

Un vrai serpent de mer, le projet de chemin de fer Carpentras, Malaucène, Nyons.

EXPOSÉ

Le 1 août 1899, Joseph Geoffroy, Conseiller Général du canton de Malaucène, prend l'initiative d'écrire à Paul Laurens, Sénateur-Maire de Nyons: " Le moment est venu d'entreprendre une campagne en faveur de la construction d'un chemin de fer reliant Carpentras à Nyons", déclare le représentant malaucèzien, qui émet le voeu déjà adopté par sa municipalité et que voici: "Si on jette un coup d'oeil sur la carte des chemins de fer, on remarque combien la région comprise dans le quadrilatère formé par Livron, Orange, Volx et Veynes est déshérité sous le rapport des voies de communication. La ligne nouvellement créée de Pierrelatte à Nyons et celle projetée d'Orange au Buis améliorent sensiblement la situation défavorable de la région qui nous occupe, mais à une époque où certains centres ont vu leurs voies de développer dans des proportions considérables, où les grandes villes ont obtenu toutes les satisfactions qu'elles pouvaient ambitionner, il nous semble que l'Etat a le devoir de s'intéresser aux régions jusqu'ici délaissées, puisqu'elles contribuent aussi bien que les autres et parfois plus lourdement aux charges publiques. Les deux vallées de l'Aygues et de l'Ouvèze sont excessivement riches en produits agricoles, industriels ou minéraux et en carrières. La première vient d'être reliée à la grande ligne Paris-Lyon-Marseille par la ligne de Nyons à Pierrelatte, ses relations avec le nord vont prospérer, mais elle ne peut songer à lier de sérieuses relations avec le midi. On étudie, pour la seconde, une ligne à voie étroite reliant le Buis à Orange qui donnera un commencement de satisfaction, mais nous n'avons pas encore entendu parler de la ligne qui, à notre avis, répondrait à tous les besoins. Nous ne croyons pas devoir insister longuement pour faire ressortir combien un chemin de fer reliant Nyons et Carpentras, su sont deux chefs lieux d'arrondissements très commerçants, en passant par Vaison et Malaucène, serait très intéressant. D'abord cette ligne permettrait à la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée de dégager sa voie principale si encombrée, ensuite au lieu de suivre les vallées dont nous parlons plus haut, elle les couperait, permettant ainsi l'exportation soit au nord, soit au midi des produits que ces vallées ne demandent qu'à livrer au commerce.

Il est évident que dans un très bref délai une telle ligne arriverait à donner un trafic énorme, elle ferait naître de nouvelles industries en même temps qu'elle favoriserait une exploitation plus rationnelle du sol, soit qu'elle facilite l'exportation des produits agricoles, soit qu'elle permette l'introduction et la propagation des engrais, elle favoriserait également l'exploitation des carrières et des mines. Sans entrer dans plus de détails, je vous propose donc d'émettre le vœu

suivant: Considérant que la construction d'une ligne de chemin de fer reliant Carpentras à Nyons en passant par Malaucène et Vaison serait d'une grande utilité pour ces deux chefs lieux d'arrondissement, qu'elle favoriserait le commerce et l'industrie de toute la région comprise entre ces deux centres importants, notamment les vallées de l'Aygues et de l'Ouvèze qui se trouveraient en relations faciles avec le nord et le midi, le Conseil Municipal émet le vœu que l'étude et l'exécution de cette ligne soient poussées le plus activement possible."

Joseph Geoffroy part d'un constat: le vide ferroviaire régional, dans un contexte de construction de voie pénétrantes (lignes citées, plus projet Orange-Valréas). Il revendique le droit au chemin de fer qui doit faciliter, dynamiser et moderniser l'économie locale. Le train est vu comme un outil améliorant la circulation des marchandises comme le facteur de progrès. Notre Conseiller Général est lui même un industriel qui utilise pour ses matières premières et les produits qu'il fabrique, la gare la plus proche... Carpentras, à 18 kilomètres. De plus, il se lance dans l'extraction de minerais à Propiac et à Condorcet. Intéressé au premier chef, on ne pourrait trouver de meilleur animateur pour la réalisation du projet. IL se propose de faire adopter ce vœu par les communes concernées, les Conseils d'arrondissement d'Orange et de Carpentras, le Conseil Général de Vaucluse, la chambre de commerce et les députés et sénateurs. Mais avant tout, il demande s'il peut compter sur le maire de Nyons qui, dans l'affirmative, entreprendrait les mêmes démarches pour le département de la Drôme.

