

Res 35369-22/8

CHAMBRE DE COMMERCE DE TOULOUSE.

RAPPORT ET DÉLIBÉRATION

sur un projet de jonction

DU

RÉSEAU PYRÉNÉEN

AVEC SARAGOSSE

• par

LA VALLÉE DE LUCHON ET LE COL DE LA CLÈRE.

—•••—
Séance du 18 Avril 1857.



TOULOUSE,

Imprimerie TROYES OUVRIERS RÉUNIS, rue Saint-Pantaléon, 3.

1857

PROCES-VERBAL

de la séance du 15 Mars 1854
sur le projet de loi de la Chambre de Commerce
de Lyon, par la Chambre de Commerce
de la dite ville.

L'ordre du jour appelle le rapport de la Commission
chargée de l'examen de la proposition
de M. Basset, Vice-Président de la Chambre
sur un projet de loi de la Chambre de Commerce
de Lyon, par lequel la Chambre de Commerce
de la dite ville est autorisée à se réunir
avec la Chambre de Commerce de la dite ville
et de la dite ville.

M. Basset, rapporteur de la Commission,
présente le rapport et expose les motifs.

RAPPORT ET DÉLIBÉRATION

Sur un Projet de Jonction du Réseau Pyrénéen avec
Saragosse, par la vallée de Luchon
et le Col de la Glère.

(Séance du 18 Avril 1857. --- Extrait du procès-verbal.)

L'ordre du jour appelle le rapport de la Commission chargée de l'examen de la proposition de M. RAMEL, Vice-Président de la Chambre, sur un projet de jonction du Réseau Pyrénéen avec Saragosse, par la vallée de Luchon et le Col de la Glère.

M. RAMEL, rapporteur de la Commission, prend la parole et s'exprime en ces termes :

Messieurs,

Dans votre séance du 28 février dernier, M. Lézat a déroulé sous vos yeux des études sérieuses, nées de son travail et des pensées de M. de Barande, et vous avez pu vous convaincre

que si, au premier aperçu, il semblait impossible de franchir les monts Pyrénéens, entraînés par la vapeur; s'il paraissait être acquis aux deux points extrêmes de ces montagnes, là où elles s'inclinent vers les bords de l'Océan et de la Méditerranée, de conserver les grandes communications existantes entre la France et l'Espagne: il est en ce moment à peu près reconnu que tôt ou tard le centre de nos Pyrénées aura son chemin de fer pour pénétrer dans le riche pays de l'Aragon.

Le Gouvernement Impérial, qui grandit chaque jour au contact des grandes difficultés, a mis en ce moment à l'étude un chemin international qui, en ouvrant une telle communication, sera le complément du réseau Pyrénéen.

Si nous n'avions à envisager cette question, que rapetissée à la rivalité de clocher, à de vagues préférences, lutte ordinaire des tracés que l'on désire voir passer près de tel ou tel autre village, notre mandat, Messieurs, ne serait qu'un acte de complaisance; mais il est bien autre chose, lorsqu'il s'agit de conserver à nos départements méridionaux des droits acquis, des transactions que leur position topographique leur a incontestablement concédés. Un rapide examen établit que, lorsque le Nord et l'Ouest de la France se concentrent à Bayonne pour entrer en Espagne, que le Nord-Est et l'Est convergent vers Perpignan, il est de fait que le Centre et le Midi de la France agglomèrent leurs produits à Toulouse pour être ensuite introduits en Espagne par les cols de nos montagnes, difficiles sans doute, mais placés près de nous et desservant directement le Nord de ce pays voisin. Cinq à six départements échangent leurs produits par Puycerda, Vénasque et la Vallée d'Aure; et c'est pour conserver cet équitable partage que le Midi nous convie à veiller sur de graves intérêts, et que nous sommes ainsi nantis de l'une

de ces questions sérieuses qui furent la préoccupation du législateur lorsqu'il constitua les Chambres de Commerce.

