

PÉTITION

DES

COMMERÇANTS,

INDUSTRIELS ET PROPRIÉTAIRES;

DU DÉPARTEMENT DE LA DORDOGNE

A M. LE MINISTRE

DES TRAVAUX PUBLICS.

*par M. Humblot,
Juge Suppléant au tribunal de Commerce
de Périgueux.*



PÉRIGUEUX,

IMPRIMERIE DUPONT ET C^{ie}, RUES TAILLEFER ET AUBERGERIE.

—
Août 1852.

memms de fer
1892

PÉTITION

DES

COMMERÇANTS, INDUSTRIELS ET PROPRIÉTAIRES

DU DÉPARTEMENT DE LA DORDOGNE

A M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Monsieur le Ministre,

La question des chemins de fer dans la Dordogne est depuis longtemps l'objet de la préoccupation et de l'étude des écrivains de la presse et des hommes sérieux. Plusieurs opinions se sont produites à ce sujet.

Les soussignés, industriels, négociants, propriétaires, ont pensé qu'ils devaient apporter à cette étude le contingent de leurs lumières et de leur expérience.

Permettez-leur, Monsieur le Ministre, de soumettre à votre haute raison leurs observations sur une question qui les intéresse si puissamment, persuadés d'avance qu'entre ces opinions diverses vous ferez le choix qui convient à la plus grande masse des intérêts du pays.

Trois lignes de fer, aboutissant toutes les trois à Périgueux, sont l'objet de très sérieuses sollicitations.

La première ligne, de COUTRAS A PÉRIGUEUX, formant la première section d'un chemin de fer destiné à relier Bordeaux à Lyon.

L'étude de cette ligne fut l'objet d'une démarché toute particulière près de l'un de vos prédécesseurs, en mars 1845, par le maréchal Bugeaud, le duc de Cazes, MM. Magne, Dezeimeris, de Belleyme, marquis de Miramont, etc., etc.

Une démarché a été renouvelée récemment pour obtenir le classement de cette ligne, par plusieurs députés de la Dordogne, de la Corrèze, du Lot, du Cantal et de la Gironde.

La deuxième ligne sollicitée est celle de PARIS AUX PYRÉNÉES.

Descendant de LIMOGES A PÉRIGUEUX en suivant sa pente naturelle, elle se souderait 1° au chemin de Périgueux à Coutras, et 2° à Agen, au chemin de Bordeaux à Cette.

La troisième ligne, de MONTMOREAU A PÉRIGUEUX, devant servir,

BIBLIOTHEQUE
DE LA VILLE
DE PÉRIGUEUX

3GZ 251

EP
B62 251
C000288 7563

comme la précédente, de voie de PARIS à PÉRIGUEUX. Le tracé en est à l'étude en ce moment.

Les deux premières lignes (de COUTRAS A PÉRIGUEUX et de PÉRIGUEUX A LIMOGES) offrent des avantages tellement importants, tellement précis, en se reliant à Périgueux, que nous considérons leur confection immédiate et simultanée comme un besoin indispensable à la prospérité des nombreux intérêts qu'elles doivent desservir.

La troisième ligne (de Montmoreau à Périgueux) nous semble, sinon inutile, au moins fort peu nécessaire.

Permettez-nous, Monsieur le Ministre, d'appeler votre obligeante attention sur les motifs de notre préférence sur les lignes de COUTRAS à PÉRIGUEUX et de PÉRIGUEUX à LIMOGES, plutôt que sur celle de Périgueux à Paris, par Montmoreau.

Sans nous occuper d'une manière spéciale du chemin de Contras à Périgueux, dont la ligne est si naturelle, nous comparerons seulement les avantages et les inconvénients des deux tracés qui, partant de Périgueux, aboutiraient à Paris : l'un, le tracé par Limoges ; l'autre, le tracé par Montmoreau.

La ligne de Montmoreau, dont le parcours offre un excès de 400 kilomètres sur celle de Périgueux à Paris, par Limoges, serait loin d'offrir de l'économie sur les prix actuels de transport entre Paris et Périgueux, pas plus pour les voyageurs que pour les marchandises *.

Il en résulterait alors que le but de ce chemin serait manqué, puisqu'il ne remplirait pas les conditions d'économie voulues pour qu'on puisse l'utiliser aux transports pour Paris et le nord de la France.

Avant la fusion de la compagnie du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux avec celle du Centre, on pouvait penser que la compagnie de Bordeaux

* TABLEAU comparatif des Prix de transport de Périgueux à Paris.

