

Les futures voies ferrées des Pyrénées Centrales

In: Annales de Géographie. 1894, t. 4, n°14. pp. 30-46.

Citer ce document / Cite this document :

Paringaux A. Les futures voies ferrées des Pyrénées Centrales. In: Annales de Géographie. 1894, t. 4, n°14. pp. 30-46.

doi : 10.3406/geo.1894.7746

http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geo_0003-4010_1894_num_4_14_7746

II. — GÉOGRAPHIE RÉGIONALE

LES FUTURES VOIES FERRÉES DES PYRÉNÉES CENTRALES

De toutes nos frontières naturelles, la plus tourmentée, la plus infranchissable est sans contredit celle du Sud-Ouest. L'énorme masse montagneuse des Pyrénées isole l'Espagne du reste de l'Europe. Sur le versant français aux formes usées, adoucies par l'action des agents atmosphériques il est assez facile d'atteindre la base de la grande chaîne ; sur le versant espagnol, au contraire, les puissants contreforts qui flanquent les Pyrénées semblent défier toute tentative de pénétration. Après, arides, mal dégrossies, allongeant dans le sens de la grande chaîne leurs croupes massives qu'entaille de loin en loin le lit d'un des affluents de l'Èbre, les Sierras de la Peña, de Guara, de Monsech, de Bou-Mort, del Cadi, constituent un obstacle difficilement surmontable aux relations de peuple à peuple, et aux échanges.

Ce n'est pas qu'on ne trouve de loin en loin quelques cols, mais outre qu'ils sont très rares dans la partie centrale, et tellement élevés qu'ils restent inaccessibles pendant une bonne partie de l'année, la situation financière et politique de l'Espagne, si précaire jusqu'à nos jours, l'a toujours empêchée d'étudier et d'exécuter les œuvres d'art nécessaires à l'établissement de routes sûres entre les deux versants, et généralement c'est par un chemin muletier que se font des échanges, forcément très restreints et limités à un petit nombre d'objets. A part les régions voisines de la Méditerranée et du golfe de Gascogne où la chaîne s'abaisse pour permettre l'établissement de voies ferrées à ciel ouvert, sur tous les points où la chaîne frontière est échancrée, et ouvre une communication entre les vallées françaises et espagnoles, nous ne sommes guère plus avancés qu'à l'époque des Romains. Dans la partie élevée, désignée aujourd'hui sous le nom de Pyrénées Ariégeoises, l'Itinéraire d'Antonin n'indique qu'un seul passage, inaccessible aux voitures : le port de Salau. Plus à l'Ouest une voie romaine traversait le Somport, la plus importante des routes historiques entre les deux pays : on en a retrouvé les ruines. — Pendant tout le moyen âge et jusqu'à nos jours, le trafic par ce col a été considérable.

Il était réservé à notre siècle de justifier, dans la mesure du pos-

sible, le mot de Louis XIV : « Il n'y a plus de Pyrénées. » Après avoir jeté son dévolu sur l'Espagne, Napoléon songe à prolonger les principales routes de France à la péninsule ; il n'a pas le temps de réaliser son projet. La Restauration et le gouvernement de Juillet en poursuivent mollement l'exécution en ouvrant quelques kilomètres de routes carrossables dans les vallées d'un accès facile : D'Oloron à Urdos : — de Saint-Béat au val d'Aran ; — de Perpignan à Prats de Mollo, d'une part, à Montlouis et à Puycerda d'autre part ; — de Carcassonne une autre route devait par Quillan et Quérigut aboutir également à Puycerda. Si peu considérables que fussent ces travaux, ils auraient pu néanmoins rendre de grands services si l'Espagne avait de son côté construit les tronçons destinés à prolonger sur son territoire ces quelques voies. Il n'en est pas moins vrai que nous restions sans débouchés commodes vers l'Aragon et la Catalogne. Depuis lors notre réseau de routes et de voies ferrées a pris un admirable développement et l'Espagne de son côté est sortie de sa léthargie. Des voies ferrées, l'une par Hendaye, l'autre par Cerbère et Port-Bou, contournent les Pyrénées. D'autre part, des routes nationales relient Bayonne à Pamplune par les cols de Belate et de Roncevaux : — Oloron à Saragosse par Canfranc ; — Foix à Puycerda par l'Hospitalet ; — Quillan à Puycerda par Formiguières et Mont-Louis ; — Perpignan à Gérone par le Boulou. — Enfin, sur le versant français, la ligne Bayonne-Toulouse-Carcassonne, qui longe la base des avant-monts, envoie vers le Sud de nombreux embranchements dont quelques-uns sont destinés à se souder au delà des monts à ceux qui, de la ligne Saragosse-Barcelone, s'échappent vers le Nord.

Les Pyrénées Centrales restent donc inviolées : aucun tunnel ne troue leurs flancs ; et sur un espace de plus de 300 kilomètres les montagnards français et espagnols sont plus isolés les uns des autres que si des États entiers les séparaient. Et pourtant, en bonne logique, ce qui s'imposait tout d'abord, c'était, non des lignes longeant le littoral et venant en concurrence avec le cabotage, mais des voies qui, traversant les Pyrénées Centrales, donneraient au sol et à ses produits une plus grande valeur, et solliciteraient par l'appât du gain l'activité des habitants. Ces lignes sont encore à créer, non que leur utilité ait jamais été mise en cause, mais des raisons d'ordres divers en ont fait sans cesse ajourner l'exécution. Dès qu'il fut question d'ouvrir des débouchés dans cette région, chaque vallée brigua la faveur d'obtenir la ligne internationale. Pour pouvoir se prononcer et choisir, les Commissions durent étudier longuement les lieux, peser les difficultés d'exécution, supputer les chances de prospérité des tracés rivaux. Le gouvernement espagnol préférait à un tracé peut-être plus économique, mais qui eût traversé la Navarre carliste et jalouse de ses fueros, une ligne qui descendit vers l'Èbre par l'Aragon plus fidèle.

Puis c'étaient des atermoiements inévitables, ayant leur cause dans la politique, l'Espagne monarchiste ne se souciant guère d'ouvrir trop largement ses portes à la France et à ses idées. On mettait en avant le manque d'argent, ou bien, reprenant les arguments spécieux des Anglais contre le tunnel de la Manche, on s'alarmait à la pensée de voir un jour les régiments français s'engageant sous les Pyrénées pour venir entreprendre une nouvelle guerre d'Espagne.