Lorsque notre génération a vu naître et grandir cette prodigieuse invention des chemins de fer, et de la traction par la vapeur, les esprits sérieux ont tout aussitôt compris qu'une grande transformation devait en être la conséquence, qu'une révolution devait renverser dans beaucoup de pays ce qui fut de tout temps, pour y substituer des habitudes, des industries nouvelles, et qu'à cette commotion succéderait sans doute un état nouveau, rétablissant nécessairement l'équilibre général. Mais dans ce grand travail du progrès, dans ce mouvement du temps présent, malheur au coin du globe qui s'oublie et s'endort dans l'oisiveté ! La fortune des cités est comme celle des particuliers, elle réclame intelligence, activité et prévoyance ; et qu'il nous soit permis de le dire, peut-être à cette heure, touchons-nous à une question qui renferme dans son sein l'avenir de notre commerce méridional. Sachons le reconnaître, recevoir des pays de fabrique et répandre autour de nous, et sur nos frontières voisines, fut notre principal négoce ; nous fûmes entrepositaires, et bientôt peut-être la vapeur dévorant l'espace, saura mettre en rapport direct, en communication journalière, le consommateur et le producteur ; et déjà un simple tarif réduit a frappé d'impuissance quelques-unes de nos maisons fondées sur un long passé et sur une probité héréditaire. Dans cet état de choses, qui peut encore périlcliter, il faut savoir substituer une vie commerciale nouvelle ; et au-delà de ces monts en ce moment difficiles à traverser, est peut-être notre fortune. Les villes maritimes en appellent à tous les pays qu'elles visitent avec la voile ou la vapeur. Nos villes frontières naissent et grandissent aux relations des pays voisins, et cette fortune nous est souvent disputée par le progrès même de ces contrées.

Mais l'Espagne, Messieurs, est le pays d'Europe qui s'est encore le plus engourdi dans son oisiveté, en se renfermant dans ses limites avec la fierté des premiers âges ; contournée par les mers et les montagnes, elle est neuve encore pour l'industrie et le progrès. Elle est restée en dehors de la richesse générale, tout en possédant ce qui peut la constituer ; car son sol et son soleil, les entrailles de ses monts, n'attendent et ne demandent que des capitaux, des moyens de traction, et enfin, ce courant des affaires qui quintuple les forces et les produits.

L'heure est venue, et déjà le capital français a franchi la frontière, de grandes lignes ferrées sont concédées, et tout providentiellement pour nous, l'une de celles en voie de construction part de Madrid pour venir à Saragosse, alors que le réseau Pyrénéen ne demande plus qu'un point de jonction en ce moment à l'étude ; et que par ce chemin doit, tout aussitôt, déborder des deux côtés, un trop-plein retenu par cette digue Pyrénéenne qui fut de tout temps la cause que nos relations internationales n'ont pas eu le développement naturel de pays à pays.

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

Trois questions sont donc à étudier, à savoir :

1° Quels sont les rapports de nos départements du Midi avec l'Espagne, et avec quelle partie de ce pays voisin ?

2° Sommes-nous seuls intéressés à une entrée au point central ayant Toulouse pour passage ou entrepôt ?

3° Quel est le véritable point du centre des Pyrénées qui puisse satisfaire les nécessités reconnues méridionales, et se prêter le mieux aux travaux du génie ?

Sur la première de ces questions, disons que les deux bassins sous-Pyrénéens, mis en rapport direct, sont, d'une part, les départements de la Haute-Garonne, de l'Ariège, du Gers, du Tarn, de Tarn-et-Garonne, de l'Aveyron; et d'autre part, le versant opposé des Pyrénées et le pays que parcourt l'Ebre.

Les deux villes importantes qui sont ainsi en communication sont Toulouse et Saragosse; entre les deux pays, il existe de temps immémorial des rapprochements proportionnés aux facilités de communication; et il est de notoriété publique, que dans tous les départements du Sud-Ouest central de la France les foires ne sont animées et productives que lorsque les Aragonais les fréquentent; aussi, dit-on : « La foire a été bonne, les Espagnols sont venus. »

La ville de Toulouse, entrepositaire des produits du Nord de la France, les transmet en Espagne par le centre des Pyrénées, et c'est dans notre ville que s'opèrent les transactions de voisin à voisin.