Le résultat est immédiat. Le 4 août, le Conseil Municipal de Nyons adopte le vœu à l'unanimité et son maire déclare: "Le résultat est plus beau que je ne l'espérais. Je m'en félicite.". Le 7, c'est au tour de Carpentras et nombre de communes suivent dans la même voie. Le 11, deux sénateurs sont acquis à la cause. Le 19, Paul Saïn, député d'Orange, rejoint la troupe.

Le 23 août, Geoffroy peut annoncer en séance du Conseil Général: " Ce vœu, soumis aux municipalités intéressées a été approuvé par toutes. Les une l'ont déjà voté, les autres m'ont affirmé qu'elles le voteraient sous peu". Et de commenter: "Au point de vue départemental, elle créerait des relations, nulles en ce moment, entre la plaine de la Durance et les cantons de Valréas, de Vaison, de Malaucène et les vallées de l'Aygues et de l'Ouvèze. Elle permettrait un échange facile des primeurs qui nous manquent et des produits des montagnes que nous pouvons exporter". C'est, en effet, pour lui, une question de logique économique que de faciliter les relations entre la plaine et la montagne, aux productions complémentaires. L'effet est réussi et le Conseil Général adopte le vœu proposé par Geoffroy. Quelques jours plus tard, le Conseil Général de la Drôme abonde dans le même sens. "LE PETIT VAUCLUSIEN", journal républicain d'Avignon, relate l'affaire dans son édition du 27 août. Le futur maire de Malaucène vient de gagner la première partie, en réunissant autour de lui les représentants de la population et, bientôt, un groupe de pression pour la création de la ligne qui lui tient à cœur. Sur ce, le directeur de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et la Méditerranée annonce: "Si le Ministre me demande d'étudier une ligne de Nyons à Carpentras par Vaison, je le ferai bien volontiers"... Un mois à

peine après son lancement, le projet peut entrer dans sa seconde phase... Celle de l'étude.

UNE ETUDE TECHNIQUE ET FINANCIERE FAVORABLE...

C'est bien Geoffroy qui fédère toutes les énergies. Cependant, il faut le dire, l'idée elle même n'est pas nouvelle. Un lecteur du PETIT VAUCLUSIEN, prend la plume pour rappeler qu'il y a une douzaine d'années ce projet fût mis à l'étude, des affiches avec plans furent apposées, mais tout se borna là Nous devons remercier M Geoffroy d'avoir exhumé ce projet des cartons que la poussière semblait avoir ensevelis à jamais. et qu'un autre projet similaire existe : Notre sympathique député, s'occupe lui aussi, d'un projet à peu près identique, allant de Carpentras à Montélimar, également par Caromb, Malaucène, Vaison pour souhaiter, enfin que Messieurs Balestrac et Geoffroy s'entendissent pour unifier leurs projets.

LE jeune Conseiller Général de Malaucène, récemment entré en politique, ne fait donc que reprendre une idée qui avait fait un bout de chemin vers 1887 et, même antérieurement. Le Sénateur Guérin s'en souvient: "La ligne que vous préconisez est, depuis 23 ans, dans les desiderata de Carpentras et lorsqu'en 1876, nous allâmes demander à Paris la mise à l'étude de la ligne Orange-L'Isle, nous lui eussions mille fois préféré une ligne une ligne Nyons-Malaucène-Carpentras." Geoffroy est d'ailleurs bien placé pour le savoir: "A cette époque, mon père, alors Conseiller Général, comptait parmi ceux qui réclamèrent la construction d'une voie qui, partant de Carpentras, aurait rejoint la grande ligne beaucoup plus haut qu'Orange, en passant par Malaucène, Vaison, Nyons, mais chaque fois qu'il revenait sur ce sujet, certains l'accueillaient avec le sourire". Notre homme reprend donc à son compte un désir vieux d'un quart de siècle. Aboutira-t-il cette fois ci?

