

# L'importance de la gare de Pertuis aux XIX et XXe siècles

Gilbert SOULET

Je vais exposer "l'importance" de la gare de Pertuis aux XIX et XXe siècles. Pour ce faire, j'insisterai plus particulièrement sur le rail de CAVAILLON à PERTUIS qui a débuté par la "bataille" des transluberonnais ...

A cette époque, machines et mécanos étaient principalement vapeurs roulant sur voie ferrée, c'est à dire un chemin pour trains constitué de deux files de rails dont l'écartement est maintenu constant par une fixation sur des traverses, reposant elles-mêmes sur du ballast.

L'infrastructure ferroviaire est composée de : La voie ferrée, éventuellement de caténaires et d'équipements de transport de l'énergie, (soit portée par le train lui-même comme dans le cas de la traction vapeur ou de la traction diesel, soit apportée par la caténaire ou un troisième rail pour l'électricité), du système de signalisation, des bâtiments, des ouvrages d'art, et aujourd'hui d'un système de communication radio sol-train et de télécommunications ... Les cheminots se retrouvent donc dans une très grande famille dans laquelle on retrouve encore des agents commerciaux voyageurs ou marchandises/de fret aujourd'hui. Le travail de l'humain est rigoureusement encadré par des procédures. (1)

(1) d'ailleurs je vous livre l'article 101 du titre 1 signaux : << Tout agent quel que soit son grade et ses autres fonctions, doit obéissance passive et immédiate aux signaux >>

- Je m'appelle Gilbert SOULET et suis un cheminot retraité (Cadre, avec l'honorariat de mon grade accordé par la SNCF à ma retraite) et ne suis pas historien.

J'ai passé plus de 37 années dans l'Entreprise SNCF après avoir débuté dans plusieurs petites gares (à Laurens, en 1957 : Voie Unique Béziers-Neussargues, puis Coursan : Double voie et block automatique P.D/Paul et Ducouso), puis j'ai été nommé à Marseille en mai 1971, après un examen d'accès à la maîtrise, au Poste de Commandement où je régulais les circulations quotidiennes, de la ligne empruntée à Voie Unique (VU) ou à Double Voie (DV) et des réceptions dans les grandes stations (Marseille St Charles ou à la frontière Italienne ...), tandis que d'autres cheminots les équipaient de type de locomotives et de conducteurs; Puis j'ai repris dans une gare de moyenne importance (45 agents exploitation) dans la bifurcation de L'Estaque (La ligne classique avec le tunnel de la Nerthe, La côte bleue, et Marseille-Maritime);

Au bout de 5 ans, je suis revenu en Division du Transport pour m'occuper plus particulièrement des travaux de renouvellement de voies, vus de la fonction "Transport", c'est à dire que pour des circulations sur Double Voie, je devais faire circuler les trains sur une seule voie ou les détourner par d'autres itinéraires, ou les supprimer si cela devenait indispensable, en les remplaçant (Bus, pour les voyageurs; "Camions" pour fret); Cela m'a valu des "frictions" avec les Organisations Syndicales (pour travaux imposés de nuit), et jusques et y compris avec le Vatican, mais oui, (pour les détournements de trains) !?!

"Ils" avaient été informés par écrit, trois ans plus tôt, que les trains de pèlerinages à destination de Lourdes seraient détournés via Modane au lieu de passer normalement par Vintimille ...

Mal nous en a pris, et nous avons dû nous exécuter "subito" pour rétablir leurs circulations ... en supprimer des trains classiques ...

(Cela m'a été malicieusement servi au pot de départ de ma retraite en Direction Régionale ... devant énormément de monde.)

J'en arrive donc au chemin de Fer des XIX et XXe siècles ... , ce dont Michèle GAMET, avec <http://patrimoineavenir-pertuis.over-blog.com/>, m'a chargé. (Nous pouvons la remercier ... )

- Aujourd'hui : La Longueur du réseau : 29 273 km, dont 15 687 électrifiés : [http://fr.wikipedia.org/wiki/Transport\\_ferroviaire\\_en\\_France](http://fr.wikipedia.org/wiki/Transport_ferroviaire_en_France);

Je commencerai cependant, après m'être présenté à vous, en disant simplement que la gare de Pertuis dispose actuellement d'une section de ligne ferroviaire venant à sa droite : de Cavaillon à Pertuis, uniquement ouverte au fret ou marchandises, et de deux sections sur sa gauche (que vous distinguez toujours au franchissement du passage à niveau n°99 de Callamand) : l'une des en provenance des Alpes et Mirabeau à Pertuis et l'autre de Marseille à Aix et Meyrargues à Pertuis.

Il faut donc << Nous garder à droite et nous garder à gauche! >>

Alors pour rendre hommage à quelques vrais historiens qui sont parmi nous, j'ajouterai une référence à notre Histoire du XIVe siècle et à une bataille de Poitiers où le Roi de France Jean le Bon, entouré de ses plus fidèles, descend de cheval et les fait mettre, tous, pied à terre.

Puis, ayant mis ses enfants à l'abri, choisit un sacrifice héroïque :

[http://fr.wikipedia.org/wiki/Bataille\\_de\\_Poitiers\\_\(1356\)](http://fr.wikipedia.org/wiki/Bataille_de_Poitiers_(1356)), et, pressé de toutes parts, il se bat jusqu'à l'épuisement de ses forces, lorsque la voix de son fils cadet âgé, de 14 ans, Philippe (qui en gardera le surnom de Hardi) qui était revenu se glisser à ses côtés retentit encore dans l'épopée française : << Père, gardez-vous à droite ! Père, gardez-vous à gauche ! >>

Je redeviens sérieux :

Cavaillon-Pertuis est fermée au service voyageurs depuis 04 juillet 1971; J'y reviendrai avec la seule circulation d'un autorail direct Avignon/Digne via Cavaillon et Pertuis en service de mai 1951 et jusqu'au début juillet 1971 sans desserte des gares intermédiaires ... alors qu'il s'y arrêtaient ...

- Notre gare SNCF est rouverte à la circulation des trains de voyageurs, Trains Express Régionaux (TER) depuis le 03 septembre 2001.

Il n'y avait plus de trains de voyageurs à Pertuis depuis 1975 vers Meyrargues-Aix-Marseille;

Seul était resté ouvert un guichet pour les renseignements, la vente des billets, guichet toujours ouvert aujourd'hui, du lundi au samedi et fermé les dimanches et jours fériés. La gare dispose d'automates pour l'achat de titres de transport TER; Elle est desservie par les trains TER PACA de la ligne 12 :

Marseille-Aix en Provence-Pertuis.

MSC 05.05 Pertuis 06.19 sf SDF Pertuis 06.41 MSC 07.47 sf SDF

MSC 06.05 Pertuis 07.17 SDF

MSC 06.35 Pertuis 07.40 sf SDF Pertuis 08.01 MSC 09.11 Q

MSC 09.05 Pertuis 10.18 Q Pertuis 10.41 MSC 11.54 Q

MSC 11.05 Pertuis 12.18 Q Pertuis 12.41 MSC 13.54 Q

MSC 13.35 Pertuis 14.38 sf SDF Pertuis 15.21 MSC 16.21 sf SDF

MSC 15.35 Pertuis 16.39 sf SDF Pertuis 17.19 MSC 18.21 sf SDF

MSC 17.10 Pertuis 18.18 Q Pertuis 18.41 MSC 19.54 Q

MSC 18.50 Pertuis 20.04 sf DF Pertuis 20.41 MSC 21.54 sf DF

## Un peu d'histoire ferroviaire en France :

### Articles connexes

- [Train](#)
- [Histoire des chemins de fer](#)
- [Histoire des chemins de fer français](#)
- [Entreprise ferroviaire](#)
- [Liste des entreprises ferroviaires](#)
- [Gestionnaire d'infrastructure ferroviaire](#)
- [Liste des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire](#)
- [Voie ferrée](#)
- [Rail](#)
- [Liste des organisations internationales ferroviaires](#)
- [Liste des pays classés par longueur du réseau ferroviaire](#)
- [Transport ferroviaire par pays](#)
- [Accidents ferroviaires](#)
- [Chronologie des chemins de fer](#)
- Graphicage et habillage

### Sur les autres projets Wikimedia :

- [Les chemins de fer](#), sur Wikimedia Commons
- [chemin de fer](#), sur le Wiktionnaire
- [Chemin de fer](#), sur Wikisource
- [Chemin de fer](#), sur Wikiquote :

---

- C'est le 21 février 1804, au pays de Galles, qu'eut lieu la première circulation sur des rails d'une locomotive à vapeur, construite par Richard Trevithick, en Angleterre.

Mais des convois formant un train ont été signalés bien auparavant. La première utilisation attestée de chariots sur rails (non motorisés) remonte à 1550, sous la forme de gravures montrant des wagonnets sur rail dans les mines de Leberthal en Alsace. On suppose que les Romains ont pu utiliser un système similaire à des voies ferrées, certaines de leurs routes étant dotées de deux ornières à écartement fixe, très proche de celui de notre voie actuelle.

(Je reviendrai plus tard sur la contrainte de conception du moyen de transport le plus avancé au monde : La largeur d'un cul de cheval.

La généralisation du système ferroviaire a été permise par la mise au point de la machine à vapeur, mais de nombreux systèmes alternatifs ont été utilisés au début, pour faire face au manque de puissance de celle-ci, ou pour s'adapter à des situations particulières, notamment la traction par chevaux, ou par câble, ainsi que l'utilisation de la simple gravité quand la pente le permettait. Ces méthodes à la fois lentes et hasardeuses ont rapidement pris fin avec la généralisation de la traction par locomotive et les progrès rapides de ces machines.

Le mode de roulement, qui est un contact roue/rail (acier sur acier) à adhérence réduite, donne un rapport entre puissance et charge tractée favorable mais réduit considérablement les déclivités admissibles pour la voie : 4 % est un maximum. Certains métros ont des roues munies de pneumatiques, à la suite des essais de Michelin dès les années 1930. Les premiers véhicules équipés ont été les fameuses michelines, sortes de petits autocars sur rail (le mot a été appliqué improprement aux autorails en général par le grand public). Par la suite, le train Paris-Strasbourg a disposé pendant plusieurs années de véhicules à pneus.

Le rayon de courbure des voies ne doit pas descendre en dessous d'une centaine de mètres. Ces deux contraintes fortes ont donc obligé les constructeurs à des prouesses, notamment en zone montagneuse, en réalisant de nombreux ouvrages d'art de génie civil comme des ponts, tunnels, viaducs, remblais, tranchées.

Pour les pentes fortes, on a parfois recours au système de crémaillère.

À l'inverse d'un véhicule routier, un train ne peut pas changer d'itinéraire par lui-même. Il doit emprunter des appareils de voie, dont les plus connus sont les aiguillages, afin de passer d'une voie à une autre. Une contrainte forte d'exploitation est qu'un train ne peut en dépasser un autre qu'à des endroits particuliers d'une ligne, d'où une moindre souplesse dans l'organisation des circulations et la nécessité d'un suivi rigoureux des plans de marche.

