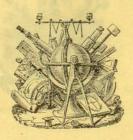
CHEMIN DE FER

DE L'ARIÈGE.

De la nécessité, en établissant cette voie ferrée, de la faire aboutir jusques dans la vallée de Tarascon.

PAR

ADOLPHE GARRIGOU.



TOTLOTE,

IMPRIMERIE DE CALMETTES ET COMP°.

Rue des Balances, 43.

1853

3/5

SET TO HIMEHO

1-11/19/11 310

De la necessité en otablissant cette coiterrae de la faire aboutur pasques dans ta vailee de Tarascon

第四点在原始的文献 2012年11月1日中国中央的五大学社会

teen to surremain to historiano

CHEMIN DE FER

DE L'ARIÈGE.

De la nécessité, en établissant cette voie ferrée, de la faire aboutir jusques dans la vallée de Tarascon.

PAR

ADOLPHE GARRIGOU.



LOUBOUSE,
imprimerie de calmettes et comp_{*}.

Rue des Balances, 48.

1853.

FER ECHINEED

ALES DE LA CUE

The true massidate to the out of the state o

THE HELLOW DESIGNATION OF

A Monsieur le Maire de Tarascon.

Monsieur le Maire,

Une réunion de la plupart des propriétaires, négociants et industriels de la ville de Tarascon a eu lieu le 19 juin courant, sous votre présidence. Cette réunion avait pour but de présenter, d'un côté au Gouvernement, de l'autre aux Compagnies demanderesses, quelques observations sur le projet de concession du chemin de fer de l'Ariège.

Membre de la commission qui a été nommée par cette assemblée, j'ai été désigné pour résumer ces observations.

J'ai l'honneur, Monsieur le Maire, de vous adresser aujourd'hui ce résumé, afin que vous en donniez lecture aux honorables compatriotes qui ont bien voulu me confier le mandat d'être leur interprète dans cette circonstance.

Heureux, Monsieur le Maire, si ce travail répond à leurs vœux, et si surtout, jetant quelque jour sur la question, il contribue de près ou de loin à



doter nos pauvres vallées de la haute Ariège d'une voie ferrée, qui est destinée à opérer une bien avantageuse révolution dans leur commerce et dans leur industrie.

Je suis, Monsieur le Maire, dans cet espoir, avec la plus haute considération,

Votre très respectueux serviteur.

ADOLPHE GARRIGOU:

Toulouse, le 27 juin 1853.

CHEMIN DE FER DE L'ARIÈGE.

De la nécessité, en établissant cette voie ferrée, de la faire aboutir jusques dans la vallée de Tarascon.

I.

Deux compagnies ont demandé l'autorisation de fonder un chemin de fer dans l'Ariège. L'une d'elles l'arrête à Foix. L'autre veut bien le prolonger jusqu'à Tarascon; mais, pour elle, cette faveur accordée à la partie haute de nos montagnes est encore soumise à certaines éventualités, à certains délais.

Au point de vue de l'intérêt général du pays, peu importe que ce soit telle ou telle autre compagnie qui obtienne la concession de ce chemin : que ce soit telle ou telle autre ville qui soit la tête de la voie. L'essentiel est que le chemin soit créé; et qu'avant tout, il le soit — ne l'oublions point — sur des bases qui n'en fassent pas, dès le début, une entreprise sans valeur et sans avenir.

A cet égard, ni le gouvernement qui doit naturellement exercer son patronage et sa surveillance sur toutes les entreprises de ce genre, ni le pays — et, par là j'entends tous les intérêts ariègeois — ni enfin les compagnies demanderesses de la concession projetée, ne sauraient trouver inopportun que, sur une question aussi importante, quelque publicité soit donnée à des observations nées de la connaissance des lieux et des ressources de la contrée.

Il est d'abord nécessaire, afin d'être clair, d'entrer dans quelques considérations générales.

II.

La vitesse pour le transport des voyageurs, l'économie pour le charroi des matières brutes et des marchandises, ont fait de la création des chemins de fer, dans les temps modernes, un élément de progrès et de civilisation, au grand avantage du pays qu'ils traversent. Toute entreprise de ce genre qui réunit ces deux conditions, économie et vitesse, alors surtout que la matière transportable abonde, est assurée du succès.

Toutefois, il est des voies qui, par leur situation naturelle, n'ont de vitalité principalement que par la vitesse : il en est d'autres où l'économie, dans les frais de transport, est tout.

Que Paris, Bordeaux, Lyon, Le Hâvre, Calais, Marseille, se relient ensemble par une voie prompte, peu important d'ailleurs le coût de la locomotion, cela se conçoit. Les hommes économisent le temps : c'est déjà une assez belle conquête. Le nombre infini de voyageurs qui parcourent ces voies, les marchandises exceptionnelles dont l'expédition demande une grande célérité, font la fortune de ces lignes privilégiées.

Mais quel avantage trouvera l'Ariège, l'Ariège où les voyageurs seront en si petit nombre comparativement aux grandes lignes, et dont des matières brutes d'un grand poids sont la première ressource, à ce que ces matières soient transportées avec une vitesse plus ou moins grande?

