

1306A

14379

DEPOT LEGAL  
VAUCUSE  
9/6/6  
1871

# RAPPORT

*Card No*

ADRESSE

A MONSIEUR LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

## SUR LE CHEMIN DE FER

DE SORGUES A ST-SATURNIN



AVIGNON

TYPOGRAPHIE CH. MAILLET, RUE PETRARQUE, 25

1878

# RAPPORT

ADRESSÉ A MONSIEUR LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

sur le

## CHEMIN DE FER DE SORGUES A ST-SATURNIN



MONSIEUR LE MINISTRE,

La Commission extra-parlementaire du Sud-Est, instituée par vous et composée d'ingénieurs et d'hommes autorisés, a proposé la construction d'une ligne de chemin de fer entre Sorgues et St-Saturnin.

Le projet est déjà ancien.

Lorsque le chemin de fer des Alpes était encore à l'étude, les ingénieurs de la Compagnie P. L. M. avaient désigné Sorgues comme point de départ de la nouvelle ligne, et le Conseil supérieur des Ponts-et-Chaussées avait ratifié ce choix,

Il semblait donc que rien ne pouvait empêcher l'exécution d'un plan qui avait l'approbation des hommes compétents et celle de la compagnie concessionnaire; mais des influences intéressées firent substituer la gare d'Avignon à celle de Sorgues: imposant ainsi un sacrifice considérable à la Compagnie et un surcroît de frais au commerce.

Aujourd'hui la Commission du Sud-Est ne s'inspirant, comme autrefois le Conseil supérieur des ponts et chaussées, que de l'intérêt général, soumet de nouveau ce projet à votre haute approbation,

Avant de vous prononcer, Monsieur le Ministre, vous avez désiré consulter les Conseils généraux des régions intéressées et, dans sa séance du 21 août dernier, sur un rapport de M. Barceilon, membre pour le

canton nord de Carpentras, le Conseil général de Vaucluse a demandé qu'à la ligne de Sorgues à St-Saturnin fut substituée une ligne allant d'Orange à L'Isle en passant par Carpentras.

Pas une voix ne s'est élevée en faveur de la ligne de Sorgues à St-Saturnin.

Mais si nos mandataires n'ont pas jugé bon de soutenir nos intérêts, nous, délégués des communes de Sorgues, Védènes et St-Saturnin, venons protester contre le vœu exprimé par le Conseil général et nous espérons démontrer que l'intérêt de tous serait lésé par son adoption.

---

La ligne préconisée par le Conseil général fait partie d'un plan plus vaste, étudié par M. l'ingénieur Hoslin, et destinée à relier Carnoules à Orange.

Nous n'avons pas à envisager ce plan dans son ensemble ; nous nous contenterons, comme l'a fait d'ailleurs le Conseil général, de l'examiner dans la partie qui traverse notre département.

---

Nous soutenons :

1° Que la ligne de Sorgues à St-Saturnin est d'un intérêt général bien marqué ;

2° Que la ligne Orange-Carpentras-L'Isle est d'un intérêt exclusivement départemental

3° Enfin que, même au point de vue départemental, cette dernière répond à des besoins moins grands et moins nombreux que la ligne de Sorgues à St-Saturnin.

---

Les caractères d'une ligne d'intérêt général sont, d'après nous, les suivants :

Favoriser le transit ;

Seconder le commerce intérieur et celui d'exportation ;

Rapprocher la capitale des frontières ;

Enfin offrir un trafic suffisant en voyageurs et mar-

### *Seconder le commerce intérieur.*

Au point de vue du commerce intérieur l'importance est aussi grande. Les blés, pour ne parler que de cette marchandise, débarqués en grande quantité à Marseille dégrèvés d'une surcharge de frais viendront diminuer aussi le prix des farines au grand avantage de l'alimentation générale.

### *Intérêt stratégique.*

Est-il nécessaire de démontrer qu'il y a aussi un intérêt d'ordre intérieur et un intérêt stratégique à ce que Paris soit mis en communication rapide avec les frontières ? Et combien ce sera plus vrai quand le point de cette frontière sera une place et un port d'une importance aussi considérable que Marseille.