PAR TERRE JUSQU'A LIMOGES et de Limoges à Paris PAR LE CHEMIN DE FER.	PAR LA LIGNE DE FER DE MONTMOREAU.
Voyageurs.	Voyageurs.
1 ^{re} Classe. De Périgueux à Limoges.. 9 } 50 »	1 ^{re} Classe 56 70
— De Limoges à Paris..... 41 }	
2 ^e Classe. De Périgueux à Limoges. 7 } 38 »	2 ^e Classe..... 42 65
— De Limoges à Paris..... 31 }	
3 ^e Classe. De Périgueux à Limoges. 6 } 29 »	3 ^e Classe 31 75
— De Limoges à Périgueux. 23 }	
Marchandises.	Marchandises.
Une tonne de fer des usines à Limoges ou mille kilogrammes couteraient par terre..... 12 » } 58 »	Mille kilogrammes de fer des forges à Périgueux (transport) 10 » } 75 »
De Limoges à Paris..... 46 » }	De Périgueux à Paris 65 » }
Un bœuf coûte de Périgueux à Limoges..... 5 50 } 24 50	
De Limoges à Paris, il coûterait.. 21 » }	Un bœuf (transport jusqu'à Paris)..... 29 »

se chargerait de la ligne de Montmoreau à Périgueux, afin de paralyser l'exécution du chemin de fer de Limoges à Bordeaux par Périgueux ; on pouvait espérer que cette compagnie abaisserait ses tarifs pour amener du trafic sur cette ligne. Aujourd'hui que ses intérêts sont les mêmes que ceux de la compagnie du Centre, dont elle redoutait à juste titre la concurrence, il ne faut plus compter sur le moindre sacrifice de sa part.

Or, du moment que le tarif sera le même sur les deux lignes de Périgueux à Paris, par Montmoreau ou par Limoges, et qu'il est constant que la première ligne est plus longue de 400 kilomètres ; il en résulterait une perte de 16 p. $\%$ sur le prix de transport des voyageurs ou des marchandises qui suivraient la ligne de Périgueux à Paris, par Montmoreau.

Donc, au point de vue du succès possible d'une des deux lignes, *inutilité pour nous* de la ligne de Montmoreau ; avantages pour nous de la ligne par Limoges.

La ligne de Montmoreau ne desservirait, sur un parcours de 64 kilomètres, que les intérêts de l'arrondissement de Ribérac, arrondissement peu industriel et peu commerçant, et les intérêts des deux Charentes, dont les transactions avec les départements de la Dordogne, du Cantal et de la Corrèze se bornent à quelques échanges de chiffons, de merrain, contre du papier et de l'eau-de-vie de Cognac, commerce véritablement insuffisant pour couvrir les frais d'exploitation de ce chemin.

Si donc ce chemin ne peut faire ses frais d'exploitation, et qu'il soit inutile à nos intérêts, il est fort douteux qu'on trouve une compagnie qui veuille se charger aujourd'hui de sa confection. Il devient alors inutile de le proposer.

Si nous jetons les yeux sur la ligne de PÉRIGUEUX à PARIS, par LIMOGES, combien de départements seront rapprochés sensiblement de la capitale, les départements de la Dordogne, de la Corrèze, du Lot, du Cantal, du Tarn, du Tarn-et-Garonne et partie du Lot-et-Garonne !

N'aurions-nous pas à citer toutes les populations qu'elle traverserait, celles de Nexon, Pierre-Buffière, Saint-Yrieix, Lubersac, Pompadour, Coussac-Bonneval, Jumillac-le-Grand, Juillac, Ségur, Payzac, Lanouaille, Excideuil, Savignac, etc., etc. ?

Nos produits vinicoles, dont l'écoulement naturel est la Haute-Vienne et la Creuse, qui n'en produisent pas, ont un besoin urgent de moyens de transport qui leur permettent de soutenir la concurrence dont ils sont menacés sur le marché de Limoges, par les vins du Berry, aussitôt que le chemin de châteauroux à Limoges sera livré à la circulation.

Nos bœufs, nos porcs, nos maïs, nos châtaignes, nos blés, nos noix, n'ont-ils pas besoin de voies de transport qui en facilitent l'exportation ?

Cette ligne de fer permettrait l'importation de la Haute-Vienne en Périgord des granits du Limousin ; elle créerait pour nous une nouvelle source d'échange dans l'exportation à Limoges des belles pierres de nos bancs de craie et d'oolithe, dont la taille est si peu coûteuse vis-à-vis des roches primitives de nos voisins.