La pré-étude de l'agent voyer principal à Carpentras et du sous-Ingénieur de l'arrondissement d'Orange, n'est remise officiellement que le 8 février 1900, mais le Conseiller Général la reçoit officieusement dès le 28 octobre 1899. La ligne ferait 40 kilomètres, dont 10 dans la Drôme. Les techniciens optent pour un tramway sur routes, avec voitures et wagons remorqués par des locomotives, renonçant ainsi à une chemin de fer indépendant, mais avec un écartement de 1 mètre. L'avantage en serait la compatibilité du matériel avec la future lignes d'Orange au Buis e donc de pouvoir emprunter cette voie entre les gares de Vaison et de Crestet sur 4 km.. Pour conclure: "Malgré les accidents de terrain, assez nombreux dans la région de Malaucène, l'établissement d'une voie ferrée de Nyons à Carpentras ne présente pas, au point de vue technique, de difficultés sérieuses et, si des déviations ou des adoucissements de déclivités s'imposent pour franchir quelques passages, les dépenses à cet effet resteront toujours dans les limites relativement assez modestes". En ce qui concerne l'utilité de la ligne, on recense: "les échanges commerciaux et agricoles qui s'opèrent entre Orange, Carpentras, Malaucène, Vaison, Le buis et Nyons... Les usines à soie et les papeteries de Malaucène et d'Entrechaux... Les carrières de Beaumont, les fours à chaux de Nyons et de Vaison..." Le tout conduisant à "un produit net d'exploitation largement suffisant pour amortir les capitaux engagés dans sa construction". La population directement desservie serait de 15 000 habitants. Les dépenses de premier

établissement monteraient à 2 000 000 Fr. . La construction de 36 Km de voie, à raison de 40 000 Fr./Km reviendrait à 1 440 000 Fr. auxquels s'ajouteraient un pont sur l'Aygues à Nyons (100 000 Fr.), 7 Km de déviations (280 000 Fr.) et les intérêts pendant la construction et la constitution de la société (180 000 Fr.). Les recettes annuelles sont estimées à 320 000 Fr., et les frais d'exploitation à 180 000 Fr. " La ligne est appelée à amortir assez facilement les sommes employées à sa construction et il est permis d'espérer qu'on pourra trouver un concessionnaire qui se chargerait de la construction et de l'exploitation sans subvention ni garantie d'intérêts".

Quant au tracé exact: "On peut suivre la route N°4 depuis Carpentras jusqu'à Malaucène et au delà, avec des déviations moindres". Ce serait éviter Caromb ce qui ne plaît pas aux Carombais. Leur maire souligne que la production commercialisée de la commune est de 6 000 T annuelles: 1 600 T d'abricots, 1 500 T de raisins, 700 T de cerises, mais aussi des poires, prunes, pêches, figues, olives, plants de vigne greffés, boutures, porte-greffes. Sans oublier les importations: engrais, cocons étrangers et charbon consommé par trois filatures de soie, un four à chaux, une fabrique de tuiles, trois moulins à huile, deux fabriques de pulpes, une confiserie et une régence à huile...

Quoi qu'il en soit, la question se présente sous un jour favorable. L'ingénieur en chef ajoute: "L'étude semble prouver qu'en raison du chiffre des populations desservies et de la richesse des territoires traversés, la ligne de Carpentras à Nyons, se présente dans des conditions qui paraissent pouvoir assurer les dépenses d'exploitation avec leurs recettes et donner même un léger bénéfice qui pourra rémunérer la dépense de construction. Cette situation devant, du reste, s'améliorer, toute ligne nouvelle ayant pour effet d'augmenter le trafic".

L'assemblée départementale suit l'avis des techniciens dans sa séance du 29 mai 1900 et vote pour que l'étude et la réalisation soient confiées à la Compagnie du P.L.M.. Pour Geoffroy, la seconde manche est gagnée. Après l'étude technico financière, le Conseil Général est convaincu. Le résultat est largement positif.

