque parviennent à la ville du même nom; mais celles qui, expédiées de Saint-Béat, seront dirigées ensuite par le port de la Picade, parviendront aussi dans la même ville; il y aura donc encore la même identité.

Bien plus, supposons que des marchandises soient exportées par le port de Venasque, avec intention de les réimporter en fraude: le port de *Venasque* et celui de la *Picade* se communiquent sur le revers espagnol; il sera donc facile, dès que l'escorte aura abandonné le convoi, de le diriger immédiatement dans le val d'Aran, où elles seront encore dans la même position que celles qui y auraient été expédiées de Saint-Béat.

Ainsi, quel que soit de ces deux passages celui qui obtienne la préférence, la surveillance de la frontière devra être identiquement la même.

Mais le bureau de Fos n'est éloigné de l'extrême frontière que d'une petite demi-heure. La route départementale qui y conduit permet le transport avec toute espèce de voitures. Une voiture chargée ne favorise guère les soustractions en fraude. La surveillance doit donc y être fort peu de chose. La briéveté et la facilité du chemin à parcourir ne demandent que l'emploi de quelques instans. Ainsi, par Saint-Béat, les escortes n'exigeront que peu ou point d'augmentation de personnel. Sous ce rapport, la douane a donc intérêt à fixer le transit par Saint-Béat.

J'ai démontré que la surveillance des frontières est identiquement la même pour Bagnères et pour Saint-Béat. Examinons maintenant si elle est plus difficile par ces deux points que par la vallée d'Aure.

Le port de Venasque se rapproche des ports *d'Oo* et de *Calrabide*. Les montagnes où tous ces ports sont situés, sont élevées, d'un accès difficile, couvertes de neiges presque toute l'année. C'est là que la surveillance exigera peut-être une augmentation de préposés.

La distance entre les bureaux de Bagnères et Fos est d'environ deux lieues. La chaîne secondaire qui les sépare, n'a ni une grande élévation, ni des pentes pénibles à parcourir. Les grandes pelouses unies qui la couronnent, permettent d'apercevoir les objets à de très-fortes distances. La surveillance en est donc aisée. Bien plus, outre les brigades de Fos et de Bagnères qui fournissent à la garde de cette partie, on y compte encore trois autres brigades intermédiaires, celles d'Artigue, de Cierp et de Saint-Béat, qui peuvent certainement suffire à la surveillance qui y est nécessaire. Du côté de l'Ariége, les brigades de Melles, de Couledous et de Sentein garantissent que la fraude ne sera point faite de ce côté.

Il suit évidemment de ce qui précède, que, sans augmentation de personnel, ou du moins avec une augmentation très-peu considérable, on peut exercer la surveillance qu'exige la frontière de Saint-Béat et de Bagnères ; que de plus la frontière par Saint-Béat n'exige presque pas de personnel

pour fournir aux escortes : conditions qui ne se rencontrent pas dans la vallée d'Aure.

Résumé. Si l'on résume tout ce qui a été dit ci-dessus, on verra que c'est par Saint-Béat que se trouvent réunies toutes les conditions les plus favorables aux intérêts du commerce; que c'est encore par Saint-Béat que la douane trouve plus de garanties et des économies plus grandes. On y voit, en effet,

1.° Que Saint-Béat est le point de la frontière le plus rapproché de l'entrepôt; celui vers lequel la route est la plus directe et la plus facile;

2.° Que c'est le seul par lequel les transports peuvent être faits avec voiture, non-seulement jusqu'à l'extrême frontière, mais encore sur le territoire espagnol jusqu'au pied des divers ports et en toute saison;

3.° Que c'est le seul qui communique directement et facilement avec la vallée d'Aran, point central d'où partent trois routes, dont l'une conduit en Catalogne, l'autre en Aragon, et la troisième aux limites des deux provinces et à celle de Valence, tandis que les ports de la vallée d'Aure et de Luchon ne conduisent qu'en Aragon seulement;

4.° Que c'est dans cette vallée d'Aran que se trouvent les ports les plus faciles, les seuls où la chute des neiges n'apporte que peu ou point d'interruption, les seuls que suivent en hiver même les habitans de la vallée d'Aure et de Luchon, qui ont alors leurs ports impraticables (8);

(8) Les registres de la douane peuvent attester que pendant la longue série d'années que MM. Ducuing et Gertous de la vallée d'Aure ont fait avec l'Espagne le com-