Ce qui s'opère ainsi par les entrées de la Haute-Garonne, de l'Ariège et des Hautes-Pyrénées, pour les départements de ces noms et ceux du Gers, du Tarn, de Tarn-et-Garonne et de l'Aveyron, s'opère pour les départements des Basses-Pyrénées, des Landes et du Bordelais, par Bayonne et Oleron; et enfin, l'Hérault, les Pyrénées-Orientales ont leur entrée par Perpignan.

Ainsi, tout naturellement, chaque département du Midi de la France a ses rapports, ses relations avec des parties correspon-

dantes de l'Espagne ; et il y a sagesse gouvernementale , justice même à ne pas changer ces courants , à les conserver , au contraire , en leur donnant un cours plus rapide et en améliorant ainsi les transactions.

Toute entrée Pyrénéenne qui ne serait pas le centre réel , ferait naître une déviation fâcheuse , et sur ce point l'on ne saurait assez apprécier ce que peut une variante de tracé international , *quelque peu importante qu'elle semble être en apparence.*

S'il advenait qu'une entrée fût opérée dans les Hautes-Pyrénées , l'on nous objecterait sans doute que nous saurons l'atteindre par le réseau Pyrénéen ; mais , que l'on ne se le dissimule pas , ce n'est plus Toulouse qui serait la ville voisine qui aurait la clef de la porte d'entrée , mais bien Tarbes , où doit aboutir d'une part le chemin grand central par Agen avec ses embranchements des départements du Lot , de l'Aveyron , du Cantal , de Lyon même , et d'autre part le chemin de Bordeaux par Mont-de-Marsan ; et tout naturellement alors le courant , prenant cette direction , viendrait aboutir à cette ville placée aux pieds des monts de Gavarnie. Tarbes deviendrait le point de jonction , recevant de toute part , donnant à ses voisins Aragonais ; et Toulouse perdrait aussitôt son passé , son présent , son avenir : tant il est vrai , Messieurs , que dans l'ordre des choses , comme dans l'ordre de la nature , une déviation bien minime peut tout aussitôt faire naître un immense bouleversement et un anéantissement même.

Les choses seraient bien autres si l'entrée s'opérait par Bagnères-de-Luchon , car Toulouse , placée à 130 kilomètres , conserverait le mouvement qui lui est habituel , grandi par les facilités de communication et le progrès dans les moyens de traction.

Sommes-nous d'ailleurs les seuls en cause dans cette grave question ? Assurément non , et sur ce point , il est un courant naturel qui ressort des chemins concédés et qui ménage à notre pays

la part qui doit lui revenir dans l'ensemble des grandes lignes ferrées.

Le chemin de Cette amenant à nous Marseille et Montpellier ; le Grand Central par l'Albigeois nous conduisant le Cantal, l'Aveyron ; Lyon, tête de chemins de fer de la Suisse, et l'Allemagne, nous venant également par le Grand Central, sont les affluents directs du chemin Pyrénéen ayant Toulouse pour jonction ; et, si cette part légitime nous est présentée, pourquoi la dévier et la refouler vers Tarbes par Périgueux et Agen ! pourquoi faire naître des parcours plus longs et des frais de transport plus élevés, avec des changements de ligne, des retards et des encombrements, en agglomérant vers un seul point ce qui a sa direction plus vraie et plus directe en se dirigeant vers Toulouse !

Cette question n'est donc pas, Messieurs, une simple question d'intérêt purement local, mais d'intérêt méridional d'abord, et d'intérêt public par les tracés en ligne droite, par les tarifs moins onéreux.

La troisième question étant celle de savoir quel est le point du centre des Pyrénées qui peut le mieux satisfaire les nécessités méridionales, et cette question ayant été définie par ces mots, que c'était le point le plus rapproché de Toulouse ; et le passage par le col de la Glère près de celui de Vénasque étant l'entrée la plus voisine, faut-il savoir s'il n'est pas infranchissable, et s'il ne serait point un écueil pour les efforts du génie ? Sans doute, il est le centre, le juste-milieu de la chaîne des Pyrénées, et par ce fait, il acquiert une raison d'être, puisque c'est un point central comparativement aux deux points extrêmes ; mais cela ne suffit pas et les études seules renferment la solution d'une telle question. Aussi, solliciter de Son Excellence Monseigneur le Ministre des Travaux Publics que des études étant faites par ses ordres dans les Hautes-Pyrénées,

il en soit fait aussi au col de la Glère pour obtenir des renseignements complets, c'est, Messieurs, chose si naturelle qu'elle sera écoutée, n'en doutons pas.

