

Res HAA
6415

CHEMIN DE FER

TRANSPYRÉNÉEN CENTRAL

PAR

LUCHON, VÉNASQUE, MONZON

NOUVEAU MÉMOIRE

Une des grandes questions, qui s'agitent dans le midi de la France et le nord de l'Espagne, est celle des chemins de fer projetés à travers les Pyrénées centrales.

M. Ch. Decomble a publié en 1886 un mémoire dans lequel il se prononce en faveur d'un double tracé; l'un par le Salat et l'autre par Canfranc ou Roncal.

Le Comité d'action du chemin de fer par Luchon ému de ce que cet auteur n'a pas daigné discuter la valeur du tracé par Luchon, Vénasque, Monzon, nous à chargé de réfuter les arguments de M. Decomble en faveur de son double tracé et de relever les avantages de notre ligne unique et centrale Luchon, Vénasque, Monzon.

La nature a ses droits, et, quels que soient les efforts que l'homme tente pour l'écartier de ses voies, elle n'en poursuit pas moins ses lois immuables. Après avoir lutté contre elle, l'homme est obligé de se laisser vaincre.

Parce que Luchon est la reine des Pyrénées, est-ce à dire qu'il faut chercher à lui enlever les privilèges que la nature lui a réservés! Non.

La nature l'a placé au centre géographique des Pyrénées; elle l'a favorisé d'eaux minérales dont l'ensemble forme un tout harmonique qui s'adapte à toutes les variétés, à toutes les formes de maladies dans lesquelles le sulfure de sodium est indiqué; elle l'a doté d'une vallée large et qui vient, par une pente peu mouvementée, se heurter contre un massif (la Glère) d'une épaisseur modérée et d'une constitution facile à percer.

Elle a fait plus : de l'autre côté des monts elle a placé la vallée de l'Esera dont l'accès et les pentes faciles en font, selon l'expression de l'ingénieur le plus compétent *la vallée des Pyrénées espagnoles, la plus apte à recevoir le chemin de fer transpyrénéen central.*

Cette vallée contourne le massif de la Maladetta et se creuse rapidement entre la Glère et ce massif, de manière à atteindre, après un trajet de 13 kilomètres, une altitude suffisamment basse pour pouvoir relier celle de la Pique avec elle par une différence de niveau complètement réglementaire. Passé ce point, elle se dirige du Nord au Midi, de manière à permettre par une ligne pour ainsi dire droite, la jonction avec le chemin de fer du Nord de l'Espagne.

De telles faveurs accordées par la nature à la vallée de la Pique et à la vallée de l'Esera ne peuvent être dédaignées. Notre devoir nous oblige à défendre les droits et les prétentions qui en découlent.

L'utilité d'un nouveau percement des Pyrénées sur un point central n'est plus à démontrer; l'augmentation incessante du trafic entre les deux Etats, bien mieux que l'union des peuples de la langue latine, nécessite, de la part des deux nations, sa réalisation à bref délai.

Le point d'élection a fait naître des compétitions nombreuses entre les diverses vallées des Pyrénées. M. Decomble a exposé une grande partie des tracés qui ont été étudiés; mais nous ne saurions nous défendre de critiquer la conclusion de son travail, tendant au rejet d'un chemin de fer unique et central pour adopter un double projet : l'un par le port de Salau, reliant Saint-Girons à Lérida par la vallée du Salat et la Noguera Pallaresa; l'autre pour lequel il ne paraît pas trop fixé mais qui ne serait ni le projet que l'on désigne sous le nom de projet Canfranc, ni le Roncal absolu, mais bien un mélange des deux. C'est ce qui résulte de la lecture des pages 56 et suivantes de sa brochure.

M. Decomble vante ces deux tracés, mais il ne donne aucun argument contre le tracé que nous défendons et qu'il connaît très bien, moins par notre brochure qui date de 1883 et par la polémique que nous avons soutenue dans le *Messenger de Toulouse* et le *Progrès Libéral*, à cette même époque, que par les études qui ont été faites par M. Puguens en 1883 et 1884.

Quels sont donc les arguments qu'il pourrait invoquer contre le tracé Luchon-Monzon ? Ce n'est certainement pas la longueur du trajet, car la ligne de Luchon est plus courte que celle de Saint-Girons. Pour l'établir nous nous servirons des arguments même de M. Decomble.