– L'histoire des chemins de fer français débute au début du XIXe siècle. (Ce qui nous intéresse)

Elle consiste en sept grandes phases qui ont en commun une forte volonté politique de l'État dans les orientations choisies et les moyens mis en oeuvre.

Cependant, la France a longtemps possédé un important réseau secondaire, à voies métriques et étroites, généralement créé à l'initiative des départements, et exploité par des compagnies privées.

Avant l'avènement du chemin de fer en France, le système de transport rapide est assuré par les diligences qui atteignent à partir des années 1780 la moyenne d'un cheval au trot (soit une allure de 10 à 11 km/h), faisant diminuer le temps de transport par deux et les malle-postes qui atteignent pratiquement le galop d'un cheval (16 à 18 km/h) au milieu du XIXe siècle.

Alors que les chemins de fer se développent plus tôt ou plus rapidement au début du XIXe siècle au Royaume-Uni, en Allemagne, Belgique ou Suisse, la France prend du retard suite aux guerres napoléoniennes, la reconstruction monopolisant de lourds investissements qui feront défaut à la création des premières lignes qui sont d'abord courtes, servant à relier des villes voisines ou à donner aux cités minières et industrielles un débouché vers une voie d'eau.

De plus, la France dispose d'un réseau de canaux bien développé et les mentalités ne sont pas encore prêtes à ce changement.

Ainsi, les Ponts & Chaussées définissent, dans les années 1840, les chemins de fer comme des « canaux secs », simples compléments des canaux d'eau.

Le développement des premières lignes de chemin de fer (réseau ferroviaire centralisé selon une série de lignes radiales reliant Paris à de grandes agglomérations) qui permettent d'atteindre 35 km/h ouvre un grand marché agricole national aux régions de production enclavées, leurs débouchés étant limités jusque-là par un temps de transport trop long pour leurs denrées périssables.

Importances & Bases du réseau :

- 1814, l'ingénieur en chef des mines Pierre Michel Moisson-Desroches adresse à Napoléon un mémoire intitulé : Sur la possibilité d'abrèger les distances en sillonnant l'empire de sept grandes voies ferrées. Ce mémoire centré sur Paris ces sept voies ferrées. Il sera repris en 1838 par Baptiste Alexis Victor Legrand.

- 26 février 1823, première concession d'une ligne de chemin de fer en France par ordonnance du roi Louis XVIII ;

il s'agit de la ligne de Saint-Étienne - Andrézieux, 23 km, concédée à perpétuité à Messieurs Beaunier et de Gallois pour le transport de houille ;

Cette ligne fut mise en service le 30 juin 1827 et est donc la première d'Europe continentale ;

La traction des wagons était réalisée par des chevaux.

Ainsi, l'écartement des rails, c'est la distance séparant le flanc interne des deux files de rails d'une voie ferrée.

L'écartement standard de 1 435 mm (ou 4 pieds 8 pouces et demi), définissant la voie « normale », est le plus utilisé à travers le monde (60 % des lignes).

On parle de voie large lorsque l'écartement est supérieur et de voie étroite lorsqu'il est inférieur (comme la voie métrique du Train des Pignes = écartement de 1 m),

(Je dois citer particulièrement la gare de Meyrargues, située entre les trois gares de Manosque-Gréoux-les-Bains, Pertuis et Aix-en-Provence; Et surtout pour dire qu'au début du XXe siècle, la gare de Meyrargues fut une gare triple : La ligne principale, à écartement standard de 1 435 mm, y côtoyait deux lignes secondaires : la ligne Central-Var, ligne à voie métrique des Chemins de fer de Provence, à destination de Draguignan, Grasse et Nice, et une ligne départementale des Bouches-du-Rhône, à écartement standard, en direction de Salon-de-Provence et Arles.

- L'hôtel des trois gares rappelle les différentes lignes maintenant disparues.)

A cet instant, une anecdote : - Avertissement de sécurité : È PERICOLOSO SPORGERSI

- Version en italien de la formule longtemps utilisée dans les trains français pour intimer de « ne pas se pencher au dehors ». Cette expression italienne a amusé et marqué des générations de voyageurs du fait de son sens obscur qui ne semblait pas coller avec son équivalent français placé en deuxième position sur la plaquette d'avertissement. Son impact est tel qu'elle inspira la moralité d'une fable comique ([Gotlib](#), *Fable-express : Mon ami Jerzy...*, 1968), le titre d'un court métrage ([Jaco Van Dormael](#), *E PERICOLOSO SPORGERSI*, 1984), le sous-titre d'un ouvrage (Adrien Pasquali, *Éloge du migrant : è pericoloso sporgersi*, 1984), le titre d'une pièce de théâtre (Luciano Travaglini, *Montreuil-Roma, non è pericoloso sporgersi*, 8 novembre 2012) et est souvent évoqué dans des écrits ici et là.

Accoudés aux fenêtres ouvertes, les voyageurs redécouvrent les charmes de la transgression du "è pericoloso sporgersi".

- Si l'injonction en italien intrigua des générations de passagers, il est de fait toujours interdit de se pencher.

Je reprends l'exposé : Pour permettre la circulation internationale, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la France, l'Italie et la Suisse ont, le 10 mai 1886, fixé par la « Convention de Berne », l'écartement minimum et maximum des voies ferrées à respectivement : 1,435 m et 1,465 m; avec un écartement nominal de 1,440 m. La largeur usuelle de la table de roulement (champignon) étant de 60 mm, l'écartement nominal d'axe en axe entre les deux rails est donc très exactement de 1,500 m.

- Par la suite, une décision du Parlement imposa la généralisation de l'écartement standard pour des raisons de compatibilité, cette notion ayant primé celle de rentabilité...

Pourquoi adopter la largeur de la voie ferrée normale? Pour éviter le problème des ruptures d'écartement !

À la jonction de réseau d'écartements différents, comme à la frontière franco-espagnole (2) ou à la frontière sino-russe (3), la solution traditionnelle a toujours été le transbordement des voyageurs et des marchandises entre véhicules adaptés à chacun des réseaux.

Les inconvénients sont multiples : perte de temps et de confort, coûts supplémentaires, risques de dommages pour les marchandises... De nombreuses solutions techniques ont été imaginées pour résoudre ce problème.

Parmi celles qui ont été mises en applications, il y a :

- l'emploi de véhicules (wagons ou voitures à voyageurs) à essieux ou bogies interchangeable, ce qui nécessitent l'arrêt des trains sur des chantiers spéciaux et le changement de locomotive ;
- l'emploi de véhicules dotés d'essieux à écartement variable, qui sont conçus pour permettre le déblocage des roues, leur déplacement transversal et leur reblocage sans arrêt, le train défilant à vitesse réduite sur une portion de voie spécialement équipée. La société espagnole Talgo a été un précurseur dans ce domaine.

Ces solutions qui prennent quelques minutes sont nettement plus efficaces que le transbordement.

Dans certains cas particuliers, une autre solution consiste à recourir à une voie à double écartement, comportant selon le cas trois ou quatre files de rails, soit de manière permanente (par exemple dans les gares interfaces entre deux réseaux à écartement différents), soit temporairement lorsqu'un changement d'écartement a été programmé.

(2) L'Espagne (réseau national géré par l'Adif) et le Portugal utilisent un écartement de 1668 mm (5 pieds 5 pouces et demi). Hormis, l'AVE (acronyme de Alta Velocidad Española, « grande vitesse espagnole ») qui circule déjà sur des nouvelles lignes à écartement standard, la conversion des voies déjà existantes à celui-ci est en cours sur certains axes espagnols, grâce notamment à l'installation de voies à double écartement.

(3) La Russie et les États issus de l'ex-URSS utilisent un écartement de 1520 mm (qui était à l'origine de 5 pieds, soit 1524 mm). Alors que la Russie a choisi la voie large pour rendre beaucoup plus difficile une invasion du pays par les voies ferroviaires, la plupart des systèmes à voie large

non-standard ont pris le chemin de l'interopérabilité entre réseaux ferroviaires.

La diversité des écartements indiqués reflète un choix que les ingénieurs au début ont dû faire : un compromis entre capacité de transport, occupation au sol, stabilité

... C'est l'écartement de l'ingénieur anglais George Stephenson qui a été adopté.

Je résume sous une forme plus ludique : La largeur des rails, c'est quoi ? C'est la distance standard entre 2 rails de chemin de fer.

Mais 4 pieds et 8,5 pouces ou 1 435 mm, c'est un chiffre particulièrement bizarre ;

Pourquoi cet écartement a-t-il été retenu ? Je vais essayer d'étayer l'explication avec la navette spatiale des USA.

Tout simplement parce que les chemins de fer US ont été construits de la même façon qu'en Angleterre, par des ingénieurs anglais expatriés, qui ont pensé que c'était une bonne idée car ça permettait d'utiliser des locomotives anglaises. Mais alors, pourquoi les anglais ont-ils construits les leurs comme cela ?

Parce que les premières lignes de chemin de fer furent construites par les mêmes ingénieurs qui construisirent les tramways, et que cet écartement était alors utilisé.

Et pourquoi ont-ils utilisé cet écartement ?

Parce que les personnes qui construisirent les tramways étaient les mêmes qui construisirent les chariots en utilisant les mêmes méthodes et les mêmes outils.

D'accord direz-vous, mais pourquoi les chariots utilisent un tel écartement ? Et bien, parce que partout en Europe et en Angleterre les routes avaient déjà des ornières et un espacement différent aurait causé la rupture de l'essieu du chariot.

Donc, pourquoi ces routes présentaient-elles des ornières ainsi espacées ? Là, je demande toute votre attention !

Les premières grandes routes en Europe ont été construites par l'empire romain pour accélérer le déploiement des légions romaines.

Pourquoi les romains ont-ils retenu cette dimension ? Parce que les premiers chariots étaient des chariots de guerre romains.

Ces chariots étaient tirés par deux chevaux. Ces chevaux galopaient côte à côte et devaient être espacés suffisamment pour ne pas se gêner.

Afin d'assurer une meilleure stabilité du chariot, les roues ne devaient pas se trouver dans la continuité des empreintes de sabots laissées par les chevaux, et ne pas se trouver trop espacées pour ne pas causer d'accident lors du croisement de deux chariots.

Nous avons donc maintenant la réponse à notre question d'origine.

L'espacement des rails US (4 pieds et 8 pouces et demi) s'explique parce que 2000 ans auparavant, sur un autre continent, les chariots romains étaient construits en fonction de la dimension de l'arrière train des chevaux de guerre.

Et maintenant, la cerise sur le gâteau ;

Il y a une extension intéressante de cette histoire concernant l'espacement des rails et l'arrière train des chevaux.