LA MALADRESSE CARPENTRASSIENNE...

L'essentiel, cependant, reste à réaliser et c'est pourquoi le malaucénien se lance dans une nouvelle campagne: "Si nous voulons aboutir, il nous faut beaucoup d'efforts, d'influences et une énergie infatigable... Le moment est venu de faire de sérieuses et pressantes démarches auprès de la direction de la Cie. P.L.M... Celle ci, à vrai dire, est plutôt timorée... "Nous ne méconnaissons pas l'intérêt que présenterait cette ligne, mais nous ne sommes pas disposés à en demander la concession. Quant aux études, nous pourrions difficilement nous en charger, notre personnel est exclusivement affecté à la préparation des dossiers d'enquête parcellaires de la ligne Orange-Le Buis (sic).

Geoffroy se tourne alors vers Carpentras. Il expose l'affaire devant son Conseil Municipal, le 10 août 1900, rappelant sa vision des choses et la situation de Carpentras: "au pied des montagnes, qui échange les produits des centres industriels, charbon, pétrole, sucre, savon, sel, et qui exporte ceux des montagnes, produits de basse-cour, charbon de

bois, buis, fromage, olives". Il met l'accent sur la modernisation de la contrée, à laquelle il faut s'adapter : " Déjà les communications deviennent faciles entre Sault et Apt et vous privent d'une clientèle importante. On va construire une ligne entre Orange et Le Buis, or ne comprenez vous pas que dès le jour où elle sera terminée ce sera pour vous la ruine... Vos vrais clients ne sont pas les communes qui vous touchent, les communes de la plaine qui créent tous les jours des marchés concurrents des vôtres. Non, vos vrais clients sont les habitants de la montagne et vous devez les conserver jalousement. Je vous convierai à venir passer certains après-midi à Malaucène et vous verriez la longue file de véhicules qui passent sur la route, se dirigeant vers le Buis, tous chargés de marchandises les plus diverses et qui descendent également chargés... Je pourrai vous faire ressentir que vos ouvriers agricoles permanents ou ceux que vous embauchez à certaines époques, notamment lors de moissons et de la cueillette des fraises, viennent en général de la montagne... Que les montagnards qui désertent leur pays viennent surtout s'établir chez vous ou dans le midi, ce qui confirme bien l'existence de relations étroites." On décide la création d'un comité d'action. Rapidement, 3 sénateurs, 2 députés et 7 conseillers généraux y adhèrent. Un an après le lancement, l'affaire est en bonne voie. Ce discours a un impact important sur les membres du Conseil de Carpentras. Geoffroy a volontairement décrit la ville comme assaillie de toutes part, son commerce privé de ses débouchés naturels, afin de créer un sursaut. Sursaut il y aura, mais pas celui qu'espérait le promoteur de la ligne Nyons-Carpentras. La municipalité de la capitale du Comtat émet un vœu hardi dans lequel s'il est question de ladite ligne, il est demandé un embranchement sur Le Buis. Et d'énumérer les avantages du parcours Nyons-Carpentras, comparés à celui d'Orange au Buis! Agir ainsi, c'était faire comme si le projet ferroviaire de la vallée de l'Ouvèze n'existait pas ou était sans intérêt. Mettre en concurrence les deux solutions était maladroit, car implicitement, c'était risquer de froisser la susceptibilité orangeoise. Cela ne manqua pas.

A Orange, on prend ce vœu comme une déclaration de guerre. La réaction est très vive: "Le conseil municipal de Carpentras, dans le but de faire abandonner la construction de la ligne de chemin de fer d'Orange au Buis et pour amener la Cie. P.L.M. à mettre l'étude sur une autre ligne, ayant Carpentras comme point de départ, a émis le vœu suivant... Le Conseil Municipal d'Orange a pris une délibération protestant contre ce projet de demandant au contraire, la construction rapide de la ligne d'Orange au Buis et réfutant un à un tous les arguments de Carpentras". Le climat devient passionnel. Orange qui a déjà perdu la face dans une affaire de pont sur le Rhône a "les nerfs à vif" ayant peur de voir pareille mésaventure se renouveler. Aussi, va t'elle tout faire pour s'opposer au projet Nyons-Carpentras. C'est pour Geoffroy, une catastrophe. Il ne lui reste plus qu'à "recoller les morceaux" entre les 2 cités rivales.