Le chemin de fer projeté ne peut profiter au pays, que tout autant que ses produits seront exportés à peu de frais : que les approvisionnements de tout genre, qui y viendront du dehors, coûteront moins qu'ils ne coûtent aujourd'hui par le roulage ordinaire. Pour cela, il faut que le wagon aille chercher l'aliment de la voie, qu'on ait à l'importer ou à l'exporter, au point où se trouve, où s'exploite cet aliment, pour le porter directement et sans faux frais surtout au centre de la consommation.

Ce ne sera point un hors-d'œuvre de voir ce qui s'est passé ailleurs, sur les premiers chemins de fer établis en France, pour juger sainement l'état de la question.

III.

Lorsque la voie ferrée de St-Etienne à Lyon s'ouvrit, les fabriques riveraines ne trouvèrent d'abord qu'un insignifiant avantage à se servir de cette voie. Bien qu'à une faible distance de la ligne principale — de 100 à 5,000 mètres — ces fabriques de même que les grandes exploitations de la contrée étant obligées de porter leurs produits jusqu'à la voie ferrée, au moyen du charroi ordinaire, les frais de chargement sur les chars intermédiaires, les frais de déchargement dans les gares et

enfin de rechargement sur les wagons, fesaient disparaître presqu'en entier l'économie promise et attendue. Par suite, la voie ferrée restait sans aliment.

L'industrie s'émut de cet état de choses; et chaque entrepreneur, imitant alors ce qui se passait en Angleterre, se décida à ouvrir à ses frais un couroir ferré pour faire venir le wagon de la grande artère prendre ses produits sur le théâtre même de l'exploitation, ou lui fournir les matières premières nécessaires à son industrie.

Dès ce moment, il s'établit comme un réseau métallique au sein des vallées qui s'ouvrent sur la ligne de St-Etienne à Lyon dans un rayonnement de 100 à 5,000 mètres environ; et le développement du commerce forésien prit des proportions telles, que St-Etienne, qui avant 1820 ne comptait guère que 15 à 1,800 habitants, en compte aujourd'hui 80 mille.

IV.

Revenons à l'Ariège; et examinons d'abord la question économique des transports, en admettant l'hypothèse que le chemin de fer soit acculé au rocher de Foix, c'est-à-dire ne remonte pas plus haut que le point où le Larget se jette dans l'Ariège.

Quel sera l'aliment naturel de cette voie? M. Joseph Barrande nous l'indique dans sa notice. On y lit pages 11, 16 et suivantes, que les produits propres à l'exportation sont les bois, les mines de fer, de plomb, de manganèse, le kaolin, le talc, les marbres, les plâtres, les fourrages, la pierre de taille, les fers, la poterie, les ardoises, etc. : que les denrées ou objets à importer

seront les charbons, la houille, le sel, les produits coloniaux, les grains, les minos, les articles de quincaillerie et de mercerie: qu'en outre, il y aura un grand mouvement de va et vient de bétail, mulets, porcs, brebis, bœufs, etc.

Je le veux; mais je ferai observer à M. Barrande que le point central de Foix ne possède justement par luimême aucun des produits qu'il met en saillie; et que cet aliment qu'il regarde comme acquis au débarcadère de Foix s'exploite, se manipule, ou se consomme à une distance qui varie de 4 à 40 kilomètres en amont de cette tête de chemin projetée.

Si au tarif qu'il donne, on ajoute les frais de transport et surtout ceux de chargement et de déchargement de la marchandise, pour aboutir du lieu de l'exploitation à la tête du chemin de fer, ou bien de cette même tête de voie, jusqu'au lieu de la consommation, on verra qu'une grande partie de l'économie disparaît.

Un tableau chiffré que je jette à la fin de ce résumé prouvera ce que j'avance à cet égard; et pour en donner ici un simple aperçu, je me borne à prendre pour terme de comparaison un des produits ariègeois qui est, d'après M. Barrande, un des principaux aliments de la voie : je veux parler du fer.

Dans le moment, le fer se transporte de Tarascon—centre autour duquel fonctionnent vingt-cinq forges du haut pays—à Toulouse, son débouché naturel, pour 1 fr. 50 cent. les 100 kilos, ou mieux à raison de 15 fr. la tonne de mille kil.

Si le chemin de fer s'arrête à Foix, d'après le tarif de M. Barrande, le transport du fer coûtera :

1º La voiture de Foix à Toulouse, pour 90 kilo	mètr	es,
à 8 centimes par tonne et par kilomètre fr.	7	20
2º La voiture des forges de Tarascon à Foix,		
à 4 fr. la tonne pour 17 kilomètres — prix au-		
jourd'hui établi fr.	4))))
3° Frais de déchargement à la gare de Foix		
et de rechargement sur les wagons fr.	1))))
Prix de la voiture de Tarascon à Toulouse fr.	12	20

Que la voie de fer soit poussée jusqu'à Tarascon, la distance de Tarascon à Toulouse, d'après les données de M. Barrande, étant de 107 kilomètres, la tonne de fer coûterait, pour frais de transport — 107 kilomètres multipliés par 8 centimes — 8 fr. 56 c., ou 9 fr. 56 c. si on y joint les frais de déchargement et de rechargement; c'est-à-dire que, parcourant 17 kilomètres de plus, la tonne de fer coûterait 3 fr. 64 c. de moins, ou, dans la seconde hypothèse, 2 fr. 64 c.