Mais les populations des provinces frontières avec une infatigable ténacité ne cessaient de poursuivre la réalisation des travaux depuis longtemps promis. En 1882 les journaux *El Mercantil Valenciano* et *el Pays de Lerida* reproduisaient un projet de loi que les sénateurs et députés des deux provinces devaient présenter aux Cortès¹.

On ne pouvait songer à créer des voies ferrées, à ciel ouvert, pour traverser la grande chaîne : l'altitude des cols s'y opposait. On a constaté que, sur le versant français, la neige séjourne un mois à l'altitude de 650 mètres, trois mois à celle de 1170 mètres, six mois à 1650 mètres, huit mois à 1830 mètres. C'est dire que, pendant une grande partie de l'année, les communications seraient forcément interrompues. Le creusement de tunnels s'imposait, et il fallait les percer assez bas pour que la voie restât libre toute l'année. Sur la ligne du Lioran, au passage du Lioran (altitude 1152 mètres), le chasse-neige parvient à peine, certains hivers, à frayer la route. Le tunnel du Mont-Cenis est percé à 1156 mètres sur le versant français et 1253 sur le versant italien : aussi la difficulté d'entretenir la voie libre toute l'année a décidé les ingénieurs du Saint-Gothard à abaisser encore l'altitude du tunnel — (1109 mètres à la tête nord), — même avec la perspective d'une percée souterraine de 15 000 mètres².

Dans les Pyrénées on ne pourrait, sans grand dommage, dépasser en France l'altitude de 1100 mètres, en Espagne, 1200 mètres. Deux difficultés étaient donc à résoudre : il fallait déterminer un ou plusieurs tracés avantageux pour les deux pays, et, en même temps, les établir en des points où le tunnel serait aussi court que possible, et les tra-

1. Nous en extrayons ces lignes où l'on répond avec une emphase et une fierté tout espagnole aux arguments tirés de la défense nationale : « Ce ne sont pas les passages artificiels, en bonne stratégie, qui desservent les armées, mais les passages naturels. Ils n'eurent pas besoin de galeries souterraines, Annibal, César, Napoléon, pour franchir avec leurs formidables armées les âpres cimes des Alpes. Les gorges étroites de Roncevaux n'évitèrent pas à Charlemagne sa déroute, pas plus que les sommets neigeux des Pyrénées ne sauvèrent l'Espagne de l'invasion des aigles françaises. Le meilleur boulevard de l'indépendance de la patrie est celui qui a pour pierre de taille les nobles poitrines de ses valeureux fils ; et la nation qui compte dans les annales de sa glorieuse histoire les pages d'or de Numance et de Girone, de Saragosse et de Sagonte, ne saurait sacrifier sa grandeur, sa prospérité et son avenir devant la crainte problématique d'une invasion que ne pourrait ni produire ni faire éviter un souterrain ouvert dans les versants des Pyrénées. »

2. Ch. Decomble, *Bulletin de la Société de Géographie de Toulouse*, n° 6. — Année 1886.

vauz d'art des rampes d'accès peu coûteux. Les prix de revient des souterrains destinés à laisser passer des voies ferrées sont, en effet, fort élevés : le tunnel du Borgallo, en Italie, sur la ligne Parme-La Spezia, terminé le 29 mai 1893, a huit kilomètres de long, six mètres de haut, sept mètres cinquante de large. Il a coûté 38 millions environ.

Dès 1864, M. Cenac Montaut, dans un ouvrage sur les ressources des Pyrénées françaises et espagnoles, préconise quatre tracés remplissant assez bien ces conditions : l'un par le col de Salau, avec des pentes très douces sur les deux versants, irait de la vallée du Salat à Lérída; un second, mieux accueilli, dit-il, par le commerce de Toulouse, partirait de Saint-Gaudens, gagnerait Bagnères-de-Luchon, le pied de la Maladetta, atteindrait de l'autre côté de la chaîne la vallée de l'Esera, et descendant à Barbastro, conduirait directement de Toulouse à Saragosse et à Madrid. Les deux autres projets aboutissant également à Barbastro iraient, l'un par Gavarnie, l'autre par la vallée d'Aure, cette dernière voie ayant l'avantage d'aboutir à l'angle culminant du réseau pyrénéen, le plateau de Lannemezan, et de descendre de là vers les quatre vallées de la Garonne, du Gers, du gave de Pau et de l'Adour.

Ces projets ont été repris et étudiés lors de la réunion de la Commission internationale : d'autres encore ont vu le jour à cette époque, de sorte que les commissaires se sont trouvés en présence de deux catégories de tracés, les vallées centrales réclamant une ligne unique et celles qui sont à l'Est et à l'Ouest deux lignes distinctes.

Dans la première catégorie, quatre points se disputaient le profitable honneur d'unir les deux pays par un lien de plus. C'étaient : 1° Gavarnie; 2° la vallée de la Neste; 3° celle de la Pique; 4° celle de la Garonne. La deuxième catégorie comprend : à l'Ouest du Val d'Aran les tracés par : 1° le col des Aldudes; 2° la vallée de la Saison et Roncal; 3° le col de Canfranc; à l'Est, le seul projet par le port de Salau, à travers les Pyrénées Ariégeoises.

Une voie unique eût permis de réaliser d'importantes économies ; à ce titre, les projets que nous avons énumérés en premier lieu devaient tout d'abord solliciter l'attention des ingénieurs. Un simple examen des lieux fit écarter toute idée de percement de la montagne à Gavarnie. Là, en effet, il faudrait creuser un tunnel de 17 000 mètres, c'est-à-dire 2 000 mètres de plus que celui du Saint-Gothard, qui présentait tant de difficultés, 2 000 mètres de moins que celui du Mont-Blanc ou du Simplon, que l'on n'ose exécuter. Seule, la température qui régnerait dans les galeries d'attaque, et qu'on évalue à 38°, serait suffisante pour empêcher le travail¹.

