

RAPPORT D'ETUDE DE P BONFILS

CHEMIN DE FER D'INTERET LOCAL De Buis les Baronniees à Orange et Carpentras par Vaison et Sablet, avec embranchement sur Malaucène.

AVANT PROJET

MEMOIRE DESCRIPTIF

BUT ET AVANTAGES

La ligne projetée a pour but de joindre le Buis les Baronniees et Malaucène, Orange et Carpentras, en passant par Vaison et Sablet.

Elle desservirait toutes les communes de la vallée de l'Ouvéze. Le nombre de communes intéressées, à cette construction serait de 55 dans la Drôme (comprenant 22 000 habitants) et de 36 dans Vaucluse (comprenant 85 000 habitants); en tout, 91 communes et 107 000 habitants

Elle desservirait toutes ces communes et permettrait d'ouvrir un débouché facile et économique aux produits agricoles, aussi bien qu'aux richesses minéralogiques qui y sont en ce moment immobilisées par la cherté et la difficulté des transports. Les principaux produits agricoles de la contrée sont: les fruits, les céréales, les pailles à balais, l'huile d'olive et, grâce aux efforts persistants pour la reconstruction des vignobles, les vendanges, le vin et les cépages. L'exportation de ces marchandises a déjà une importance considérable, qui ne peut aller qu'en augmentant, avec la facilité des transports.

Comme produits minéralogiques on exploite, mais en petit, la chaux, le plâtre, l'ocre et les terres argileuses. Les produits importés sont: les engrais chimiques, les tourteaux, les charbons, les bois de construction, etc.

On ne saurait douter de l'essor que la ligne projetée donnerait à l'exportation. En effet, les romains ont exploité les chaux de Vaison qui, aujourd'hui encore, malgré l'insignifiance de leur production, sont officiellement classées comme supérieures. Les carrières de Beaumont, constituées d'un énorme massif calcaire, sans délits ni failles, que l'on peut facilement évaluer à un cube de 8 000 000 de mètres, ont fourni à ces maîtres en l'art de construire, les matériaux de l'arc de triomphe et le théâtre

d'Orange, de celui de Vaison, et de tous les monuments de la contrée dont nous admirons l'admirable conservation. Les plâtres de Malaucène et de Beaumes, les ocres de Lafare, les terres à briques et tuiles de Gigondas sont aujourd'hui reconnus comme des produits de qualité supérieure et dont l'exploitation, limitée par les difficultés de transport, trouveraient sûrement une extension considérable aussitôt leur débouché rendu possible.

Nombreux sont les autres produits à énumérer qui négligés aujourd'hui sont destinés à une brillant avenir. Les pierres lithographiques, les marbres et les plombs argentifères du Buis, les pierres dures et les eaux minérales de Montbrun, Vacqueyras, Beaumes, Propiac etc. Le relevé statistique joint au présent mémoire, montre bien que le trafic de la ligne projetée aurait en principe une réelle importance. Ce relevé est fait d'après les déclarations des maires, industriels et négociants de chaque commune. On peut hardiment avancer qu'elles sont plutôt inférieures à la réalité qu'exagérées.

Au reste, l'importance de la création d'une voie ferrée pour ces pays avait été si bien comprise qu'une ligne à section normale a été étudiée et fait partie du troisième réseau à concéder au P.L.M.: celle d'Orange à Vaison. Mais en l'état de nos finances, il est à prévoir que de longtemps cette ligne ne pourra être construite; et que, pour de longues années encore, la vallée de l'Ouvèze restera, au point de vue transports, dans son état d'infériorité vis à vis des voisins plus favorisés. C'est en tenant compte de ces conditions et tout en se prêtant aux exigences de la situation pour y remédier de leur mieux et le plus tôt possible, que les propriétaires, industriels, commerçants de la vallée, ont projeté de créer de leur initiative privée, sans subvention de l'Etat ni du département, une ligne au moins provisoire, leur procurant à peu de frais les bénéfices qu'ils attendent de la voie ferrée. Sans renoncer aux lignes à voie normale qui leurs sont promises, ils pourront en attendant des temps meilleurs, donner à l'exploitation de leurs produits agricoles et des richesses de leur sol, le développement qu'ils espèrent et lutter sur tous les marchés à avantages égaux avec leurs concurrents.

A cet effet, sur la proposition d'un comité promoteur, plusieurs réunions ont eu lieu, auxquelles chaque commune intéressée a envoyé des délégués. Dans la première, tenue le 16 octobre dernier à la mairie de Vaison, et à laquelle assistaient près de 250 délégués, un comité provisoire de 37 membres fut nommé. La réunion approuva, en outre, le dépôt de la demande en concession déjà faite par le comité promoteur, chargea de la poursuivre et de faire toute diligence pour l'obtenir, le comité provisoire.