Quand nous regardons la navette spatiale américaine sur son pas de tir, nous pouvons remarquer les deux réservoirs additionnels attachés au réservoir principal.

La société THIOKOL fabrique ces réservoirs additionnels dans leur usine de l'UTAH.

Les ingénieurs qui les ont conçus auraient bien aimé les faire un peu plus larges, mais ces réservoirs devaient être expédiés par train jusqu'au site de lancement.

Et voici le « hic » !

La ligne de chemin de fer entre l'usine et Cap Canaveral emprunte un tunnel sous les montagnes rocheuses. Les réservoirs additionnels devaient pouvoir passer sous ce tunnel.

Mais le tunnel est légèrement plus large que la voie de chemin de fer, et la voie de chemin de fer est à peu près aussi large que les arrières train de deux chevaux ...

Conclusion : Une contrainte de conception du moyen de transport le plus avancé au monde est la largeur d'un cul de cheval !

Les spécifications et la bureaucratie vivront pour toujours.

- Aussi, la prochaine fois que vous avez des spécifications entre les mains et que vous vous demandez quel cul de cheval les a inventées, vous vous serez peut être posé la bonne question.

-----  
L'expression « chemin de fer » est apparue officiellement dans l'ordonnance royale du 26 février 1823 autorisant la construction de la première ligne française à Saint-Étienne. Par contre, L'adjectif correspondant, « ferroviaire », qui dérive de l'italien *ferrovia*, est apparu vers 1911.

Le système ferroviaire est aussi utilisé sous diverses déclinaisons spécialisées : métros, tramways, chemins de fer à crémaillère.

C'est le 7 juin 1826 qu'a été concédée la 1ère ligne de chemin de fer entre Saint-Étienne et Andrézieux : <http://www.emse.fr/AVSE/chemfer.htm>, puis jusqu'à Lyon, 58 km, aux frères Seguin ; la ligne fut ouverte de 1830 à 1832. Cette ligne entre en concurrence directe avec le canal de Givors à Rive-de-Giers qui connaît un grand succès depuis son ouverture en 1780. Mais la mauvaise gestion de ce canal facilitera la tâche au chemin de fer dans sa course au monopole. C'est la première ligne de voyageurs payants.

- 11 juin 1842, « Charte » des chemins de fer : la loi relative à l'établissement des grandes lignes de chemins de fer, fixant le régime des chemins de fer en France, crée un modèle original de partenariat public-privé. L'État devient propriétaire des terrains choisis pour les tracés des voies et il finance la construction des infrastructures (ouvrages d'art et bâtiments). Il en concède l'usage à des compagnies qui construisent les superstructures (voies ferrées, installations), investissent dans le matériel roulant et disposent d'un monopole d'exploitation sur leurs lignes.

- 1842-45 : raccordement de Nîmes à Montpellier (créant "l'étoile" Sète-Beaucaire-La Grand'Combe). À cette occasion, édification des gares de style néoclassique de Nîmes et Montpellier dont les façades monumentales existent toujours.

- Les études du chemin de fer de Paris à Lyon et à Marseille commencent au début des années 1840. De nombreux projets sont élaborés, de nombreuses compagnies formées. En fin de compte, c'est l'État qui fixe les tracés et attribue les concessions.

Le tronçon Avignon – Tarascon – Arles – Marseille est concédé en 1843 à la compagnie Avignon-Marseille. Les travaux durent jusqu'en 1852.

Le tracé de Paris à Dijon est décidé en 1844 et concédé à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon. Il se prolonge en direction de Lyon. Chalon-sur-Saône est atteint en 1851.

Le tracé et le profil général de la ligne de Paris à Lyon sont résumés dans un ouvrage de l'époque qui décrit les plans et profils détaillés des gares.

Très tôt, on a légiféré sur le chemin de fer. En France, la loi du 15 juillet 1845 pose les bases de la Police du Chemin de Fer.

Depuis, de nouvelles lois et de nombreux règlements sont venus la compléter, en ce qui concerne la sécurité, l'organisation et le service public.

Le règne de Napoléon III est d'abord marqué par l'achèvement de la construction du réseau ferroviaire français supervisée par l'État.

En 1851, le pays ne compte que 3 500 km de voies ferrées contre plus de 10 000 km en Grande-Bretagne.

Les travaux commencent en 1849 sur le tronçon Lyon – Avignon, concédé à la compagnie Lyon, la Méditerranée, (LLM) ils sont achevés en 1856.

- La ligne est presque terminée en 1855 sur son tracé de base : Paris – Lyon – Marseille. Elle est empruntée par Napoléon III, ce qui lui vaut le titre d'« impériale. »

Elle est alors partagée entre plusieurs compagnies, qui finissent par fusionner en deux entités :

- compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, (LM) ;
- nouvelle compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, (PL).

Mais cette situation ne perdure pas : le 11 avril 1857, les compagnies fondatrices sont dissoutes et la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM) est créée, par M. Paulin Talbot (1) qui en deviendra le Directeur général de 1862 à 1882 :

[http://fr.wikipedia.org/wiki/Compagnie\\_des\\_chemins\\_de\\_fer\\_de\\_Paris\\_%C3%A0\\_Lyon\\_et\\_%C3%A0\\_la\\_M%C3%A9diterran%C3%A9e](http://fr.wikipedia.org/wiki/Compagnie_des_chemins_de_fer_de_Paris_%C3%A0_Lyon_et_%C3%A0_la_M%C3%A9diterran%C3%A9e); Ce fut l'une des plus importantes Compagnies

ferroviaires privées françaises jusqu'à sa nationalisation en 1938 et qui donna naissance à la SNCF.

(1) (Ingénieur polytechnicien français du XIXe siècle, 1799/1885 qui a contribué à l'essor du chemin de fer en France et à l'étranger. C'était également un banquier important qui participa à la fondation du Crédit lyonnais et de la Société générale. Enfin c'était un homme politique : il a été Député et Président du Conseil général du Gard.)

Sous l'impulsion de Napoléon III et de son ministre des travaux publics, Pierre Magne, dont la politique est caractérisée par un engagement financier partiel de l'État dans les entreprises ferroviaires, le pays réduit une partie son retard sur sa rivale d'outre-Manche pour atteindre 15 600 km de voies ferrées en 1870, sur lesquelles circulent annuellement plus de 110 000 000 voyageurs et 45 000 000 tonnes de marchandises, contre 24 900 pour l'Angleterre. La France est alors troisième en Europe, derrière l'Allemagne, qui compte vers 1870 près de vingt mille kilomètres de voies. Le chemin de fer (4) dessert désormais toutes les grandes villes françaises. Les incidences sont considérables sur de nombreux secteurs industriels, que ce soient ceux des mines, de la sidérurgie, des constructions mécaniques et des travaux publics. Parallèlement, le gouvernement porte également ses efforts sur la construction et l'entretien des routes ainsi que sur les ouvrages d'arts puis, à partir de 1860, sous l'impulsion de l'empereur, sur le développement des voies navigables avec la construction de nouveaux canaux.

Enfin, l'État bonapartiste favorise le développement du télégraphe électrique mais aussi les fusions et la création de grandes compagnies maritimes de navigation (les messageries maritimes, la compagnie générale transatlantique, etc.) ainsi que la modernisation de la flotte et l'essor du commerce maritime par l'équipement des grands ports, notamment celui de Marseille ...

(4) Le « Chemin de fer » désigne aussi les sociétés exploitantes, souvent appelées autrefois « compagnies ». Les employés du chemin de fer sont appelés « cheminots ».

La convention établie sous tutelle de l'Etat lui a imposé la concession de divers tronçons de lignes d'intérêt local et notamment une ligne destinée à desservir les Alpes. C'est donc à partir de 1857, que des études "sérieuses" sont engagées par le P.L.M. Cette future ligne "des Alpes" est concédée à titre éventuel le 22/07/1858 (décret 11/06/1859).

Elle est enfin déclarée d'utilité publique et concédée définitivement le 25/09/1861 pour un budget de 75 millions pour la section d'Avignon à Gap.

- Ainsi débute la "bataille" des transluberonnais, qui va opposer deux rivales Apt et Pertuis... Cette dernière remportera la première manche ...

Dans le même temps :

- 10 avril 1863 : ouverture de la section Les Arcs – Cagnes-sur-Mer de la Ligne de Marseille-Saint-Charles à Vintimille (frontière) (PLM).
- En 1863, une loi attribue au PLM l'exploitation de 1 287 km du réseau algérien (lignes Alger – Blida, Philippeville (Skikda) – Constantine, Oran – Saint-Denis du-Sig (Sig) qu'il conservera sous différents statuts jusqu'à la création, en décembre 1938, de la nouvelle administration des Chemins de fer algériens (CFA).
- le 27 septembre 1867 est promulgué la loi française n° 1530 qui reprend les divers accords et conventions pris. La compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel cède à l'État français, les sections construites ou à construire qui sont sur le territoire français, l'État les rétrocédant au PLM. - Voici ce qu'écrivait Charles-Hubert Lavollée, critique littéraire français ... Revue des Deux Mondes, à propos des Chemins de fer français en 1866 et leur influence sur la propriété du pays.

Les chemins de fer peuvent être considérés comme l'œuvre la plus importante du siècle. Le rôle qu'ils remplissent dans la société moderne est immense et universel : relations individuelles et internationales, commerce, industrie, finances, tout ce qui intéresse le bien-être, la prospérité, la grandeur des peuples, se rattache ... à l'établissement de ces étroites bandes de métal sur lesquelles la vapeur fait glisser la locomotive remorquant les wagons.

C'est l'instrument le plus utile qu'ait inventé jusqu'ici le génie de l'homme. Les premières voies ferrées datent de quarante ans à peine, et déjà les rails sillonnent toutes les parties du monde. Chaque année, le réseau primitif s'étend et se prolonge vers de nouvelles régions. En même temps que l'Europe et les États-Unis multiplient les lignes de chemins de fer, l'Asie et l'Afrique se mettent à l'œuvre. A en juger par ce que nous voyons, quels seront à la fin du siècle les effets de cet engin merveilleux, dont la découverte est due à notre génération ? Nul ne saurait le prédire, tant la perspective est vaste et défie tous les calculs !

... Lorsque en 1837 le gouvernement français se décida à aborder le problème des chemins de fer, il avait sous les yeux l'exemple de la Grande-Bretagne, où tout était laissé à l'initiative de l'industrie privée, et l'exemple de la Belgique, où l'état s'était réservé la construction et l'exploitation ...; Disons seulement qu'après une longue lutte on s'arrêta au système mixte qui fut consacré par la loi de 1842. L'état supportait une part des frais d'établissement ; l'industrie particulière devait achever la construction, fournir le matériel, et elle obtenait en échange le droit d'exploitation pendant un certain nombre d'années; C'était un système nouveau dont le mécanisme réalisait une transaction entre les deux modes contraires qui avaient été adoptés en Angleterre et en Belgique.