Le projet qui suivrait la vallée de la Neste est plus pratique; par

1. Ch. Decomble, *Bulletin de la Société de Géographie de Toulouse*, n° 6.

Lannemezan-Auch-Agen-Périgueux, — Paris est relié aux Pyrénées Centrales; de plus l'exécution d'un embranchement de Lannemezan à Arreau dans le bassin des Nestes est depuis longtemps décidée, et ne présente pas de sérieuses difficultés. De là, la voie ferrée monterait jusqu'auprès du village d'Aragnouet où s'ouvrirait, à l'altitude de 1 104 mètres un souterrain qui irait déboucher à 1 200 mètres dans la vallée de la Cinca à quelque distance en amont de Bielsa. En suivant le cours de cette rivière on atteindrait Barbastro et Monzon sur la ligne de Saragosse à Lérida. Mais le gouvernement espagnol repousse ce projet qui serait fort onéreux (tunnel de 13 kilomètres), et desservirait une région peu fertile et sans industrie. Deux tronçons de routes aboutissent sur le versant français à Vieille-Aure; sur le versant espagnol à la Aïnsa, au confluent de la Cinca et du torrent de Broto: il suffirait de les prolonger des deux côtés jusqu'à la frontière, 80 kilomètres environ séparant ces deux localités. Cette route, accessible pendant plus de la moitié de l'année, suffirait aux besoins du commerce et de l'industrie locale.

Le projet de tracé par la vallée de la Pique a été soutenu par la ville de Luchon avec la plus grande énergie. Les raisons qui ont fait rechercher cette station par les touristes sont précisément celles qui ont fait rejeter tout tracé par sa vallée. Elle est en effet située dans l'un des sites les plus grandioses des Pyrénées, à deux pas de la Maladetta, et des plus puissants sommets de la chaîne. Les avalanches, les éboulements, les glissements de terrain ne sont pas rares dans cette région, et l'exemple du Saint-Gothard prouve que quand les tunnels s'ouvrent dans le voisinage de pics élevés les rampes d'accès nécessitent une surveillance et des réparations incessantes. D'autre part le parcours souterrain serait par Luchon de 14 kilomètres environ.

Il fut un moment question en Espagne d'un projet suivant à travers le Val d'Aran le cours de la Garonne, et pénétrant avec elle en France. Deux lois votées par les Cortès le 5 janvier 1877 et le 30 juillet 1878 octroyaient à don Antonio Rovira Y Altisen la concession d'un chemin de fer de Lérida à Balaguer, Tremp, Viella et le Pont-du-Roi. Ce projet, est-il besoin de le dire, aurait soulevé les protestations du Génie militaire français, qui eût vu un véritable danger dans le fait que les deux entrées du tunnel seraient sur le territoire espagnol. On y a renoncé; le pays est pauvre et le chemin qui de Viella dans le Val d'Aran vient aboutir au Pont-du-Roi est très suffisant en raison de la médiocre importance des rapports de cette vallée avec la France. Quant à son rattachement à l'Espagne, il pourrait y être pourvu par un chemin de fer à voie étroite venant aboutir à un point déterminé de la ligne de Saint-Girons à Lérida dont nous parlerons plus loin.

Ainsi successivement tous les projets de tracés uniques se sont trouvés écartés après examen et c'est justice; car aucun d'eux n'aurait

comblé suffisamment les lacunes qui existent à l'heure actuelle dans nos voies de communication avec l'Espagne. Une double percée était préférable pour rattacher Madrid à Paris par une voie plus directe que celle qui existe actuellement et d'autre part ouvrir des débouchés aux deux riches provinces de l'Aragon et de la Catalogne. Il ne restait qu'à déterminer les points où elle serait le plus avantageuse pour les deux pays.

Une voie ferrée de Pampelune en France par le col des Aldudes présentait peu de difficultés d'exécution; elle avait malheureusement le défaut d'être trop près de la ligne actuelle avec laquelle elle aurait fait double emploi sans alléger sensiblement le trajet de Madrid à la frontière. De plus elle traversait les régions carlistes et son exécution aurait mécontenté grandement le fidèle Aragon; il n'y fallait donc pas songer.

A l'est de Roncevaux s'abaissent deux cols d'importance bien inégale: celui d'Ourdayté et celui de Canfranc. Le premier fut d'abord préféré à cause de son accès facile, de la faible altitude (890 mètres) et du peu de longueur (4200 mètres) du tunnel. Cette voie rattachait assez directement Paris à Madrid par Dax, Puyoo, Mauléon, où s'arrêtent actuellement les rails, puis, remontant la Saison, atteignait Tardets, le col d'Ourdayté, Roncal, dans la vallée de l'Esca, Salvatierra, Sanguesa sur le Rio Aragon, et après Castejon rejoignait la ligne de Saragosse à Madrid. Tout un réseau d'embranchements en France et surtout en Espagne devait se souder à ce tronc principal: d'Oloron à Tardets, — de Sanguesa à Pampelune, — de Salvatierra à Huesca par Baylo, Santa-Maria de la Peña et Ayerbe. Huesca, on le sait, est depuis longtemps, dans la pensée des Espagnols, destiné à voir prolonger la ligne qui s'y termine brusquement aujourd'hui, et qu'Alphonse XII inaugura jadis avec éclat.

Malgré les avantages incontestables de ce parcours à travers un pays riche et peuplé où les mines abondent, malgré la reconnaissance officielle de la voie, dont les travaux devaient être poursuivis simultanément avec ceux de la ligne qui coupe les Pyrénées Ariégeoises, la Convention de juillet 1885 lui préfère le tracé par Canfranc. Il semble que les délégués espagnols aux conférences de 1884 aient reçu des instructions très nettes à cet égard. Ce qui est certain, c'est qu'à leur instigation la préférence primitivement accordée à Roncal fut reportée sur Canfranc. Le fait que le premier de ces projets suit la frontière de la Navarre carliste et de l'Aragon, tandis que le second est tout entier sur le sol de cette dernière province, permettra peut-être de s'expliquer ce revirement qui a causé dans la vallée de la Saison un dépit et des regrets qui ne sont pas encore éteints.

