

Ch. Lapierre exp.

QUELQUES MOTS
SUR LES
CHEMINS DE FER

DANS LA DORDOGNE

A M. Magne,

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Et à MM. les Membres du Conseil Général.

1852.

PZ 2607

Le but principal des chemins de fer est de favoriser les relations commerciales entre les différentes contrées d'un pays. Quelques-uns ont été créés au point de vue de l'agrément et du plaisir ; ceux-là ne peuvent exister que dans le voisinage des grandes villes , au milieu de la richesse et de l'oisiveté. Chez nous , au contraire , il faut des chemins industriels et commerciaux , pour l'échange des produits agricoles et manufacturés ; eux seuls ont une raison d'être et un avenir assuré.

Il semblerait , à voir la controverse factice qu'on a soulevée à l'occasion de nos lignes de fer , que leur tracé soit une science toute nouvelle , sans rapport aucun avec le passé ; une sorte d'énigme scientifique , à laquelle le bon sens des masses est étranger , et qui ne saurait être devinée que par quelques esprits privilégiés.

Cette opinion est essentiellement fausse.

Les voies de fer peuvent avoir des conditions d'art toutes spéciales dans leur tracé et dans leur exécution ; mais il n'en

Z

07

reste pas moins que *ce sont des routes d'un genre nouveau, établies pour faciliter le transport des voyageurs et des marchandises entre les différentes contrées d'un pays*. Toute autre définition que celle-là ne serait pas vraie.

Une fois cette opinion bien établie que les chemins de fer ne sont que des perfectionnements notables apportés à nos communications, nous avons un point de départ tout trouvé pour déterminer leur tracé le plus normal. En partant de ce principe, que nos villes principales possèdent depuis longtemps des grandes routes pour communiquer entre elles et opérer leurs échanges, nous serons infailliblement amenés à décider que les mêmes motifs qui les ont fait construire autrefois doivent, aujourd'hui, nous faire établir des chemins de fer parallèles, pour suppléer à leur insuffisance. Grâce à nos aïeux et à leurs travaux, la question du tracé des chemins de fer est extrêmement simple; en sorte que nous n'avons pas à nous en préoccuper, mais bien à chercher *franchement* le moyen d'exécuter ces nouvelles voies.

En appliquant cette saine doctrine, fruit du temps et de l'expérience, aux lignes de fer que réclame notre département, nous arrivons à satisfaire à la fois les besoins les plus majeurs de l'agriculture et du commerce, les intérêts de l'état et ceux de la compagnie concessionnaire. C'est sur cet ensemble de conditions que doit être basé l'établissement d'un chemin de fer.

Cherchons donc de quel côté sont nos relations commerciales les plus importantes et les plus réelles.

Le département de la Dordogne produit des froments, des maïs, des vins, des bois, des fers, des fontes, des bestiaux, des châtaignes, des noix et une foule d'autres denrées de moindre importance.

Quel est l'écoulement naturel de tous ces produits?

Les vins remontent vers la Haute-Vienne et la Creuse, où ils se consomment, ainsi que l'excédant de nos céréales. Les bœufs gras vont alimenter la boucherie de Paris. Quant aux

autres, tels que bois, fer, fontes, etc., etc., ils descendent vers Bordeaux, pour de là se diriger ailleurs.

Que reçoit, à son tour, le département de la Dordogne de ceux qui l'avoisinent? Il tire de Bordeaux les denrées coloniales, les sels, les vins fins, les houilles, les avoines, les plâtres, etc., nécessaires à sa consommation.

De plus, il reçoit de la Gironde, en transit ou en entrepôt, les mêmes denrées, pour la consommation de la Haute-Vienne, de la Creuse, du Cantal, de la Corrèze et même d'une partie du Lot.

De la Haute-Vienne, il reçoit des masses considérables de bois pour les constructions navales, des merrains, des feuilards et de la carassonne pour les vignes du Médoc.

Outre les échanges qui s'opèrent depuis long-temps entre ces départements, il est permis d'en espérer de nouveaux, au moyen des voies de fer. De ce nombre seront sans doute les belles pierres à bâtir du Périgord, les granits du Limousin, et surtout les chaux, qui manquent à la fois, dans ce dernier pays, à la truelle du maçon et à la charrue de l'agriculteur. La chaux, cet amendement nécessaire aux terres froides du Limousin, dont il se prive à cause des frais de transport, est appelée à révolutionner heureusement la culture de ce pays, à qui la nature l'a refusée. Nous n'en voulons pour preuve que les belles expériences et les succès en ce genre de notre illustre maréchal Bugeaud à la Durantie.

Plus nous examinons la physionomie géologique et agricole de ces contrées, plus nous sommes amenés à conclure que jamais différences de produits plus marquées, besoins plus divers et plus réciproques, ne viurent réclamer, commander même l'établissement d'une voie de fer entre Limoges et Périgueux, entre Périgueux et Bordeaux.