Ce que ni les compagnies ni l'état n'auraient pu faire isolément, on le tenta en combinant leurs forces et leur crédit par le système de la garantie d'intérêt, système qui avait été partiellement essayé au début des chemins de fer, et qui fut généralement appliqué en vertu des conventions de 1859, révisées et complétées en 1863. D'après ce mode, l'état a garanti aux compagnies l'amortissement et un minimum d'intérêt pendant cinquante ans pour le capital destiné à l'établissement des lignes comprises dans le nouveau réseau, et pour prix de cette garantie il a pu tout à la fois hâter la construction des lignes décrétées antérieurement, rendre définitives des concessions qui n'avaient d'abord qu'un caractère éventuel, et prescrire l'exécution de chemins de fer nouveaux dans des régions qui, selon toute apparence, auraient attendu indéfiniment le passage d'une locomotive sur des rails ...

Ce n'est point arbitrairement, c'est en vertu de la loi économique de l'offre et de la demande que l'état s'est vu amené à stipuler des conditions qui étaient commandées aussi bien par l'intérêt et l'urgence de l'entreprise que par le tempérament du capital et la situation du marché financier. (Permettez qu'à ce niveau je souligne un passage) : Ainsi, quand même on aurait été réduit à consacrer par la loi le régime déplaisant qui s'appelle le monopole, on serait mal venu à s'en indigner alors que l'on profite si largement des travaux accomplis sous ce régime ; mais s'agit-il ici d'un monopole ? L'état demeure nu-propriétaire des voies ferrées, dont les concessionnaires n'ont que l'usufruit pendant une période déterminée ; il s'est réservé la faculté de racheter les concessions ; il n'a pris aucun engagement qui l'empêche de laisser construire d'autres voies ferrées en concurrence avec celles qui existent ; il a édicté un maximum de tarif pour chaque catégorie de transports ; il exerce sur les entreprises un contrôle incessant ...

Sans les voies ferrées, les immenses opérations de transport eussent été impossibles, et nous n'aurions pas vu l'essor prodigieux qu'ont pris toutes les branches de travail. En augmentant la circulation, en la créant sur certains points, les chemins de fer ont développé au plus haut degré l'industrie elle-même, en même temps qu'ils ont pourvu, dans la plus large mesure, aux besoins de la consommation. Mais, précisément à raison de l'importance extrême que l'on attache aux chemins de fer, on se demande si le régime ... de l'exploitation est le plus favorable pour l'intérêt public, si l'administration des compagnies concessionnaires est intelligente et habile, si le contrôle de l'état se montre utile et efficace, — en un mot si le pays retire des voies ferrées tout le bénéfice qu'il est possible d'en retirer.

Mais en 1866, c'était quoi le chemin de fer? Il faut se rappeler que la vitesse des anciennes diligences était de 10 kilomètres à l'heure ; la vitesse moyenne par les chemins de fer étant de 40 kilomètres, il en résulte que les 75 millions de voyageurs ayant parcouru, en 1864, 3 milliards de kilomètres sur tout le réseau ont économisé 225 millions d'heures. Ce détail statistique, que nous empruntons à M. Perdonnet, traduit d'une manière saisissante le bénéfice que procurent les chemins de fer en ce qui concerne la vitesse. On ne s'arrête point cependant à cette comparaison rétrospective, et l'on demande une accélération générale, tant pour les trains *express* que pour les autres, en même temps que l'augmentation du nombre des trains ; on invoque l'exemple de l'Angleterre. Mais la vitesse n'est pas le seul élément à comparer quand il s'agit d'opérations de transport. Il faut en même temps consulter les tarifs;

Or le prix moyen du transport des voyageurs, en Angleterre, ressort à 9 centimes par kilomètre, tandis qu'en France il est descendu à 5 centimes 1/2. Les tarifs, qui en France s'appliquent indistinctement à tous les degrés de vitesse, sont augmentés en Angleterre pour les trains de malles, et même pour les express ordinaires.

Ainsi, au point de vue de l'économie, l'avantage est acquis, dans une proportion très forte, au voyageur français. Vitesse plus grande en Angleterre, tarifs plus bas en France, voilà les traits saillants des deux exploitations.

Ici, les impatiences irréflechies et les illusions vaines sont combattues en cherchant à démontrer l'étrange erreur dans laquelle on tombe lorsque l'on exige des chemins de fer, tant en France qu'ailleurs, des conditions de vitesse et de tarif qui rendraient le prix de transport inférieur au prix de revient ;

Les voyageurs ne sont pas tout! Nous arrivons au transport des marchandises.

Au début des chemins de fer, on était convaincu que ces voies rapides seraient utilisées à peu près exclusivement pour le transport des personnes, et que celui des marchandises n'en profiterait que dans une faible proportion. C'était là une fausse prévision, et, ajoutons-le, une heureuse erreur. Préférées par les voyageurs au point de faire disparaître tous les autres modes de locomotion, les voies ferrées n'ont pas tardé à attirer les marchandises, au point de ruiner le roulage et de soutenir la concurrence des voies fluviales et des canaux. Depuis 1853, la recette brute provenant du transport des marchandises dépasse la recette des transports de voyageurs, et chaque année l'écart augmente. Cet accroissement énorme de trafic est aussi merveilleux qu'il était inattendu. Un résultat analogue s'est manifesté dans les autres pays. Les chemins de fer sont appelés à exercer sur les destinées de la production et de la consommation une influence prépondérante ; ils portent sur leurs rails la plus grande partie de la fortune publique ; (Les céréales et les bestiaux, la houille et le charbon, les citernes de vin...)

Par la force des choses, le capital et le travail sont devenus presque leurs tributaires. Leur bonne ou mauvaise exploitation réagit directement sur tous les intérêts. Aussi la question du transport des marchandises par les chemins de fer a-t-elle éveillé la plus vive sollicitude de la commission d'enquête de 1862, et nous la voyons reparaître chaque année dans les débats législatifs.

Quant à la dépopulation des campagnes, il est vraiment bien difficile d'y trouver un motif de critique contre les chemins de fer. Ici encore on perd de vue les avantages sans nombre que les voies ferrées procurent à la propriété rurale, et on se laisse effrayer par un inconvénient qui, selon toute apparence, ne sera que passager, qui se corrigera de lui-même, soit parce que le trop-plein des villes ramènera les citadins aux champs, soit parce que les procédés industriels, s'emparant à leur tour de certaines portions du travail rural, rendront moins sensible l'effet de la diminution des bras. Au surplus, il paraît tout à fait étrange que l'on fasse un crime aux chemins de fer de donner aux habitants des campagnes les moyens de se transporter où ils le jugent convenable pour leurs intérêts. Nous ne sommes plus au temps où des serfs étaient attachés à la glèbe.

Laissons donc là les regrets féodaux, et proclamons au contraire qu'en ouvrant à tous la faculté de circulation, qui était précédemment le privilège d'un petit nombre, les chemins de fer remplissent une fonction très utile dont la société tout entière doit leur être reconnaissante.

Si nous voulions examiner dans ses détails multiples l'influence que les chemins de fer exercent sur les intérêts matériels, il serait aisé de prouver qu'ils réagissent sur tous les rouages du mécanisme administratif en leur donnant une impulsion qui augmente singulièrement leur puissance.

Mentionnons seulement les services de la poste et du télégraphe, qui sont si intimement liés à l'existence des voies ferrées.

Comment oublier dans cette énumération les travaux vraiment gigantesques auxquels a donné lieu l'établissement des chemins de fer et que l'on a nommés si justement travaux d'art ?

Soit qu'on aplanisse des collines en leur enlevant d'énormes tranches de terre, soit que l'on creuse des tunnels au travers des plus hautes montagnes, soit que l'on plante des ponts sur les plus grands fleuves, soit enfin que l'on érige les immenses bâtiments des gares, ces œuvres si diverses attestent les progrès qu'a réalisés l'art de l'ingénieur et suscitent chaque jour des procédés nouveaux, qui sont utilisés immédiatement dans les chantiers. Les architectes, les entrepreneurs, et, dans un ordre plus élevé, les savants eux-mêmes, pourraient dire ce qu'ils doivent d'enseignements et de découvertes aux ingénieurs qui ont construit les voies ferrées... La France ne le cède pas à l'Angleterre pour l'exécution de ces travaux si hardis qui étonnent et charment les regards.

En Europe, en Italie, en Autriche, nos ingénieurs sont appelés à tracer les chemins de fer ; Partout, à l'étranger comme en France, on leur rend hommage ; la juste célébrité qui s'attache aux noms des plus éminents rejailit sur le corps tout entier et honore grandement notre pays.

Tels sont les services que nous rendent les chemins de fer, tels sont les avantages qu'ils apportent à notre génération et qu'ils promettent aux générations qui viendront après nous ; voilà leur bilan. Ils donnent le *progrès* en toutes choses, ils le prodiguent avec une largesse que les imaginations les plus enthousiastes ne pouvaient prévoir et que les statistiques les plus habiles seraient incapables de mesurer. Aussi s'explique-t-on la place qu'ils occupent dans nos désirs et dans nos espérances, ainsi que la vivacité des discussions qui s'agitent à leur sujet.

La plupart des services d'exploitation furent confiés à des ingénieurs dont le mérite est universellement reconnu. De plus, par une heureuse fortune, les conseils d'administration ont pu recueillir dans leur sein, à la suite de nos révolutions politiques, des hommes éminents qui, après avoir occupé le premier rang dans l'état, sont venus leur apporter le plus utile concours. Nous voyons également figurer dans ces conseils des noms d'une illustration politique plus récente.

S' imagine-t-on que ces ingénieurs, ces anciens ministres, conseillers d'état, magistrats, qui, pendant la plus grande partie de leur carrière, ont été habitués à traiter les questions de haut, sous l'inspiration et à la seule lumière de l'intérêt public, ont tout d'un coup changé leurs habitudes de travail, et qu'ils sont arrivés là, comme s'ils se fussent assis à un comptoir, pour vendre du transport au plus haut prix ?

Non, ils ont vu dans les chemins de fer une grande œuvre nationale à laquelle ils pouvaient dignement s'employer ; ils savent, par leur ancienne expérience, que les intérêts des actionnaires dans les entreprises de cette nature sont d'autant mieux sauvegardés qu'il est donné une satisfaction plus grande à l'intérêt général ; leur responsabilité devant le gouvernement et à l'égard du capital qu'ils représentent s'accorde avec leur propre dignité pour les maintenir dans les errements d'une administration libérale et soucieuse de la prospérité publique. De cette façon, ils continuent à servir le pays, ce qui est, disons-le incidemment, l'irrésistible penchant de tous ceux qui, à un degré quelconque, ont eu l'honneur d'exercer des fonctions politiques ou administratives. Voilà les garanties que les compagnies peuvent invoquer pour la défense de leur gestion, garanties personnelles et morales qui commandent la confiance.

N'ayons donc pas d'inquiétude sur l'exploitation des chemins de fer. Elle est en de bonnes mains, et elle assure au pays tous les bénéfices qu'il doit en attendre.

