

LA CONSTRUCTION DU RÉSEAU FERRÉ EN PROVENCE

Les étapes du développement du réseau ferré en Provence s'inscrivent dans l'histoire de la construction du réseau en France : les mêmes périodes peuvent être définies.

La première étape conduit à l'établissement des principales liaisons et de leurs indispensables compléments : elle se développe de 1847 au début des années quatre-vingt; elle est l'œuvre de plusieurs compagnies, avant que les conventions de Franqueville (1857-1859) scellent le partage du territoire français entre les grandes compagnies, accordant au P.L.M. un monopole sur la Provence.

La période 1880-1913 voit la densification du réseau ferré, sous le double effet du plan Freycinet concernant les grandes compagnies, ici le P.L.M., et de la loi de 1880, renforçant celle de 1865, accordant aux départements le droit de concéder la construction de lignes de chemins de fer secondaires (chemins de fer d'intérêt local ou tramways pour voyageurs et marchandises).

Enfin, entre 1914 et 2001 peut être examinée l'évolution ultime du réseau ferré avant que vienne l'ère du TGV.

Avant de procéder à l'analyse, il est nécessaire de définir les conditions générales de l'établissement des voies de communication en Provence.

LES FACTEURS DE L'ÉTABLISSEMENT DU RÉSEAU FERRÉ

Le milieu naturel est hostile. Les plaines du Bas-Rhône hors la Crau au sol résistant, offrent un réseau hydrographique dense exigeant des travaux

d'art; le Comtat est soumis à des inondations, tandis que la Camargue est un espace de rencontre, incertain, entre la terre et l'eau.

La Provence alpine avec de fortes altitudes ne dispose pas des axes de pénétration comparables à ceux de la Savoie et du Dauphiné. La vallée de la Durance en amont du pont de Mirabeau est accidentée, puis elle apparaît plus haut comme une suite de bassins et verrous glaciaires : la voie ferrée s'arrête au pied de celui de Briançon.

La Basse Provence intérieure est faite de bassins plus ou moins étendus, accidentés de collines, alternant avec des chaînons, dont l'altitude varie entre 400-500 mètres et plus de 1.000 mètres (Lubéron, Sainte-Victoire...); les liaisons entre les bassins ne sont pas toujours faciles à établir.

Il est significatif que pour franchir la très basse chaîne de la Nerthe, il ait fallu construire le plus long tunnel du réseau intérieur français (4,6 km), qui plus est à quelques dizaines de mètres au-dessus du niveau de la mer; significatif aussi de trouver entre Toulon et Marseille une des rares sections des grandes lignes parcourue à la faible vitesse de 105 km/h, alors que partout on roule entre 160 et 200 km/h; les courbes et les rampes en sont responsables. Les rampes de plus de 15 ‰ sont fréquentes entre Marseille et Aix, Sisteron et Veynes, elles atteignent 25 ‰ entre Veynes et Briançon comme entre Nice et Tende.

Au milieu du XIX^e siècle, **la Provence est peu touchée par le développement industriel**. L'archaïsme de son agriculture, soulignée par Arthur Young dans un « Voyage en France » paru en 1792, est encore une réalité au début de l'ère ferroviaire. La Provence est loin des centres vitaux de l'Europe dynamique fixés sur les rives de la Mer du Nord. Alain Peyrefitte a remarquablement montré dans *La Société de Confiance* comment les rapports avec les profits et l'argent avaient assuré la prééminence des nations protestantes¹. La lointaine Provence ne suscite pas les investissements; cette absence d'équipements, à son tour, freine le développement.

En 1911, la Provence définie dans le cadre de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, comptait **2 millions d'habitants**, moins de la moitié de la population en 1999. Les trois départements intérieurs retenaient encore près de la moitié des habitants lorsqu'on a conçu les premiers projets de voie ferrée, encore 50 % en 1821, seulement 25 % en 1901 (16 % en 1999). Entre 1901 et 1911, Basses et Hautes-Alpes perdent respectivement 6,9 % et 3,6 % de leur population face aux Alpes-Maritimes et aux Bouches-du-Rhône en progrès de 21 % et 9 %. De vastes espaces peu peuplés ne tentaient guère les constructeurs de voies ferrées. Les villes étaient à l'origine des trafics les plus importants, la région en comptait cinq : Aix : 25.000 habitants; Avignon : 50.000; Nice et Toulon : 100.000; Marseille : 500.000; les autres villes étaient très modestes : Gap : 11.000 et Digne : 7.000.