Quoi qu'il en soit, il est aujourd'hui certain que la ligne qui desservira cette partie des Pyrénées rattachera Paris à Madrid en passant

par Oloron, Urdos, la voie historique du Somport, Canfranc, Jaca, Ayerbe, etc. Le tunnel en contre-bas du Somport — et à moins de 1100 mètres d'altitude — aura 8^{km},500 de longueur environ ¹. A moins d'événements imprévus les deux gouvernements paraissent disposés à s'acquitter régulièrement de leurs engagements. Sur notre versant la voie ferrée s'arrête à Oloron, mais un vote récent de la dernière Chambre a déclaré d'utilité publique le prolongement de cette ligne jusqu'à Bedous, en attendant que les rails montent à Urdos. De son côté l'Espagne demandait au début de l'année 1893 une légère modification au tracé de cette ligne, tel qu'il a été adopté par la Convention de juillet 1885; c'est la preuve qu'elle s'en occupe. Elle a d'ailleurs beaucoup plus à faire que nous avant d'atteindre le point où s'ouvrira le tunnel international. D'autre part, avant même la construction de la voie ferrée, elle prend des précautions pour sauvegarder sa sécurité. Au débouché de la route du Somport elle vient d'élever plusieurs forts dont le principal, celui des Ladrones ou de San Antonio bat les lacets de la route d'Urdos. En France jusqu'alors rien n'a été fait dans ce but; nous n'avons toujours que l'unique fort d'Urdos qui pourrait être facilement tourné par les cols muletiers d'Etcho et d'Anso.

A l'est du Val d'Aran, le choix présentait moins de difficultés. Du moment où une ligne devait relier l'Ariège à la Catalogne, le col de Salau était tout désigné, et aucun autre projet ne pouvait attirer l'attention. Unir par Ax et le col de Puymorens l'Ariège à la Sègre, il n'y fallait pas songer. Le tracé actuel s'imposait. Dès l'année 1864, M. C. Montaut écrivait : « Il n'est pas question de tracer en ce moment une route carrossable entre Saint-Girons et Talarn par le col de Salau et la Noguera Pallaresa. Cette ligne serait assez éloignée cependant de celle de Puycerda pour attirer un transit important; elle desservirait sur les deux versants des contrées assez riches pour justifier pleinement son exécution: aussi appelons-nous sur elle l'attention du gouvernement. » Depuis lors, non seulement le département de l'Ariège n'a cessé de réclamer l'ouverture d'une ligne destinée à vivifier, à mettre en valeur ses richesses naturelles et le travail de ses montagnards, mais la Chambre de commerce de Toulouse et les conseils généraux des départements du Midi que traverse la voie ferrée dont Saint-Girons est à l'heure actuelle le point terminus, appellent de leurs vœux l'époque où se multiplieront nos relations avec l'Espagne par cette voie.

Ce moment semble prochain: le vote récent par la Chambre des députés d'un crédit de 5939000 francs assure le prolongement de la ligne ferrée de Toulouse à la frontière jusqu'à la petite ville de Seix, au pied des hauts sommets de la grande chaîne. « Seix est l'aboutissant forcé du transit qui vient d'Espagne par les trois ports d'Ustou ou de

1. Ch. Decoblé, *op. cit.*

Marterat, de Salau et d'Aula, tous les trois conduisant au comté espagnol de Palhas, qui a donné son nom à la Noguera Pallaresa...

« Au moyen âge, lors des luttes contre l'islamisme, les chevaliers de Malte occupèrent le port de Salau. On y voit encore leur vieille chapelle romane, aujourd'hui église paroissiale, ainsi que les colonnettes en marbre, qui en ornaient le cloître¹. » Et sur la route de Toulouse au port de Salau les habitants montrent pieusement la place où, lors de l'expédition de Charlemagne en Espagne, la reine Berthe laissa la trace de ses pieds, *las fixuras de sos pes*, disent les archives².

Ce col, connu et fréquenté de tout temps, présente pour l'établissement d'une voie ferrée des conditions topographiques particulièrement heureuses. En effet la Noguera Pallaresa a sa source sur le revers méridional du Val d'Aran. Au lieu de prendre immédiatement la direction du sud, elle suit dans la direction du nord-est une étroite vallée au cœur même de la grande chaîne, se rapprochant toujours de la France. Puis, descendue à 1200 mètres d'altitude, elle fait un coude vers le sud pour venir rejoindre la Sègre. Or, au point où elle est le plus rapprochée de la frontière, à ce coude qu'elle fait pour descendre ensuite vers Lérida, correspond, sur l'autre versant, la source d'un petit affluent de rive droite de la Garonne, le Salat. Il sort d'un vallon, à 1080 mètres d'altitude, que 6 kilomètres seulement séparent de la haute vallée de la Noguera Pallaresa. En aucun autre endroit des Pyrénées on ne trouve une disposition plus avantageuse. Le village de Salau sur le Salat près de la frontière, n'est qu'à 11 kilomètres à vol d'oiseau d'Alos, le premier village espagnol sur la Noguera Pallaresa. Or, qu'avons-nous à faire pour que nos rails atteignent la limite de notre territoire? Peu de chose. En effet, le tronçon de ligne en cours d'exécution de Saint-Girons à Seix a 16^{kil},610. De Seix à la frontière il resterait à assurer la construction de 23^{kil},324 dont 4^{kil},250 en souterrain. Le jour où cette voie sera livrée à la circulation, Toulouse, centre commercial du Midi, ne sera plus qu'à 304 kilomètres de Lérida, centre commercial du bas Èbre. Ajoutons d'ailleurs que nous sommes infiniment plus avancés de ce côté que les Espagnols, à qui il reste 161 kilomètres à exécuter pour venir souder leurs rails aux nôtres. Ils devront se hâter s'ils veulent être prêts en même temps que nous. La France tient scrupuleusement les engagements qu'elle a pris lors de la signature de la convention de juillet 1885, et malgré les courtes distances qu'elle a encore à franchir tant pour atteindre le col de Canfranc que pour arriver à Salau, elle étudie et prolonge avec méthode et simultanément les deux tracés³.

1. Mémoire présenté à MM. les Membres de la Commission internationale des chemins de fer transpyrénéens par le docteur Bordes Pagès.

2. *Ibid.*

3. Nous apprenons qu'une difficulté nouvelle vient de surgir, qui sera, espérons-le, facilement résolue. Le gouvernement espagnol propose qu'un seul des deux pays se

Après avoir vu les motifs d'ordre physique qui ont amené les deux pays à se prononcer pour les tracés par Canfranc et le port de Salau, il est intéressant d'étudier les ressources des régions que desserviront ces voies et leurs embranchements, de supputer les chances de développement de l'industrie, du commerce et de la culture du sol, de voir en un mot si les voies ferrées seront rémunératrices pour les gouvernements ou les compagnies qui les exécuteront, et dans quelle mesure elles accroîtront la productivité des pays traversés.