Charles-Hubert Lavollée : [http://fr.wikisource.org/wiki/Les\\_Chemins\\_de\\_fer\\_fran%C3%A7ais\\_en\\_1866\\_et\\_leur\\_influence\\_sur\\_la\\_propri%C3%A9t%C3%A9\\_du\\_pays;](http://fr.wikisource.org/wiki/Les_Chemins_de_fer_fran%C3%A7ais_en_1866_et_leur_influence_sur_la_propri%C3%A9t%C3%A9_du_pays;)

**A Pertuis**, l'affichage de la liste des expropriations a lieu en février 1868, et c'est à la fin de l'année 1869 qu'est définitivement fixé l'emplacement de la gare et de ses diverses infrastructures.

Il est prévu une « grande gare », avec : un bâtiment voyageurs de première classe, un buffet, un quai pour les chaises de poste, 30 mètres de quai couverts et 60 mètres découverts, une remise à voitures, et une rotonde pour 24 locomotives, avec quai à charbon et bureaux.

La compagnie du PLM, prévoit également l'alimentation en eau de la gare, elle doit acheter la source de l'Espigon à monsieur Arnaud et installer une canalisation entre la source et la gare.

Les premiers trains en service à Pertuis furent :

- 15 mai 1872, ouverture de la section de ligne entre Meyrargues et Pertuis de la ligne Pertuis-Aix-en-Provence.
- 8 juillet 1872, ouverture de la section de ligne entre Pertuis et Volx de la ligne Avignon -Gap.
- 25 novembre 1872, ouverture de la section de ligne entre Pertuis et Cavaillon de la ligne Avignon -Gap.

Son style est le style standard PLM Sud 7 portes monocorps avec station de 1ère classe assez rare.

La gare de Pertuis était un cul-de-sac pour la ligne des Alpes et les trains étaient obligés d'effectuer un demi-tour sur la rotonde.

Pour permettre aux voyageurs de patienter une buvette et un buffet ont été ouverts.

Pour cette conférence, je m'arrêterai plus simplement sur PERTUIS.

... Les études préliminaires proposent une ligne embranchée à la ligne P.L.M. en Avignon se dirigeant sur Cavaillon (Cavaillon étant la gare de bifurcation vers la ligne des Alpes). Au delà, le tracé suivrait la vallée de la Durance jusqu'à Pertuis (sur la rive droite ou gauche). C'est là que se réaliserait le raccordement avec la ligne Marseille/Aix en Provence.

Après Pertuis, la ligne continuerait à remonter le lit de la rivière jusqu'à Volx puis Gap (quittant le territoire Vauclusien à Mirabeau).

Je passerai rapidement sur les péripéties de la "grande frayeur" des Avignonnais de cette époque-là (1860) ... qui ont craint d'être privés de "leur" gare monumentale au détriment de Sorgues ...

(A ce stade, je m'arrête un instant sur 2013 en Avignon : Vous avez pu vous rendre compte, 150 ans plus tard, de la récente (je n'ose pas dire la dernière) bataille pour voir enfin acceptés les premiers travaux de l'interconnexion entre la gare d'Avignon Centre à la nouvelle gare d'Avignon-TGV : la virgule de 1 km jusqu'ici refusée, depuis le 22 juin 2001, jour de l'inauguration.)

La rumeur n'a cessé d'enfler, au point que M. Paulin Talabot en personne (un ingénieur polytechnicien français du XIXe siècle, 1799/1885 qui a contribué à l'essor du chemin de fer en France et à l'étranger. C'était également un banquier important qui participa à la fondation du Crédit Lyonnais et de la Société générale.

Enfin c'était un homme politique : il a été Député et Président du Conseil général du Gard.) a dû, en octobre 1863, confirmer par voie de presse aux Avignonnais que rien ne sera modifié par rapport aux projets initiaux.

Avignon restera donc le point de départ d'une ligne vers Gap, via Cavaillon et Pertuis. Cette ligne sera à voie unique, mais la plate-forme dimensionnée pour une éventuelle seconde voie. Sorgues n'aura donc pas de gare monumentale. Les décisions ne sont prises que très lentement. Cela fait déjà plus de dix ans que l'on débat autour du projet sans que rien ne vienne définitivement au jour. Quoi qu'il en soit, le tracé Avignon, Gadagne, Saint-Saturnin, Jonquerette, Le Thor, L'Isle sur Sorgue et Cavaillon est approuvé. Tout semble pourtant aller avec une telle lenteur qu'en mars 1865, les communes de Beaumont, La Tour d'Aigues, Mirabeau, Pertuis, Saint-Martin, Cabrières, Ansouis, La Bastide des Jourdans, lancent une pétition pour hâter la mise en chantier.

Mais la compagnie est au prises avec d'autres constructions... Importantes. Elle dispose de toute manière de huit ans... "Le chantier débutera dès que cela sera possible". A la fin de la même année, c'est le Conseil Général qui réclame l'accélération des travaux, notamment entre Avignon et Cavaillon. En septembre 1866 on discute toujours du tracé au delà de Cavaillon... A Bonnieux, par exemple, où se trouvent des tuileries, briquèteries, mine de lignite, carrières de pierre, des productions importantes de charbon de bois et de denrées agricoles, on tente une nouvelle fois, d'infléchir les autorités pour obtenir un chemin de fer par la vallée du Coulon. Ce n'est qu'en fin de 1867, que les enquêtes parcellaires sont ouvertes sur Cavaillon et Cheval-Blanc (à partir du 15 décembre).

En février 1868, les liste d'expropriations pour cause d'utilité publique sont affichées, concernant Pertuis, Mirabeau et Beaumont. En décembre 1868 la première section Avignon-Cavaillon est enfin ouverte à l'exploitation. Pourtant, les enquêtes concernant les communes de Mérindol, Lauris, Puget, Puyvert, Cadenet, Villelaure, ne sont ouvertes qu'à partir du 4/10/1869. A la fin de cette même année, le ministère fixe les emplacements définitifs des six gares Vauclusiennes de la ligne suivant les décisions originelles de février 1866 et février 1868.

A Pertuis on prévoit une grande gare (B.V. de 1ère classe) avec buffet, quai à chaises de poste, remise pour les voitures, quai couvert de 30 mètres et quai découvert de 60 m, ainsi qu'une rotonde pour 24 machines, flanquée d'un quai à coke et de bureaux. Pour alimenter la gare en eau, le P.L.M. devra acquérir à M Arnaud la source de l'Espigon et prévoir une canalisation entre celle ci et la gare (l'ancien propriétaire conservant le droit de cultiver son terrain et se voyant rétrocéder l'excédent d'eau non utilisée pour les machines).

Les travaux débutent en 1870.

En juillet de l'année suivante les terrassements sont réalisés, ainsi que les ouvrages et gares. La voie est en cours de pose avec l'épreuve des ponts.

En 1872 enfin, la ligne est mise à la disposition du service de l'exploitation;

Descriptif et profil de la ligne

La ligne prend son origine au Point Kilométrique PK 36,758 de la ligne Avignon-Salon-Miramas, un peu au sud de la gare de Cheval Blanc.

Elle se dirige en direction de l'est dans une légère rampe continue presque jusqu'à Pertuis, longeant les rives de la Durance.

Dés le P.K. 40,889 l'ancienne halte de La Grande Bastide est atteinte, au delà de laquelle la ligne va devoir se frayer un chemin entre le pied du Luberon et la vallée de la Durance.

La halte de Logis neuf (P.K. 46,163) est rapidement doublée pour atteindre enfin la première "véritable" gare de Mérindol (P.K. 48,895). Avant la gare suivante de Lauris, la ligne rencontre encore deux anciennes haltes aux Borrys et Puget (P.K. 53,636 et 56,238). Puis Lauris est atteinte au P.K. 59,490, et enfin Cadenet, au P.K. 64,986, une gare plus importante que les précédentes et possédant un B.V. un peu plus étoffé.

Entre cette ville et Villelaure (P.K. 70,310), dernière station avant Pertuis, se trouvent les rampes les plus importantes, de 1 à 8 mm/m toutefois. Au delà de Villelaure, il ne reste plus que 6 km pour atteindre le "terminus" de la ligne. La voie pénètre dans les emprises de la gare de Pertuis (P.K. 76,833), après avoir franchi le Lez.

Il est à noter que les gares de Cavaillon et Pertuis sont alors équipées d'installations complètes de tournage et de remisage des machines :

[http://fr.wikipedia.org/wiki/Composants\\_d'une\\_locomotive\\_%C3%A0\\_vapeur](http://fr.wikipedia.org/wiki/Composants_d'une_locomotive_%C3%A0_vapeur) et que les gares de Mérindol et Lauris sont équipées de prises d'eau.

Cavaillon et Pertuis possèdent aussi des remises pour les voitures et wagons.

Après traversée de la gare et du "dépôt", le tracé se dirige vers le raccordement avec la ligne de Marseille puis, après la bifurcation, entre dans le dernier établissement Vauclusien de Mirabeau.

- La ligne reliant Cavaillon (ou plus exactement la commune de Cheval-Blanc, située 3,8 km plus au Sud) à Pertuis a été ouverte à l'exploitation en octobre 1871 et ouverte au service voyageurs le 25 novembre 1872.

La circulation des trains fut importante avec une pointe lors de l'été de 1928 avec 26 mouvements par jour.

En 1940, vu que l'activité déclinait, la SNCF réduisant ses services sur les lignes à faible trafic, la desserte des voyageurs est reportée sur route, entre Cheval-Blanc et Pertuis. Elle sera rouverte en mai 1951.

Elle est fermée au trafic voyageurs depuis le 04 juillet 1971.

La relation, longue de 44 km, est assurée successivement par la ligne Avignon-Miramas, à double voie, de la gare de Cavaillon (PK 32+888) à la bifurcation de Cheval-Blanc (PK 36+673) avant de rejoindre Pertuis sur la ligne à Voie Unique assez rectiligne et au profil correct dont les déclivités ne dépassent pas 8 ‰.

Le ministère des Travaux Publics ayant autorisé la mise en exploitation de Pertuis à Volx à partir du 8 juillet 1873, la ligne quitte le Vaucluse, après avoir été raccordée à la ligne de Marseille à Aix et Gap et traversé la gare de Mirabeau.

## Caractéristiques Générales d'Exploitation :

### 6.06 - CAVAILLON A PERTUIS :

- Section à voie unique : Cheval Blanc (Bif Km 36.704) à **Pertuis** - Signalisation simplifiée.
- Gare de Commande: Cavaillon
- Section de ligne à périodes de fermeture à la circulation Cheval Blanc (Bif; Km 36.704) à Pertuis.
- Ligne sans répétition des signaux
- Ligne où les dispositions de l'avis général de sécurité n°2 sont susceptibles d'être appliquées.
- Ligne non équipée pour le chauffage électrique des trains remorqués par des locomotives diesel.
- Distance particulière de couverture des obstacles : 1 200 m.
- Ligne à signalisation d'arrière allégée.

