

# **PROJET**

## **DE RACCORDEMENT A LA GARE D'ORANGE DE LA LIGNE DE CHEMIN DE FER D'ALAIS A L'ARDOISE ET PROLONGEMENT VERS LES ALPES**

-----

Au lendemain de la guerre de 1870-1871, M. DE FREYCINET, ministre des Travaux publics, avait conçu, dans ses grands projets de réorganisation et de constructions nouvelles de chemins de fer, une ligne stratégique et commerciale, sur le réseau du P.L.M., reliant les Cévennes aux Alpes, et M. STEPHEN MARC, ingénieur, s'inspirant- de ces suggestions du ministre, avait dressé, comme premier tronçon, les plans d'une ligne d'Alais à Orange.

Mais, au moment de la discussion, devant la Chambre, de la loi portant concession de la dite ligne à l'ingénieur, auteur du projet, de regrettables interventions politiques s'opposèrent à l'approbation complète du tracé et amenèrent le vote, à titre définitif, de la ligne depuis Alais jusqu'à l'Ardoise seulement, et, à titre éventuel, depuis l'Ardoise jusqu'à Orange, étant expliqué, par l'article 2 de la dite loi, que la construction de cette deuxième partie devrait être commencée aussitôt après que la première, complètement construite, aurait été livrée à l'exploitation.

Cette deuxième condition ne p)ut être réalisée à l'époque indiquée, à cause, précisément, de l'inexécution complète du tracé.

En effet. si la ligne D'ALAIS-RHÔNE-MÉDITERRANÉE - ainsi nommée à cause de son service spécial de grands bateaux sur le Rhône, pour lequel on avait construit une immense gare fluviale, démolie plus tard en partie, puis reconstruite en plus petit - entre Port-l'Ardoise et Saint-Louis-du-Rhône, pouvait assurer un assez gros trafic, au départ d'Alais, centre minier et industriel très important, elle opérait son retour entièrement à vide, venant de l'Ardoise, qui n'est autre qu'un très petit hameau de la commune de Laudun.

Cette situation onéreuse amena forcément la ruine de la Compagnie et l'exploitation de la ligne mise sous séquestre fut confiée provisoirement à la Compagnie des Dombes.

Puis, l'Etat ayant décidé de la céder, pour un prix dérisoire, à la compagnie P.L.M. les habitants des communes les plus intéressées demandèrent au Ministre des Travaux Publics - étant donné le prix réduit de l'achat - d'imposer à l'acquéreur la traversée du Rhône, par un pont construit entre l'Ardoise et Caderousse, pour faire aboutir- la ligne à

Orange, ainsi que l'indiquaient la loi de concession et le plan primitif.

Les doléances de ces communes, mal soutenues à la Chambre par le député de l'arrondissement d'Orange, furent peu écoutées et l'intervention plus active de M. Pourquery de Boisserin obtint la construction du pont à Avignon. Entre temps, une délégation des Conseils- Municipaux de Caderousse et d'Orange fut envoyée à Paris et reçue par le Ministre des Travaux Publics, qui confirma aux délégués la décision déjà prise et leur fit -espérer cependant qu'une autre traversée du Rhône pourrait être faite plus tard sur Orange, où elle était plus logiquement indiquée.

Si l'on considère que, depuis Lyon jusqu'à Tarascon, c'est à dire pour les deux lignes rive droite et rive gauche du Rhône, qui forme entre elles un sérieux obstacle, le fleuve a été franchi sur plusieurs points et à des distance, variant entre 20, 40 et 60 kilomètres environ, par des ponts jetés entre Chasse-Givors, Saint-Rambert-Peyraud et Livron-La Voulte, tandis que la traversée de Tarascon-Beaucaire se trouve à 129 kilomètres de Livron, on est obligé de reconnaître que, ne fut ce que pour, diviser par des distances à peu près égales une nouvelle traversée du Rhône, c'est vers Orange qu'il fallait la faire, celle-ci étant située à 79 kilomètres de Livron et -à 50 de Tarascon, tandis qu'Avignon est à 108 kilomètres d'un côté et à 21 kilomètres seulement de l'autre.

Il est. démontré aujourd'hui que le pont d'Avignon ne rend aucun service, puisqu'il est inutilisé et il paraîtrait même qu'il est presque inutilisable, tandis que celui à construire sur Orange rendrait de très grands services, en faisant aboutir- directement la ligne d'Alais, inachevée, laquelle établirait de grandes facilités de communications et amènerait de fréquentes relations d'affaires entre les populations des départements du Gard, du Vaucluse, de l'Ardèche et de la Drome permettant de réaliser une sérieuse économie de temps et sur le coût du transport des marchandises et des voyageurs, dont le trafic, ainsi facilité, augmenterait rapidement.