Ce comité est formé de Messieurs :

Président	Paul Bonfils, Conseiller Général de la Drôme.
Vice Présidents	Paul Ravoux, ancien maire de Carpentras. Capty, maire d'Orange.
Assesseurs	Béraud, docteur, médecin, ancien Conseiller Général de Vaucluse. Fabre, Industriel à Vaison.
Trésorier	Adrien Valabrègue, banquier à Carpentras.
Secrétaire	Brochèry, notaire au buis; Geoffroy, fabricant de papier, Conseiller Général de Vaucluse.
Comité technique	Rossin, Ingénieur à Orange. Beaussant, Ingénieur civil à Séguret.
Ingénieur	Ferdinand Rolland, Ingénieur des Arts et Manufactures.

MM Valabrègue frères, de Carpentras, ont été désignés comme banquiers de
l'association.

L'unanimité des populations prouve bien l'importance qu'elles attachent à cette œuvre. Cessions de terrain, souscriptions, rien ne leur a coûté pour l'affirmer. Il s'agit en effet d'une question capitale pour la vallée de l'Ouvéze.

Dans la seconde réunion tenue à Sablet le 12 février 1888, le Comité provisoire décida de la formation d'une Société Anonyme, approuva le tracé présenté par l'Ingénieur de la ligne, sauf toute modification à introduire au moment de l'exécution. Il renouvela le vœu d'une prompt solution. C'est donc en vertu d'une véritable délégation que le Président du Comité provisoire, présente aujourd'hui le projet que nous allons développer. La Société renonçant à toute subvention, la première condition du programme à remplir est naturellement la plus grande économie. Les lignes à voie normale étaient à priori écartées. Les tableaux statistiques dont nous avons parlé montrent en effet que, pour important qu'il puisse être, le tonnage ne saurait être rémunérateur pour des lignes d'un aussi coûteux établissement. Le développement que les lignes à voie réduite ont pris en France prouve bien qu'elles répondaient à un véritable besoin et que là était la véritable solution à la question des transports économiques. En effet, en proportionnant, suivant l'expression de M Michel Chevalier (Président de la commission instituée par le corps législatif à propos de la loi sur les chemins de fer d'intérêt local), l'instrument de transport au trafic qu'il doit effectuer, en supprimant les frais inutiles, le luxe dans le matériel et l'administration, on peut d'une affaire ruineuse pour une grande administration, en faire une suffisamment fructueuse pour l'épargne privée.

Un des principaux éléments de la dépense de premier établissement d'une ligne est l'achat des terrains à traverser; c'est à le supprimer qu'on s'est surtout attaché dans ce projet. L'appui que l'on a trouvé auprès des populations et des propriétaires traversés a facilité ce résultat. Les travaux d'art à construire constituent un autre élément important de dépense. En empruntant le plus possible ceux des routes et des chemins déjà existants on a pu le réduire considérablement.

Voie de 1 mètre- On avait pensé d'abord à adopter une voie réduite de 0.80, dont les avantages au point de vue économique auraient été considérables. Mais une circulaire du Ministre des Travaux Publics ayant annoncé qu'il ne provoquerait plus de déclaration d'utilité publique pour des chemins de fer d'intérêt local à voie de moins de 1 mètre, nous avons adopté cette dernière section.

Dépense totale- Revenu brut-En somme, si restreint que soit le trafic, l'affaire donnera des bénéfices sérieux, puisque, comme les prouvent les tableaux justificatifs joints, pour une dépense totale évaluée à 1 800 000 Francs, on peut compter sur une recette brute totale de 636 422 Francs, soit une recette brute kilométrique de 7 955 francs.

TITRE PREMIER

TRACE GENERAL

Première section - De Buis au Toulourenc

La ligne prend naissance au Buis, sur la place de l'ancien cimetière. La gare se trouve donc à la porte même de la ville.

Le tracé emprunte d'abord la route départementale n°5 (Route n°5 de la Drôme, de Buis au Toulourenc), et la suit sur 3 kilomètres environ jusqu'à l'embranchement du chemin d'Eygalières et Montbrun (chemin d'intérêt commun n°22) au pont dit de Coste. Il traverse l'Ouvèze sur ce pont, rejoint la rive gauche, traverse le Derbous sur un pont métallique de 10 mètres, passe en tête du pont de Pierrelongue (station de la Penne-Pierrelongue), suit le chemin de la montagne de Bluye, traverse les granges de Mollans, le carrefour des chemins St Léger et Veaux (station de Mollans), traverse la route départementale au Kil. 10+169 mètres, rattrape le vieux chemin de Mollans à Entrechaux et rejoint le Toulourenc près de son confluent avec l'Ouvèze.