Etant intéressé par l'établissement de la ligne remontant l'Ouvèze et membre de son comité d'action, il explique sa position en cherchant un juste milieu: " Je m'associe avant tout à la construction de la ligne Orange - Le Buis par Vaison. N'est il pas possible de trouver un terrain d'entente? Cela éviterait le développement d'une rivalité regrettable". Dès lors, sa préoccupation est simple. D'abord unir toutes les forces du

département jusqu'à la réalisation de la voie longeant l'Ouvèze. Ensuite, songer à l'avenir de son propre projet. Le 16 octobre, le Conseil Général adopte sa proposition : " *Que la Cie. du P.L.M. réalise la ligne partant d'Orange, puis étudie celle de Carpentras*". C'était prendre le risque de repousser son projet aux calendes grecques, mais il n'y avait pas d'autre solution, du fait de l'animosité entre les deux villes. Des mois de travail venaient ainsi d'être annihilés. Ce n'était pas demain que le chemin de fer passerait aux pieds de ses usines de papeterie. Pourtant il croyait toujours à son idée, la seule logique.

1901 UN ESPOIR EPHEMERE...

Le 23 janvier 1901, le maire de Malaucène reçoit une lettre de L. Meillard, ingénieur à St. Marcellin (Isère) qui se propose d'étudier l'établissement d'un chemin de fer entre Vaison e Carpentras passant par Malaucène. Geoffroy le met au courant de la situation, taxant "d'inconséquence incompréhensible" les voies Pierrelatte-Nyons, Carpentras-Orange et le projet Orange-Le Buis. "*La seule ligne qui travaillerait est celle qui recouperait les deux vallées de l'Aygues et de l'Ouvèze, qui drainerait les produits des deux vallées là où ils vont déjà très difficilement par charrettes. Cette ligne est la seule qui ait un réel avenir, mais c'est la seule que l'on ne fait pas... La Cie. du P.L.M. se fait tirer l'oreille. Je préférerais voir entrer en ligne une compagnie privée. Mes administrés demandent réellement, à cor et à cri, la ligne Carpentras-Nyons.*" Meillard de montre satisfait des renseignements fournis: "*Tout me porte à croire que cette affaire peut être viable... Je n'entreprend pas une affaire relativement importante sans avoir derrière moi les capitalistes e des entrepreneurs capables de mener à bien cette construction*".

En juillet, les responsables de l'entreprise de travaux publics Mialaud & Payard, de St. Marcellin, avec qui est en relations Meillard, annoncent: "*Nous croyons le moment opportun de lancer cette affaire*" et viennent visiter le tracé éventuel. Geoffroy les rencontre. Il semble toutefois que la traversée des montagnes du Barroux, refroidisse leur ardeur. On n'en entendra plus parler. Du même coup, le dossier restera clos jusqu'à l'inauguration, en 1907, de la ligne du Buis. Geoffroy l'utilisera immédiatement. Se charrettes n'auront plus à parcourir que 6 km au lieu des 18 précédents et, surtout, elles n'ont plus à traverser les gorges du Barroux.

1908 ULTIME RELANCE CARPENTRASSIENNE...

Le 4 octobre 1908, Félix Roux-Brachet, négociant en fruits et primeurs, ancien maire de Pernes, écrit à Joseph Geoffroy. Il est chargé par la société des commerçants et industriels de la ville de Carpentras et de son arrondissement, de faire un rapport sur l'importance qu'il y aurait à rattacher le train de Pierrelatte à Nyons à Carpentras en passant par Le Buis, Malaucène et Caromb, de manière à ne former qu'un tout de cette voie isolée. L'ancien promoteur rectifie de suite une erreur de tracé: "*Une ligne de Nyons au Buis est absolument impossible à cause du massif montagneux qui sépare ces deux centres*" et lui remet son dossier, vieux déjà de près de 10 ans.