Votre Commission s'est demandé si nous ne devions pas prendre l'initiative de ces études, en faisant appel aux budgets de certaines villes intéressées et en présenter ensuite les résultats à Son Excellence le Ministre. Mais il lui a semblé que deux graves conséquences pouvaient résulter de cette manière d'agir : d'abord, rapetisser en apparence à un intérêt communal ce qui n'est pas seulement l'intérêt d'une ville, d'un département, mais bien d'intérêt général; puis, encore de présenter au génie un travail qu'il voudrait contrôler par lui-même en opérant tout, comme si rien n'était fait, chose d'ailleurs très-naturelle.

Ce serait donc de fortes dépenses qu'il convient d'éviter, alors surtout que deux hommes recommandables, l'un ingénieur civil, l'autre géomètre habile, ayant fait des Pyrénées une étude spéciale, et formulé un projet digne à tous égards de fixer l'attention gouvernementale; alors que MM. de Barande et Lézat nous donnent déjà des calculs pris sur la connaissance pratique du pays à parcourir, et que la Chambre de Commerce de Toulouse peut, d'avance, assurer que, s'il est un point des Pyrénées présentant des pentes accessibles, des souterrains possibles, le Col de la Glère peut disputer ce privilège aux divers passages étudiés sur d'autres points; alors que des calculs ont établi que, de Montréjeau à Bagéri, distance de 14,000 mètres, la pente n'était que de. 0^m 002^{mm} 1/4

De Bageri à Cierp. 13,000 mètres, pente 0^m 002^m 3/0

De Cierp à Luchon. 13,000 mètres, pente 0^m 009

De Luchon au tunnel de la Glère. 0^m 019 1 ;

Qu'à cet avantage on trouve encore celui de tunnels moins longs et plus faciles à éclairer, puisque MM. les ingénieurs

de l'Etat avaient signalé le passage par Luchon comme pouvant se prêter à une route carrossable, et qu'ainsi, sous tous les rapports, il mérite de fixer l'attention du Gouvernement.

Par ces motifs, votre Commission, Messieurs, vous propose la délibération suivante :

Considérant que le Col de la Glère est le point central de la chaîne des Pyrénées ; que, placé dans le département de la Haute-Garonne et près du Col de Vénasque, il peut conserver aux départements desservis par les chemins de fer aboutissant à Toulouse, une entrée directe en Espagne, pour se joindre à Saragosse aux chemins de Madrid et de Barcelone ;

Considérant que ce chemin international, en conservant les relations acquises, maintient un juste équilibre dans la fortune publique, au moyen d'une répartition égale par trois entrées en Espagne, savoir : pour l'Ouest à Bayonne ; pour l'Est à Perpignan ; pour le Centre au Col de la Glère, Toulouse étant le point de ralliement de ce dernier passage ;

Par ces motifs, et en vue des rapports commerciaux de notre cité avec le centre de l'Espagne, la Chambre délibère :

« De respectueuses et pressantes sollicitations seront adressées
» à Son Excellence Monseigneur le Ministre des travaux publics,
» pour que des études soient concurremment faites pour le tracé
» d'un chemin de fer partant de Montréjeau, passant à Bagnères-
» de-Luchon et le Col de la Glère, pour entrer en Espagne en
» jonction avec le chemin de Saragosse. »

Délibérant sur le Rapport et sur les conclusions qu'elle vient d'entendre, la Chambre les

adopte à l'unanimité ; et elle arrête que la présente délibération sera adressée , conjointement avec le Rapport de M. Ramel , à Son Excellence le Ministre de l'Agriculture , du Commerce et des Travaux Publics. Elle vote , de plus , l'impression du Rapport.

Pour extrait conforme :

Le Président de la Chambre,

J. R. MATHER. *