2ème section - Du Toulourenc à Sablet

Le tracé traverse le Toulourenc sur un pont métallique de 10 mètres, suit la rive gauche de l'Ouvèze jusqu'au pont du Moulin de Charrasse (station d'Entrechaux) et vient alors, soit par le vieux chemin du plan, soit à travers des terrains particuliers, rejoindre la papeterie Monrosier (arrêt), puis la route d'Entrechaux au Crestet, au kilomètre 2,500.

A la croisière des routes 20 et 13 (arrêt de Crestet, du port d'Auriac au Buis), il se bifurque. Un embranchement se dirige sur Malaucène, la ligne principale suit la route N°13 jusqu'à la tête du pont de Vaison, sauf une légère déviation de 430 mètres, près de l'usine à chaux Liotaud; de ce point prend le chemin de grande communication N°7, de Carpentras à Vaison. Elle suit ce chemin jusque vers la croisière avec celui de Roaix (arrêt de Roaix). En ce point, elle le quitte pour emprunter l'ancien chemin de Carpentras, passe près de Séguret à la Font de Jonquier (station de Séguret), puis à Sablet où seraient la gare centrale, les ateliers, l'administration et la gare de Sablet; là elle reprend le chemin N°7 jusqu'au pont du Trignon et le quitte en ce point pour gagner le plateau des Beaumettes, où elle se divise en deux tronçons (station de Gigondas).

3ème section - De Sablet à Orange

Le tronçon d'Orange suit l'ancien chemin de Gigondas, le chemin N°8, de Lapalud à Carpentras, traverse l'Ouvèze sur le pont des Beaumettes (ce pont suspendu actuellement est à remplacer par un tablier métallique). Il emprunte ensuite le chemin vicinal N°3 de Violés jusqu'à sa rencontre avec le chemin vicinal N°8 de Camaret à Sablet et celui-ci jusqu'à sa rencontre avec la route départementale N°13, quitte encore celle-ci à la croisière du chemin de Jonquières, contourne le village de Camaret, dont la station serait vers la filature brun, et reprend la route départementale N°13. Au pont du canal, avant d'arriver au passage à niveau d'Orange, il emprunte un chemin communal, passe sous la ligne P.L.M. et vient parallèlement à celle-ci, rejoindre la gare d'Orange dans la gare des marchandises.

4eme section - De Sablet à Carpentras

Le tronçon de Carpentras par un chemin particulier rejoint le chemin N°8 de Lapalud à Carpentras, jusqu'à sa rencontre avec le chemin N°7, reprend celui ci, traverse en dessus de Vacqueyras à l'embranchement du chemin de Montmirail (station Vacqueyras / Montmirail), contourne la montée de Mornas à travers des terrains particuliers, côtoie le canal de Carpentras, traverse par une galerie de 80 mètres la montagne de Mornas, reprend le chemin N°7 du pont de Lauchun jusqu'au chemin de la procession (arrêt Beaumes - Aubignan), traverse la Salette sur un pont métallique de 16 mètres (arrêt Beaumes - Lafare), par le chemin des platanes et le chemin vicinal de Beaumes, rejoint la route départementale N°4 de Serres, et la quitte après le pont de la Méde pour, à travers le plateau de Serres, prendre le chemin de la sablière, la montée des capucins, la route de Mazan, la promenade des platanes et aboutir au chemin d'Avignon à Carpentras dans la cour des marchandises du P.L.M..

5eme section - Embranchement de Malaucène

Il prend naissance à la croisière des routes départementales N° 20 et 13, suit cette dernière en passant par l'arrêt de Beaumont jusqu'à sa rencontre avec la route départementale N°4 (du pont de Bompas à celui du Toulourenc) et par cette dernière vient aboutir à la gare de Malaucène, sur la promenade des platanes.

Longueur totale de la ligne -

La longueur totale de la ligne serait de 77917 mètres ,34. Ainsi qu'il résulte des plats et profils joints au mémoire, ce tracé donne des pentes très faibles ne dépassant 2% que sur de très faibles longueurs et deux ou trois points obligés.

Les travaux de terrassement qu'il nécessite sont de peu d'importance. Les travaux d'art sont relativement peu nombreux, ils consistent en la construction de ponts métalliques et d'une centaine de mètres de mur de soutènement dans la gorge d'Entrechaux. La voie passe à la porte des usines importantes et dessert, sans les traverser, toutes les communes du parcours. nous joignons au présent mémoire un dossier comprenant toutes les pièces exigées par le règlement administratif du 18 mai 1881 et dont le relevé est présenté dans le tableau annexé au présent.