En effet si l'on examine le tableau de son ouvrage, intitulé appendice III, l'on remarquera que la ligne du chemin de fer par Luchon-Vénasque-Monzon est de 111 kilomètres plus courte que celle de Saint-Girons-Lérída, entre Paris, Saragosse et Madrid. Elle est d'un kilomètre plus longue que celle de Saint-Girons pour aller à Lérída, Barcelone, Tarragone, Valence, Carthagène.

Toute faible qu'elle est cette différence d'un kilomètre en faveur de Saint-Girons nous la contestons, car nous croyons plus exact le tableau ci-après.

DE PARIS	Monzon.	Madrid.	Saragosse.	Lérída.	Barcelone.	Tarragone.	Tortosa.	Valence.	Carthagène
Voie d'Irun.	«	1452	1157	«	«	«	«	«	1977
Voie de Portbou.	«	«	«	«	1177	1279	1360	1554	1973
Voie projetée de St-Girons Pallaresa.	«	1638	1297	1444	1297	1197	1278	1472	1891
Voie projetée de Canfranc.	«	1497	1156	1235	1418	1318	1399	1593	2012
Voie de Luchon. Venasque, Monzon et Tortosa.	1013	1482	1141	1069	1252	1152	1163	1374	1773
Voie de Luchon, Venasque, Monzon, Lérída.	1013	«	«	1069	1252	1152	1233	1444	1843
De Paris au Port des Alfaques par Luchon, 1188.									

Il résulte de ce tableau que pour aller de Toulouse à Lérída, la ligne de Luchon-Monzon offre un raccourcissement de 45 kilomètres sur la ligne de Saint-Girons à Lérída. Quoiqu'il en soit nous acceptons pour le moment les calculs de M. Decomble. La différence d'un kilomètre peut-elle être une raison décisive pour faire abandonner un projet si économique à tous autres égards ? Nous ne le pensons pas, alors que sur tous les autres points nous avons une différence de 111 kilomètres en faveur de Luchon suivant les chiffres établis par M. Decomble et de 156 suivant notre tableau.

Il est donc avéré que la ligne Luchon-Monzon est plus courte que celle de Saint-Girons-Lérída. Or, comme Toulouse se trouve sur le parcours suivi de Paris en Espagne

par ces deux lignes, c'est à tort que M. Decomble prétend que la ligne Luchon-Monzon délaisserait Toulouse. Nous reviendrons sur ce dernier point bientôt, mais à un autre point de vue.

Nous objectera-t-il que la différence énorme que nous exposons de 111 kilomètres ou 156 kilomètres, en faveur du tracé de Luchon sur celui de Saint-Girons sera effacée par la création de la 2^{me} ligne, Canfranc ou Roncal? Si pour éviter de construire la ligne de Luchon et favoriser Saint-Girons et quelques intérêts toulousains, il faut établir deux lignes dont le prix s'élèvera à plus de 200,000,000 de francs comme nous allons le démontrer bientôt, tandis que la ligne de Luchon ne coûtera que 48,000,000 francs et suffira pleinement à toutes les exigences du commerce des deux nations, et de la ville de Toulouse elle-même, nous ne pouvons considérer ce mode d'argumentation que comme un parti-pris.

La 2^{me} ligne par Canfranc ou par Roncal ne peut présenter aucun des avantages qu'on voudrait lui attribuer, car de l'aveu même de M. Decomble, ces deux lignes ne sauraient offrir qu'un *intérêt particulier et des relations de voisinage* entre le haut-Aragon et le Béarn.

Bordeaux ne profiterait de cette nouvelle voie que pour son trafic avec Huesca et Saragosse, mais à partir de Barbastro jusqu'à Lérida, Barcelone, Carthagène, la voie de Luchon-Monzon lui serait plus utile par son parcours plus court.

Tarbes, Auch, Agen et tout le restant de la France vers le nord ne trouveraient aucun avantage à l'ouverture de cette ligne, si celle de Luchon était créée. Le tableau dressé par M. Decomble a pleinement confirmé nos dires.

Il est donc établi que la ligne de Luchon-Monzon est plus courte et plus utile que chacune des trois autres lignes prises ensemble ou séparément.