1. A. PEYREFITTE, *La Société de confiance*, Paris, 556 p.

Les facteurs négatifs l'emportaient; cela n'a pas empêché l'établissement du réseau ferré même si la montagne sud alpine est demeurée, avec le cœur du Massif Central la zone la moins bien dotée de France. Comme dans une partie de la Basse Provence intérieure, les faibles densités, hors population urbaine, étaient de l'ordre de 4 à 5 hab./km², cela ne pouvait justifier de lourds investissements.

PREMIÈRE PÉRIODE : 1847 AUX ANNÉES 1880

Le réseau d'intérêt général se constitue pendant ces trente années. Si le Languedoc s'équipe dès 1839 d'une ligne de Montpellier à Sète et du chemin de fer minier de La Grand-Combe et Alès à Beaucaire, la Provence établit la ligne de Marseille à Avignon dans une décennie où la carte de France est encore en 1850 un désert ferroviaire. Cette liaison apparaît ultérieurement comme un maillon de l'artère maîtresse de la Provence, mais aussi du réseau français unissant Paris à Menton.

1) La ligne de Marseille à Avignon

La Compagnie du Chemin de Fer de Marseille au Rhône est concessionnaire. Le tracé par Tarascon suggère déjà le lien avec la ligne vers Nîmes de l'autre côté du Rhône. La ligne sera ouverte dès 1847 entre Avignon et le Pas-des-Lanciers; une année s'écoule encore pour atteindre Marseille, les travaux dans le tunnel de La Nerthe étant en retard.

Deux tracés étaient possibles. L'un par Arles et La Crau avait l'avantage d'un relief facile, à l'exception de la chaîne de La Nerthe, et de terrains de faible valeur; il avait la préférence de la Compagnie. L'autre desservait Aix, destinée alors à devenir le nœud ferroviaire d'où seraient parties des lignes vers Marseille, Toulon et Nice. Le sort de la ville en aurait été changé. Aix a-t-elle refusé le chemin de fer? Qu'il y ait eu des voix pour s'opposer au progrès, c'est banal, mais le Conseil municipal ne semble pas avoir délibéré dans ce sens. En revanche, ce qui est certain, mais ne saurait surprendre compte tenu de la composition sociologique de la ville, c'est le faible intérêt soulevé lors de la constitution de la Compagnie: la souscription du capital s'est faite pour 27% à Paris, 25% à Marseille, 20% à Lyon, 17% à Nîmes, 3% à Montpellier, 2% à Avignon, 1,2% à Arles, 0,2% à Alès et 0,2% à Aix.

La ligne de Marseille au Rhône s'inscrit dans une perspective nationale. La Compagnie fusionne rapidement avec celle de Lyon à la Méditerranée, qui s'unit avec celle de Paris à Lyon; en 1850, le P.L.M. est né. La section de Valence à Avignon est ouverte en 1854; celle de Lyon à Valence en 1855, dès

lors Marseille est reliée à Paris en moins de 20 heures à 43 km/h de vitesse commerciale; dès 1857, Toulouse est atteinte.

La progression le long du littoral est lente; les difficultés de construction à la sortie d'Aubagne vers Toulon exigent un tunnel de plus de 2,5 km conduisant à l'altitude de 100 mètres; onze ans sont nécessaires pour construire la ligne Marseille-Toulon (67 km), ouverte en 1859; les 158 km menant à Nice sont réalisés en cinq ans malgré les passages difficiles le long de la corniche de l'Estérel; enfin la frontière est traversée en 1872.

2) *Les antennes greffées sur l'artère maîtresse*

Des antennes multiples sont créées pour desservir les villes hors du tracé de la grande ligne. La première à être dotée (1856) est Aix à une date où les villes non desservies sont innombrables à travers toute la France (Pau, Brest, Cahors, Quimper...); la ville est ainsi reliée à Marseille via Rognac au prix d'un détour. L'emplacement, près de la Rotonde, de la gare primitive d'Aix correspond à cette liaison. D'autres antennes de 10 à 30 km permettent de gagner Carpentras (1863), Draguignan (1864), Hyères (1865), Fuveau et Cavaillon (1868), Grasse (1871). Les gares de transit sont Avignon, Les Arcs, La Pauline, Aubagne et Cannes.