Au lieu de 2 fr. 64 c. par tonne d'économie, il y en aurait bientôt une de 3 fr. 64 c.; car chaque fabrique comprendrait la nécessité de se relier à l'artère métallique, au moyen de couroirs accessoires, qui lui éviteraient les frais onéreux de déchargement et de rechargement.

Ce que je dis du fer peut s'appliquer à tout autre produit, surtout à ce qui se fabrique, s'exploite, ou se consomme dans le périmètre de Tarascon, ou sur la ligne de Foix à cette dernière ville. Certes, l'on conviendra qu'une semblable réduction sur le prix de la voiture, — de plus d'un cinquième dans une catégorie, de plus d'un quart dans l'autre, — est chose à considérer, lorsque justement on fonde les espérances d'une entreprise sur le mouvement que lui imprimera cette même économie dans le charroi.

En effet, ce charroi est appelé à augmenter en raison directe du bas prix de la voiture. Plus le transport se fera économiquement, plus il se présentera de marchandise ou de matière brute transportable.

V.

Foix, me dira-t-on, exportera ses produits avec un avantage incontestable.

Mais Foix ne produit rien ou presque rien de ce qui peut servir à alimenter la voix ferrée.

1° On parle de plâtre; mais les exploitations sont à 16, à 20 kilomètres de Foix, et toutes (Arnave, Arignac, Bédeillac) sont dans le périmètre ou voisines de Tarascon;

2º De marbres; mais les marbres connus ou ceux que l'on peut exploiter sont tous au-dessus de Foix, à Bélesta, dont la route s'embranche sur celle de Tarascon, ou dans le périmètre de Tarascon même, — à Rabat, Bédeillac, Sabar; —

3° De kaolin; mais l'exploitation s'en fait entre Foix et Tarascon, — à Garabet, Seignaux et Montoulieu; —

4º D'ardoises; mais on les arrache du sein des roches schisteuses de Garanou, Siguer, Miglos, Saleich, toutes localités distantes de 25 à 36 kilomètres de Foix, et séparées de cette ville par Tarascon, qui est leur débouché naturel, à la jonction des deux gorges d'où ces ardoises descendent;

5° De tale; mais Lusenac est à 36 kilomètres, Montferrier à 20 kilomètres de Foix: Rabat est dans le périmètre de Tarascon; et le tale de ces trois localités est forcé de venir ou à Tarascon, ou vers le milieu de la route de Tarascon à Foix;

6° De minerai de fer; mais le point de jonction des mines de Rancié, de Lercoul, de Larcat et de Rabat, est à Tarascon;

7º De bois; mais les bois de Bélesta et de Villeneuve viennent aboutir à un point de section sur la route de Foix à Tarascon,

8° De houille à importer; mais une grande partie des martinets ou des usines qui consomment la houille, sont établis en amont de Foix; la plupart dans le périmètre de Tarascon ou sur la ligne qui relie ces deux lignes;

9° De minos; mais le mouvement de minoterie de Foix et Crampagna ne saurait être accru, si le chemin de fer s'arrête à Foix, du moins pour les approvisionnements de la haute montagne;

10° De sel; mais le sel se consomme principalement dans les vallées de Saurat, Rabat, Vicdessos, Siguer Miglos et Ax — toutes distantes de 20 à 40 kilomètres de Foix et débouchant dans le bassin de Tarascon.

Ainsi, l'on voit qu'en prenant à part chacun des produits sur lesquels M. Barrande fonde son espoir pour alimenter le chemin en projet, on arrive à cette conclu-

sion que les mamelles nourricières de la voie en sont séparées par de grandes distances, et qu'en résumé le choix de la ville de Foix pour tête de chemin est un non-sens : que s'arrêter là, est porter un coup fatal à l'entreprise, la réduire à de bien mesquines proportions.

VI.

Si on considère la question sous un autre aspect, celui des voyageurs, on va voir encore qu'arrêter le chemin à Foix est un projet malencontreux.

Les voyageurs sont attirés dans les montagnes, en dehors de leurs affaires ou des nécessités de leurs fonctions, soit à cause de leur santé, par les établissements thermaux, soit pour leur plaisir, par le désir de voir, de contempler de près les grands accidents de la nature.

On comprend que si, dans deux heures et demie on peut se rendre directement et sans changer de voiture, du centre d'une grande ville à des établissements de bains, cette facilité augmente le nombre des baigneurs.

Ussat, par exemple, ainsi relié à Toulouse, en devient presque un faubourg, une dépendance. Que le chemin de fer vienne de Toulouse directement à Tarascon, on se rendra sans fatigue, sans embarras, en un clin-d'œil, de la grande cité ou des localités intermédiaires, à la villa pittoresque d'Ussat, où l'on trouvera l'air pur des Pyrénées, la santé, le plaisir. Ce sera le Montmorency on l'Enguien de Toulouse. Un trajet de deux heures et demie ne sera rien.