Nous allons prouver maintenant que le coût de la ligne de Luchon sera inférieur à celui de tout autre tracé. Pour atteindre ce but nous nous servirons des pages 48 et suivantes de la brochure de M. Decomble où il est établi que les 16 kilomètres 1/2 de Saint-Girons à Seix valent 7,200,000 fr.; mais il ne les comprend pas dans ces calculs comme étant en construction;

Les 19 kilom. restant sont estimés :	18,851,828 fr. 75 c.
la moitié du souterrain de faite 4 k.250	13,727,500 00
ce qui porte la somme que la France	<hr/>
doit dépenser à	32,579,328 fr. 75 c.

La dépense pour l'Espagne s'élèverait pour la moitié du souterrain et pour les 161 k. 049 de la voie à ciel ouvert à 68,062,957 fr. 89 c.

La dépense totale serait donc de . 100,642,285 fr. 64 c. et 7,200,000 fr. de plus si l'on y comprend la portion entre Saint-Girons et Seix.

La dépense de la ligne de Canfranc (f° 56) est estimée à 55,485,750 fr. pour les 101 kil. 706 à faire en France ; mais, quand il s'agit d'estimer le prix de revient des 155 kil. 376 m. 92, qu'il faut construire en Espagne, M. Decomble donne la dépense qui est obligatoire pour le trésor public espagnol estimée à raison de 60,000 pesetas par kilomètre 22,751,315 fr. 58 c.; et il oublie de calculer le montant du coût des 155 kilomètres.

Par un détour habile, à la page suivante, il parle du réseau Roncal dont il porte le prix pour les 67 kilomètres 900 mètres à faire en France à la somme de 37,953,500 fr.; mais il oublie d'indiquer le coût de la portion qui incombe à l'Espagne ; puis il parle des avantages que ce dernier offre par le tracé Canfranc et il estime que le trésor Espagnol, en créant la ligne de Roncal, ferait une économie de 22,700,000 fr., et la France et l'Espagne réunies, une économie de 37,800,000 fr.

Le lecteur qui attend la conclusion de tout cet exposé de millions, ne trouve nulle part l'indication du prix de revient de ces deux lignes.

Comment aurait-il pu établir ce prix de revient lorsque l'on sait que les difficultés, inhérentes à la conformation des vallées du côté de l'Espagne, ont fait naître autant de projets variés qu'il y a eu d'ingénieurs chargés de faire des études. Il n'existe donc pas de projet définitivement arrêté il ne peut y avoir de prix de revient établi.

Cependant ces données nous autorisent à penser que le tracé Roncal ou Canfranc coûtera pour le moins autant que le tracé par Saint-Girons. Or, comme nous connaissons le prix de ce dernier 107,842,340 fr. 64, nous pensons que le prix des deux réunis s'élèvera au moins à

215,684,681 fr. 28. Telle sera donc la somme minimum que coûteront ces deux lignes.

— Avant d'aborder le prix de revient de la ligne Luchon-Monzon, prenons les chiffres de comparaison établis par M. Decomble à la page 51 pour le tracé d'Arreau à Monzon, le seul qui puisse nous être opposé d'une manière sérieuse.

19 kilomètres d'Arreau jusqu'au hameau de Meyabat où sera l'ouverture du souterrain de faite	9,654,750 fr.
Moitié du souterrain, 6 kil. 500	26,669,500 fr.
	<hr/>
Au total.	36,324,250 fr.

L'auteur trouve que la dépense pour celui du Salat en France étant de 32,574,328 fr. 75, il y a une différence de 3,744,921 fr. 25 en faveur de ce dernier; et il se trouve très satisfait d'avoir établi ce parallèle!

Évaluant ensuite la portion située en Espagne, il porte la moitié du tunnel de faite à 32,250,322 fr. 39
104 kilom. à ciel ouvert à 18,417,575 fr.
En raison des difficultés à vaincre, il majore cette somme et l'élève à 38,136,348 fr. 31
ce qui fait un total de 70,386,670 fr. 70
(page 53) — Il fait ensuite ressortir l'abandon de Toulouse par la construction de cette ligne et les conditions climatériques inquiétantes de cette contrée (page 52). Nous n'avons pas à le suivre sur ses deux points.

Que nous sommes loin des bases données par M. Baranda qui, dans *las Obras publicas* de Madrid 1880 t. 7, f° 413, estime à 182,812 fr. 39 le kilomètre de cette ligne non compris le tunnel de faite!