**TITRE II -
Construction
article premier**

Largeur de la voie- La largeur entre les bords intérieurs des rails sera de un mètre (1 mètre).

Gabarit du matériel roulant- la largeur des locomotives et des caisses de véhicules, ainsi que leur chargement, ne dépassera pas 2 mètres (la circulaire ministérielle du 16 décembre dernier fixant 2 mètres pour largeur intérieure minima), la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies notamment celles des marchepieds latéraux, ne dépassera pas 2 mètres 30, la hauteur du matériel roulant au dessus des rails sera de 3 m 60.

Dans les parties à 2 voies, la largeur de l'entrevoie, mesurée entre les bords extérieurs des rails sera de 1 m 50.

largeur des accotements- La largeur des accotements, c'est à dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arrête supérieure du ballast sera de 0 m 50.

Epaisseur du Ballast- L'épaisseur de la couche de ballast sera de 0,30. Des rigoles et fossés seront établis le long de la voie, partout où il sera nécessaire pour l'assèchement de la voie et l'écoulement des eaux.

article 2

Courbes et rayons- Les alignements seront raccordés entr'eux par des courbes dont le rayon ne sera pas inférieur à 40 mètres. Cependant, dans les traversées de villes et villages, ce rayon pourra être réduit à 30 mètres. Une partie droite de 20 mètres au moins, sera ménagée entre deux courbes consécutives se dirigeant en sens contraire.

Le maximum des déclivités est fixé à 0.015, sauf quelques points où des travaux existants en exigent de plus fortes sur de faibles longueurs. Nous joignons au mémoire un état des déclivités, suivant les profils en long. Les déclivités, correspondant aux courbes de faible rayon, seront réduites le plus possible.

article 3

Gares et stations- Les nombre des gares et des stations et leur emplacement sera définitivement arrêté au moment du projet d'exécution, après entente avec les communes traversées. Il demeure dès à présent établi que les stations seront établies pour voyageurs et marchandises, à Buis les Baronnie, Vaison, Malaucène, Vacqueyras, Violés, Camaret, Carpentras, Orange. La gare centrale, ateliers et siège de l'administration serait à Sablet. Des haltes seraient établies à Pont de Cost, Pierrelongue, Mollans, Entrechaux, papeteries Monrosier, Le Crestet, Roaix, Séguret, Gigondas, Beaumes, Aubignan, Serres. En outre, les trains s'arrêteront en pleine voie pour prendre les voyageurs, surtout aux croisements des voies volantes, ainsi qu'expliqué à l'article 17. Avant toute exécution des gares et stations, il sera fourni au Préfet les plans de détail de chacune comprenant: Un plan, à l'échelle 1/500, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure et celle de leurs abords. Une élévation des bâtiments à 0.01 par mètre. Un mémoire descriptif.

article 4

Traversées des routes et chemins- La Société rétablira les communications interceptées par le chemin de fer, suivant les dispositions approuvées par l'Administration compétente.

article 5

Passages à niveau- Lorsque les routes départementales ou vicinales seront traversées à niveau par le tramway, les rails et contre rails seront placés sans aucune saillie ni dépression sur leur surface et sans qu'il en résulte aucun vice pour les voitures. Le croisement à niveau sera effectué dans un angle supérieur à 45°. La déclivité des routes et chemins aux abords des passages à niveau sera réduite à vingt millièmes au plus sur 10 mètres de longueur de part et d'autre de chaque passage.

article 6

Rectification des routes- Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes ou rampes sur les parties modifiées ne dépasseront pas 0,05 pour les routes départementales ou chemins vicinaux.

article 7

Ecoulement des eaux, ponts- La société s'engage à rétablir et à assurer à ses frais, pendant la durée de sa concession, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours aurait été arrêté, suspendu ou modifié pendant les travaux, et à prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt. Les viaducs à construire à l'encontre des rivières, canaux et cours d'eau quelconques auront au moins 3 mètres de largeur entre les parapets, ils présenteront en outre les garages nécessaires pour la sécurité des ouvriers de la voie. La hauteur des parapets sera de 1 mètre.