### *Trafic assuré.*

Quant au rendement de la nouvelle ligne, il ne peut exister aucun doute à cet égard.

Il faut d'abord considérer que la dépense de construction est minime : trois millions au maximum qui, à 4 1/2 pour % représentent une annuité de 135,000 fr. tandis que la ligne d'Orange à L'Isle 9 à 10 millions demanderait un revenu de 450,000 fr. environ.

Le trafic qui suit le tracé actuel étant sensiblement le même que celui qui suivra le nouveau et devant même s'augmenter par toutes les facilités que donnera la réduction du parcours, il s'en suit que le rendement est assuré.

Mais si on examine en détail le trafic qui fourniront les usines situées dans les communes que nous représentons et dans leur voisinage, cette assurance devient plus grande encore.

### **Sorgues.**

Sorgues est le centre industriel le plus considérable du département : là se trouvent réunies des fabriques

## Velleron

La seule commune dont les produits pourraient fournir un certain trafic est Velleron. Mais si les carrières de plâtre sont exploitées dans son territoire, c'est à L'Isle et au Thor, où sont les forces motrices, que les matières extraites doivent venir se faire triturer.

Le chemin de fer d'Orange à L'Isle ne serait donc d'aucune utilité à Velleron, tandis que ce pays bénéficierait des avantages produits par celui de Sorgues à St-Saturnin.

Le Conseil général appuie son vœu sur le rapport de M. l'ingénieur Hoslin en faveur d'une ligne reliant Carnoules à Orange dont nous avons parlé en commençant.

Mais la ligne de Sorgues à St-Saturnin est plus avantageuse à M. Hoslin que celle d'Orange-Carpentras-L'Isle. Car enfin, s'il y a intérêt à relier Carnoules à Orange, il y a le même intérêt à relier ces deux points par la ligne la plus courte, et nous avons démontré que la ligne de Sorgues à St-Saturnin est plus courte que celle d'Orange-Carpentras-L'Isle.

Quant à la raison tirée de l'avantage qu'il y aurait à rapprocher des gares une contrée où le Canal de Carpentras permet les cultures maraichères, elle ne supporte pas l'examen. D'abord, les communes que desservirait la ligne sont éloignées des gares de Courthézon, Carpentras ou L'Isle de 4 kilomètres à peine : en outre leur importance agricole est nulle quand on la compare à celle de Montoux, d'Althen, d'Entraigues qui tireraient un grand avantage de leur rapprochement de Marseille, en même temps que Cavaillon, L'Isle, le Thor et Gadagne se rapprocheraient de Lyon.

Le Conseil général doit donc se résigner à convenir que la ligne d'Orange à L'Isle ne répond qu'à un intérêt départemental, et il peut faire exécuter dans cette direction une voie économique, construite et entretenue à peu de frais, qui serait un affluent de la grande ligne.

---

chandises, pour que les intérêts de la Compagnie concessionnaire et par conséquent ceux de l'État soient garantis.

---

*Favoriser le commerce.*

Par le tracé actuel les marchandises débarquées à Marseille à destination de la Suisse, de l'Allemagne ou du Nord ont à parcourir 352 kilomètres pour parvenir à Lyon.

La ligne de Sorgues à St-Saturnin raccourcira ce parcours de 15 kilomètres : la ligne d'Orange à L'Isle le raccourcirait de 6 kilomètres seulement.

La différence (9 kilomètres) est déjà sensible, aujourd'hui surtout que les ports de Gênes et de Trieste font une concurrence redoutable à celui de Marseille.

Mais la différence en faveur de la ligne de Sorgues-St-Saturnin s'établira avec plus d'autorité encore, si l'on calcule que, d'une part, on gagnera 15 kilomètres en construisant un tronçon de huit kilomètres avec une dépense de 2 à 3 millions ; alors que, pour gagner 6 kilomètres, seulement, il faut construire 47 kilomètres et dépenser 9 à 10 millions.