Le 30 janvier 1909, Roux-Brachet remet un exemplaire de son rapport au Malaucénien. Ce document est d'abord un hymne à la gloire du chemin de fer: "Les chemins de fer, succédant aux lourdes charrettes, semblent aujourd'hui l'idéal du progrès. Grâce aux lignes desservant la capitale du Comtat, à Velleron, à Pernes, à Carpentras, à Monteux, à Aubignan, à Loriol, à Sarriens, les populations ont abandonné en partie les grosses cultures peu rémunératrices pour se tourner du côté des primeurs, de la fraise, de l'asperge, des fruits. par les grands trains rapides Paris, l'Allemagne et l'Helvétie furent aux portes de notre arrondissement. Carpentras devint rapidement su centre commercial très important, soit à cause des truffes, de la fraise dont la renommée es européenne, soit à cause de ses fabriques de fruits confits ou encore de son industrie des boîtes en fer blanc, des ustensiles de ménage... Ses marchés ont pris un essor extraordinaire." Roux-Brachet revient sur la complémentarité de Nyons et Carpentras: "Les marchés de Nyons sont presque exclusivement fréquentés par des acheteurs de l'arrondissement de Carpentras. Les maisons de confiserie s'alimentent en prunes, poires, coings, noix, olives, abricots, sur les places de Nyons, de Vaison, du Buis et de Caromb. L'olive noire, presque monopolisée par ces pays est toute travaillée à Carpentras pour être envoyée ou salée ou en conserve, dans les bouches du Rhône, le Var. Les plus grands consommateurs pour les fruits de toutes sortes sont les confiseries de Carpentras et d'Apt. Valréas dont les foires d'aulx si suivies et alimentées par Cavailon, tandis qu'elle déverse elle même une grosse partie de ses pommes et poires sur la place de Carpentras"... Au delà des considérations classiques, l'auteur avance un nouvel argument, celui du tourisme: "Carpentras a encore dans son passé une auréole de gloire. Tout au long de la ligne projetée le paysage est ravissant et les légendes existent. Le paysage du Groseau est très empoignant. Des montagnes à pic, des rocs dénudés où l'eau de pluie coule à intervalles depuis des siècles et des siècles, tout contraste avec les prairies de la rivière. Si le touriste s'égare sur la route qui va de Malaucène à Bédoin, l'enchantement est continu. Dans le lointain, ce sont les alpines, à gauche le Luberon, légèrement à droite, un soupçon de Cévennes et les montagnes de Beaumes de Venise, derrière soi, le Ventoux. Avignon se reconnaît à son vieux palais papal. Malaucène, elle même, se ressent de son origine romaine. Les légendes courent le pays. La plus gracieuse est certainement l'ancienne coutume des hommes et femmes descendant des contrées voisines et venant, le jour de la St. Michel, s'embaucher à la foire: Les hommes, le fouet à la main, les femmes le sourire aux lèvres, la rose ou la fleur brillante au corsage..."

Revenant aux réalités, Roux-Brachet concluait que vu que la ligne Orange-Le Buis était terminée plus rien ne s'opposait à celle de Carpentras à Nyons et qu'à nouveau il était nécessaire de créer un vaste mouvement dans l'opinion en sa faveur. Ces vœux, une fois de plus, restèrent pieux. La relance du projet par les industriels e commerçants du Comtat subit le même sort que les précédentes.

ans plus tard, la première guerre mondiale éclatait, accentuant le déclin démographique des montagnes des Baronnies, aux produits si convoités et créant de nouvelles habitudes comme le transport routier. Geoffroy lui même, acheta un camion en 1917. 1909, fût bien la dernière fois, après 1876, 1887, 1899 où ce serpent de mer qu'était devenu le projet de ligne ferroviaire Carpentras-Nyons, ressortit la tête. Les

efforts de plusieurs générations restèrent vains. Jamais on n'entendit le sifflet de la locomotive dans la vallée du Groseau, si ce n'est celui du petit train Orange-Le Buis.

Olivier Peyre, automne 1988.