

2. LE CHEMIN DE FER EN ARIEGE

L'arrivée du chemin de fer à la fin du XIX^{ème} siècle a profondément modifié la vie de la région en accélérant les contacts : commerce, voyages.

PREMIERS PROJETS

C'est Villary de Fajac qui fut à l'origine du projet de ligne de chemin de fer de Pamiers à Bram avec un embranchement vers Lavelanet.

Le 23 août 1873 le conseil général de l'Ariège examine son projet de chemin de fer local. Il désigne une commission chargée de l'étudier. Elle est composée de MM. Doumenjon, de Nahaillan, Portet, Vigarozzy, Vignes. Dix jours plus tard le conseil général de l'Aude examine à son tour ce projet que lui présente Fondi de Niort. Il leur demande d'y intéresser les communes traversées. Déjà en 1864 nombreuses municipalités avaient approuvé la concession de la ligne Carcassonne Quillan à la Cie des chemins de fer du Midi, dont celle de Tréziers le 17 mai. On espérait leur avis favorable.

Le sénateur de l'Ariège Vigarozzy est séduit par ce projet et devient l'un de ses plus ardents défenseurs. En avril 1874 il le soutient avec enthousiasme devant les conseillers ariégeois. Il prévoit un trafic de plus de 130 000 tonnes par an. De nouveaux débouchés seraient ouverts aux bois, fer, bestiaux, pailles, fourrages, vers la Méditerranée. On recevrait plus facilement, vins, matières premières, charbon de Graissessac dans l'Hérault. De nouvelles perspectives s'ouvriraient pour créer des usines capables de traiter les minerais ariégeois. Il souhaiterait qu'on aille vite, que l'on accorde la concession et des subventions. Soixante dix sept conseils municipaux y sont déjà favorables. Il va se heurter à l'opposition des conseillers: de Noailles, de Foix, Sentenac et Belissen. Ils demandaient qu'on ajoute au projet la ligne Foix - Saint Giron dont l'intérêt économique était moins marqué. De son côté le 19 avril 1874 le conseil général de l'Aude, qui a reçu l'appui de cinquante deux municipalité, nomme une commission d'étude composée de Guilliers, Gleizes, de Cahuzac, Garric, Teisseire, Bauzil.

Au mois d'octobre 1874, Vigarozzy qui a beaucoup travaillé pour obtenir un consensus, présente au conseil général de l'Ariège les dernières propositions de Villary de Fajac. L'antenne Mirepoix-Lavelanet serait prolongée jusqu'à Bélesta. Cela permettrait de transporter les bois des forêts environnantes, de Bélesta à Puivert et Belcaire.

De plus il s'engage à construire par la suite la ligne Foix - Saint Giron. En contre partie, compte tenu du temps perdu, il souhaite une décision immédiate. Il demande une subvention de 40 000 francs le kilomètre. Il propose aussi d'établir en complément à l'ouvrage deux tramways qui relieraient Laroque d'Olmes à Chalabre par Labastide sur l'Hers et le Peyrat.

Le conseil accepte la proposition sous condition que l'Etat s'engage pour 50% du montant des travaux. Il concède pour 99 ans à Villary de Fajac la construction et l'exploitation d'une ligne ferrée de Pamiers à la limite de l'Aude avec un embranchement de Mirepoix à Lavelanet et Bélesta et une ligne de Saint Giron à Vernajoul. Comme de Fajac veut réaliser en premier la ligne sur Carcassonne et Lavelanet. Par prudence, il est décidé qu'à chaque paiement des travaux réalisés, il sera retenu 10 000 francs du kilomètre. Cette somme sera affectée à l'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement de la ligne de Saint Giron. Il est voté une subvention de deux millions de francs.

En novembre 1874 le conseil général de l'Aude en est encore à se poser la question du financement. Hélas, le 23 juin 1875, il y eut des inondations désastreuses dans l'Ariège et l'Aude, qui mobilisèrent tous les moyens des départements. Les projets de chemin de fer locaux étaient oubliés.

Malgré ce coup du sort Villary de Fajac n'abandonne pas. Il cherche des alliés. En 1876 il reçoit l'appui de Cie du Midi. Ce projet ne peut que lui apporter du trafic. Le Ministère des Travaux Publics, qui avait été saisi, notamment par le Préfet de l'Aude, s'intéresse à son tour au projet. Le 8 août 1876 le ministre écrit qu'il est favorable au classement de Pamiers Bram et de son antenne sur Lavelanet en lignes d'intérêt général.