Je conçois encore que le travailleur au bout de la semaine, veuille se donner, le dimanche venu, pour ses 20 ou 25 francs, pour ses 8 ou 10 francs, suivant sa position de fortune, le plaisir réparateur de passer un jour dans les Pyrénées, de visiter en courant, après avoir mis pied à terre à Tarascon ou à Ussat même, les bains, l'entrée des gorges, les grottes de la contrée. Eh bien, grâce au chemin de fer, il le pourra sans fatigue, sans embarras. Un train de plaisir le prendra à cinq heures du matin à Toulouse et l'aura déposé avant huit heures à Tarascon ou à Ussat. De huit heures du matin à sept heures du soir, le touriste aura devant lui onze heures à consacrer à ses plaisirs.

Que le chemin de fer s'arrête à Foix, Ussat n'est plus un accessoire de la grande ville. Il faut à cette station se pourvoir d'un nouveau moyen de transport, avoir tous les désagréments, subir toutes les lenteurs d'un transbordement, se remettre en route, dans une voiture quelconque, sous un soleil brûlant.

Ussat n'est plus dès-lors pour Toulouse, un établissement hors ligne, une de ses dépendances naturelles. Les malades étant tenus à des interruptions dans leur course, aux embarras d'un déplacement trouveront plus agréable d'aller partout ailleurs, où d'autres chemins de fer les conduiront directement et sans incommodités d'aucun genre.

Adieu aussi les trains de plaisir venant visiter la naïade d'Ussat et les grottes de la contrée. Les touristes, les voyageurs qui n'auront qu'un jour à donner à leur promenade dans les Pyrénées, reculeront devant un emprisonnement forcé de 8 à 9 heures — de 5 à 10 heures

le matin, de 4 à 9 heures le soir — et cela au fort de l'été. Ils reculeront devant les ennuis du double débarquement et rembarquement à la station de Foix. Voyant qu'ils n'auraient plus que quelques instants de liberté, pour visiter Ussat, les grottes de Bedeillac, Niaux, Sabar, Lombrives, les divers sites de la vallée de Tarascon; ils les tiendront pour vus, et iront s'ébaudir au vol du chapon, dans les bocages de la Basse-Ariège ou de la banlieue de Toulouse.

A ce double point de vue, le nombre des voyageurs, des baigneurs, des curieux sera restreint : de ces derniers surtout. Je ne puis supposer en effet que ceux-ci soient disposés à faire 180 kilomètres en wagon, pour l'unique plaisir de voir les tours féodales de notre capitale ariégeoise et les monuments assez pauvres d'ailleurs, — on en conviendra — qui s'élèvent dans l'espèce de basse-fosse où est épatée la cité préfectorale.

VII.

Attaquons encore par des chiffres le projet de souder le rail-ways au rocher de Foix.

Deux choses sont à considérer dans la création d'un chemin de fer.

L'une regarde la compagnie qui l'exploite : c'est le coût de la voie et son rendement.

Je mets d'abord en saillie l'intérêt particulier de la compagnie, parce qu'avant tout, il faut que ceux qui consacrent leurs soins et leurs capitaux à une entreprise utile à une contrée ne s'y ruinent point. L'autre regarde les populations que la voie traverse. C'est l'avantage matériel que le pays en retire : l'économie de transport de ses produits qui augmente le salaire des exploitants, le bénéfice du producteur, et décuple le mouvement industriel des contrées limitrophes.

Eh bien, sous ce double rapport, il est malheureux que les compagnies demanderesses aient eu un seul moment la pensée d'arrêter le chemin de fer sous les murs de Foix. Je ne dis pas trop en disant c'est malheureux à tous égards, puisque cela prouve qu'elles n'ont pas étudié la question à fond et ne connaissent point toutes les ressources qu'offre cette voie.

VIII.

Est-ce le coût du tronçon de Foix à Tarascon — 16 à 17 kilomètres — qui a effrayé les compagnies?

Je ne puis le penser; la traverse de Foix établie, le rail porté au sud de la ville, il sera moins difficile de faire le tracé de la route de Foix à Tarascon, qu'il ne le sera de venir de Saint-Jean de Verges à Foix, et cela tant pour les courbes, que pour les ouvrages d'art à construire.

Du reste, une proposition couperait court à toute controverse à cet égard. Que les compagnies demanderesses portent leur station de Foix au sud de la ville, je suis autorisé à dire qu'une troisième compagnie sera formée le lendemain pour faire immédiatement le tronçon de Tarascon: le seul, à mon sens, qui peut alimenter la voie.

Par le tableau que je donne ci-bas, M. Barrande ju-

gera que certes ce tronçon, dût l'établissement de la voie sur ce point coûter plus de 200,000 francs par kilomètre, portera d'après les propres calculs de cet honorable ingénieur, un intérêt de plus de 5 p. cent.

