

LA VERITE SUR LES TRAMWAYS DEPARTEMENTAUX DE VAUCLUSE (extraits)

Achille Rey 1910

Par qui ont été faits les frais des études du réseau?

Au mois de novembre 1906, à la veille de la session du Conseil Général, au cours de laquelle devait être désigné le concessionnaire des tramways départementaux, nous développons les raisons qui militent en faveur de l'établissement d'un réseau départemental de tramways. Rien ne sert mieux le développement économique que la création de nouveaux moyens de communication. Ouvrir des marchés nouveaux à nos agriculteurs, mettre à leur disposition des voies sûres, rapides, alléger les routes si endommagées dont l'entretien coûte si cher au département; créer pour le département, c'est à dire pour la collectivité, un capital de 10 millions, tels sont les bienfaits principaux d'une pareille entreprise, bienfaits que l'honorable Monsieur Robinet, rapporteur de la question des tramways devant le Conseil Général, à mis pleinement en lumière, en un rapport remarquable.

Aussi bien le département de Vaucluse arrive le 82 eme dans la création de lignes départementales de tramways, et l'on peut dire que dans l'élaboration du projet vauclusien, il a été largement tenu compte des errements des départements qui nous ont devancés. Au cours de la session du Conseil Général, certaines hésitations se sont produites. Quelques conseillers Généraux, nouveaux venus, invoquent un prétendu manque d'études du projet. Pareil reproche n'est pas fondé.

Il y a exactement dix ans que MM Geoffroy et Faye avec une insistance louable qui, quoi qu'on en dise, s'inspire plus d'un haut point de vue que de mesquins intérêts électoraux, demandent au département, en raison même des engagements pris vis à vis des populations, l'établissement des tramways. Depuis que le Conseil Général, dans sa session de novembre 1906 a désigné le concessionnaire, aucun instant n'a été perdu.

Le concessionnaire avait été autorisé par le département à faire pour son compte et à ses frais, toutes les études.

Ces études ont été exécutées avec le plus grand soin, leur ensemble ne constitue point un simple avant projet comme le prescrit le règlement, mais forme un projet définitif, l'exécution a été menée avec rapidité, puisque ces études étaient remises au Département au mois de juillet 1908; le concessionnaire n'a point ménagé sa peine. Le projet est revenu devant le Conseil Général après maintes enquêtes. Et maintenant il faut aboutir. Comme en toute affaire où des millions sont engagés et émanant d'une assemblée républicaine, la presse réactionnaire a essayé de discréditer les membres du Conseil Général en insinuant qu'ils seraient

inspirés par d'autres mobiles que l'intérêt public pour consommer plus allègrement "la ruine des finances départementales". C'est la tâche ordinaire de la réaction de jeter la suspicion sur l'honneur des hommes politiques républicains, issus du suffrage universel. En diminuant les hommes, elle croit parvenir à diminuer le régime actuel. Elle se trompe. Certains autres de nos confrères ont propagé des erreurs regrettables, sur le compte du projet. Nous sommes certains qu'ils reviendront de leur jugement aussi injuste qu'hâtif.

C'est pour permettre aux personnes véritablement soucieuses de l'intérêt départemental, de rectifier à la clarté de chiffre sûr et contrôlés, les fausse et mauvaises interprétations qui se sont produites un peu étourdiment, sur cette intéressante question, que nous avons écrit cette étude.

CE QUE VALENT LES AUTOBUS

Dés qu'on s'occupe au sein d'un Conseil Général, de doter de Département d'un réseau de tramways, un certain nombre de critiques faciles, pour ne pas dire puériles, se produisent. Et des gens de la meilleure foi du monde de dire; "Mais pourquoi gaspiller dans cette affaire tant de millions, alors qu'on pourrait obtenir les mêmes résultats plus économiquement? Par exemple, pourquoi ne pas organiser un service d'autobus, ou un service de trains Renard, ou tenez, un service de trains Scotte. L'un ou l'autre de ces trois systèmes supprime toute ligne. Pas de ligne, pas de travaux d'art à construire. Vous voyez d'ici l'économie..." Ces gens là tiennent un langage admirable et pour un peu on ajouterait, après eux, qu'après avoir supprimé les lignes de tramways, si on supprimait le service d'autobus, le train Renard ou de train Scotte, l'économie serait bien plus grande. Mais nous voulons réfuter ces critiques plus sérieusement et nous allons examiner si, par l'exploitation dont il est fait l'objet, dans certains Départements de France, les services d'autobus, de train Renard ou de trains Scotte, ont répondu aux espérances qu'on avait fondées tout d'abord sur eux. Cet examen impartial, qui ne sera que la confirmation de faits de notoriété publique démontrera que l'exploitation de transports en commun par autobus est ruineuse, et par suite, d'aucune utilité pratique. Les entreprises de ce genre ont résisté quelques mois. Leurs résultats étaient désastreux. La raison principale de cet échec est celle ci: bien que les tarifs soient encore trop élevés pour le public, ces tarifs sont beaucoup trop bas pour rémunérer une pareille exploitation.

Conclusion:

A ceux qui lui reprochaient les grandes dépenses de l'instruction publique, Jules Ferry répondait: "*On n'a pas encore trouvé le secret de faire les grandes choses avec peu d'argent*". Cela est vrai pour les tramways. Mais cet outil d'expansion économique que sera le réseau de tramways est capable de dédommager les Vauclusiens des sacrifices qu'ils auront fait pour le construire. Celui là est un homme borné, à l'esprit

étriqué, sordide, aux conceptions sociales à courte vue, qui nie la valeur créatrice des moyens de transport, les changements qu'ils apportent dans la production, adaptés chaque jour d'avantage aux besoins d'un travail inquiet et d'un capital timide. Certes, il ne faut pas demander à la réaction, qui ne pourrait même plus contre son gré, ramener la France au Roy dans une chaise à porteurs, d'encourager l'enrichissement de la France, qui est aujourd'hui inséparable de la République. Car la république, comme l'a dit Briant dans sa déclaration ministérielle, est la condition nécessaire de la prospérité nationale et du progrès social. Donc il ne faut pas nous étonner que l'hostilité des journaux de la réaction se soit manifestée et se manifeste encore à l'encontre des projets de tramways. Messieurs les Conseillers Généraux ont déjà compris les sens de cette opposition. Et nous ne saurions mieux terminer cette étude qu'en citant un passage de cette déclaration ministérielle: " *Il ne suffit pas de voter des réformes, il faut encore qu'elles soient fécondes dans un pays prospère, en sachant mettre en valeur les instruments nécessaires à la richesse publique. Au premier rang de ceux ci se placent les moyens de transport*".