Rien n'indique mieux, comme nous l'avons déjà dit, le besoin de relations que les routes exécutées. De toutes celles qui aboutissent à Périgueux, les deux plus anciennes sont celles de Limoges et de Bordeaux. Les autres sont de création con-

temporaire ; et pour nous donner raison plus complètement à cet égard, une seconde route, par St-Yrieix, est venue naguère nous relier à Limoges et un canal navigable à Bordeaux.

Pas de doute donc sur l'importance des échanges et le mouvement des marchandises entre Bordeaux, Périgueux et Limoges. C'est l'artère principale où circule la vie commerciale de notre pays ; c'est la première ligne indiquée sur la carte par le bon sens et la raison.

Nous n'avons pas besoin de nous occuper ici du mouvement des voyageurs sur cette ligne, d'abord parce que les personnes suivent toujours les affaires, et qu'ensuite la voie de Paris à Bordeaux, par Limoges et Périgueux, est plus courte de 100 kilomètres que celle de Bordeaux à Paris par Angoulême et Poitiers. Et, de plus, au point de vue de l'intérêt local, Périgueux devient ainsi l'embarcadère naturel et le point de départ des nombreux voyageurs de la Corrèze, du Cantal et même du Lot, pour Paris, Bordeaux et route.

A l'appui de notre opinion, nous avons à produire un témoignage non suspect et de première importance. C'est celui du rapporteur de la commission chargée d'opérer la fusion des compagnies du Centre et d'Orléans à Bordeaux. On verra dans ce document, tout-à-fait concluant, combien la ligne d'Orléans à Bordeaux, par Poitiers, redoutait celle du Centre par Périgueux, et de combien d'arguments irréfutables elle appuyait ses conclusions pour amener cette fusion.

Laissons parler le rapporteur :

« En raison même du point de départ établi à Orléans, notre ligne (Bordeaux) 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 du Centre, déjà lié à la compagnie d'Orléans par une administration commune, en s'étendant, suivant la loi de

» concession, jusqu'à Limoges, est naturellement appelé à
» descendre à Périgueux et de Périgueux à Bordeaux, en sui-
» vant la vallée de l'Isle dans des conditions de tracé qui
» rendent *très facile et très productive la construction et l'ex-*
» *ploitation de cette voie nouvelle.* Le danger de cette concur-
» rence est loin d'être chimérique. Elle est indiquée par la si-
» tuation et les intérêts des départements qui la réclament, et
» le jour où elle s'étendrait de Limoges à Périgueux, qui, par
» ses services religieux, judiciaire et militaire, est une subdi-
» vision administrative de Bordeaux, elle franchirait rapide-
» ment les 130 * kilomètres qui séparent le chef-lieu de la
» Dordogne du 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 no-
» tre ligne l'avantage d'abrégér de 100 kilomètres le trajet de
» Paris à Bordeaux.

» 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 *dépensieux ne*
» *résolvait pas la difficulté d'une manière absolue*, et nous
» laissait exposés à de nouvelles éventualités de concurrence.»

On le voit, la compagnie d'Orléans à Bordeaux redoutait à juste titre la concurrence du chemin du Centre par Périgueux ; elle en fait ici l'avou naïf. Or, pour que cette ligne du Centre fût dangereuse pour sa rivale, il fallait bien qu'elle offrit des avantages aux voyageurs et aux marchandises ; qu'elle favorisât de grands intérêts ; il fallait bien aussi qu'elle fût d'une exécution facile. Sans toutes ces conditions réunies, elle ne lui aurait fait aucun ombrage, et nous n'aurions pas eu cette con-

* Il y a ici erreur. Ce n'est que 74 kilomètres qu'il faut dire, puisque le chemin irait tomber à Coutras dans celui de Bordeaux, épargnant ainsi le coût du trajet qui est entre ces deux points en suivant du chemin d'Orléans à Bordeaux.

sidence précieuse, si capable d'éclairer la question qui nous occupe.

Ce que le rapporteur disait alors ne cesse pas d'être vrai aujourd'hui. La fusion des compagnies a bien pu conjurer le danger qui les menaçait, ajourner l'exécution de la ligne du Centre sur Périgueux, et assurer, pour le moment, le paisible exercice de ses tarifs ; mais elle n'a rien changé aux besoins du pays, qui doivent infailliblement amener l'établissement du chemin du Centre jusqu'à Bordeaux.

Si de la question commerciale nous passons à la question d'art et de tracé, outre l'opinion non suspecte de la compagnie de Bordeaux, qui déclare ce tracé *très facile*, ce qui veut dire aussi *très peu dispendieux*, chacun de nous peut consulter ses souvenirs et sa connaissance du terrain. On sait que d'ici à Saint-Yrieix, en suivant l'Isle et la Loue, il n'y a aucune difficulté. Quant à la partie qui sépare Saint-Yrieix de Limoges dans la Haute-Vienne, elle a déjà été étudiée et tracée en 1846.