Nous ne nous élèverons pas contre ces chiffres que M. Decomble se plaît à grossir de plus du double!

Il reste établi néanmoins, par ses propres arguments, qu'à quelques millions près la ligne centrale coûtera presque la moitié des deux autres lignes. Telle est la conclusion qui découle naturellement du travail de M. Decomble.

Respectant les bases que nous a données M. Motino et les appuyant sur celles fournies par M. Baranda pour la ligne d'Arreau, nous estimons 200,000 fr. chacun des

95 kilomètres que l'on doit construire en Espagne du tunnel à Monzon soit.	19,200,000 fr.
Le taux sera le même pour les 14 kilomètres à construire en France.	2,800,000 fr.
celui des 13 kilom. de tunnel sera de 2,000,000 fr. le kilom. ou.	<u>26,000,000 fr.</u>
ce qui fait un total de.	48,000,000 fr.

Des ingénieurs compétents, ayant visité et observé la nature de la roche que l'on doit percer à la Glère et la facilité des accès et des attaques estiment que le tunnel ne coûtera pas les 26,000,000 fr. Cependant nous préférons laisser l'estimation première afin qu'après avoir démontré l'exagération des estimations faites par M. Decomble, l'on ne nous accuse pas d'être tombé dans l'excès contraire.

Et d'ailleurs nous avons un autre terme de comparaison pour établir que le chemin de fer par Luchon ne sera pas d'un prix plus élevé que par tout autre point.

L'ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées à Toulouse, chargé des études des chemins de fer à travers les Pyrénées centrales, M. Pugens a écrit, en décembre 1884 : « la traversée de Luchon ne peut échapper à l'obligation « d'un très long souterrain. Mais l'avantage que cette « traversée présente, relativement aux traversées d'Aspe « et du Salat, consiste dans la moindre longueur de ligne « à construire, depuis la limite du réseau concédé jusqu'à « l'entrée du grand souterrain. Cet avantage compense au « point de vue des dépenses de construction l'inconvénient « du grand souterrain. »

Après une appréciation aussi catégorique du savant ingénieur, nous ne saurions nous arrêter plus longtemps sur cette question, car, quel que soit le prix de revient du tracé de Luchon, il sera tout au plus égal à celui du tracé par les vallées d'Aspe, ou par la vallée du Salat.

Les paroles de M. Pugens nous dispensent de revenir sur les dangers que se plaît à faire remarquer M. Decomble dans la haute vallée de la Pique où des tertres s'effondraient il y a trente ans (f° 46).

Pour les besoins de sa cause, il veut ignorer toujours que l'administration forestière a fait des travaux pour retenir ces tertres et que, pour éviter tout danger, M. Pugens

a fait les études de la ligne sur la rive droite de cette vallée. Faut-il également établir un parallèle entre les difficultés qu'offrent les défilés de Llavorsi, de Collegats et de Rialp avec le défilé de l'Esera appelé Agua-Salens! Les paroles de M. Pugens si sages, si complètes et si autorisées que j'ai citées assurent trop l'avantage aux vallées de la Pique et de l'Esera, pour que nous ayons besoin d'insister.

Le trafic par le chemin de fer de Luchon sera-t-il moindre que par celui de la vallée du Salat ou du Roncal? Nous ne le pensons pas. M. Decomble reconnaît lui-même que le trafic du Roncal ou de Canfranc ne s'exercera qu'en raison du voisinage et qu'il sera limité (f° 138) *aux relations des contrées sous-pyrénéennes Espagnoles et Françaises entre elles* et il ajoute (f° 140) : « en définitive le projet d'un chemin de fer entre Paris et Madrid par Oloron et Canfranc se présente en des conditions économiques fâcheuses puisqu'il exigerait incontestablement des dépenses excessives résultant d'un long souterrain précédé et suivi de coûteuses rampes d'accès et ne donnerait que le revenu d'une des moindres lignes du réseau Français. »

Quant au trafic par Mauléon-Roncal le revenu kilométrique (f° 141) s'élèverait si l'on modifiait la ligne entre Burgos et Madrid en passant par Segovie (nouvelle cause de dépense pour l'Espagne seule) à près du double de celui de Canfranc. « Le trafic de la section Française serait au moins égal à celui de la section Espagnole et à celui que l'on pourrait attendre du chemin de Canfranc. »

Telle est l'appréciation de M. Decomble lui-même.