3) *La pénétration des Alpes*

La pénétration s'opère au départ de Cavaillon déjà liée à Avignon. Utilisant la rive droite de la Basse Durance jusqu'à Pertuis et Pont de Mirabeau, puis de la Moyenne Durance jusqu'à Sisteron, 130 km sont mis en exploitation en 1872. La ligne suit la vallée du Buech pour gagner Gap (1875) par Veynes, tandis qu'une antenne atteint Digne (1876). En 1884, le train arrive au pied de la citadelle de Briançon.

Aix étant reliée à Pertuis depuis 1870, on voit qu'au départ de Marseille les Alpes sont unies au port après de multiples correspondances (Rognac, Aix et Pertuis).

4) *Les lignes stratégiques*

L'état-major exprime deux craintes. Il lui semble nécessaire de disposer d'une ligne de contournement de la rade de Toulon et d'une ligne permettant de quitter Nice en direction du Nord Ouest, la ligne le long du littoral de l'Estérel pouvant être attaquée depuis la mer.

Le Conseil général des Alpes-Maritimes avait émis, pour des motifs économiques, en 1861, le vœu de la construction d'une ligne quittant Nice pour rallier la Durance. Les difficultés de la construction font ajourner le projet repris par l'État-major après la défaite de 1870 et devant les incertitudes de la diplomatie italienne. Ce n'est qu'en 1888 que la ligne est concédée à Sud-France. L'État-major s'intéressant alors moins à la réalisation, on s'en tient à une construction à voie étroite. 103 km sont construits; mais la très difficile section de Saint-André-les-Alpes à Puget-Théniers sera achevée par les Ponts et Chaussées et la ligne enfin inaugurée en 1911.

L'évitement de Toulon a été plus rapidement achevé : en 1877, le P.L.M. ouvre la liaison directe de Marseille à Aix par Gardanne, d'où une antenne rejoint Trets; restait à relier cette localité à Carnoules, ce qui a été fait dès 1880. Son intérêt militaire a été limité, en revanche l'exploitation de la bauxite du Var lui a conféré un grand intérêt économique; la gare des Censières près de Brignoles est devenue pendant des décennies le centre de ce trafic.

DEUXIÈME PÉRIODE : DE 1880 A 1913

Le développement du réseau ferré est moindre que dans beaucoup d'autres régions; il se concentre dans les régions déjà les mieux pourvues : plaines du Bas Rhône et littoral.

On doit au plan Freycinet les lignes de Carpentras à Orange (1894) et Salon à La Calade (1903), bifurcation sur la ligne d'Aix à Pertuis, le rattachement au réseau de Forcalquier et la jonction entre Cavaillon, Apt et Volx sur la ligne des Alpes. Le bilan du plan Freycinet est modeste.

Les chemins de fer secondaires connaissent un plus grand essor. Trois compagnies se partagent l'exploitation de près de 300 km construits entre 1875 et 1889 dans les Bouches-du-Rhône : Chemin-de-Fer-de-Camargue, Chemin-de-Fer-de-Miramas à Port-de-Bouc, Chemins-de-Fer-départementaux-des-Bouches-du-Rhône. Les Tramways de Nice et du Littoral et Sud-France, particulièrement dans le Var, ont mis en service entre 1900 et 1911 plusieurs centaines de kilomètres, notamment les lignes desservant toutes les stations balnéaires des Maures et de la côte entre Nice et Menton ainsi que les stations climatiques ou les villes de l'arrière-pays (Grasse, Vence, la Vésubie...).

Si on établit le bilan de ces deux périodes, au moment où le réseau n'a pas encore entamé sa longue contraction sous les coups de la concurrence routière, on constate que la région n'est pas dans une mauvaise situation, si on tient compte de son étendue dépassant celle de la Belgique mais aussi des

vastes déserts sous-peuplés; la comparaison des densités du réseau ferré avec la moyenne nationale (11,4) est un bon indice (Tableau I).

TABLEAU I : Le réseau ferré en Provence en 1911

	Basses-Alpes	Hautes-Alpes	Alpes-Maritimes	Bouches-du-Rh.	Var	Vaucluse
Kilomètres	223	182	372	729	494	318
% C.F. secondaires	40	0	76	36	54	0
Km pour 100 km ²	3,2	3,2	12,4	17,5	8,7	9,3

TROISIÈME PÉRIODE : 1914 - 2001

Le réseau provençal n'échappe pas à la politique générale de contraction du système ferroviaire : toutes les lignes des compagnies secondaires sont délaissées dans l'entre-deux-guerres ou à l'occasion des destructions intervenues en 1944 (Meyrargues à Draguignan et Grasse, Toulon à St-Raphaël), celles du P.L.M. connaissent un même sort : le trafic des marchandises subsiste sur quelques sections (Aix-Rognac, Gardanne-Carnoules). Grasse, Draguignan, Carpentras sont privées de desserte ferroviaire pour les voyageurs, Aix est isolée de Salon. La longueur totale exploitée passe de 2318 km en 1911 à 1038 en 1999, soit un déclin de 55 %.