Une seule voie étant suffisante pour le haut pays, il s'agit de savoir si les compagnies ne trouveraient point des entrepreneurs à raison de 800 mille francs la lieue. Pour moi je n'hésite pas à répondre affirmativement.

Le tronçon relié à la station de Foix, sans une grande mise de fonds en plus que la mise nécessaire pour venir de Toulouse à cette dernière ville, les compagnies demanderesses me permettront de grouper, d'après leurs propres données, les diverses matières, les divers objets exploités ou manufacturés que ce tronçon, véritable mamelle de la voie, leur fournira.

1° A 4 kilomètres en amont de Foix, Montgaillard versera sur le tronçon tarasconais le fer de sa forge, ses fourrages et fruits divers;

2º A 7 kilomètres, un aliment bien plus considérable sera jeté dans les wagons : les bois, marbres et fers de Belesta; les draps, le jaï, le canel-coll de Lavelanet; les fers de Campredon, Ste-Colombe et autres forges; les bois de Villeneuve, les chaux de Mondini, la pierre de Celles, appelée à rendre de grands services aux villes environnantes pour le dallage des édifices et pour diverses constructions; les fers et les poteries communes de cette même localité; les fers, bois de chauffage, fourrages et fruits de la vallée de St-Paul de Jarrat.

Si nous passons sur la rive gauche de l'Ariège, nous trouvons un nouvel aliment dans les foins, les bois de construction, de menuiserie et de carrossage, les marrons et autres fruits du riant village de Prayols.

Vers le même point se trouve la fabrique de Saint-Antoine, où en 1841 se fabriquaient plus de 1,000 tonnes de fer ou d'acier exportés sur Toulouse, et qui recevaient pour son alimentation pour plus de 2,000 tonnes de matière première. Le jour n'est pas éloigné où cette manufacture reprendra son premier mouvement, car recevant du chemin de fer une nouvelle vie, elle pourra à son tour rendre de grands services à cette voie et généralement à tous les rails-ways de la France, en leur fournissant de bons ressorts et des fers supérieurs;

3° A 8 kilomètres de Foix en remontant l'Ariège, le wagon prendra, des deux versants de la vallée, les kaolins de Garrabet et de Seignaux, de même que les bois et charbons exploités dans ce périmètre;

4° A 9 kilomètres, Mercus et Amplaing verront leur belle pierre blanche *calcaire-granitique* trouvant un écoulement considérable vers le Bas-Pays, tant pour l'ornementation des édifices publics et particuliers, que pour le pavage des rues.

5° A 13 kilomètres de Foix , le wagon s'arrêtera pour charger le plâtre en poudre ou le gypse en pierre venant d'Arnave ;

6° A 15 kilomètres, il ira s'allaiter lui-même pour ainsi dire au sein de la montagne gypseuse d'Arignac et de Bédeillac : véritable nourrice du chemin de fer; puisque d'après M. Barrande, le plâtre de ces deux localités et d'Arnave, entre dans ses évaluations pour 160,000 tonnes.

Je m'arrête un moment sur cet article plâtre, afin de dire un mot en passant, en faveur de nos pauvres forêts, rasées, tondues, pour cuire cette substance minérale.

Il n'y a pas de doute que l'établissement du chemin de fer ne permette de prendre au lieu du plâtre cuit, la pierre gypseuse brute et crue, de la porter aux lieux où la broussaille ne manque point; et cette broussaille ne manquera point dans la plaine, on peut en être assuré, du moment où nos pierres et nos ardoises lui arriveront sans trop grands frais, les premières pour remplacer les briques, les secondes pour tenir lieu de tuiles.

Cette considération de la cuison de la pierre à plâtre partout ailleurs que dans la Haute-Ariège, vaut la peine de fixer l'attention de l'administration départementale et de l'agence forestière.

Je crois accomplir, quant à moi, un devoir en portant leur attention vers ce côté essentiel du projet en question.

Je reprends mon énumération.

7° A 16 ou 17 kilomètres de Foix, nous entrons dans le bassin de Tarascon. Là viennent aboutir les beurres, les laines, les fers de Saurat, les marbres de Bédeillac qui n'attendent qu'un exploitant; le talc, le fer, le minerai de fer de Rabat; les glaces surtout de sa montagne, qui viendront, quand la voie de fer sera établie, fournir en été toutes les glacières du Midi, et entrant en concurrence avec les glaces de la Norwège, affranchir la ville de Bordeaux du tribut qu'elle paie aux navires de la mer du nord.

Si à Tarascon nous considérons ce qui descend de la triple vallée ouverte vers la gorge de Vicdessos, nous trouvons le produit de douze feux de forge et d'environ autant de martinets, d'une aciérie, le minerai de fer qui s'emploie dans les forges échelonnées sur divers autres points du département, l'ardoise de Saleich, de Siguer et de Miglos, la tourbe des environs de Suc.

Vers la gorge d'Ax, Tarascon touche aux bains d'Ussat et reçoit encore le fer de 8 ou 10 feux de forge, les cartons de Bouan, les laines de la vallée d'Ax, le talc de Luzenac, les ardoises de Garanou, diverses marchandises espagnoles, les légumes et les bois de Prades.