Le trafic de ces deux projets est donc très limité ; car la ligne actuelle d'Irun, fournissant à Bordeaux, le seul point important, une ligne plus courte pour le Portugal et pour la majeure partie de l'Espagne occidentale, sera toujours la ligne préférée.

Cette ligne est donc d'un intérêt précaire et nous demandons à M. Decomble quel est le mobile qui oblige les deux nations à créer un chemin de fer, si voisin de celui d'Irun, dont le coût serait de plus de 100 millions.

Les deux chemins de fer établis, celui du Salat serait le seul susceptible d'un trafic assez important ; aussi, M. Decomble donne, avec les plus grands détails, (page 91

et suivantes), tout le commerce, toutes les ressources des pays que ce chemin traverse. Mais s'il a démontré toutes les ressources de ce pays, n'a-t-il pas établi aussi que la ligne de Luchon-Monzon était plus courte que celle-là pour toutes les villes de la région du Sud-Ouest de la France, et n'a-t-il pas établi également que, pour profiter de ces mêmes ressources débouchant à Lérida, la ligne Luchon n'éprouvait qu'une perte dérisoire d'un kilomètre?

C'est donc pour épargner au Commerce de Toulouse pour Lérida seul un kilomètre de parcours de plus, très contesté d'ailleurs, qu'il faudrait contraindre les deux nations à construire à la fois deux chemins de fer qui coûteraient plus de deux cents millions selon le propre aveu de M. Decomble! Et, c'est pour ce motif, qu'au moment où ces deux nations ont de la peine à équilibrer leur budget, il faudrait jeter, sans profit, les épargnes de la France et de l'Espagne dans deux entreprises dont le résultat ne répondrait pas aux sacrifices faits! La solution n'est pas douteuse.

Il faut, pour obliger deux nations à des dépenses semblables, exposer des motifs d'une importance plus sérieuse et plus capitale!

Pourquoi donc délaisserez-vous Luchon, ce beau fleuron de Toulouse, cette reine des Pyrénées! La nature lui a prodigué ses faveurs en créant la vallée de la Pique. Celle-ci permet d'établir un chemin de fer jusqu'au pied du contrefort de la Glère, véritable barrière contre les tourmentes que vous redoutez aux abords de la Maladetta. Ce port de la Glère qui doit être franchi pour atteindre, en Espagne, la vallée de l'Esera, abaisse son front pour permettre au plafond du souterrain de faite de n'avoir au-dessus de lui qu'un maximum de 1,200 mètres sur une faible étendue. Grâce à cette disposition, les mineurs pourront perforer le tunnel sans éprouver les inconvénients et les maladies que vous avez signalés dans les tunnels du Saint-Gothard et d'ailleurs. Au lieu de présenter une roche granitique comme le Salau et la Somport, la Glère est formée par une roche schisteuse et calcaire à la fois solide et facile à perforer. Et, comme si la nature se plaisait à dévier les difficultés, elle a voulu qu'au delà de pena Blanca, la vallée de l'Esera se creusât rapidement

pour permettre au plafond du tunnel de n'avoir que 400 mètres à partir du 7^e kilomètre et de diminuer successivement jusqu'à 16 mètres au niveau du 13^e kilomètre, point de l'ouverture du tunnel au pont de Cuera.

Avec des dispositions semblables, les puits sont faciles à creuser pour aérer les travailleurs et le tunnel lui-même. A partir de ce point, l'Esera se dirige bientôt en droite ligne du Nord au Midi pour aller rejoindre rapidement la plaine.

Telles sont les dispositions topographiques du terrain à parcourir pour asseoir le tracé de Luchon-Monzon.

Est-il une ligne qui offre les mêmes avantages? Non!

Les richesses de la vallée de Luchon sont connues; la statistique du chemin de fer du midi, prouve la valeur de cette ligne et permet de deviner l'importance qu'elle acquerra le jour où elle sera en communication directe avec l'Espagne.

Les richesses de la vallée de l'Esera sont pour le moins aussi grandes que celles de la Pallaressa car elle est plus peuplée; son fonds agricole et son fonds forestier sont supérieurs à ceux de la vallée de la Pallaressa, dans laquelle les défilés de Llavorsi et des Collégats occupent une si grande place. La fertilité des vallées basses à partir de Campo jusqu'à Monzon ne le cède en rien à celle de Tremp.