On a depuis longtemps pu constater que les embranchements se détachant de la grande ligne sous-pyrénéenne, Carcassonne-Toulouse-Bayonne, pour se diriger vers le sud, fournissent un revenu kilométrique peu élevé tant qu'ils n'atteignent pas la base des grands escarpements¹. Mais, quand les hautes vallées adossées à la crête divisoire sont atteintes, comme dans la ligne de Toulouse à Ax, de Montréjeau à Bagnères de Luchon, le revenu s'accroît considérablement; c'est que les ressources industrielles abondent surtout dans cette zone. Les Pyrénées sont, on le sait, d'une grande richesse en mines et en carrières exploitées dès la plus haute antiquité, et que le manque de voies de communication a fait abandonner en grande partie lorsque les traités de commerce, sous le règne de Napoléon III, permirent aux fers anglais d'envahir notre marché. Les forges à la Catalane des hautes vallées ariégeoises en furent si rudement éprouvées que la plupart durent éteindre leurs feux. Le premier et l'un des meilleurs effets du percement de la chaîne sera de raviver une industrie à peu près morte et de ramener la population sur des points qu'elle avait peu à peu abandonnés, faute de ressources. Carrières et mines se trouvent sur les deux versants à l'est comme à l'ouest; elles sont pourtant plus nombreuses et plus riches dans la partie ariégeoise située sur le parcours de la ligne de Saint-Girons à Lérida, que sur les autres tracés que nous avons examinés. La ligne d'Oloron à Huesca par Canfranc ne peut prétendre à une pareille importance économique. Les hautes vallées de l'Aragon, du Gallego, etc., sont sauvages et dépeuplées. La culture du sol est primitive; les ressources minérales limitées. Jaca, la vieille capitale de l'ancienne Aragon, est une ville dont le seul intérêt réside dans ses restes de fortifications jadis imposantes. Un peu plus bas, à Huesca, l'antique cité des Auskes ou Euskariens, commence la verdure, mais il faut pour rencontrer quelque activité arriver jusqu'à Saragosse dont le bassin « dans son encadrement de roches grises et pelées ressemble à une oasis »². Les bains renommés de Panticosa, au revers du Vi-

charge de creuser le tunnel, les dépenses devant néanmoins être également réparties. Il y voit le moyen d'obtenir plus d'ensemble dans la direction des travaux. Le gouvernement français repousse cette proposition et demande que chacun creuse la portion de tunnel qui lui incombe.

1. Decomble, *op. cit.*

2. Vidal de Lablache, *États et nations de l'Europe*.

gnemale, et que desservira un embranchement, n'augmenteront que dans une faible proportion le mouvement des voyageurs et des produits. Ce n'est pas d'ailleurs pour les ressources qu'elle fera naître sur son passage que les Espagnols tiennent tant à l'exécution de cette ligne du Somport. Ils y voient un gain de temps assez notable dans le parcours de Madrid à Paris. Aussi n'est-elle pas pour nous d'un intérêt aussi immédiat que pour eux, puisque, sans faire double emploi avec la ligne qui existe déjà sur le versant Atlantique, elle aura surtout pour effet économique intéressant d'abaisser légèrement le prix du transport des denrées allant du sud et du centre de la Péninsule vers Paris ou inversement. Peut-être cependant nous permettrait-elle d'attirer à nous le commerce du sparte d'Aragon dont les Anglais ont le monopole à l'heure actuelle.

Le jour où l'on se décidera à unir comme nous le disions plus haut le bassin de la Neste à celui de la Cinca, les régions traversées offriront des ressources beaucoup plus considérables sur les deux versants que celles que nous venons d'étudier. Vieille-Aure possède d'abondantes mines de fer, des mines de manganèse sont en pleine exploitation dans les vallées des deux Nestes ; des gîtes de plomb argentifère existent sur les deux versants, mais plus particulièrement du côté de l'Espagne. Dans la vallée de la Cinca, Bielsa a des forges qui n'ont pu vivre, leurs produits transportés à Barcelone se trouvant grevés d'énormes frais : elles renaîtraient. Enfin, dix-huit mines de plomb ou de cuivre sont concédées dans la vallée de la Cinquetta et leur exploitation pourra être tentée sérieusement le jour où des débouchés commodes seront créés, que les produits en soient expédiés vers les villes industrielles du bassin de l'Èbre, ou qu'ils se trouvent accaparés par nos usines du sud-ouest ¹.

Des marbreries déjà exploitées à Sarrancolin, des sources thermales d'un grand avenir à Labarthe, à Cadéac, etc., contribueraient à faire de ce coin, aujourd'hui ignoré, une des régions les plus actives, les plus animées des Pyrénées.

Mais la voie dont nous appelons de tous nos vœux la complète et rapide réalisation, est celle du col de Salau, car par les ressources qu'elle fera naître, par les débouchés qu'elle ouvrira, elle intéresse, non seulement la région industrielle dont Toulouse est le centre, mais une bonne partie de notre pays. La ligne ne quittera pas les lieux cultivés : sur le versant français elle desservira d'importantes vallées bien peuplées. Sur le versant espagnol, elle rencontrera successivement Esterri, Llavorsi où débouchent deux grandes vallées, Rialp, Sort, Pobla de Segur, Tremp, etc. Dans cette région le marbre abonde, encore inexploité ou à peu près. M. le D^r Bordes-Pagès qui a consacré de

1. Ch. Decomble, *op. cit.*

longues années à l'étude des hautes vallées ariégeoises nous dit que de Seix à Aulus, sur une longueur de 17 kilomètres, la croupe montagnaise n'est presque en entier qu'un bloc de marbre blanc. La plupart des affluents du Salat, l'Alet, l'Estours, l'Esbints, le Garbet, l'Alos, le Nert, etc., ont creusé dans le marbre une partie de leur lit, et ce marbre appartient aux espèces les plus précieuses. Les Romains en connaissaient la valeur, et avaient exploité activement les carrières du Couserans. On voit encore près du pont de la Taule, à 3 kil. de Seix, les énormes brèches qu'ils ont faites dans le flanc de la montagne, et des blocs à demi-détachés ou déjà travaillés gisent sur le sol. Il suffira de reprendre leurs exploitations avec la certitude du succès : le projet de voie ferrée, passant au cœur même de cette région, évitera un transport onéreux jusqu'au lieu de chargement.