Toutes ces matières, tous ces objets manufacturés viennent aboutir à Tarascon, ville qui de son cru exporte elle-même vers la Basse-Ariège, en outre des articles cités, les fers de ses 4 forges, ses fruits estimés, ses légumes, haricots, pommes de terre, et les produits d'une cordonnerie mécanique en voie de progrès.

D'un autre côté, qu'on porte son attention sur tous les approvisionnements qui y viennent du Bas-Pays pour alimenter soit les usines, soit les habitants, soit enfin les troupeaux, on comprendra l'importance de sa position topographique.

En effet, là passe ou aboutit le charbon nécessaire à 25 forges : la houille indispensable à une acierie et à 20 martinets : les denrées coloniales, le sel, le vin, le mino, le grain, l'huile, la pêcherie, pour les habitants de cinq cantons : le sel enfin nécessaire à près de cent mille têtes de bétail.

Joignez au mouvement de ces produits la montée et la descente de ces cent mille bêtes : en outre le passage journalier des troupeaux de porcs et de mules destinés à l'Espagne: le va et vient des nombreux voyageurs ou baigneurs se rendant à Ax, Carcannières ou Ussat. Enfin arrêtez-vous à l'aspect des deux foires de trois jours chacune en mai et septembre, qui se tiennent à Tarascon; et cherchez après cela dans toute l'Ariège une tête de voie ferrée promettant de plus beaux résultats à la spéculation.

Les compagnies doivent chercher du positif et non des éventualités. Je défie qu'aucun tronçon, dans toutes les lignes projetées, présente un plus beau résultat que celui promis aux actionnaires par cette ligne de 17 kilomètres, alors surtout que la descente de toutes ces matières, de tous ces produits, pourra s'opérer sans locomotive, grâce à l'aménagement des pentes : avantage que ne présente certes pas le reste de la ligne de Foix à Toulouse.

Retranchez ce tronçon de la voie ferrée de l'Ariège, l'aliment disparaît ou n'arrive que plus difficilement.

La compagnie concessionnaire, au point de vue de ses intérêts, se tromperait étrangement si elle admettait ce retranchement.

IX.

Ce retranchement, considéré sous le rapport de l'intérêt général, serait encore plus malheureux.

En effet, la voie de fer ne présenterait plus qu'une économie insignifiante. Nous avons vu que pour le fer elle ne serait que de 2 fr. 80 c. par tonne ou 28 centimes par cent kilos — 12 fr. 20 c. au lieu de 15 fr. — Dèslors, le mouvement progressif qui doit être imprimé à l'industrie ariègeoise serait paralysé. Il n'y a que le bas prix de la voiture qui puisse lui donner un grand essor.

A cet égard même on pourrait quereller le tarif de M. Barrande, car ce tarif est encore trop élevé pour toutes les matières brutes, telles que la pierre à plâtre, la pierre ordinaire et les pierres de taille, objets qui feront la fortune de la voie ferrée. Mais mon but n'est pas pour l'instant de faire le procès sur ce point à la Compagnie. Je ne prends ce tarif tel qu'il est, que pour prouver invinciblement que le pays aurait beaucoup à perdre au retranchement du tronçon tarasconnais.

On pourra voir sur le tableau qui suit cet exposé, que la différence de prix dans la voiture si le chemin de fer s'arrête à Foix est, savoir:

Sur les matières	à	0,05	de.	5.00			fr.	3	15
- Total	à	07	de.				fr.	2	81
	à	08	de.				fr.	2	64
- A - A	à	10	de.				fr.	2	30
								10	90

Soit la moyenne de ces 10 fr. 90 c. : 2 fr. 72 c. 5.

Cette moyenne s'appliquant à 302,200 tonnes, c'està-dire à tout ce qui est appelé, sinon à passer par Tarascon, du moins à suivre en tout ou en partie la ligne de Foix à Tarascon, présenterait une perte de 822,000 francs environ par année. Pour être plus clair, le chemin de Tarascon à Foix n'existant point, le transport de ces 302,200 tonnes yenant de Tarascon à Toulouse coûterait 822,000 fr. de plus que si ce tronçon existait.

Cette somme de 822,000 francs, qui la perdrait?

Le pays ; car si de la valeur des 302,200 tonnes transportées , vous déduisez cette somme que l'on peut économiser, les nombreux producteurs, en un mot l'industrie ariègeoise, ou le consommateur qui achètera la marchandise représentant ces tonnes, en profiteraient.

Si les producteurs en eussent profité, les 822,000 fr. seraient restés dans la contrée. Si c'eût été le consommateur hors de l'Ariège, cette baisse dans le prix de la production aurait amené un plus grand débit de la matière transportée, et par suite une plus grande activité dans l'exploitation.

Ainsi ce serait toujours le pays, au préjudice duquel le retranchement du tronçon tarasconnais ferait tourner cette différence. Ce serait le pays seul qui y perdrait.

D'où cette conclusion forcée, que fixer même momentanément le chemin de fer à Foix, serait prendre une résolution mortelle, désastreuse, pour le commerce de l'Ariège.