Enfin, le Limousin, qui est notre tributaire pour la chaux qu'il emploie

à ses constructions, en verrait bientôt le prix réduit d'une manière sensible.

Vous connaissez, Monsieur le Ministre, les progrès immenses que l'illustre maréchal Bugeaud a fait faire à l'agriculture dans le canton de Lanouaille, en donnant l'exemple de l'emploi de la chaux dans l'amendement des terres.

Cet exemple n'a pu être imité dans le centre du Limousin, à cause du prix de revient de la chaux. Le chemin de fer de PÉRIGUEUX A LIMOGES permettra de porter à bon marché, jusqu'au centre de la Haute-Vienne, cet élément de prospérité pour les terrains granitiques ; elle verra bientôt décupler ses revenus agricoles et augmenter ceux de l'état.

On peut évaluer à plus de 500 mille quintaux métriques la quantité de chaux qui serait exportée annuellement du département de la Dordogne dans celui de la Haute-Vienne.

Offrant une économie notable dans le transport des terres à porcelaine de Saint-Yrieix, qui se fait encore jusqu'à Limoges, en partie à dos de mulets, elle en développerait le commerce déjà si considérable et qui tend chaque jour à augmenter.

QUINZE HAUTS-FOURNEAUX, plusieurs forges importantes, principales ressources des localités entre PÉRIGUEUX ET LIMOGES, d'où grand nombre d'ouvriers puisent leurs moyens d'existence, languissent et souffrent depuis long temps, se trouveraient, pour ainsi dire, à cheval sur cette ligne de fer. Ces établissements prendraient un nouvel essor, et fourniraient un élément sûr et important à l'exploitation de cette ligne.

Les nombreuses chutes d'eau dont notre pays est si abondamment pourvu, favorisées par ce nouveau moyen de transport, appelleront des industries de toutes sortes qui les utiliseront et qui développeront de nouvelles sources de prospérité pour nos localités, et donneront de nouveaux revenus à l'état.

En se soudant à PÉRIGUEUX au chemin de fer de COUTRAS, cette ligne reliait LIMOGES, ville manufacturière et commerçante, par la voie la plus courte au port de BORDEAUX, où elle expédie ses produits pour l'exportation, et d'où elle tire ses denrées coloniales.

Elle favoriserait les échanges constants et considérables qui existent entre ces deux villes, et rendrait à Bordeaux, dans le centre de la France, les anciens débouchés qui, aujourd'hui, lui sont disputés par les villes de Nantes et du Havre.

Limoges, au moyen de cette ligne, tirerait ses sels de Périgueux ou de Libourne, avec un grand avantage ; elle favoriserait le transport, par conséquent l'écoulement, de nos bois et de ceux du Limousin, propres à la construction navale, les merrains, les cercles et les échalas.

Ajouterons-nous à ces avantages, si considérables pour l'agriculture, l'industrie et le commerce en général, les avantages particuliers à la ville de Périgueux, qui, se trouvant momentanément tête de chemin de PÉRIGUEUX A PARIS et de PÉRIGUEUX A BORDEAUX, recevrait à ses embarcadères les nombreux voyageurs et les marchandises allant du nord au midi et du midi au nord, les voyageurs et les marchandises allant de

Bordeaux à Lyon dans la Corrèze, le Lot et le Cantal; et réciproquement.

Au besoin, le chemin de Périgueux à Coutras pourrait parfaitement desservir les intérêts des deux Charentes et des villes qui font des échanges avec ces départements.

La supériorité des transactions entre PÉRIGUEUX et LIMOGES sur celles de PÉRIGUEUX avec ANGOULÊME, supériorité que nous avons démontrée, se trouve prouvée par l'expérience.

Une seule route de PÉRIGUEUX A ANGOULÊME est à peine suivie; trois voituriers suffisent et au-delà pour le transport des marchandises sur cette route; tandis que deux routes parallèles de PÉRIGUEUX A LIMOGES, quoique peu éloignées l'une de l'autre, sont constamment couvertes de voitures.

C'est dans ce sens que la question a été jugée et résolue par une personne dont l'avis ne peut être suspecté, et dont l'expérience, en pareille matière, mérite considération. Nous voulons parler du rapporteur de la commission chargée d'opérer la fusion des compagnies de Bordeaux et du Centre.

Veillez donc nous permettre, monsieur le Ministre, de mettre sous vos yeux, en terminant, une partie du rapport fait, le 4^{er} mai dernier, à l'assemblée générale des actionnaires de la compagnie de Bordeaux à Orléans.