Le fer, si abondant dans les montagnes ariégeoises, ne peut malheureusement jusqu'alors être exploité partout. Ce n'est qu'au prix de mille peines que la vallée du Vic de Sos continue l'exploitation si curieusement réglée de ses riches mines de Rancié. Il en est de même pour les mines des vallées du Nert, de Massat, d'Aulus et d'Ustou ; la première a quatorze gisements reconnus ou exploités ; l'un d'eux, celui de Riverenert, envoie par Saint-Girons son minerai à Decazeville et Commentry. Massat exploite la mine de Casqué, mais les mines d'Aulus et d'Ustou sont aujourd'hui fermées et ne reprendront leur activité que lorsque la voie ferrée viendra les solliciter et leur offrir des garanties d'écoulement. Les gîtes de manganèse et de plomb sont également abondants dans les vallées du Salat et de ses affluents (Sentein).

Enfin, les sources thermales constituent un élément de richesse et d'activité qui n'est pas à dédaigner. Aulus, découverte en 1823 seulement, n'a pas attendu l'ouverture d'une voie ferrée pour grandir : elle reçoit déjà actuellement 3000 visiteurs. Leur nombre ne pourra que s'accroître en même temps que Seix, Massat, Ustou, pourvues également de sources thermales, pourront devenir aussi des stations estivales.

Ainsi, sur le versant français, les ressources, encore inexploitées ou mal exploitées du sol présentent un mouvement assez actif sur la voie internationale ; le versant espagnol est plus riche encore. On a remarqué qu'entre les mines et les sources thermales, des deux côtés de la chaîne, le parallélisme est absolu : le val de Cardos qui, en Espagne, correspond à la vallée du Vic de Sos a d'importants gisements et il en est de même de la vallée de la Noguera Pallaresa, en face de celle du Salat¹.

A l'heure actuelle, dans les Pyrénées françaises, à Tarascon, à

1. Decomble, *op. cit.*

Pamiers, les usines métallurgiques qui n'ont pas éteint leurs feux doivent faire venir leurs charbons du bassin houiller de Decazeville; le transport si coûteux permet à peine d'espérer un léger bénéfice. Or, près d'Ager et de Sort, la vallée de la Noguera a des gisements de lignite pouvant fournir un bon coke métallurgique. Sur les mêmes points se trouvent les mines de fer de Monsech (à Ager), et celles de Baro près de Sort, qui occupent le long de la voie ferrée future plusieurs kilomètres, — et en remontant le val de Cardos, le gîte de Llavorsi. Houilles et fers détermineront un jour sur les deux versants des échanges importants. Enfin, le plomb pourrait être exploité principalement dans le val de Cardos, et le cuivre près de la gare internationale projetée à Esterri de Anéou, où il forme des gisements très considérables¹.

Les ressources minérales que l'on y rencontre seraient suffisantes pour justifier l'établissement de la voie ferrée à travers les Pyrénées ariégeoises. Sa création aura d'autres effets encore. L'agriculture, faute de débouchés, est dans un état d'infériorité évident. Le montagnard des hautes vallées ne pouvant exporter ses produits par suite du manque de routes et de la difficulté des transports, se borne à la culture de ce qui est nécessaire à sa propre subsistance. Quelles que soient les aptitudes du sol, il faut qu'il produise, outre le foin nécessaire aux animaux de basse-cour, le blé ou le seigle dont le paysan fera son pain, le maïs dont il nourrira ses volailles, et dans le champ de maïs même le haricot nain qui, dépouillé de son enveloppe, constituera une précieuse ressource pour l'hiver, le sarrasin, le chanvre que l'on tissera par les longs jours d'oisiveté de la saison froide. Et il est bien rare qu'on n'aperçoive pas de loin en loin un lambeau de vigne qui lutte péniblement contre un climat rigoureux et ne fournit qu'une détestable piquette. Toute exploitation, si petite soit-elle, est un spécimen de culture universelle. Ce morcellement, cette multiplicité de productions est incontestablement très pittoresque pour l'œil du touriste; son utilité est plus que contestable. Le jour où il lui sera possible d'écouler ses produits et de se procurer facilement ce dont il aura besoin, le montagnard recherchera les cultures qui lui assureront les plus gros bénéfices, et renoncera à la routine qui, depuis des siècles, perpétue dans certaines régions de déplorables errements. On est frappé de stupéfaction lorsqu'on constate que la charrue que le paysan dirige ressemble à s'y méprendre à celle dont se servaient les Romains. Il tient d'une main l'unique poignée, pendant que de la voix et de l'aiguillon il anime les vaches qui la traînent. Incommodé, peu stable, ornée d'un soc minuscule, elle égratigne à peine le sol. Lorsque l'on passe, sans transition, de l'opulente plaine de Tou-

1. Decomble, *op. cit.*

louse à ces vallées si reculées, on éprouve un sentiment pénible, on se sent reporté de plusieurs siècles en arrière.

Mais comment les habitants des points qui avoisinent la haute chaîne auraient-ils intérêt à améliorer leur outillage, à acheter des instruments perfectionnés au lieu de ceux qu'ils fabriquent eux-mêmes, et qui leur suffisent; comment se risqueraient-ils à tenter des échanges avec leurs voisins quand ils ont en mémoire tant de tentatives rendues infructueuses par l'absence de communications? Lorsque le phylloxera sévissait en France dans toute son intensité, le vin justement renommé de la conque de Tresp valait 10 francs l'hectolitre. Un négociant français en acheta une grande quantité qu'il fit transporter dans des outres au pied du port de Salau. Surpris par les neiges pendant la traversée du col, il perdit toute sa marchandise. Un troupeau de mules allant en Espagne, saisi par une bourrasque sur le versant sud, périt à quelques kilomètres du village sans qu'on pût lui porter secours et ouvrir un passage dans les neiges¹.

Quand les hautes vallées dépourvues aujourd'hui de débouchés seront assurées de pouvoir écouler les produits qu'elles auront en trop grande abondance, les ressources agricoles s'accroîtront considérablement. Or, deux objets principaux, l'élevage et l'exploitation des forêts sont susceptibles de donner de beaux résultats. Si certaines montagnes ont été imprudemment déboisées, surtout à l'époque des forges au bois, il en reste encore dont les pentes sont couvertes d'excellents bois de construction ou de chauffage. Il ne manque que des chemins d'exploitation donnant accès dans les forêts pour qu'un revenu qui n'est certes pas négligeable vienne en bien des endroits accroître le bien-être des villages propriétaires de ces forêts. Les habitants de la vallée de la Neste mettent de la sorte en valeur depuis quelque temps déjà, et envoient au loin les produits de leurs 31 833 hectares de forêt situés entre Lannemezan et Vieille-Aure².