La toute nouvelle ligne entame donc sa carrière et se voit rapidement très fréquentée. Voyageurs et marchandises remplissent voitures et wagons du P.L.M. au point que, dès son ouverture, elle se voit affectée de nombreux projets d'agrandissements et transformations. Il reste encore à ouvrir les sections de Cheval-Blanc à Miramas (26 mai 1873) et de Sisteron à Gap (1 février 1875) pour que les Alpes soient enfin reliées à la ligne impériale.

Pour ce qui est des installations on peut noter que, dès 1872, le quai couvert de la gare de L'Isle/Fontaine de Vaucluse est agrandi et qu'un quai découvert est installé. Fin 1873, un projet similaire est adopté pour Pertuis. En 1874 on projette aussi d'agrandir le buffet. Il doit être rehaussé d'un étage pour le logement du buffetier et flanqué d'une annexe pour la cuisine.

Le dépôt, installé à Pertuis à la jonction des lignes d'Avignon, Sisteron et Aix en Provence, est ouvert en 1872. Cet établissement, relativement important du fait de sa situation intermédiaire entre Marseille et Grenoble, comprend une rotonde couverte de 24 voies, avec coupole centrale et tous les bâtiments connexes. Le pont tournant de la rotonde est ultérieurement porté à 21 mètres ...

- Il est à noter que le dépôt possédait un wagon de secours et une dotation d'étraves chasse neige pour le service de la ligne vers Veynes.

En 1883, le P.L.M., souhaite installer un dortoir et un réfectoire pour l'usage des conducteurs, dans l'ancienne remise des machines de Pertuis. Le projet est validé et implique le remaniement profond des installations existantes. Aménagement du poste des hommes d'équipe, du bureau des statistiques et des magasins et entrepôts des charbons. L'important dépôt de Pertuis semble pourtant inquiéter le P.L.M. et, en 1886, pour réaliser des économies, la Compagnie évoque sa possible suppression... Il n'a pourtant été construit que quatorze ans auparavant!

En 1900, le Ministère autorise divers agrandissements dans les installations Cavaillonnaises ainsi que la mise à double voie de la section Cavaillon/Miramas (effective en juin 1902), avec occupation temporaire de terrains entre les carrières et le chemin de fer. Toujours en ce début de siècle, c'est à Pertuis que des modifications importantes sont effectuées:

Remplacement des chariots de 5 m par des modèles de 6,80 m, allongement des trottoirs de 20 mètres coté Avignon voie A et de soixante mètres coté Veynes voies B et C.

Le service des Postes dépose un projet de bâtiment en charpentes, destiné à agrandir l'entrepôt des dépêches.

En 1905, à Pertuis encore, on allonge diverses voies avec installation d'une plaque de 3,75 mètres de diamètre.

Les abris fermés réclamés pour les haltes de La bastide et Le Logis-Neuf, sont finalement réceptionnées en avril 1905 et... Janvier 1909!

Comme pour les autres lignes d'intérêt local vaclusiennes, le P.L.M. ne fait que peu de cas du trafic voyageurs de la ligne. Matériel hors d'âge, dessertes mal assurées et mal coordonnées, etc.. Jusqu'à la première guerre la concurrence routière est pratiquement inexistante et les déplacements ne peuvent de toute manière que se réaliser par le fer. Mais les Vauclusiens, paysans peu fortunés, ne se déplacent que très rarement. Ils le font principalement à l'occasion de foires et marchés. Après la guerre de 14, les progrès des véhicules automobiles attirent les voyageurs. Les automobiles et autocars drainent une forte clientèle (malgré leur inconfort!), par leur souplesse d'utilisation et un prix inférieur.

Ainsi dès 1930, face à ce phénomène le P.L.M. lui même reporte t'il de nombreux trains de voyageurs sur la route.

Hélas, le 22 mai 1940, en vertu des lois de coordination des transports, le service des voyageurs est supprimé de la ligne d'Avignon à Gap.

Il ne reste que quelques trains Avignon/Cavaillon/Miramas pour desservir la gare de Cheval-Blanc.

Au cours des années 1945/46, pour cause de pénurie de matériel automobile, un train mixte M.V. (marchandises/voyageurs) est remis provisoirement en place entre Cavaillon et Pertuis.

A la fin de la dernière guerre, les communications par voie routière sont très difficiles entre Pertuis, Cavaillon et Avignon. Le car mis en place n'est pas assez grand pour accueillir correctement tous les voyageurs. Il en est de même dans l'autre sens où le seul autobus, surchargé, n'arrive qu'à 20H20.

Les usagers réclament à la S.N.C.F., la mise en place d'une "MICHELINE" de 2e/3e classe, entre Pertuis et Avignon. Mais le matériel ferroviaire, durement éprouvé par les hostilités est rare et les engins commandés par la S.N.C.F. ne sont livrés que très lentement.

C'est donc seulement à partir de mai 1951 et jusqu'en juillet 1971, qu'un autorail direct Avignon/Digne via Cavaillon et Pertuis est mis en service.

Mais... Il ne dessert pas les gares intermédiaires! Ce sont là les dernières incursions de matériel voyageurs depuis le Vaucluse sur cette section...

La situation est assez paradoxale pour ne pas dire ubuesque. Ni l'autorail, ni les autocars n'ont l'autorisation de prendre ou de déposer des voyageurs en chemin.

Pourtant l'autorail marque les arrêts dans les gares du parcours! Ceux qui passent outre et descendent lors des arrêts, doivent dans tous les cas acheter un billet pour le voyage complet et malgré tout, le problème du retour n'est pas réglé pour autant. Le service des autocars est lui aussi, soumis à critique.

Non seulement on ne prend ni ne laisse de voyageurs en cours de route, mais plusieurs Compagnies se disputent le même parcours!

Pour autant les correspondances ne sont pas assurées, que ce soit avec d'autres lignes d'autocars ou dans les gares avec le chemin de fer. Nombre de voyageurs (tout en se trouvant obligés d'acheter aussi leur billet pour le parcours complet) peuvent être laissés en route grâce à la bienveillance du chauffeur... Bien que ce ne soit pas réglementaire. Aussi, les Compagnies glissent-elles quelques "espions" dans les cars concurrents pour "vérifier" la conformité aux directives et éventuellement dénoncer les manquements aux règlements et faire "tomber" les concurrents...

Ceci provoque quelques altercations avec les usagers dont un cas anecdotique nous est rapporté dans le DAUPHINE LIBERE. Alors qu'un voyageur, comme cela se fait quelquefois, demande au chauffeur de le laisser avant le terminus, des "espions" de la Compagnie concurrente se lèvent de leur siège et protestent avec véhémence contre cet arrêt non conforme au cahier des charges de la ligne! Les esprits s'échauffent et ledit voyageur n'arrive à descendre du véhicule qu'en prétextant un besoin naturel qu'il se propose de satisfaire séance tenante s'il ne peut le satisfaire au dehors... On imagine facilement la scène, avec forces invectives, le tout avec la gouaille provençale et les prises de position des autres voyageurs.

Ce qui est sûr c'est qu'après avoir mis pied à terre le voyageur n'est pas remonté dans le véhicule... L'ensemble de la desserte semble réglé par les autorités de régulation sans logique aucune (ou une logique qui ne semble pas être celle du service public).

Tout ceci soulève légitimement un concert de protestations de la part des usagers, et dans tous les cas conduit à la "désaffection" du transport ferroviaire.

Dans le même temps, le transport des marchandises est à son apogée ...

Le transport des marchandises a été très important sur cette ligne.

Mais ce sont essentiellement les produits agricoles qui ont été convoyés par le rail : Un important commerce de feuilles de mûrier, de cocons, de primeurs et de fruits de toutes sortes à Cavailon.

Des wagons couverts sont réclamés à Cadenet (alors que la Compagnie propose des wagons découverts!) pour enlever les grandes quantités de raisins ...

La Compagnie ne semble d'ailleurs pas avoir toujours été à la hauteur, tant en matière de matériel roulant que de moyens de stockage et de manutention des marchandises.

Non seulement les gares sont encombrées mais le matériel roulant n'est pas toujours en adéquation avec la demande (matériel inadapté ou en nombre insuffisant), et le circuit de retour des "banastes" est trop lent et entrave les expéditions... On expédie, par ailleurs de la vannerie à Cadenet. Les expéditeurs demandent la possibilité de réaliser leurs envois avec un code adresse pour éviter que celles ci n'apparaissent en clair sur les colis... et posent des problèmes de concurrence.

Mais ce système beaucoup trop complexe à gérer est refusé par le P.L.M... Au seuil de la première guerre, on comptabilise encore à Villelaure une expédition de 2 500 tonnes de raisin, 1 600 tonnes de pommes de terre, 700 tonnes de fourrage, sans compter la farine, les bestiaux... plus de 40 wagons par jour!

La région est d'ailleurs particulièrement renommée pour ses pommes de terre...

Et puis, petit à petit, les transports ferrés périclitent...

Bien que ces expéditions aient disparu, il persiste encore de nos jours un certain "passage" sur cette ligne. Des produits chimiques pour les usines de la haute vallée de la Durance. On comptait encore en 1981, 2 trains complets. L'un de sel de Port Saint-Louis du Rhône à Saint-Auban et l'autre retournant des citernes vides (jusqu'en mars 2006). Circulait encore un train d'hydrocarbures de Berre sur Saint-Auban, un train R.O. Miramas/Saint-Auban avec des éléments pour Pertuis.

En retour, on rencontrait un train complet le "lessive de soude" Saint-Auban/Petit Quevilly (76), un train de ballast pour Miramas et enfin deux trains R.O. omnibus pour Miramas... Occasionnellement circulaient sur la ligne des trains complets d'essence pour Mison, au nord de Sisteron... Des trains transportant des eaux minérales circulent également sur la ligne dans les années 90 apportant un trafic en transit relativement important.

- Dans le même temps, pour éviter le rebroussement effectué à Pertuis des trains venant d'Aix et à destination de Gap, les chambres de commerce de Gap, Digne et Marseille réclament (au grand dam du conseil municipal de Pertuis) la construction d'un raccordement direct Meyrargues-Mirabeau.

- Le 8 octobre 1950, la mise en service du raccordement direct depuis Meyrargues vers Mirabeau, porte un coup important aux installations de Pertuis. Ce raccordement permet une économie de parcours de 8 kilomètres entre Marseille et Briançon et un gain de temps de l'ordre de 15 minutes. Le rebroussement imposé à tous les trains n'est désormais plus nécessaire ... et Pertuis perd son service pour les voyageurs.

Les usagers souhaitant toutefois emprunter le train sont dorénavant conduits par la voie routière jusqu'à la gare de Meyrargues.