Le prolongement de Périgueux à Coutras offre encore plus de facilité que le précédent. Le chemin suit la rivière, sans obstacle et à ciel ouvert, sans exiger le moindre tunnel. Il est bon de faire remarquer que de Coutras à Excideuil, sur une longueur de 120 kilomètres, le pays offre au voyageur l'aspect le plus frais et le plus riche ; qu'une population nombreuse, de belles chutes d'eau, des usines importantes, une fertilité remarquable appellent l'établissement d'une voie ferrée et sont prêtes à l'indemniser largement de ses déboursés.

Le besoin irréfléchi d'avoir un chemin de fer quelconque à Périgueux a poussé, tout récemment, quelques hommes vers une idée que j'ose dire *fatale*, car elle sacrifie l'avenir commercial et agricole du département au désir d'une satisfaction immédiate et soi-disant facile. Ce projet, que je veux examiner, est celui qui rattacherait Périgueux à la ligne de Paris à Bordeaux par *Montmoreau*.

A défaut de lumières sur la question, l'idée première de ce

chemin, la main qui nous l'offrait et l'aveu de la compagnie qui en avait enfanté le projet, tout aurait dû nous le rendre suspect. En effet, on nous l'a dit, et vous l'avez lu, ce fut la peur du chemin de Limoges à Périgueux qui donna naissance à celui de *Montmoreau*. On était si peu assuré encore d'avoir, par ce moyen, évité complètement le danger, qu'on déclarait, qu'outre que le chemin était *dispendieux à établir*, il ne résolvait pas complètement la difficulté, et laissait subsister les éventualités de la concurrence. Ce qui voulait dire, en d'autres termes, que ce tronçon provisoire de Périgueux à *Montmoreau* ne satisfaisant pas les besoins du pays, n'empêcherait pas le chemin de Limoges à Bordeaux de s'établir un jour.

Le tracé de *Montmoreau* place Périgueux à 163 kilomètres de Bordeaux, c'est-à-dire à 33 kilomètres de plus que celui de Contras; augmentation sur ce point de temps et d'argent, 25 p. %.

Il allonge également le parcours de Périgueux à Paris de 130 kilomètres environ; différence sur Limoges, 20 p. %.

Des deux côtés donc, *Montmoreau*, qui a la prétention de nous conduire à Paris et à Bordeaux, offre sur ces deux points un excédant de parcours et de dépense qui devient un obstacle considérable pour les voyageurs et une impossibilité absolue pour les marchandises lourdes.

Mais, qu'on me permette de le dire, ce sont là les moindres défauts de ce projet.

Le chemin de *Montmoreau* mettrait en communication deux départements aux produits similaires, entre lesquels le mouvement des échanges est presque nul. En effet, que produit la Charente? Quelques céréales, des vins, des fers, des papiers, des eaux de-vie.

Que nous vend-elle?

Quelques balles de papier, quelques barriques d'eau-de-vie.

Que reçoit-elle de nous?

Quelques balles de chiffons, quelques merrains.

Ces échanges sont de si peu d'importance, que la commu-



nication des deux contrées date à peine de vingt ans, et que les transports s'y font à des prix très élevés.

Nous dirons mieux encore, c'est que nos intérêts vinicoles sont opposés à cette communication, car les vins de la Charente, plus abondants que les nôtres, sont aussi à des prix bien inférieurs (5 et 6 fr. l'hectolitre), et peuvent leur faire concurrence jusque chez nous.

Donc, encore, sous le rapport commercial, le chemin de *Montmoreau* est irrationnel, sinon dangereux pour la Dordogne. Que serait-il pour la compagnie concessionnaire ? *Une mauvaise opération.*

Au lieu de parcourir un pays fertile et peuplé qui puisse verser sur ses rails ses produits et ses voyageurs, le chemin de *Montmoreau* traverse une contrée quasi-déserte ; de plus, il est d'une exécution coûteuse : ce sont les compagnies fusionnées qui nous le disent.

En voulant éviter la concurrence du chemin du Centre par Périgueux, celui de *Montmoreau* avait pour but évident, dans l'esprit des compagnies, d'ajourner, au moins pour longtemps, notre véritable chemin, le chemin normal, celui de LIMOGES A BORDEAUX. *Mezzo termine* fatal, cette voie bâtarde aurait cherché vainement à satisfaire des besoins divers, et n'eût jamais été qu'un expédient de circonstance. C'eût été, à proprement parler, le chemin de l'enfant prodigue, qui ne voit que le moment présent sans s'inquiéter de l'avenir, et qui court au plaisir sans songer aux affaires.

Son caractère, tout provisoire, doit le faire repousser par des hommes éclairés, sérieux et chargés des intérêts d'un département ; il doit aussi le condamner dans l'esprit élevé et pratique de M. le ministre des travaux publics, dont le devoir est de planer au-dessus de nos petites idées et de nos erreurs, pour léguer à la postérité un nom glorieux et des travaux impérissables !

N. E.

Sabin Larombe