Il convient de remarquer l'importance acquise aujourd'hui par la gare d'Orange, qui n'est plus, comme autrefois, une gare quelconque sur la ligne de Paris à Marseille, mais est devenue, depuis, deux fois tête de ligne: d'abord, par la voie normale de Carpentras et l'Isle-sur-Sorgue et, ensuite. la voie étroite de Vaison et Buis-les-Baronnies. Du reste, les agrandissements qui y ont été faits depuis quelque temps indiquent aussi l'importance acquise par la ville d'Orange, importance due au développement de son industrie, de son commerce, de sa culture maraîchère et de ses marchés, dont la réputation a dépassé les limites de la région.

Il est également essentiel de remarquer que si dès sa construction. la ligne d'Alais avait abouti directement à Orange, celle d'Orange au Buis qui, prolongée jusqu'à Nyons, devait constituer le deuxième tronçon d'acheminement vers les Alpes, aurait été construite à voie normale au lieu d'être à voie étroite.

Tenant compte de cette situation fâcheuse qui empêche, depuis plus de quarante ans, une amélioration des relations commerciales entre les

quatre départements du Gard, du Vaucluse, de l'Ardèche et de la Drôme déjà désignés et leur a causé un préjudice énorme qu'il convient de réparer sans retard, il est urgent aujourd'hui de solliciter des Pouvoirs Publics le parachèvement du premier projet et de demander que soit exécuté au plus tôt le raccordement à la gare d'Orange de la ligne d'Alais à l'Ardoise, pour procurer enfin à tant de communes, toutes dignes d'intérêt, les avantages dont elles ont été si malheureusement privées.

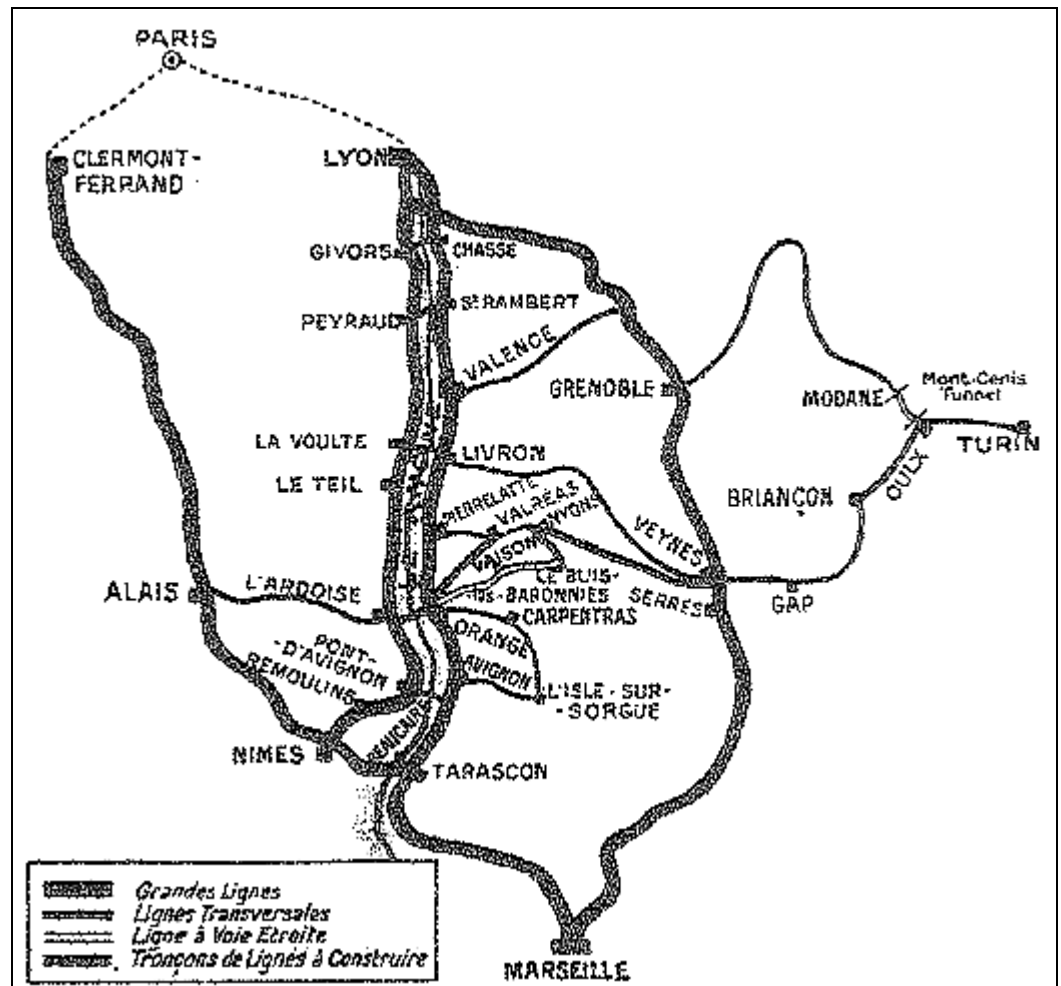
La gare d'Orange n'étant, en ligne directe, qu'à 10 kilomètres de celle de l'Ardoise, tandis qu'elle en est à 50 kilomètres par le détour obligatoire de Pont-d'Avignon, vers Avignon. C'est donc par un raccourci de 40 kilomètres qu'il y a lieu de calculer, non seulement le temps gagné par la moindre distance et la suppression des arrêts résultant de plusieurs changements de trains, mais encore et surtout l'économie indiscutable sur le prix du transport de marchandises lourdes comme les fers et les charbons en provenance des hauts-fourneaux d'Alais, Bességes, La Grand'Combe, etc., et à destination d'Orange et au-delà et qui se chiffrent par des milliers de tonnes.