Mais dans certaines régions sub-pyrénéennes, le bois, à part les espèces que débitent les sabotiers de la montagne, est presque sans valeur. Le canton d'Oust, dans le Saint-Gironais a 2 000 hectares de bois dont l'exploitation serait trop coûteuse par suite du manque actuel de chemins. Vers la source de la Noguera Pallaresa, dans la vallée de Mongar, existent de magnifiques bois de sapins. Les frais et les difficultés de transport ont toujours arrêté ceux qui en avaient tenté l'exploitation.

Quant à l'élevage il est loin de donner, lui aussi, ce qu'on en pourrait attendre. Reclus signale l'infériorité des pâturages des Pyrénées comparés à ceux du Jura et des Alpes. Les premiers ont un rendement de 10 francs à l'hectare, dit-il; les autres rapportent 100 francs

1. Bordes-Pagès, *op. cit.*

2. Decomble, *op. cit.*

environ. Et pourtant ces pâturages sont beaux, vastes et pourraient nourrir un plus grand nombre de têtes de bétail. Peu avisé, sur bien des points, le paysan aime mieux vendre chaque année une partie du foin qu'il récolte pendant que les bestiaux sont sur la montagne que de garder ce fourrage pour l'hiver en augmentant son troupeau¹. Il ne sait tirer aucun parti de son lait. Pendant que le Doubs livre annuellement au commerce plus de 7 millions de francs de gruyère, les départements pyrénéens ne produisent pas assez de fromages pour leur propre consommation, et encore ces fromages sont-ils de qualité médiocre comme celui d'Auzat dont le principal centre de fabrication est dans la vallée du Vic de Sos. — Hâtons-nous d'ajouter que quelques départements justement soucieux d'un état de choses aussi préjudiciable aux vrais intérêts des habitants ont appelé du Jura des fromagers et construisent des « fruitières » dans les pâturages. L'exemple et l'appât du gain auront raison de la routine et les voies ferrées qui permettront d'exporter en Espagne le bétail amèneront l'augmentation des troupeaux et l'utilisation de tous les produits. Ce pays, en effet, verra croître ses besoins à l'endroit des bêtes de trait ou de boucherie en proportion de ses progrès économiques et du développement du bien-être. Or, son climat sec ne lui permet pas de se livrer à l'élevage au delà de certaines limites; les Pyrénées françaises, plus favorisées à cet égard, y trouveront un vaste marché.

Si ses aptitudes pour l'élevage en grand sont médiocres, l'Espagne par contre, dans le voisinage de la région pyrénéenne qui nous occupe, peut développer considérablement certaines cultures dont elle écoulera les produits principalement en France. Dans la vallée de l'Èbre, l'olivier réussit admirablement jusqu'à l'altitude de 650 mètres. Il fournit une huile qui mal fabriquée jusqu'en ces dernières années se vendait à vil prix, et qui pourra, dans un avenir prochain, faire concurrence aux huiles de Nice et d'Italie.

« La culture de la vigne est celle qui enrichit surtout l'Espagne; elle s'est beaucoup développée depuis vingt ans, et toutes les provinces sont aptes à la croissance de cette précieuse plante. L'hectare rapporte en moyenne 17 hect. 3, moins que la France avant l'apparition du phylloxera (21 hect.), mais plus que notre pays dans la période de crise que nous traversons. C'est à la Catalogne et à la province de Valence qu'appartient la palme de la quantité. Elles produisent 8 millions d'hect. de vins alcooliques et foncés, propres au coupage, et recherchés pour cela par les négociants français. L'Aragon donne des produits du même genre². » Ainsi les régions que traverseront les voies

1. En 1893, les foins récoltés dans les verdoyantes vallées de Massat, de Saurat, étaient transportés à Tarascon pour être de là expédiés par voie ferrée dans la région parisienne.

2. Marcel Dubois, *L'Europe*.

ferrées du Somport et du col de Salau sont parmi les plus favorisées pour la culture de la vigne. Elles sont loin d'avoir pu complètement utiliser leurs ressources, et si nous en croyons Reclus, bien des montagnards, après une bonne récolte, trouvent plus économique pour faire le mortier des murs de leurs maisons, d'aller puiser au cellier le liquide nécessaire que de transporter l'eau du fond de la vallée. Avec les coûteux et peu nombreux moyens de transport dont elle dispose, l'Espagne, malgré des droits aujourd'hui fort élevés, peut cependant envoyer en France, annuellement, une telle quantité de vins que les négociants du Midi, incapables de soutenir la concurrence, s'en plaignent amèrement. Que serait-ce si les lignes qui nous occupent étaient terminées ? Les vins d'Huesca et de Saragosse colorés, très alcooliques, n'ont pas à coup sûr le bouquet des vins de France ; mais ils seraient très propres aux coupages avec les crus du Bordelais ou avec les vins clairs du Gers¹. Ceux-ci leur donneraient en retour les qualités de finesse qui leur manquent.

Toute la vallée de la Noguera Pallaresa n'est qu'un vaste vignoble ; la vigne y fait son apparition dès la Pobla de Segur, à 75 kil. de la frontière et à la même altitude que la Séo d'Urgel. En prévision de l'établissement de la ligne de Saint-Girons à Lérida, les habitants augmentent chaque année la superficie du vignoble. La Conque de Tresp fait un cru depuis longtemps estimé². La province de Lérida a plus de 40 000 hectares d'un vin dont la majeure partie s'écoulera vers la France le jour où les rails de la voie internationale couperont ses vignobles, allégeant et abrégeant le transport. Ils feront concurrence aux produits que nous envoie Barcelone ; « et qui n'ont pas tous mûri sur ses côtes, si l'on en juge d'après les tonneaux d'alcool d'origine prussienne qui encombrant ses quais³ ».