5.° Que lorsque le commerce était entièrement libre de choisir ses passages pour l'Espagne, c'était encore par Saint-Béat que se faisait presque exclusivement tout le commerce avec cette frontière espagnole; qu'à cette époque, ni Bagnères de Luchon, ni la vallée d'Aure, quoique jouissant des mêmes priviléges, n'en retiraient les mêmes avantages; que ce libre choix du commerce, pendant plusieurs siècles, prouve suffisamment que Saint-Béat est le point de cette frontière qui présentait le plus d'avantages pour la circulation entre les deux royaumes; que les lieux n'ayant point changé, les mêmes motifs subsistent encore, et que la simple force des choses devra entraîner le même choix, si le commerce entend ses intérêts;

6.° Que c'est encore par Saint-Béat que se paie-

---

merce des mules peut-être le plus considérable qui se soit fait par cette frontière; ces messieurs n'introduisaient jamais que par Saint-Béat les mules qu'ils dirigeaient vers les foires de Salas et Sarignena, qui ont lieu au carnaval et à la pâque, quoique la route fût plus courte et plus directe par les ports de la vallée d'Aure.

Dans la même saison, c'est encore par Saint-Béat que les Venasquais exportent les marchandises de France pour les conduire chez eux, quoique le passage par Bagnères soit plus court et plus direct. Les mêmes motifs obligent alors les habitans de Bagnères à exporter par le Portillon et le val d'Aran, même les marchandises qu'ils dirigent sur Venasque. Il en est de même de celles qu'ils reçoivent de l'Espagne.

Il sera également établi par le même registre, qu'aux mêmes époques, les habitans de Conflens et du Castillonnais (Ariége) n'exportent leurs mules que par Saint-Béat.

ront les moindres frais d'escorte des marchandises à la frontière;

7.° Que sous tous ces points de vue, c'est seulement par Saint-Béat que le commerce trouvera le plus grand nombre de débouchés, les communications le moins interrompues, les plus faciles ainsi que les plus grandes économies;

8.° Que c'est encore par Saint-Béat que la douane trouvera les plus grandes garanties contre la réimportation; qu'elle y trouvera aussi ses économies, puisque ce passage n'exigera l'emploi que d'un bien moindre nombre de préposés.

De tous ces motifs, il est aisé de conclure que c'est par Saint-Béat que le commerce et la douane ont intérêt d'établir le bureau de transit. Ajoutons de plus que, si la faveur ou l'erreur parvenaient à le faire établir ailleurs, la force des choses est telle, qu'avant peu d'années le commerce et la douane seraient forcés d'adopter notre opinion, et de transporter à Saint-Béat cet établissement à nouveaux fraix.

Si la ville de Saint-Béat était assez heureuse pour faire prévaloir ses droits, il est possible qu'alors le bureau principal de la douane devrait y être transporté aussi : ce changement n'entraînerait aucuns frais. La douane n'a à Bagnères aucune espèce d'établissement. Tout se réduirait donc à la simple translation des employés : la douane y profiterait même en ce sens, que les loyers sont extrêmement chers à Bagnères, à raison du concours des étrangers, tandis qu'une raison contraire les maintient à vil prix à Saint-Béat. D'ailleurs le commerce et

la douane doivent être convaincus que l'administration municipale de Saint-Béat, tout comme les habitans, ne feront aucune difficulté de s'imposer tous les sacrifices que permettra leur position, pour favoriser chez eux cet établissement et celui du transit. Ils doivent compter encore que les communes de Saint-Béat et Fos sont assez populeuses, assez vastes pour leur fournir les locaux que pourront exiger ces deux établissemens.

Cette translation ferait disparaître une irrégularité, en rétablissant à sa vraie place et en seconde ligne le bureau principal, placé aujourd'hui à l'extrême frontière. Elle réparerait peut-être une injustice en replaçant à Saint-Béat ce bureau, qui y était autrefois, et que des motifs, peut-être insuffisans, ont ensuite fait transporter ailleurs.

Forts de leurs droits, les habitans de Saint-Béat se présentent avec confiance. Ils ne craignent ni un examen sévère, ni les regards clairvoyans qui ne peuvent qu'assurer le triomphe de leur demande, car leur demande n'est fondée que sur la vérité : ils ne réclament que justice; ils comptent que justice leur sera rendue.

Saint-Béat, le 1.er janvier 1834.

Le Maire de Saint-Béat, autorisé par délibération du Conseil municipal,

B. MARTIN.

TOULOUSE, IMPRIMERIE DE JEAN-MATTHIEU DOULADOURE, RUE SAINT-ROME, N.° 41.