Il apparaît donc Logiquement, que la traversée du Rhône par le raccordement de la ligne vers Orange s'impose et ne saurait, après tant d'années d'attente, être retardée davantage.

Les conséquences immédiates de ce raccordement amèneraient naturellement la continuation de cette ligne par la construction d'une ligne, à voie normale, d'Orange à Valréas, - celle de Vaison et Buis-les-Baronnies ne pouvant s'y adapter, à cause de sa voie étroite - se greffant sur ce point à celle de Pierrelatte à Nyons et desservant directement les communes de Sérignan, Sainte-Cécile-les-Vignes, Tulette et Visan, d'une importance viticole très notable, qui pourrait se développer davantage, grâce à des facilités de transport dont ces communes sont malheureusement privées.

L'extension que prendrait alors la ligne d'Alais, progressivement prolongée ainsi vers l'Est, imposerait à son tour - la continuation de la ligne de Nyons jusqu'à Veynes, ou à Serres, permettant d'atteindre Gap et Briançon, puis Volx, sur la ligne directe de Marseille vers la Haute Italie, par Turin, dont notre grand port méditerranéen demande la création.

Et enfin, pour donner à la ligne de Vaison et Buis-les-Baronnies une issue vers, cette même ligne des Alpes, il ne resterait qu'à la continuer, à voie étroite ou, si possible, à voie normale, jusqu'à Nyons, dont elle n'est séparée que par une faible distance.



Si l'on tient compte de l'opinion de M. LE TROCQUER, exposant à la Chambre la nécessité de construire des lignes transversales pour relier entre elles nos grandes lignes de chemins de fer, il conviendra de remarquer ( Voir le plan d'autre part) que les grandes lignes de: Paris-Clermont-Ferrand-Nîmes, sur laquelle se trouve Alais; Paris-Lyon-Le Teil-Nîmes, où se trouve l'Ardoise; Paris-Lyon-Valence-Avignon-Marseille, où se trouve Orange; et enfin, Paris-Lyon-Grenoble-Marseille, où se trouve Veynes, ou Serres, seraient bien - sur une longue distance qu'on chercherait vainement ailleurs, sur tout le réseau du P.L.M.. - reliées entre elles, par la ligne d'Alais prolongée jusqu'à Veynes et reliant enfin les Cévennes aux Alpes, ainsi que le projet en avait été conçu depuis si longtemps.

Alors serait desservie, d'une façon complète, toute une région privée de voies de communication ou ne possédant encore que des lignes sans issue, et tant il est vrai que « Le Rail unit », les relations commerciales et industrielles, actuellement si difficiles entre le Gard, le Vaucluse, l'Ardèche, la Drôme et les Hautes, et Basses-Alpes. étant enfin facilitées, se développeraient certainement dans des proportions très appréciables dont les populations comprises dans toute la région ressentiraient bientôt tout le bénéfice et le bien-être.

Il ne paraît donc pas douteux que si M. le Ministre des Travaux Publics s'inspire des besoins urgents qui lui sont signalés, il ordonnera une prompte mise à l'étude du projet de la traversée du Rhône pour le Raccordement à la gare d'Orange de la ligne d'Alais à l'Ardoise.

IMP. GENTY ORANGE