Ceci provoque de nombreuses et vives réactions et à titre de compensation, les habitants de Pertuis se voient ils proposer une navette ferroviaire entre leur ville et Meyrargues, en correspondance avec les trains en provenance ou en direction de Marseille. Cette curieuse composition formée en tout et pour tout d'un locotracteur Y 7400 et d'une seule voiture brinquebalante, continue malgré tout à circuler jusqu'au 28 septembre 1975. Avant qu'il ne cesse de circuler, la composition de cet étonnant train avait bénéficié d'une "modernisation"... La voiture Allemande ex "armistice" (dite "boîte à tonnerre"... à cause du bruit qui règne à l'intérieur!) à plates-formes d'extrémités avait cédé la place à une voiture mixte fourgon "3 pattes", ex P.L.M., à peine plus moderne! C'est tout dire...

A la même époque, l'annexe traction est transformée en simple poste-traction, relais des machines venant et allant vers Veynes, Avignon et Marseille.

En outre, la crise économique aiguë, la récession et la concurrence routière très vive, conduiront inéluctablement vers la diminution des trafics et la fuite des voyageurs. Tout cela se terminera par l'abandon progressif des installations puis des établissements devenus inutiles et coûteux ...

En attendant cette triste fin le dépôt de Pertuis devient annexe de celui de Marseille Saint-Charles au début des années trente. La rotonde perd sa coupole durant la dernière guerre suite à un bombardement.

Vers la fin des années 50, un incident provoque une transformation importante des installations : Une 141 R défonce partiellement le mur de la rotonde. La toiture est endommagée. La réparation de celle-ci étant jugée trop onéreuse, elle est totalement démontée.

Les dernières vapeurs à venir tourner à Pertuis, le font au centre d'un simple mur d'enceinte, dernier vestige d'un important bâtiment.

Puis, en 1951, après la disparition de la traction vapeur à Marseille-Saint Charles, le dépôt devient annexe de Marseille-Blancarde.

Vers 1970, l'arrivée massive de la traction diesel signe l'arrêt de mort des installations restantes ...

Notons que le transfert sur route de la liaison Veynes/Aix en 1971, provoque la suppression de la navette en correspondance avec le train n°1913.

Quant à l'autorail n°1940 desservant Pertuis, il est purement et simplement supprimé et remplacé par une navette vers Meyrargues. La navette ferroviaire qui circule donc encore 4 années, devient alors le seul train de voyageurs visible en gare de Pertuis... Les derniers trains de voyageurs (si on peut les appeler ainsi) "réguliers" quittent finalement la ligne avec la suppression de la navette... Il circule toutefois, occasionnellement, des trains de pèlerins au départ de Digne et à destination de Lourdes... mais on ne peut pas parler, ici, d'un "service régulier".

Mais il faut attendre le 21 juillet 1978 pour que la Préfecture entérine définitivement cette autorisation, tout simplement parce que le Comité Technique Départemental des Transports s'y opposait. Mais ne pensons surtout pas qu'il s'opposait à la disparition de cet ultime réminiscence d'un passé ferroviaire révolu, mais il s'opposait au choix de la société d'autocariste affrêtée par la Société Nationale, à savoir la maison SUMIAN... Car cette entreprise était implantée dans les Bouches du Rhône et venait ainsi faire concurrence au transporteur vauclusien local...

L'aspect ferroviaire était donc bien loin des préoccupations des décideurs et politiques locaux.

En 1986, l'ensemble de la signalisation mécanique de la gare de Pertuis est déposée, les postes d'aiguillage détruits. Tout ceci ne va pas sans un certain nombre de protestations, mais la fin des anciennes installations est programmée et inéluctable.

De cette gare de Pertuis autrefois si active et importante, seul le B.V est encore utilisé de nos jours, toutes les installations du dépôt n'ayant pas survécu à l'abandon de la traction vapeur.

En novembre 1987, le pont rail de la route d'Aix rend son tablier. Il est remplacé par de nouvelles poutrelles.

(Actuellement, la ligne ferroviaire entre Pertuis et Cavaillon est uniquement utilisée pour du transport de fret/marchandises/matériel vide voyageurs, en provenance des Alpes avec 1 à 2 circulations par jour.)

La fin des années 90 voit toutefois des discussions engagées en vue d'une réouverture "partielle" du trafic voyageurs à Pertuis, en relation avec la construction du T.G.V. Méditerranée. Car, si plus aucun train de voyageurs ne s'arrête en gare, la vente des titres de transport y est restée très active. Malgré tout, les candidats au voyage doivent aller prendre leur train à Meyrargues... dans le Bouches du Rhône. Et encore, celui-ci ne dessert-il pas le Vaucluse. Le trafic pourrait, en premier lieu, être repris entre Pertuis et Marseille via Meyrargues et Aix en Provence.

La défense du rail prend d'ailleurs des allures de fête, le 25 avril 1998 à Pertuis. Une manifestation est organisée par diverses associations travaillant à la réouverture de la ligne au trafic voyageurs et reçoit un accueil chaleureux du public et des représentants des collectivités locales, Mairie ou Conseil Général et Régional... Le clou de cette manifestation aura sans doute été le venue du nouvel automoteur T.E.R. X 72500, acheminé depuis Marseille. Il sera bien sûr rappelé au cours de cette visite que la ville de Pertuis et ses environs sont en pleine expansion démographique, ce qui pourrait amplement justifier la reprise de relations ferroviaires avec Marseille ou Avignon.

Pour l'instant, le 03 septembre 2001, la gare de Pertuis voit enfin revenir à elle, après 26 ans d'absence, du matériel roulant pour les voyageurs... Cette fois c'est du matériel moderne qui est appelé à circuler. L'arrivée du premier automoteur X T.E.R. de liaison entre Marseille, Aix en Provence et Pertuis, est saluée par une importante délégation de personnalités; Maire, Conseillers Généraux...

Désormais, 9 trains viendront chaque jour déposer et prendre des voyageurs à Pertuis, pour les conduire dans le département voisin... Un service interrompu depuis 50 ans (hormis la navette brinquebalante)! Mais pour l'instant les voyageurs ne circulent pas vers... Avignon.

Le début du XXIème siècle a donc vu une certaine rénovation de la gare : Rénovation du B.V., des quais, de l'éclairage, de la cour des voyageurs qui vont de pair avec la réouverture au trafic des voyageurs.

Ces remises en état se complètent par la démolition de l'ancienne halle à marchandises et de bâtiments devenus inutiles voire dangereux.

A noter qu'en 1920, un projet avait été proposé pour doubler la ligne d'Avignon à Pertuis et de la conduire jusqu'à Nice... En traction électrique! Du T.G.V. avant

### Pendant la seconde guerre mondiale ...

Le 24 août 1939, un arrêté Ministériel réquisitionne l'ensemble des ressources nationales. Le 01 septembre le chemin de fer est à son tour réquisitionné, par arrêté spécial, pour accomplir sa difficile besogne. Le monde entre en guerre... Peu à peu les cheminots entrent en résistance... Le matériel et les ouvrages sont sabotés, les trains sont attaqués, des tracts sont distribués... 12 wagons d'explosifs sont "dérailés" entre Cavaillon et Pertuis en novembre 43. Des ponts et ponceaux sont détruits ...

- En gare de Pertuis, les cheminots résistent et s'illustrent comme Noël JOUVE (papa de Gisèle BOYER) ...

Mais les actions de la résistance ne se limitent pas à des actes de destruction... En août 1943, un wagon contenant des boîtes de "singe" (CORNEE BEEF) est "attaqué" en gare de Pertuis par les F.T.P. du maquis du Luberon. Environ 10 000 boîtes de conserves sont emportées et enterrées dans une cavité creusée dans une vigne.

Quelque temps plus tard les résistants organisent la distribution aux habitants de Pertuis et des environs (1 boîte par famille, 1 par enfant). En février 44, le dépôt d'Avignon subit un violent attentat (plusieurs cheminots sont tués).

Un peu plus tard, une opération similaire est engagée au dépôt de Pertuis. Dans la nuit du 14/15 mars, alors que les alliés débarquent en Provence, la résistance locale réalise avec succès la destruction de 14 machines en stationnement à l'annexe traction après avoir "neutralisé" les gardes-voies de faction.

C'est Yves LARIVEN, jeune résistant de 20 ans, qui pilote l'opération. Il est arrêté un peu plus tard, alors qu'il est blessé dans une nouvelle opération. Jugé sommairement, il est exécuté le 20 mai à Marseille. Une groupe de résistants prendra alors son nom et deviendra, en sa mémoire, le "GROUPE LARIVEN". Groupe qui se montrera particulièrement actif dans la région du Luberon.

Le lendemain, le dépôt subit un violent bombardement et mitraillage. La coupole de la rotonde, l'une des dernières encore subsistante sur le réseau P.L.M., est détruite lors de cette action.

Les alliés pilonnent Pertuis, son dépôt et ses viaducs. Celui sur la Durance, saboté le 14 juillet, est touché par l'aviation le 13 août et finalement détruit le 15... Malheureusement, 3 résistants, Giraudon, Agnely et Desolmes, perdent la vie durant le bombardement. Ils sont tués par des éclats de bombes, près du viaduc du ruisseau de l'ébrette, pour les 2 premiers, près du transformateur du chemin Saint Roch pour le dernier...

Le 06 juin 44 les alliés débarquent en Normandie. Les maquis accélèrent leur action. La ligne des Alpes est particulièrement visée dès les premiers jours de juin. Il faut à tout prix empêcher les déplacements des Allemands stationnées près de Marseille et tentant de "remonter" en contournant les grandes agglomérations, par Gap et Sisteron. Le 10, un train de marchandises, venant de Pertuis et se dirigeant vers Mirabeau est plastiqué sous un tunnel. Sous la violence de l'explosion, la machine se couche sur la voie, obstruant pour un long moment, le passage... Cette action est l'oeuvre du maquis du Luberon. La nuit du 13/14 juillet voit la visite des partisans sur le pont de la bifurcation de Pertuis.

Cet édifice, pourtant d'une grande importance, n'est curieusement pas gardé. Seulement 2 civils réquisitionnés sont présents sur les lieux pour surveiller 2 engins posés auparavant et encore non explosés... Il est fort probable que ces hommes vont prêter main forte aux saboteurs, avant d'être battus et ficelés pour donner le change... L'action est une totale réussite. Rails cassés, poutres faussées, ligne détruite de part et d'autre du pont...

L'ouvrage est pourtant réparé et livré à l'exploitation le 06/08! L'enquête n'aboutit pas... Les fonctionnaires sont bien plus occupés avec des vols de... pommes de terre survenus en gare... C'est Jean Tambour et Julot Fabre qui sont chargés de l'opération. Une autre équipe "s'occupe" du viaduc routier. Le central téléphonique, tout proche, est également détruit. Gilbert Juillard, René Viguier, de leur côté, opèrent au pont de chemin de fer au lieu dit "les trois frères", quant à Jojo Bellair et André Vilizo ils "travaillent" sur la "ligne des Alpes"...