Une autre cause d'activité sera le transport des fruits et des primeurs des régions fertiles de la côte méditerranéenne. Un soleil presque africain, des travaux d'irrigation bien entendus, valent aux huertas de Murcie et de Valence une fertilité prodigieuse : Raisins, oranges, grenades, cultures potagères, tout y vient à souhait. Or le marché de ces produits est forcément très restreint ; mais qu'une ligne rapide relie Paris à Carthagène par Limoges, Brive, Toulouse, Lérida, Tortose,

1. Le port de Bordeaux reçoit annuellement une moyenne de 1 300 000 hectolitres de vins étrangers, venant pour la plupart d'Espagne. Voici le chiffre de son importation pour ces trois dernières années :

Vins d'Espagne :	{	1891 : 1 539 600 hectolitres	} Régime des nouveaux tarifs douaniers.
		1892 : 858 600 »	
		1893 : 740 000 »	
Autres provenances :	{	1891 : 540 000 hectolitres	
		1892 : 500 000 »	
		1893 : 240 000 »	

2. Decoble, *op. cit.*

3. Vidal de Lablache, *op. cit.*

Valence et Novelda, moins de trente heures suffiront pour que les fruits cueillis sur ce fertile point du littoral espagnol viennent chez nous faire concurrence aux primeurs d'autres régions. Le bas prix de la main-d'œuvre à Valence et à Murcie permettrait, comme on l'a établi, de livrer chez nous à la consommation, à une époque de l'année où l'on en est privé, des produits excellents à des prix modérés. Les deux pays voisins y trouveraient leur compte et les industriels belges qui nous alimentent des raisins venus dans leurs serres seraient seuls à s'en plaindre. Ainsi donc, sur l'un comme sur l'autre versant, tout plaide en faveur de la création de voies nouvelles à travers les Pyrénées. Nous avons essayé de montrer que les projets adoptés par les deux gouvernements, seront une cause de richesse pour les pays traversés grâce aux industries qu'ils feront naître ou qu'ils développeront, grâce aussi aux stimulants qu'ils apporteront à la mise en valeur du sol. Mais ces voies ne feront pas seulement naître la richesse sur leur parcours; elles permettront encore à l'industrie française de lutter dans des conditions de plus en plus avantageuses sur le marché espagnol, avec les produits similaires de l'industrie allemande ou anglaise. Ce seront comme autant de canaux qui iront déverser sur la péninsule le trop plein de la production nationale. Sans doute des conventions peu libérales paralysent momentanément les relations commerciales autrefois si actives entre nous et nos voisins du sud, mais les traités passent et les besoins demeurent et se développent. Et comme notre industrie est plus avancée, mieux outillée, plus variée que celle de l'Espagne, c'est à nous que reviendra la plus large part dans la multiplication des échanges entre les deux pays. A l'heure actuelle nous achetons à l'Espagne beaucoup plus que nous ne lui vendons. Pendant les onze premiers mois de l'année 1893, nous avons importé pour 201 094 000 francs de marchandises espagnoles. Nous n'avons écoulé en échange que pour 101 291 000 francs de produits français. Mais l'examen des principaux articles d'importation et d'exportation nous explique cette énorme différence. Nous achetons surtout des objets que la France ne produit pas ou produit en trop petite quantité, des matières premières, des minerais; nous vendons des objets manufacturés.

IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
Vins (3 321 703 hectolitres).	111 747 000 fr.	Chevaux, ânes, mulets .	6 886 000 fr.
Plomb	16 420 000 —	Tissus de laine.	6 066 000 —
Fruits	12 584 000 —	Bois.	4 638 000 —
Peaux	8 514 000 —	Bimbelotterie	4 466 000 —
Laines	7 069 000 —	Outils	4 368 000 —
Huiles d'olive	5 004 000 —	Huiles fines	4 088 000 —
Minerais de fer	4 981 000 —	Ouvrages en bois.	3 774 000 —
Zinc.	4 947 000 —	Soieries, cotonnades, cris-	
Liège, safran, soie, cui-		talleries, machines, li-	
vre, etc		vres, etc	

Il n'en est pas moins incontestable que nos relations économiques avec l'Espagne sont susceptibles encore d'une grande amélioration. A tous égards nous devons donc appeler de nos vœux l'achèvement rapide des voies projetées. Nous avons plus à y gagner que les Espagnols, malgré l'insuffisance actuelle de leurs moyens de transport : nous venons de le montrer. D'autre part de Paris à Marseille, de Marseille à Oran la distance est longue. Quelle économie de temps on pourra réaliser quand, par le port de Salau, il sera possible d'aller en droite ligne à Carthagène, à deux pas de notre grande colonie africaine. Sans doute les objets représentant une valeur médiocre sous un fort volume continueront à venir aborder à Marseille. Mais les marchandises précieuses, mais les voyageurs suivront la voie la plus courte. Constatons qu'à l'heure où une voie ferrée de pénétration se prolonge dans le Sud-Oranais vers le Touat; où notre prise de possession du nord de l'Afrique s'affirme par la création d'ouvrages et de postes de plus en plus avancés dans le désert; où l'Algérie, non contente de développer ses ressources propres, cherche à ramener vers elle le commerce des caravanes, traite avec les Touareg et semble près de voir ses efforts couronnés de succès; à l'heure où les intérêts français de l'autre côté de la Méditerranée prennent une importance de jour en jour plus grande, une voie rapide et directe à travers l'Espagne vers Oran n'est pas à dédaigner.

Quant à l'Espagne, c'est pour elle une nécessité inéluctable de développer à l'intérieur ses voies de communication, et de se rattacher plus complètement à l'Europe continentale, si elle veut grandir et prospérer. « C'est surtout du problème des moyens de transport que dépend l'avenir industriel de la péninsule. Nulle part leur insuffisance ne s'est fait plus sentir, tant au point de vue économique que politique; nulle part peut-être il n'est permis d'attendre davantage de leur développement ¹. »

A. PARINGAUX ²,

Professeur agrégé au Lycée d'Évreux.

1. Vidal de Lablache, *op. cit.*

2. L'auteur n'a pas eu le temps de mettre la dernière main à cet article que nous nous sommes fait un devoir d'insérer tel qu'il nous a été donné, il y a quelques mois. Une mort prématurée et soudaine a frappé en pleine jeunesse notre collaborateur qui laisse, dans ses notes manuscrites, une étude très curieuse sur le géographe A. Thévet, et les éléments d'un ouvrage important sur les pêcheries de Terre-Neuve. Nous nous associons au deuil de sa famille.

N. de la R.