La population appartenant exclusivement à la vallée de l'Esera est de 16,563 habitants selon le dernier recensement et, à une distance de 12 kilomètres de chaque côté de la vallée, nous trouvons une population de 87,695 habitants. Pénétrés de l'importance de cette vallée, les partisans du chemin de fer par la Cinca se plaisent à reconnaître que la vallée de l'Esera fournirait à elle seule la moitié du trafic que cette ligne devrait faire.

La partie supérieure de la vallée de l'Esera est riche en forêts vierges dans lesquelles l'on trouve des bois à charbon, des bois de construction et des bois pour l'ébénisterie. Il s'y trouve de nombreuses mines d'or, de plomb argentifère, de blende, de fer, de cuivre gris, de cobalt, de graphite et même de coryndon.

Toutes ces mines ont reçu un commencement d'exploitation, mais le manque de ressources des personnes qui en ont demandé la concession et les difficultés d'explo-

tation, à raison des transports, sont la cause de l'arrêt momentané de leur développement.

Ces vallées sont très fertiles, les pacages y sont plantureux et l'on y élève une quantité considérable d'animaux de boucherie. Par suite de l'élevage du mouton, la laine s'y trouve en grande abondance.

La partie moyenne de la vallée de l'Esera, possède des marbres très beaux, de la pierre à chaux et à plâtre, de l'ardoise, du graphite et probablement de la pierre lithographique. Cette partie possède le grès rouge et avec lui un vaste gisement de houille. Le lignite signalé dans la Pallaressa par M. Decomble est remplacé par la houille. A Castejon de Sos, situé à 40 kilomètres de Luchon par la voie ferrée projetée, se trouve cette houille qui a toutes les richesses désirables, depuis la houille maigre jusqu'à la houille grasse ou ozocérite. On peut l'exploiter à tous les points de vue et en tirer tous les produits chimiques si recherchés aujourd'hui par l'industrie et la médecine.

Prévoyant l'importance de cette découverte pour la valeur d'un chemin de fer à travers l'Esera, dès 1881, nous transmimes une quantité de cette houille à M. le Président de la Société Franco-Hispano-Portugaise de Toulouse, qui s'empressa de la faire analyser.

Voici le résultat de l'analyse faite par M. Méliés, préparateur de chimie à la Faculté des Sciences et professeur à l'École des arts de Toulouse.

Gaz, 20 mètres cubes 10 c ^t	10 k ^o 0.
Goudron et eaux ammoniacales.....	6 4.
Charbon.....	61 6.
Cendres.....	22 »
Total.....	100 k ^o 0.

Tel est le tableau dressé dans le bulletin de cette société 1881, n° 4 f° 19.

La présence de cette houille, qui forme un gisement de plusieurs kilomètres d'étendue, devrait à elle seule faire accorder la préférence à la ligne de Luchon à laquelle elle assure un trafic constant.

C'est dans cette partie moyenne de la vallée que viennent aboutir les riches mines de Gistain et du Plan qui

sont exploitées si péniblement par la vallée d'Aure, car le Plan et Gistain sont reliés à Sahun par une route de dix kilomètres.

Est-il nécessaire d'énumérer les produits en vin, huile, graines, fruits, soie, laines, chanvre, matières tinctoriales que possède la partie basse située entre Monzon et Graüs ? Nous ne le croyons pas.

Le pays de Tremp n'a pas la richesse de celui que nous venons de nommer ; Il n'a pas les manufactures de papier, de soierie, de cuirs, etc.,... qui existent à Graüs et qui prouvent l'importance actuelle du commerce sur ce dernier point et le trafic qu'il est susceptible d'alimenter lorsqu'un chemin de fer viendra le parcourir.

L'on voit par ce court exposé que cette nouvelle voie Luchon Monzon augmentera sensiblement la circulation et le trafic entre la France et l'Espagne.

La circulation devenue plus facile et moins chère que par les voies de Perpignan et de Bayonne, les produits de la Catalogne et de l'Aragon central seront importés en France en plus grande quantité, et réciproquement nos produits manufacturiers pourront aller rivaliser, sur les marchés espagnols, avec ceux de l'Angleterre qui s'y trouvent occuper une si grande place.

Mais là ne se bornent pas les espérances d'une voie de cette importance.