Dans les cas où l'Administration le jugera utile, il pourra être accolé aux ponts, établis par le chemin de fer, des trottoirs en encorbellement pour les piétons. L'excédent de dépense qui pourra en résulter serait alors l'objet d'une entente avec les communes intéressées ou le département.

article 8

Souterrains- Les souterrains à établir auront au moins 3,40 mètres de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails. Cette largeur régnera jusqu'à 2 mètres au moins au dessus du niveau des rails. Des garages seront établis à 50 mètres de distance et en quinconce. La hauteur sous clef au dessus du plan des rails sera de 3,90 mètres. La distance verticale, ménagée entre l'intrados et le dessus des rails, pour le passage des trains, dans une largeur égale à celle qu'occupent les caisses des voitures, ne sera pas inférieure à 3,30.

article 9

Etablissement de la voie ferrée dans les parties en chaussées accessibles aux voitures ordinaires- Dans les parties de chaussées accessibles aux voitures ordinaires, les voies de fer seront posées au niveau du sol sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans altération de ce profil. Les rails seront compris pour les passages à niveau, dans une empiérement de 0,20 mètre d'épaisseur qui régnera dans l'entre rails et à 0,50 mètres au moins de chaque coté.

A routes départementales. -Chemins vicinaux. - Chemins de grande communication.- En dehors de l'espace occupé par le matériel des tramways (toutes saillies comprises), il restera une largeur libre d'au moins 2,60, permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel du chemin de fer avec le jeu nécessaire. un

intervalle d'au moins 1,10 sera réservé d'autre part entre le matériel (toutes saillies comprises) et la verticale de l'arrête extérieure de la plate forme de la voie publique.

B traverse de villes et villages- Dans les traverses de villes et villages, les rails seront noyés dans la chaussée entre les deux zones à réserver pour l'établissement de trottoirs et suivant le type indiqué ci dessous.

Les largeurs à réserver seront:

- pour les trottoirs, 1,10.

Entre le matériel de la voie ferrée (partie la plus saillante et le bord du trottoir) 0,30.

C routes particulières et communales- La Société se propose de laisser à tout véhicule l'autorisation d'emprunter la ligne pour la circulation. Des garages seront établis à tous les points qui pourraient être indiqués par les propriétaires et toutes précautions prises pour éviter les rencontres.

article 10

Voies et matériel fixe- Les voies seront établies d'une manière solide avec des matériaux de premier choix. Les rails seront en acier et du poids de 15 kilog. par mètre courant. L'écartement maxima des traverses sera sur la longueur de 8 mètres des rails et de 0,90 d'axe en axe. Ces traverses auront les dimensions généralement admises (1,60x0,16x0,12). Les rails seront fixés aux traverses par des tire fonds galvanisés reliés par des éclisses en acier à 4 boulons. Le ballast serait en sable de rivière ou en pierre cassée.

article 11

Clôtures- La Société sera dispensée d'établir des clôtures tout le long de la voie.

article 12

Indemnités de terrains et dommages- Les terrains nécessaires pour l'établissement du tramway et des ses dépendances pour l'exécution des travaux quels qu'ils soient seront achetés et payés par la société. Si cependant une rectification de route, pouvait donner un avantage considérable au point de vue vicinal, il pourrait avoir lieu à entente avec celui ci.

article 13

Contrôle- Les travaux resteront du reste soumis au contrôle et à la surveillance de l'Administration. Ils seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation. Les chantiers ouverts sur le sol des voies publiques seront éclairés et gardés pendant la nuit. En résumé, toutes les conditions établies par le cahier des charges type pour le passage sur les routes départementales et les chemins vicinaux, sauf les exemptions prévues au présent mémoire seront observées.

TITRE III

ENTRETIEN EN EXPLOITATION

Art 14 -

La ligne est destinée à effectuer le service des voyageurs, des messageries et des marchandises. L'Administration générale de la ligne serait attribuée aux administrateurs élus par l'association, ainsi qu'il est expliqué aux statuts.

L'Administration technique serait confiée à un ingénieur désigné par le Conseil d'Administration, sous le contrôle imposé par l'Administration départementale.

Entretien- Le chemin de fer et ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière à ce que la circulation y soit toujours facile et sûre.

article 15

Gardiens- Les passages à niveau ne comporteront pas de maison de garde, sauf exception prévue par le Préfet.

article 16

Matériel roulant- Le matériel roulant qui sera mis en circulation sur la ligne devra passer librement dans le gabarit dont le dossier est joint au mémoire.

Locomotives- Les machines locomotives seront construites par les meilleures maisons. Elles seront du système COMPOUND, articulées à 4 essieux. Elles pèseront 9 tonnes et demi vides, et douze tonnes et demi en service. Elles consommeront leur fumée et satisferont d'ailleurs à toutes les conditions exigées par l'Administration pour ce genre de machines (ordonnance du 15 novembre 12846 et décret du 30 avril 1841). Elles seront pourvues de freins capables de les arrêter dans une espace de 20 mètres sur une pente de 0,02 à une vitesse de 20 kilomètres à l'heure.