Cependant, l'évolution n'est pas que négative.

La sortie de Marseille vers Avignon par le passage obligé sous le tunnel de La Nerthe a été une constante inquiétude; le moindre incident, l'entretien de l'ouvrage d'art pouvaient isoler le port et la ville du reste du pays; ce n'est pas le passage par Aix vers Rognac avec la voie unique et les rampes qui offrait une solution. La ligne à double voie de l'Estaque à Martigues le long de la Côte Bleue résout le problème. La difficulté était le maintien du trafic maritime dans la passe de Caronte pour entrer dans l'étang de Berre; le viaduc de Caronte comprend une partie tournante pour laisser passer les grands navires; les rails sont à 25 mètres au-dessus du niveau de la mer. Ce qui était important en 1915, année de mise en service de la ligne, a perdu de son acuité compte tenu de la dimension des navires excluant pour beaucoup l'entrée dans l'étang. Si la partie de la ligne comprise entre Miramas et Fos a été électrifiée, le parcours jusqu'à Marseille est exploité par des locomotives diesel, ce qui montre que cette liaison a perdu de son importance.

Une autre réalisation remarquable par la qualité de ses travaux d'art est la ligne de Nice à Breil-sur-Roya et Tende ouverte en 1928; on compte 46 tunnels, dont un hélicoïdal, sur 56 km. A l'origine, la ligne comportait une section de Nice à Breil à voie unique exploitée en traction vapeur et une

section électrifiée de Breil à la frontière exploitée par les Chemins de Fer Italiens, comme tronçon de la ligne Turin-Vintimille qui traversait le territoire français. Les rectifications de frontières ont simplifié la situation après 1945. La ligne a été mise en sommeil après des destructions en 1940, puis en 1944; la SNCF ne souhaitait pas la réouverture de la ligne. Sous la pression et avec une forte participation financière des autorités italiennes, des travaux ont été entrepris qui ont conduit à la reprise de l'exploitation en 1978 après trente-quatre ans d'interruption. A ses débuts, la ligne a été parcourue par des trains de luxe internationaux (Cannes à Milan, Vienne et Berlin) puis par des liaisons Nice à Coni et Turin; elle est surtout animée aujourd'hui dans la banlieue de Nice.

La saturation de la circulation automobile urbaine a conduit à retrouver un intérêt au chemin de fer, que certains considéraient il y a soixante-dix ans comme une technique dépassée et condamnée. Cela a conduit à la réouverture de lignes fermées pour desservir des zones où la population périurbaine a connu une croissance énorme : Cannes-Ranguin, tronçon de la ligne Cannes-Grasse dont des associations réclament la remise en exploitation sur le parcours total, même souhait pour la ligne d'Avignon à Carpentras. La desserte entre Hyères (La Pauline) et Toulon a repris et comporte une liaison TGV avec Paris. L'an 2001 verra sans doute la reprise du trafic entre Pertuis-Aix et Marseille avec la réouverture espérée de gares de la banlieue aixoise (Venelles, La Calade); cela ne suppose que la remise en l'état de la courte section de Meyrargues à Pertuis. A plus long terme, la desserte de Trets au départ de Gardanne est envisagée.

Dans les années trente, l'abandon d'un dernier projet du plan Freycinet a été décidé en cours d'exécution comme le souligne l'existence des travaux d'art dans la vallée de l'Ubaye. Barcelonnette ne verra jamais le chemin de fer.

L'électrification de l'artère maîtresse parcourant la vallée du Rhône et le littoral est activement conduite : elle gagne Tarascon en 1960, Menton en 1968 et lui donne une nouvelle jeunesse.

L'ÈRE DU TGV

Les hommes ont toujours recherché la vitesse : entre le XVII^e et le XIX^e siècle, la vitesse des ancêtres de la diligence à la diligence a été multipliée par trois. La nostalgie permet de le déplorer mais c'est une réalité : mieux vaut se poser la question : comment faire face à une telle demande dans les meilleures conditions pour la société? La réponse tient à un choix entre des techniques en fonction de leur consommation d'espace, d'énergie, de troubles pour l'environnement, de sécurité.