La 2^e section, qui coûtera très peu à établir, ira de Monzon au Port des Alfaques situé au centre de la côte méditerranéenne espagnole. Ce port est plus sûr que celui de Barcelonne. La ligne passera par Fraga, Torrente, Mequinenza, Gandesa, Cherta, et coupera à Tortosa le chemin de fer de Barcelone à Carthagène ; puis il continuera sa direction vers San Carlos de la Rapita jusqu'au Port des Alfaques.

Cette nouvelle ligne aura de Monzon au Port des Alfaques 175 kilomètres et de Monzon à Tortosa 150. Elle traversera un pays extrêmement fertile, dont les produits sont amenés avec de grandes difficultés jusqu'à la ligne de Lérida à Tarragone. Cette ligne se joignant à Tortosa à celle de Carthagène augmente son importance et donnera un trafic plus considérable.

Si M. Decomble trouve à vanter les avantages de la ligne de Saint-Girons-Lérída, par le trafic qu'elle est appelée à faire par sa jonction à Lérída, avec Tortosa et Carthagène et par celle-ci à Oran, nous n'en bénéficierons pas moins nous-même, puisque nous avons une ligne d'un kilomètre plus longue seulement et, à plus forte raison, lorsque notre ligne sera continuée de Monzon à Tortosa et que celle-ci réduira la distance de ces deux points à 150 kilomètres, alors qu'elle se trouve aujourd'hui par Lérída Tarragonne à une distance de 220 kilomètres. Ce sera donc une réduction de 70 kilomètres que subira la ligne actuelle.

Que la ligne de Luchon-Monzon se réalise ou non, la section première du Port des Alfaques à Monzon s'effectuera dans un délai très proche, parce que la Compagnie financière, qui a fait les études entre ces deux points, a déjà demandé au Gouvernement espagnol la concession de cette section.

Quoi qu'il en soit, et ne considérant que la section Luchon-Monzon, desservie par la ligne actuelle de Monzon, Lérída, Tarragone et Carthagène, nous invoquons les mêmes droits que par le Salat pour Toulouse. Toulouse par cette voie ferrée touche pour ainsi dire à Oran et avec Oran à toute l'Algérie, le Maroc, Tunis et l'Égypte même bientôt, puisque les voies ferrées prennent tant de développement dans le nord de l'Afrique. Nous ne ferons que mentionner pour un avenir plus ou moins lointain, le chemin de fer transharien jusqu'au Sénégal et les voies de communication par ce point avec l'Amérique.

De toutes ces considérations nous n'hésitons pas à conclure que le chemin de fer transpyrénéen central Luchon Monzon jouera le rôle d'un défilé, dont le passage aboutira à l'entrepôt général de Toulouse, ouvert aussi aux arrivages par mer, lorsque le canal des deux mers sera réalisé.

M. Decomble dit, mais il ne saurait le soutenir, que Toulouse serait délaissée (f° 52) si l'on construisait la ligne Luchon-Monzon. Toulouse par sa position géographique, par le nombre de sa population, par ses arts, son industrie, par son luxe est la capitale commerciale du centre des Pyrénées françaises, au même titre que Saragosse pour la partie espagnole.

Sera-t-elle déçue et abandonnée, parce que l'on aura construit le chemin de fer de Luchon, au lieu d'accorder la préférence à Saint-Girons ! Un kilomètre contesté de plus de voie par la ligne de Luchon que par celle de Saint-Girons pour la partie orientale des deux nations seulement, tandis que la portion occidentale trouve une différence considérable en faveur de celle de Luchon, un kilomètre de plus, ainsi réduit, fera-t-il tomber la prospérité de cette ville ?... Cette prospérité aurait des bases bien faibles si elle était fondé sur une considération aussi frêle.

Le double chemin de fer que propose M. Decomble ne sépare-t-il pas à jamais toute la partie centrale de la Catalogne et de l'Aragon de ses relations avec Toulouse ? Ce chemin de fer de Canfranc, ou de Roncal, ne vient-il pas ouvrir une source de prospérité pour Pau, Tarbes et Bordeaux au détriment de Toulouse ? Toulouse ne peut rien perdre par la construction de la ligne de Luchon, tandis qu'en créant deux voies, elle perd son trafic avec Barbastro Huesca et Saragosse au bénéfice de Pau, de Bordeaux et de Tarbes.