Wagons et voitures de voyageurs- Les voitures de voyageurs seront également faites d'après les meilleurs modèles. Elles pourront être à deux étages, remplissant les conditions prescrites pour les voitures à voyageurs. L'étage inférieur sera complètement couvert, garni de banquettes avec dossiers, fermé à glaces et éclairé pendant la nuit.

Il y aura des places de 3 classes. L'intérieur de chaque compartiment contiendra l'indication du nombre de places qu'il comprendra.

Les wagons de toute nature seront de bonne et solide construction et satisferont aux prescriptions de la circulaire du 16 décembre 1887.

Le nombre des voitures à frein qui devront entrer dans la composition du train sera fixé par le Préfet en rapport avec les déclivités de la ligne.

L'effectif du matériel roulant comprendra toujours le matériel roulant nécessaire pour le service de l'exploitation.

article 17

Nombre minimum des trains- Le nombre des trains qui desserviront tous les jours la ligne est fixé à 3, chacun faisant la navette sur une des trois sections. L'embranchement de Malaucène sera desservi provisoirement par l'un des trains d'une

autre section alternativement. Au cas où l'embranchement des carrières de Beaumont serait établi, la ligne de Malaucène aurait une locomotive spéciale.

Les jours de foires et marchés, les wagons à voyageurs pourraient être remplacés au augmentés par un wagon tramway à 50 places. En certains cas, il pourrait être établi des trains spéciaux de voyageurs pour ces mêmes foires et marchés.

A certaines époques de l'année des voies volantes se raccordant par aiguille à la voie principale, pourront être mises, en location, à la disposition des propriétaires et des agriculteurs pour le chargement sur place de leurs récoltes; avantage considérable pour les vendanges, par exemple. De même, les usines et carrières importantes, situées à une certaine distance de la ligne principale, pourront être desservies par des embranchements à sections de 0,40 à traction de cheval. Les wagons destinés à ce service sont étudiés de manière à éviter tout transbordement.

article 18

Vitesse- La vitesse maxima des trains en marche sera de 20 kilomètres à l'heure.

article 19

Composition des trains, longueur maximum- Les trains se composeront de 10 voitures au plus et leur longueur ne dépassera pas 60 mètres.

TITRE IV

ENTRETIEN EN EXPLOITATION

Art 14 -

Une objection semble devoir être soulevée contre la demande en concession que nous présentons. On fait remarquer qu'une ligne a été concédée au P.L.M. de l'Isle à Carpentras et à Orange; une autre est à l'étude d'Orange à Vaison.

La première ne desservant aucune des communes que nous traversons, la nôtre ne saurait faire avec elle double emploi. La seconde ne saurait encore être concédée puisque les études n'en sont point terminées. D'après son tracé, elle serait loin de desservir toutes les communes que nous traversons comme celle dont la concession vous est ici demandée.

Il est, du reste, à peu près certain, que les lignes d'intérêt local, surtout celles de la 3^{ème} catégorie (c'est le cas de celle d'Orange à Vaison), seront elles même construites à la voie de 1,00 mètre, leur tonnage n'étant généralement pas suffisamment rémunérateur pour une ligne à section normale. Enfin, la lettre de M le Ministre des Travaux Publics à MM les députés de Vaucluse prouve surabondamment que l'exécution de ces lignes, si elle a lieu, est en tous cas indéfiniment retardée.

Nous offrons de donner de suite, et que sans que cela ne coûte rien à l'Etat, satisfaction aux populations de la vallée de L'Ouvèze. Ce sont ces populations elles même qui, pour jouir enfin d'un instrument de transport économique, offrent de s'imposer de grands sacrifices. Depuis 1855, des lignes diverses ont été étudiées dans la vallée, toujours d'autres plus favorisées l'en ont déshéritée. Elle est pourtant fort peuplée, son sol riche et fertile, mais les transports y sont trop coûteux pour qu'elle puisse développer son industrie. La population vas chaque jour décroissant. Elle émigre vers les centres. Il importe donc de remédier au plus tôt à ce déplorable état de chose. La ligne que nous proposons sera pour elle un élément de progrès dont on doit attendre les meilleurs résultats. Il importe de donner prompt satisfaction à un besoin dont l'urgence est

prouvée par le caractère même de l'association projetée. Nous ajoutons que presque toutes les promesses de vente ont été signées. L'expropriation pour cause d'utilité publique ne sera donc pas nécessaire.

Un plus long retard serait pour les populations une déception nouvelle et d'autant plus cruelle qu'elle demande, nous le répétons, à faire, elle même, tous les frais de cette ligne.

La loi a d'ailleurs prévu le cas e réservé les droits du concédant. Est-il nécessaire de démontrer que cette ligne a, entre autre, le caractère essentiel de chemin de fer d'intérêt local qui, dans l'esprit de la loi, doit être un affluent et non un concurrent du grand réseau.