Une ligne de TGV consomme entre 3 et 6 ha au km contre 9 à 12 pour une autoroute; à égalité de consommation d'énergie un voyageur fait en moyenne 22 km en avion, 43 en automobile, 63 en TGV sans parler de l'avantage d'utiliser l'électricité de préférence aux hydrocarbures. La ligne nouvelle de Lyon à Paris consomme moins d'espace que le seul aéroport de Roissy avant ses extensions. La lutte contre le bruit est possible le long d'une voie ferrée, elle ne l'est pas pour les zones proches des aéroports survolées par les avions. Le TGV pénètre dans les villes par les voies traditionnelles sur 10 à 15 km évitant une nouvelle saignée dans le tissu urbain. Le développement du trafic aéroportuaire engendre un accroissement de la circulation routière dans des zones périurbaines où elle est déjà intense; l'exemple marseillais est probant.

Pour que le TGV concurrence efficacement le transport aérien, le temps de parcours doit se limiter à trois heures, ce qui sera le cas entre Paris et Marseille à partir du printemps 2001. La ligne arrivera à quelques kilomètres de la gare Saint-Charles, libérant le tunnel de la Nerthe de son trafic actuel, ouvrant la possibilité de développer le trafic de banlieue. Chacun admet la saturation routière car il la vit; or de plus en plus de voies ferrées sont saturées, ce qui ne saurait surprendre puisqu'il y circule jusqu'à quatre fois plus de trains que lors de leur construction, il y a plus d'un siècle. Développer le transport du fret et des conteneurs par chemin de fer dans la vallée du Rhône exigeait d'alléger les mouvements de voyageurs, c'est un des avantages de la ligne nouvelle.

On sait le battage médiatique fait autour des oppositions à la réalisation du TGV, au point qu'il était pratiquement impossible de faire passer dans la presse locale un article favorable à cette construction. Le mouvement n'a jamais touché qu'une étroite minorité; le plus grand rassemblement n'a pas atteint 5 000 personnes; les commandos brûlant des pneus sur les rails et immobilisant une nuit 20 000 voyageurs étaient forts de moins de 200 personnes jamais inquiétées, alors que l'entrave à la circulation tombe sous le coup de la loi, qui a été appliquée aux opposants au tunnel routier du Somport. Deux sondages réalisés à l'époque dans les espaces concernés par la ligne nouvelle ont donné autour de 75 % d'opinions favorables, 15 % d'avis contraires et 10 % d'indifférents. Peut-être plus significatifs sont les résultats des écologistes qui aux élections ont obtenu dans ces zones des scores inférieurs à la moyenne nationale. Quant aux critiques sur la défiguration des paysages par les travaux d'art, soyons prudents : tous les viaducs d'Eiffel dans le Massif Central figurent aux programmes des circuits touristiques et des restaurants à crevettes retiennent les touristes dans le site. Qu'en sera-t-il dans un siècle du viaduc de Ventabren ?

Beaucoup de chercheurs à l'égal de Marcel Blanchard ont critiqué a posteriori dans l'entre-deux-guerres, le « foisonnement » ferroviaire du début

du siècle²; ils oublient qu'alors n'existait aucune alternative au transport par chemin de fer : en 1913, la France ne comptait pas 1000 camions à essence ! Même si l'évolution technique a ultérieurement condamné certaines lignes, le jugement de Paul Vidal de Lablache mérite d'être retenu : «... C'est qu'en effet à mesure que se sont déroulées les conséquences du chemin de fer, la différence s'est accentuée entre celles (*Les régions*, M. W.) qui en étaient pourvues et celles qui ne l'étaient pas, créant pour ces dernières une telle infériorité qu'il a bien fallu la combattre... »³

Si tous ces équipements n'avaient pas existé, la Provence aurait présenté une misère paysanne analogue à celle de la Calabre ou d'autres régions d'Europe méditerranéenne ou orientale ; elle doit à une densité ferroviaire au début du siècle, commune à l'Europe occidentale, d'avoir échappé à ce destin.

Maurice WOLKOWITSCH

2. M. BLANCHARD, *Géographie des Chemins de Fer*, Paris, 1942, 231 p.

3. P. VIDAL DE LABLACHE., *Principes de géographie humaine*, Paris, 1971, 327 p., cf. p. 241.