X.

On comprendrait encore cette résolution, si la distance des diverses carrières, des diverses exploitations qui doivent alimenter le rail-ways était telle que l'industrie particulière put aboutir à la station de Foix par des couroirs peu dispendieux. Mais il y a de Foix aux fabriques, aux carrières de 4 à 50 kilomètres, et ni l'industrie particulière ni les communes ne peuvent suffire aux frais d'établissements d'aussi longs parcours.

Fesant de cette question une affaire de pure localité, on dit : Laissez d'abord le chemin arriver jusqu'à Foix; on le poussera plus tard jusques dans les vallées supérieures.

Mais on encloue dès aujourd'hui l'entreprise. Volontairement on dessèche la plus abondante de ses sources de prospérité. Tandis qu'on fait du chemin un avorton, l'on nous dit de laisser faire : habitants du haut pays, nous ne pouvons laisser faire, sans protester solennellement contre un si malencontreux projet. Quand le chemin sera devenu une mauvaise spéculation, que la voie ferrée de l'Ariége sera mise en France au rang des plus funestes entreprises, pense-t-on trouver de nouveaux actionnaires assez bénévoles pour construire une seconde voie, dans un pays où la compagnie qui aura fait la première se sera à peu près ruinée. On aura beau dire que le second chemin de fer vaudra mieux que le premier, on aura beau s'appuyer sur des chiffres, les spéculateurs seront sourds. Est-ce que l'argent raisonne ? L'argent s'engoue : voilà tout : en fait de spéculations, une position qui ne s'enlève pas d'assaut, d'emblée, est une position perdue.

D'ailleurs une concession de ce genre ne se morcelle point, ou si elle doit se morceller, il faudrait s'arranger de façon que les deux tronçons pussent se souder, se relier sans embarras. Or, si la tête du chemin de fer de Foix est dès le principe fixée dans l'espace étranglé qui est au-dessous du pont de cette ville — et c'est là, dit-on, que sera la station — Vous rendez la voie insoudable. La soudure ne peut se faire que par un travail d'ensemble comprenant la combinaison des courbes et des rem-

pes, à demie lieu au dessous et à demie lieu au dessus de Foix. Cette combinaison sera d'autant plus difficile, que si le chemin de fer de Tarascon à Toulouse s'établit en deux fois et par deux compagnies, il s'élèvera nécessairement un conflit d'intérêt au sujet de cette soudure, et que ce conflit rendra plus funeste encore pour le pays le morcellement.

XI.

Le point de Foix est, dit-on, infranchissable. On nous promettait d'abord le prolongement dans l'avenir : maintenant on nous ôte même cette fiche de consolation. Singulière contradiction née de l'égoïsme étroit de localité! Non, le point de Foix n'est pas inaccessible aux conceptions du génie. On a vu d'autres difficultés vaincues par le génie; et nous ne saurions douter de la réussite de cette traverse, toute coûteuse qu'elle peut être, puisqu'une des compagnies demanderesses revenant sur son premier projet, veut prendre l'engagement de franchir ce cul de sac rocheux, et de faire passer la voie ferrée à travers la ville de Foix : ville qu'on dirait n'être assise là sur le lit accidenté de l'Ariège, que pour empêcher les améliorations et le progrès de pénétrer jusques dans les hautes vallées du pays; comme si elle devait seule jouir et profiter de tous les monopoles!

Belle position en effet que l'assiette de Foix, pour un débarcadère et une station de première classe! surtout en aval du pont!

Là se présente un espace de 200 à 250 mètres de

large, base d'un véritable ravin coupé par le lit enfoncé de deux rivières, hérissée d'accidents rocheux, couverte enfin sur une partie d'édifices qui en rendent les abords difficiles.

C'est sur cette étroite langue de terre que vous prétendez établir votre gare, vos bâtiments pour les administrateurs, pour les recettes, pour les bagages, vos salles d'attente, vos hangards, vos ponts à bascule, vos rampes pour les chevaux ou autre bétail, voitures, etc.; vos plates-formes excentriques et reverbères, enfin tout ce qui est nécessaire pour assurer le service et la conservation du matériel, de même que vos ateliers de confection ou de réparation.

Je ne sais pas trop voir où vous placerez tout cela. N'importe, je veux croire, puisque vous le dites, que vous débrouillerez ce cahos: que votre station et ses accessoires y trouveront une place suffisante; mais il faudra y arriver; il faudra que vos 302,200 tonnes de marchandises, vos 80,000 voyageurs, vos 50,000 têtes de bétail y puissent aboutir sans inconvénient et sans danger. Qu'au moment des foires par exemple, sortant du wagon ou avant d'y entrer, les bœufs, les mulets puissent s'épandre aux abords, les voitures y venir sans accidents, les piétons sans être foulés par ces masses animées et mouvantes qui serviront d'aliment à la voie.

Quelle issue aura le chemin de fer pour venir dans toute la partie haute de la montagne? Le quai contigu au pont ; c'est-à-dire un coupe gorge de 12 mètres de large entre la montagne et la rivière.