Nous espérons donc que ces objections ne sauraient être admises. En les repoussant, le Conseil Général prouvera une fois de plus sa vigilance pour les intérêts de ses commettants.

TITRE V

SERVICES DIVERS

Art 20 -

Chaque train comprendra un fourgon à bagages aménagé pour pouvoir, le cas échéant, faire le transport des dépêches et objets de valeur. Au cas où le service des courriers lui serait attribué, la Société se conformerait aux clauses et conditions des règlements régissant la matière.

TITRE VI

Nous annexons au présent document le tableau des taxes et conditions relatives au transport des voyageurs et des marchandises.

TITRE VII

PREVENTION CONTRE LES ACCIDENTS - RETABLISSEMENT DES COMMUNICATIONS

- Art 9 bis -

Nous avons dit, art 9, que des garages seront établis en tous les points nécessaires pour éviter les rencontres avec des véhicules.

Sur la partie commune aux deux tronçons de Carpentras à Orange, les mécaniciens seraient soumis au *Staff System* ou pilotage au moyen de bâtons. C'est à la bifurcation des Beaumettes que se ferait l'échange des bâtons de pilotage.

Les locomotives seraient munies de trompes à vapeur.

Rétablissement des communications. - Pour permettre aux propriétaires riverains le libre accès de leurs propriétés, des contre-rails seront posés en tous points où cela sera justement réclamé par eux.

Chaque train aura son mécanicien et son chef de train, ce dernier sera chargé en même temps de la distribution des billets au moyen de tickets à souche.

Toutes autres précautions à intervenir devant être déterminées par le règlement de Police, arrêté par M le Préfet, l'Administration s'y conformera scrupuleusement.

Service de l'empierrement. - Au cas où le tracé emprunterai les emplacements actuellement affectés au service de l'empierrement, la Société en fournira de nouveaux aux points définis par l'Administration. Elle effectuera dans ce cas gratuitement le transport des matériaux jusqu'à pied d'œuvre.

TITRE VI

Taxes et conditions relatives au transport des voyageurs et des marchandises

- Art 20 bis-

La dépense totale d'établissement de la ligne est évaluée à dix huit-cent mille Francs (1800 000 Fr.)

- art 21 -

Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses nécessités par la construction projetée, il serait autorisé à percevoir les droits de péage et les prix de transport ci après:

TARIF

NATURE DES TRANSPORTS	PRIX		
	DE PEAGE	DE TRANSPORT	TOTAUX
1 PAR TETE ET PAR KILOMETRE			
<i>Grande vitesse</i>			
Voyageurs - Voitures couvertes garnies et fermées (première classe)	0.070	0.030	0.10
Voyageurs - Voitures couvertes garnies et fermées (deuxième classe)	0.047	0.023	0.070
Voyageurs - Voitures couvertes garnies et fermées (troisième classe)	0.034	0.016	0.050
Enfants; - Au dessous de 3 ans les enfants ne paient rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De 3 à 7 ans, ils paient demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au dessus de 7 ans, ils paient place entière.			
Chiens transportés dans les trains de Voyageurs	0.01	0.005	0.015
Petits colis dits commissions, l'un			0.25
Le voyageur rencontré en route paiera la place à partir de la dernière gare ou halte quittée par le train; aucune perception ne pourra être inférieure à 0 fr 30 c.			
<i>Petite vitesse</i>			
Boeufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait	0.07	0.03	0.10
Veaux et porcs	0.025	0.015	0.04
Moutons, agneaux, chèvres	0.010	0.010	0.02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2 PAR TONNE ET PAR KILOMETRE			
<i>Marchandises transportées à Grande vitesse</i>			
Huîtres, Poissons frais, Denrées, excédent de bagages et marchandises de toutes classes transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0.20	0.16	0.36
<i>Marchandises transportées à Petite vitesse</i>			
<i>Première classe</i>			
Spiritueux, huiles, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, produits chimiques non dénommés, œufs, viande fraîche, sucre, gibier, café, drogues, épiceries, tissus, denrées coloniales, objets manufacturés, armes	0.09	0.07	0.16
<i>deuxième classe</i>			
Blés, grains, légumes farineux, riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées, chaux et plâtres, charbon de bois, bois à brûler dits de corde, perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpentes, marbre en bloc, albâtre, bitume, cotons,	0.08	0.06	0.14