La voie de Luchon, en concentrant vers elle tout le trafic des pays desservis par ces deux lignes, trop témérairement conseillées, augmentera considérablement la relation commerciales de ces pays avec Toulouse. Notre argumentation ne peut-être attaquée ; car deux voies, qui ne convergent pas vers Toulouse, amoindriront fatalement ses relations et son commerce, tandis qu'une seule voie, concentrant tout vers elle, ne peut qu'agrandir ses affaires. La déchéance commerciale de Toulouse est certaine et fatale, si l'on crée deux voies, tandis que l'espoir illusoire dans lequel la berçent les fauteurs du Salat, ne compensera jamais la perte occasionnée par la création de la ligne de Canfranc.

De tout ce que nous venons d'établir, nous concluons, d'accord avec M. Motino, le savant ingénieur auteur de l'étude de cette ligne en Espagne, que le revenu net de cette ligne, à raison de ses produits naturels, sans compter les revenus que l'imagination se plaît à reconnaître dans un avenir prochain, serait de 7,88 %. Nous croyons que le résultat établi par M. Motino se trouve dans les limites vraies d'une appréciation saine et modérée. Dès lors nous

nous demandons quel est le chemin de fer qui peut donner des espérances aussi belles et aussi sûres, et quelle est l'industrie qui peut produire autant de bénéfice net!

Oserons-nous aborder la question au point de vue stratégique!

Il nous paraît vraisemblable qu'en ouvrant deux chemins de fer sur deux points, dont les cols sont d'un accès facile, l'on met les deux gouvernements dans la nécessité de couvrir les abords de ces tunnels par des fortifications très onéreuses pour leurs budgets; tandis qu'un tunnel ouvert à Luchon et à Vénasque, au-dessous d'un col inaccessible pendant la majeure partie de l'année, ne pourra être tourné. Quelques travaux de défense de peu de valeur suffiront aux deux nations pour les mettre à l'abri d'un coup de main de l'une contre l'autre.

Si le génie militaire français se rappelle les espérances que le génie espagnol fonde sur la valeur des fortifications de Jaca et du col des Ladrones à Canfranc, et des avantages d'un chemin de fer par la Pallaresa, commandé par les défilés de Llavorsi et des Collegats, lui permettant de s'établir sur le Pla de Beret, il s'opposera toujours à une ouverture d'une voie ferrée par ces deux points. La Vallée d'Aran, sans route carrossable la reliant à la Pallaresa ou à la Ribagorzana et sans chemin de fer, n'est à redouter ni pour Luchon, ni pour Saint-Girons, bien que la gorge de Canéjan conduise au Salat, comme celle du Portillon à Luchon.

Nous croyons avoir réfuté tous les arguments qu'a présentés M. Decomble en faveur de deux voies, et nous persistons à défendre le projet Luchon-Monzon, persuadé que la création de deux chemins de fer, l'un par le Salat et l'autre par Roncal ou Canfranc, serait le dédoublement onéreux des deux lignes qui existent déjà par Irun et Port-Bou; qu'elle occasionnerait une dépense de plus de deux cent millions, sans profit réel pour les populations centrales des deux côtés des Pyrénées, assurant, par son trafic divisé, une perte nette à la compagnie qui serait chargée de l'entreprise; tandis qu'un chemin de fer unique et central par Luchon-Vénasque-Monzon, en outre de ce qu'il sera établi meilleur marché qu'un seul des deux autres proposés, remplit toutes les conditions d'uti-

lité générale, et ne compromet pas la sécurité internationale.

Il s'ouvrira dans les deux vallées les plus centrales les plus peuplées et les plus riches des Pyrénées. Par sa situation centrale, il ne nuira point au trafic des deux lignes déjà établies dont l'Etat a garanti le revenu. En outre de ces richesses, dont certaines sont communes avec les autres vallées, la houille, qui se trouve sur son tracé, offre un revenu certain de plus que ses rivales.

C'est donc le tracé Luchon-Monzon qui doit primer tous les autres. Vainement ses détracteurs viendront l'attaquer, ils se heurteront toujours contre les avantages irrésistibles que cette ligne possède à l'encontre de toutes les autres. Les gouvernements Espagnol et Français ne peuvent faire un autre choix, sans porter atteinte à l'équité, dont ne sauraient jamais se départir deux gouvernements vraiment nationaux et paternels.

Luchon, le 15 septembre 1887.

D^r ESTRADÈRE.