Le pont sur le canal d'arrosage entre Pertuis et Sainte Tulle est attaqué, de même que celui sur l'Eze. Ils sont inutilisables, rails sectionnés, piles lézardées...

Ces actions, coordonnées avec des destructions d'ouvrages routiers sont destinées à bloquer l'armée Allemande sur ses positions. Des chars sont en effet parvenus à Pertuis le 29 et chargés en soirée sur des wagons... Ils sont désormais immobilisés en gare sans espoir de sortie routière ou ferroviaire...

Le 20 août 44, les libérateurs parviennent à Pertuis. Il semblerait qu'à ce moment là se trouvaient 2 trains militaires, emportant des canons à longue portée, stationnés en gare. L'un d'eux serait tombé entre les mains des alliés, l'autre attaqué près de Marseille où il tentait de se réfugier.

## Retour à la paix ...

La vie reprend son cours, malgré les difficultés et les mouvements sociaux se succèdent... Les cheminots sont à l'honneur au corso de Pertuis en 1955.

Depuis plusieurs années, le personnel du dépôt se distingue par l'originalité des chars fleuris à thème ferroviaire qui sont présentés au public.

En 1952, est proposé le "TRAIN 1900". C'est un char qui ne demande pas moins de 30 000 roses pour sa décoration.

En 1953, c'est la "MICHELINE des PLAGES" qui défile dans les rues.

L'année suivante la "GARE de DOM CAMILLO", fait l'émerveillement des spectateurs.

Enfin "L'ECOLE des MOUSSES", sujet sur la coordination rail/mer, vaut à la sympathique équipe de bénévoles un important encart dans la presse locale.

Le 08 octobre 1958, l'autorail S.O.M.U.A. qui assure la liaison Pertuis-Cavaillon-Avignon, entre en collision avec un train en gare de Cadenet.

Il est 8H00 du matin lorsque ce train, trop long et engageant le gabarit, est pris en écharpe par l'autorail.

Malgré l'aspect impressionnant de l'accident, une seule passagère est blessée ... très légèrement.

Puis, petit à petit, la ligne s'étirole... Les gares ferment, le grand dépôt disparaît...

Pour autant la ligne de Cavaillon à Pertuis résiste et, plus chanceuse que sa consœur Aptésienne, se trouve encore en ce début de XXIème siècle en activité.

Peut être un jour des trains voyageurs y circuleront à nouveau ...

---

- Les 08 & 09 juin 2013 dans le 50e Corso Fleuri, une loco était bien présente : <http://pertuisien.fr/album.php?flash=51957>;

Qui pourrait imaginer ce que serait Pertuis et toute la région, si la ligne avait été doublée, électrifiée et prolongée jusqu'à Nice comme il l'avait été prévu en 1920 ...?...

Il est imaginable qu'un jour prochain des autorails, dans le cadre des Trains Express Régionaux, circuleront à nouveau entre Pertuis et Avignon via Cavaillon et L'Isle sur Sorgue.

Je vais enfin terminer en résumant l'avenir de la Gare de PERTUIS :

1 / Du point de vue service voyageurs, il ne peut que s'étendre, si nous le voulons bien ensemble, en faisant corriger en 1er sa tarification plein tarif Pertuis-Aix à 7 euros avec le TER , alors que le billet pour le BUS est offert à 1 euro sur l'A51 et en 2ème le relèvement de la vitesse en renouvelant l'infra entre la gare de Pertuis et celle de Meyrargues ...

- Avec l'ouverture de la section de ligne Cavaillon-Pertuis :

la continuité territoriale serait ainsi assurée depuis Avignon jusque vers Aix en Provence (les facultés ...) d'une part, et vers Digne-Les Bains et Veynes, Gap et Briançon d'autre part.

- La ligne LGV peut être reliée à Cheval-Blanc par une déviation directe, (il y a la place et la préservation du foncier a été demandée depuis deux ans déjà à nos élus) et les caténaires bien sûr; Les TGV du futur pourront relier Digne les Bains.

2 / Du point de vue fret (les marchandises), une relation depuis le Grand Port Maritime de Marseille et le triage ferroviaire de Miramas) est défendue "mordicus" par l'association Noster Paca dont j'assume la Présidence sur la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

- Une déviation est nécessaire au sud de Cheval-Blanc qui devrait devenir une importante bifurcation, afin de relier directement le GPMM à Pertuis-Manosque-Veynes-Briançon-Oulx et Turin.

Cela éviterait le détour via la rive-Droite ou la rive Gauche du Rhône et les circulations entre Lyon et Turin avec moins de 250 km, mais surtout allègerait le trafic de Poids lourds qui engorge l'Autoroute A8 à la traversée des Bouches du Rhône, du Var et des Alpes Maritimes et étouffe Vintimille.

-----  
- Le 20 février 2011, j'avais écrit à Monsieur Jean-Baptiste BLANC, (Avocat de son état et) Conseiller général du canton de Cavaillon, Communes de Caumont-sur-Durance, Cavaillon, Cheval-Blanc, Maubec, Les Taillades et Robion, avec en Cc notre Maire, Monsieur Roger PELLENC, Vice-Président de la Communauté du Pays d'Aix, délégué au Développement Economique et aux Zones d'Activités de la CPA dont j'ai l'honneur d'être chargé de mission dans le domaine ferroviaire ... en ces termes :

<< ... Ayant pris connaissance du compte-rendu du SCOT, paru dans "La Provence" du samedi 12 février 2011, signé Catherine INACIO : " Le SCoT remet les liaisons ferroviaires sur les rails" que j'ai souhaité saisir Le Sénateur – Président du Conseil général de Vaucluse M. Claude HAUT, ainsi que Le Député-Maire de Cavaillon M. Jean-Claude BOUCHET pour simplement attirer leur attention, et aujourd'hui la vôtre, sur la préservation du foncier de la Commune de Cheval Blanc autour de sa bifurcation ferroviaire qui pourrait prendre de la consistance dans l'Avenir.

Cette préservation du foncier, si elle ne l'est déjà et alors tant mieux, afin de bien appréhender cette future liaison reliant le Projet Prioritaire n°3 (PP3), ainsi que le Port de Marseille (GPMM) via le Triage de Miramas, au Projet Prioritaire n°6 (PP6) via Le MontGenèvre - Oulx et Turin.

- Permettez quelques explications techniques très simples avec la section de ligne Cavaillon-Pertuis :

1 / Pour la continuité territoriale, été comme hiver, entre AVIGNON et **PERTUIS**, ainsi que de CAVAILLON vers AIX en Provence et ses Universités, **pas de problème** avec les installations ferroviaires, **la continuité est assurée**; Seule manque à ce jour l'autorisation aux voyageurs TER;

2 / Par contre pour ce qui est de la circulation du FRET et des circulations futures entre la Ligne des Alpes et PERTUIS-MIRAMAS-MARSEILLE via SALON, là est le problème technique car la Bifurcation de Cheval-Blanc ne dispose pas d'un raccordement direct pour éviter le tête-queue à Cavaillon, ou en français correct le rebroussement, et vice-versa.

- Le rebroussement en question, pour les non initiés, cela veut dire que les trains (rames vides voyageurs en provenance aujourd'hui de Briançon-Gap-Manosque-Mirabeau et Pertuis et qui doivent se rendre sur Marseille via SALON, pour entretien, parce que la ligne classique Briançon-Aix est "occultée"), doivent obligatoirement être dirigés vers Cavaillon car il manque à Cheval-Blanc une voie de raccordement directe. Quant au tête-queue, c'est pour la locomotive qui est retirée de la tête du train à Cavaillon pour la manoeuvrer et la repositionner dans l'autre sens;

- Par contre, s'il s'agissait d'un "autorail", c'est l'agent de conduite, "le mécano" qui changerait seulement de Cabine comme pour les TER AIX-Pertuis et vice-versa. (Et perte de temps en conséquence.)

3 / Enfin, un **autre raccordement possible de la LGV PARIS-AVIGNON-MARSEILLE sur la Bifurcation de Cheval-Blanc** :

C'est une suggestion qu'il ne faut surtout pas écarter pour préserver le foncier...à la réouverture au ferroviaire du Montgenèvre, mais OUI, pour y faire circuler outre le fret, même des TGV à VL 160 à l'Avenir...pour desserte et désenclavement de Digne-Les Bains (Voie avec caténaies bien sûr.) Certes, ce ne sera hélas pas pour la fin du mandat de CG en 2014 et/ou celui de l'actuelle 2ème circonscription, mais c'est bien le moment de préserver le foncier pour développer l'avenir de nos enfants et celui du Pays.

(Aujourd'hui, par exemple, si la SNCF et surtout RFF et les élus avaient pris en considération plus tôt le raccordement (la virgule) entre AVIGNON-Gare Centre et AVIGNON-Gare TGV, nous aurions gagné beaucoup de temps ...et d'argent.)

L'association Noster Paca dont j'ai l'honneur d'être Président est sérieusement engagée avec des syndicalistes de tout bord et de grandes personnalités qui ont en commun : la passion du Rail, renforcé en cela par le Grenelle de l'environnement : < <http://nosterpaca.over-blog.com/> >;

Très respectueusement ...

-----  
**Gare de Pertuis** : [http://fr.wikipedia.org/wiki/Gare\\_de\\_Pertuis](http://fr.wikipedia.org/wiki/Gare_de_Pertuis)

Avenue Pierre Séward 84120 Pertuis, la gare de Pertuis est une gare ferroviaire française des lignes de Lyon-Perrache à Marseille-Saint-Charles (via Grenoble) et de Cheval-Blanc à Pertuis ...

Propriétaire RFF / SNCF ; C'est une gare (SNCF) du réseau TER PACA.

Gare de bifurcation, elle est située au point kilométrique (PK) 375,734 de la ligne de Lyon-Perrache à Marseille-Saint-Charles (via Grenoble) et au PK 76,833 de la ligne de Cheval-Blanc à Pertuis seulement ouverte au trafic fret. Son altitude est de 195 m. Le raccordement de Pertuis permet aux trains en provenance de la direction de Lyon de poursuivre vers celle de Marseille et vice-versa, sans desservir Pertuis, en évitant ainsi un rebroussement.

La conjonction raisonnable du voyageurs et du Fret revitaliserait les départements du Vaucluse, des Alpes-de-Hautes-Provence et celui des Hautes-Alpes ...

- Je tiens à souligner que ces deux optiques sont soutenues par notre Maire Monsieur Roger PELLENC.

Je vous remercie de votre attention

Gilbert SOULET

à Pertuis le samedi 14 septembre 2013

(Avec Jean-Louis BEZET passionné de chemin de fer alors qu'il n'a jamais été cheminot, mais fier d'avoir le fils agent de conduite SNCF depuis le 08 décembre 2012 du côté de Lyon).

<http://rail-en-vaucluse.blog4ever.com/blog/lirarticle-141963-599422.html>;