Ainsi, rapidité de parcours, économie de construction et entrée en jouissance plus prompte, puisque 8 kilomètres seront nécessairement beaucoup plus rapidement construits que 47 :

Voilà les avantages que présente la ligne que nous soutenons.

*Seconder le commerce d'exportation.*

Les mêmes chiffres s'appliquent au commerce d'exportation.

Toute amélioration qui rapprochera Marseille de l'intérieur favorisera le commerce avec le Levant, l'Algérie, les Etats-Unis, en lui permettant de lutter avec la concurrence étrangère tant par l'économie que par la rapidité des transports.

de garancine, des fabriques considérables de produits chimiques, des minoteries importantes, des féculeries, des huileries, des distilleries, des filatures de cocons, des moulinsages de soie, des papeteries, des tréfileries, des scieries de pierres, etc.

Les forces hydrauliques s'élèvent à 620 chevaux et le trafic n'était pas de moins de 60,000 tonnes, la plus grande partie destinée à l'exportation.

### Védènes.

A Védènes sont réunies des usines métallurgiques, des garancines, des minoteries, fours à chaux, briqueteries donnant un tonnage de 75,000 tonnes et développant une force de 1007 chevaux.

### St-Saturnin.

A St-Saturnin et son territoire s'élève la papeterie la plus importante de la région et d'autres moins importantes, des minoteries, des moulinsages de soie, des usines à garances. St-Saturnin est en outre une localité agricole importante adonnée à l'élevé des bestiaux et dont le trafic s'accroît chaque année. On peut facilement l'estimer à 40.000 tonnes, ses usines sont mises en mouvement par 853 chevaux.

Au total ces trois communes représentent un trafic de 175,000 tonnes et une force de 2,480 chevaux.

Une partie de ces forces inutilisées en ce moment seraient certainement bientôt employées si la proximité d'une gare et le raccourcissement du parcours venaient favoriser l'industrie et accroître ainsi la fortune du département.

### Ligne d'Orange-Carpentras-L'Isle

La Ligne d'Orange à L'Isle par Carpentras n'offre rien de semblable.

Nous avons déjà dit qu'elle n'a même pas pour elle l'avantage du raccourci; mais, en outre, ne traversant aucune ville populeuse, aucun centre d'industrie ou de commerce important, elle ne fournirait pas un trafic suffisant et ne répond à aucun besoin général.

## RÉSUMÉ.

Pour nous, résumant notre travail, nous soutenons et nous croyons avoir démontré :

1° Que la ligne de Sorgues à St-Saturnin est d'un intérêt général bien déterminé ;

2° Que même au point de vue départemental elle offre plus d'utilité que la ligne d'Orange-Carpentras-L'Isle ;

3° Enfin que sous le rapport du trafic elle offre toute garantie de rémunération à la Compagnie qui l'exploitera.

Nous espérons donc, Monsieur le Ministre, que vous n'accueillerez pas le vœu du Conseil général de Vaucluse et, au contraire, approuverez le projet recommandé par la commission extra-parlementaire du Sud-Est et patronné par la Compagnie P L M.

Permettez-nous aussi, Monsieur le Ministre, de solliciter de vous un concours actif pour la prompte exécution de cette ligne.

Notre département, si malheureux dans son agriculture et son industrie par la mort des vignes et la disparition de la garance ; notre région où tant d'usines sont en chômage ; où tant de bras sont inoccupés, verrait amoindrir sa misère par le commencement de ces travaux.

Il remerciait le gouvernement qui viendrait, par vous, soulager ses maux.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre très haute considération.

### *Les Délégués de Sorgues,*

HENRY LÉENHARDT, MAUREAU, CASAUBON,  
VILLION, MICHEL, maire, A. BEDOIN,  
Conseiller d'arrondissement.

### *Les Délégués de Vedènes,*

CARPENTRAS, maire, ERNEST VERDET, MANHÈS,  
MONTAGNAT, FAVIER père, LAMBERT,

*Les Délégués de Saint-Saturnin,*  
ARNAUDET, maire, JASSOT, FAVIER LOUIS.