laines, vins, vinaigres, boissons, bières, levure sèche, coke, fers, cuivres, plombs et autres métaux ferreux ou non, fontes moulées...			
<i>troisième classe</i>			
Pierres de taille et produits de carrières, minerais autres que les minerais de fer, fonte brute, sel, moellons, meulières, argiles, briques, ardoises	0.06	0.04	0.10
<i>Quatrième classe</i>			
Houilles, marnes, cendres, fumiers, engrais, pierres à chaux et à plâtres, pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes, minerais de fer, cailloux et sables;	0.05	0.03	0.08
Tarif spécial par wagon complet			
Marchandises des 1 ^{er} 2 ^{eme} , 3 ^{eme} , 4 ^{eme} classe Les foins, fourrages et pailles, ainsi que toutes les marchandises ne pesant pas six cents kilogrammes sous le volume d'une mètre cube, par wagon et par kilomètre, cinquante cents. (0,50)	0.04	0.02	0.06
3 VOITURES ET MATERIEL ROULANT <i>Transportés à petite vitesse</i>			
Marchandises transportées à Petite vitesse			
<i>Par pièce et par kilomètre</i>			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes	0.09	0.06	0.15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes	0.12	0.08	0.20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)	1.80	1.20	3.00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)	2.25	1.50	3.75
Tender de 7 à 10 Tonnes	0.90	0.60	1.50
Tender de plus de 10 Tonnes Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner. Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.	1.35	0.90	2.25
Voitures à deux ou quatre roues à un fond et à une seule banquette à l'intérieur	0.15	0.10	0.25
Voitures à quatre roues à deux fonds et à deux banquettes à l'intérieur, omnibus, diligences etc. Lorsque sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci dessus seront doublés. Dans ce cas deux personnes pourront, sans supplément de prix voyageur dans la voiture à une banquette et trois dans la voiture à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. les voyageurs excédant ce nombre paieront les prix de places de deuxième classe	0.18	0.14	0.32
Voitures de déménagement à deux ou quatre roues, à vide	0.12	0.08	0.20
Ces Voitures lorsqu'elles seront chargées paieront en sus du prix ci dessus, par tonne de chargement et par kilomètre	0.08	0.06	0.14
4 SERVICE DES POMPES FUNEBRES <i>Et transport des cercueils</i>			
Grande vitesse			
Une voiture de Pompes funèbres renfermant un ou plusieurs	0.36	0.28	0.64

cercueils sera transportée au même prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes			
Chaque cercueil confié à l'Administration du chemin de fer sera transporté, pour les trains ordinaires, dans un compartiment isolé au prix de	0.18	0.12	0.30
Et pour les trains express, dans une voiture spéciale au prix de	0.60	0.40	1.00

Les prix déterminés ci dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'Etat. La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier. Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le tableau des distances entre les stations sera arrêté par le Préfet d'après le Procès Verbal de chaînage dressé contradictoirement par le concessionnaire et les ingénieurs du contrôle. Ce chaînage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe du bâtiment des voyageurs, des stations extrêmes.

Le poids de la Tonne est de 1 000 Kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne, ou par dix kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix kilogrammes; entre dix et vingt kilogrammes, comme vingt kilogrammes, etc. Toutefois, pour les excédents de bagages et de marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies; 1° de 0 à 5 kilogrammes, 2° au dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes, 3° au dessus de 10 kilo par fraction indivisible de 10 kilogrammes. Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque soit en grande soit en petite vitesse, ne pourra être inférieur à quarante centimes (0 fr 40).

article 22

Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes n'aura à payer pour le port de ce bagage aucun supplément.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 20 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

article 23

Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarifs, seront rangés, par les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles ci après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci dessus.

article 24

Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 3 000 kilo. Néanmoins, le concessionnaire ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de trois à cinq mille kilogrammes, mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié. Le concessionnaire ne pourra être contraint à transporter des masses de plus de 5 000 k.

article 25

Les prix des transports déterminés au tarif ne sont point applicables:
1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas deux cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube.

2° aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux pour lesquels les règlements de police prescriraient des précautions spéciales.

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5 000 francs.

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs.

5° Et, en général, à tous les paquets, colis ou excédents de bagage pesant isolément 40 kilogrammes et au dessous.

Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous les paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'un envoi pesant ensemble plus de quarante kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédents de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de 40 kilogrammes. Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets ou colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messagerie et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

article 26

Le concessionnaire sera tenu d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité et sans tout de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite, sur le registre de la gare de départ, du prix total dû pour le transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription sur le registre à la gare de départ. Toute expédition de marchandise sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera entre les mains du concessionnaire et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, le concessionnaire sera tenu de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

article 27

Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques sont expédiés et livrés de gare en gare, dans les délais résultant des conditions ci-dessous exprimées:

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront remis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée de ce même train.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, à petite vitesse, seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise.

Le maximum de durée du trajet sera fixée par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.