En voici l'extrait :

« *En raison même de ce point de départ établi à Orléans, notre ligne se trouve incessamment menacée d'une concurrence d'autant plus dangereuse qu'elle est plus vivement sollicitée par des localités importantes, dont les intérêts ont depuis long-temps élevé de vives réclamations. Cette concurrence menace de s'établir parallèlement à notre ligne et sur toute l'étendue de notre parcours.*

« *Ainsi, le chemin de fer du Centre, déjà lié à la compagnie d'Orléans par une administration commune en s'étendant, suivant sa loi de concession, jusqu'à Limoges, est naturellement appelé à descendre jusqu'à Périgueux et de Périgueux à Bordeaux, en suivant la vallée de l'Isle, dans des conditions de tracé qui rendent TRÈS FACILE ET TRÈS PRODUCTIVE la construction et l'exploitation de cette voie nouvelle.*

« *Le danger de cette concurrence est loin d'être chimérique. Elle est indiquée par la SITUATION et par les INTÉRÊTS DES DÉPARTEMENTS qui la réclament, et le jour où elle s'étendrait de Limoges à Périgueux, qui par ses services religieux, judiciaires et militaires, est une subdivision administrative de Bordeaux, elle franchirait rapidement les 130 kilomètres qui séparent le chef-lieu de la Dordogne et le chef-lieu de la Gironde. Alors serait établie une voie concurrente et parallèle de Paris à Bordeaux, qui, nous sommes forcés de le reconnaître, présenterait sur notre ligne l'avantage d'abréger de 100 kilomètres le trajet de Bordeaux à Paris.*

« *Depuis long-temps nous avons été frappés de ce danger; nous avons cherché à le combattre et à le détourner, par l'étude d'un embranchement dirigé en droite ligne de notre voie de fer sur Périgueux. Mais ce*

» *moyen DISPENDIEUX ET INSUFFISANT ne résolvait pas la difficulté d'une manière absolue ; il nous laissait exposés à de nouvelles éventualités de concurrence.* »

Ainsi, la compagnie d'Orléans à Bordeaux redoutait la concurrence du chemin du Centre par Périgueux :

1° Parce que cette voie était plus courte de 400 kilomètres pour toucher Paris ;

2° Très facile dans la construction et d'une exploitation avantageuse et productive ;

3° Indiquée par la situation et les intérêts des départements qui la réclament.

Elle n'avait donc imaginé la ligne de Montmoreau à Périgueux que dans son intérêt personnel et comme expédient : c'était reconnaître la grande supériorité de la ligne de PÉRIGUEUX à LIMOGES.

Nous avons donc prouvé, Monsieur le Ministre, que des deux lignes de Périgueux à Paris, l'une par Limoges, l'autre par Montmoreau, la première seule serait certaine de couvrir ses frais, tandis que la seconde, plus coûteuse même que les voies existantes, n'attirerait aucun trafic, et ne ferait pas assez de recettes pour la moitié de ses dépenses.

Que, pour les localités diverses, la voie de Montmoreau en desservirait à peine quelques-unes et dans des intérêts minimes ; que la ligne de Limoges, au contraire, traverserait un pays peuplé, commercial et manufacturier, et faciliterait le transport de céréales, de vins, de bestiaux, de bois, de charbon, de minerais, de chaux, de fonte, de fers, de terres à porcelaine, de houille, de sel, de denrées coloniales, de plâtre, etc., trafic augmenté, d'ailleurs, par la section de Coutras à Périgueux ; que l'avantage de la ligne de Limoges, déjà constaté par le fait de l'expérience, deux routes de terre conduisant de Périgueux à Limoges, était avoué hautement par l'administration de la ligne d'Orléans à Bordeaux.

En présence d'un si grand nombre de motifs, dont chacun nous paraît à lui seul une démonstration convaincante, nous osons espérer, Monsieur le Ministre, que notre demande de classement du chemin de fer de PÉRIGUEUX A LIMOGES et de PÉRIGUEUX A COUTRAS obtiendra la faveur de votre approbation.

Ainsi recommandés par votre haute appréciation, et soutenus par un si puissant assentiment, nous serons dès-lors sûrs du succès, et nos départements vous seront d'autant plus redevables d'une nouvelle vigueur dans leur commerce, leur industrie et leur agriculture, qu'une amélioration prompte et énergique leur est devenue plus nécessaire devant l'activité des contrées voisines.

Agréez, Monsieur le Ministre, l'expression des sentiments respectueux avec lesquels nous avons l'honneur d'être vos très humbles et très obéissants serviteurs.