Sans être prophète on peut prédire, pour peu que l'on ait vu les abords d'une gare, un jour où la matière transportable abonde, au moment des foires et marchés surtout, qu'il sera physiquement impossible d'éviter, dans cet étranglement, la presse, la confusion, le désordre et les plus graves accidents.

Dans les devis du chemin de fer de l'Ariège projeté en 1846, on trouve un tableau du mouvement des voitures, des chevaux, des voyageurs, des têtes de bétail que comportait la création de la voie, alors aussi arrêtée à Foix. Je donne le tableau chiffré de cette évaluation par an, par jour et par heure:

	Par an.	Par jour.	Par heure
Charrettes ou voitures	412,950	1,147	76
Chevaux	751,500	2,087	139
Voyageurs de toute sorte	510,477	1,417	94
Bétail	246,486	648	45

Remarquons, en passant, que ce va et vient au lieu d'être régulier devait être sujet à des fluctuations qui, le plus souvent, auraient laissé la voie sans mouvement, et dans certaines saisons de l'année en auraient rendu les avenues inabordables.

En présence de ces chiffres, dussent-ils même être exagérés, on comprendra que le point de Foix comme rendez-vous, est trop étroit, trop étouffé pour suffire aux exigences, aux nécessités d'une station de premier ordre.

XII.

Que la tête méridionale du chemin de fer de l'Ariège soit portée momentanément du moins à Tarascon, en dehors des autres avantages de cette position, on n'aura jamais à craindre sur ce point l'encombrement et les accidents qui sont à redouter à Foix. Là la vallée se prêtera à toutes les évolutions des locomotives. Les courbes, les rampes y recevront des inflexions toujours d'accord avec les règles de l'art. De l'une à l'autre rive de l'Ariège s'étend une plaine unie et propre à tous les développements. Bien mieux, les soudures avec une autre artère qui se dirigerait plus tard vers l'Espagne ou avec les couroirs des exploitations voisines, n'offriraient aucune difficulté; et les dépendances pour le matériel pourraient se trouver sur vingt points différents d'un accès facile.

XIII.

De ce qui précède je conclus :

1º Que l'assemblée de Tarascon, dont je suis ici l'organe, doit appeler de tous ses vœux l'exécution du chemin de fer de l'Ariège. Qu'elle doit à cet égard de la reconnaissance aux deux compagnies qui se sont présentées pour l'établir, et à l'administration départementale dont le zèle a contribué à rendre les premières études du rail-ways faciles.

2º Que l'on doit désirer de voir certaines modifications apportées au tarif des matières brutes, notamment des pierres à plâtre, des pierres de taille, des pierres communes, de la houille, de l'ardoise, dans le but d'augmenter le mouvement industriel du pays, en même temps que l'alimentation de la voie.

3º Qu'alors même que le chemin de fer s'arrêterait à

Foix, on doit applaudir à sa création, pourvu que la concession ne soit accordée qu'à la condition expresse de porter la station de Foix au sud de cette ville; afin que la voie puisse être, quand on le voudra, soudée aux tronçons supérieurs, qui pourraient se créer dans l'avenir.

4° Enfin, mais avant tout, que l'intérêt des compagnies, celui des hautes vallées de l'Ariège et du pays en général, est que la voie ferrée soit créée dès ce moment jusques à Tarascon; que sa tête méridionale soit établie là de façon à se relier avant peu, soit avec l'Espagne par la vallée d'Ax, soit avec les mines de Rancie, soit avec les exploitations diverses de la gorge de Vicdessos et des autres localités, qui versent naturellement leurs produits vers le point central de Tarascon.

ADOLPHE GARRIGOU.

Toulouse, le 27 juin 1853.

Aliment de la voie ferrée de l'Ariège,

Et Tableau comparatif de la voiture (1).

DÉSIGNATION des ARTICLES A TRANSPORTER.	PRIX projeté par kilo- mètre et par tonne.	PRIX actuel de la tonne par roulage.	POIDS.	PRIX de la tonne de Tarascon à Toulouse st le chemin de fer ne vient qu'à Foix.	PRIX de la tonne de Tarascon a Toulouse si le chemin de fer rient à Tarascon.	DIFFÉRENCE dans la voiture ontro le nº 5 et le nº 6.
	Nº 2.	No 3.	Nº 4.	Nº 5.	Nº 6.	No 7.
Plâtre en pierre et poudre	à 5 cent.	13 »»	160,000	9 '50	6 35	3 18
:	30		2,000	SA A		
	30		66,000			
:	30	15 ""	40,000			
:	7	13 m	5,200	11 30	8 49	2 81
1	7		400			
	7		200	nit.		
	1		100			
:	%	15 »»	10,000	12 20	99 6	2 64
	10	18 ""	1,000	14 ""	11 70	2 30
		48 nn	8,000			
:		20 ""	00006			
			322,200			(2) 10 90

⁽⁴⁾ Ces chiffres sont pris de la notice imprimée de M. Barrande.

⁽²⁾ Moyenne de la différence, 2 fr. 72 c. 5.