Dans ces conditions les conseils généraux n'ont plus qualité pour prendre de décisions. Néanmoins ils vont continuer à s'y intéresser, à donner leur avis. Le 3 et 4 septembre 1876 le marquis de Lordat informe le conseil général de l'Aude de l'intérêt porté au projet par les banques Kolhn Reinach et Cie.

Le 31 août 1876 le sénateur Vigarozy obtient du conseil général la transmission des études et du projet à l'Etat (1)

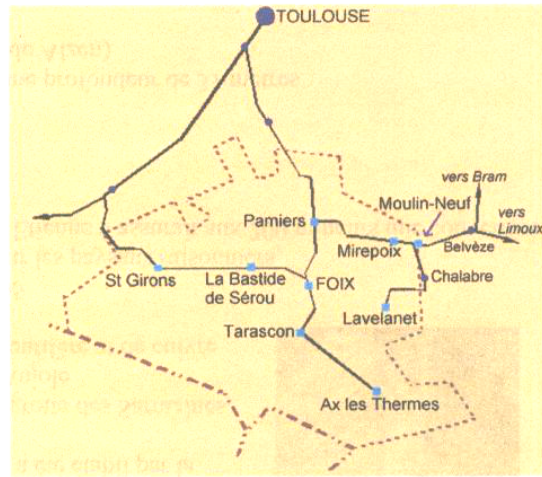
Le rail en Ariège avant 1914

La Compagnie du Midi et les Pyrénées en quelques dates

- **1852** : création de la Compagnie des Chemins de Fer du Midi et du Canal Latéral à la Garonne qui obtient la concession de la transversale Bordeaux-Cette ;
- **1856** : concession à la Compagnie du Midi du «réseau pyrénéen» qui comprend la ligne Toulouse-Bayonne et les embranchements pyrénéens (dont Toulouse-Foix) ;
- **1857** : inauguration de la ligne Bordeaux - Cette ;
- **1859** : l'Etat décide de prendre à sa charge l'infrastructure du réseau pyrénéen ;
- **1864** : 1ère liaison ferroviaire franco-espagnole : Bayonne - Irún ;
- **1878** : 2ème liaison ferroviaire franco-espagnole : Narbonne - Cerbère - Port Bou ;
- **1883** : dans le cadre des conventions Freycinet, la Compagnie du Midi obtient concession de nouvelles lignes qui réaliseront un vrai maillage du réseau ;
- **1904** : accord franco-espagnol sur 3 tracés transpyrénéens : l'oriental (Toulouse-Barcelone par Ax-les-Thermes, le Puymorens et La Tour de Carol), l'occidental (Pau-Saragosse par le Somport et Canfranc) et le central (Toulouse-Lerida par St Giron et le port de Salau : ce tracé ne fut jamais réalisé) ;
- **1913** : 1ère ligne électrifiée : Perpignan-Villefranche ;
- **1928-1929** : mise en service des deux lignes transpyrénéennes (l'orientale et l'occidentale), toutes deux électrifiées ;
- **1934** : création du P.O.-Midi par fusion des 2 compagnies ;
- **1937** : création de la SNCF.



En 1878 : les embranchements pyrénéens

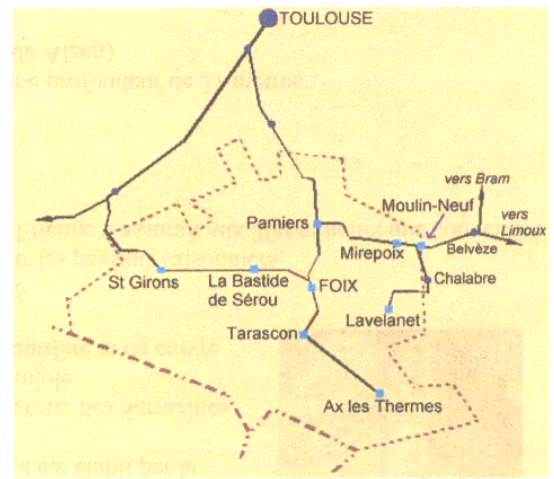


En 1904 : après la mise en oeuvre du plan Freycinet

Lignes des Chemins de Fer du Midi en Ariège (avant 1914)



En 1878 : les embranchements pyrénéens



En 1904 : après la mise en oeuvre du plan Freycinet

Lignes des Chemins de Fer du Midi en Ariège (avant 1914)