PARIS—LYON—MARSEILLE

EXPOSITION

« Le Pontet, il était une gare… »

Le service des Archives municipales de la ville du Pontet vous propose une exposition sur l'histoire du tracé de la ligne de chemin de fer Paris-Lyon-Marseille au milieu du XIXe siècle et la création d'un arrêt sur Le Pontet qui contribua à la prospérité de ce petit hameau d'Avignon.

A travers de nombreux documents : arrêtés, procès-verbaux, photos, lettres, témoignages, anecdote, cette exposition retrace quelques moments forts de cette grande aventure ferroviaire…

Ligne Paris-Lyon-Marseille, un peu d'histoire…

Dès l'origine, la ligne Marseille-Avignon a été considérée comme prioritaire car l'axe nord-sud pouvait être assuré par le Rhône. En effet, le couloir rhodanien était depuis toujours l'axe d'un important trafic commercial par le fleuve et par la route. Cependant, il fallait 10 jours aux marchandises pour faire le trajet Lyon-Marseille par la route et au moins 30 jours pour remonter le Rhône.

Aussi, le succès des premières liaisons ferroviaires et la loi du 11 juin 1842 relative à l'établissement des grandes lignes de chemins de fer poussent l'opinion publique à réclamer la construction de la ligne Avignon-Lyon.

L'Etat décide alors d'établir le tracé des lignes rayonnantes à partir de Paris, d'accorder des concessions, de procéder aux expropriations et de construire les infrastructures (tranchées, tunnels, ponts, gare…). Les compagnies privées fournissent les rails et le matériel, mais ne se voient confier l'exploitation de la ligne[1] que pour une durée brève (15 à 35 ans).

1 - La concession ferroviaire est une formule assez ancienne où la construction, l'exploitation et la gestion d'une ligne ferroviaire, dont la propriété reste celle du concédant public, généralement l'État, sont déléguées à un partenaire privé. (Source Wikipédia).

En juillet 1843, la ligne Marseille-Avignon, premier tronçon à être réalisé, est concédée à Paulin TALABOT, ingénieur et créateur de la Compagnie du Chemin de Fer de Marseille à Avignon, pour une durée de 33 ans.

La crise économique de 1847, la révolution de 1848 et le désir de nationaliser les chemins de fer ralentissent les travaux et engendrent un manque de capitaux.
Par la suite, le renoncement à l'idée de nationalisation, l'allongement de la durée des concessions uniformément portée à 99 ans, entre autres, feront revenir la confiance et les moyens d'investissement.

La ligne Marseille-Avignon est ouverte aux voyageurs le 5 mars 1849 et aux marchandises le 23 mars 1849. Le trajet dure entre 2 heures 45 et 4 heures selon les trains.

Dès le 11 mars, un « train de plaisir » à prix réduit fait l'aller-retour Avignon-Marseille dans la journée. Passées les premières frayeurs, les gens adoptent ce nouveau moyen de locomotion qui s'inscrit rapidement dans la vie quotidienne des français.

En 1851, cette ligne compte 432 440 voyageurs, 506 000 en 1852.

La ligne Avignon-Lyon, quant à elle, est également concédée à Paulin TALABOT le 10 juin 1846 pour le compte d'une société anonyme. Par manque de crédits, l'exécution des travaux est reportée. Ce n'est qu'en 1852, que le chantier reprend.

La guerre de Crimée, nécessitant le déplacement de nombreuses troupes au départ de Marseille dès 1854, pousse le gouvernement à faire accélérer les travaux entre Avignon et Lyon.

Le tracé définitif de la ligne Paris-Lyon fut choisi en juillet 1844. Celle-ci fut concédée le 21 décembre 1845 à la Compagnie de Paris à Lyon puis le 5 janvier 1852, à une société dans laquelle on relevait les noms des plus grands financiers de l'époque dont les Rothschild. Le Paris-Lyon devait être achevé en 1856.

Les difficultés techniques et financières, les polémiques locales, les divergences sur les différents tracés à adopter… retarderont la réalisation de la ligne Paris-Lyon-Marseille, surnommée « ligne impériale » car empruntée par Napoléon III. Cette dernière, longue de 863 km, sera enfin achevée en 1856.

Le chemin de fer est un des éléments qui entraînera l'exode rural. Les villes desservies par le rail voient leur population augmenter et les villages éloignés se dépeuplent.

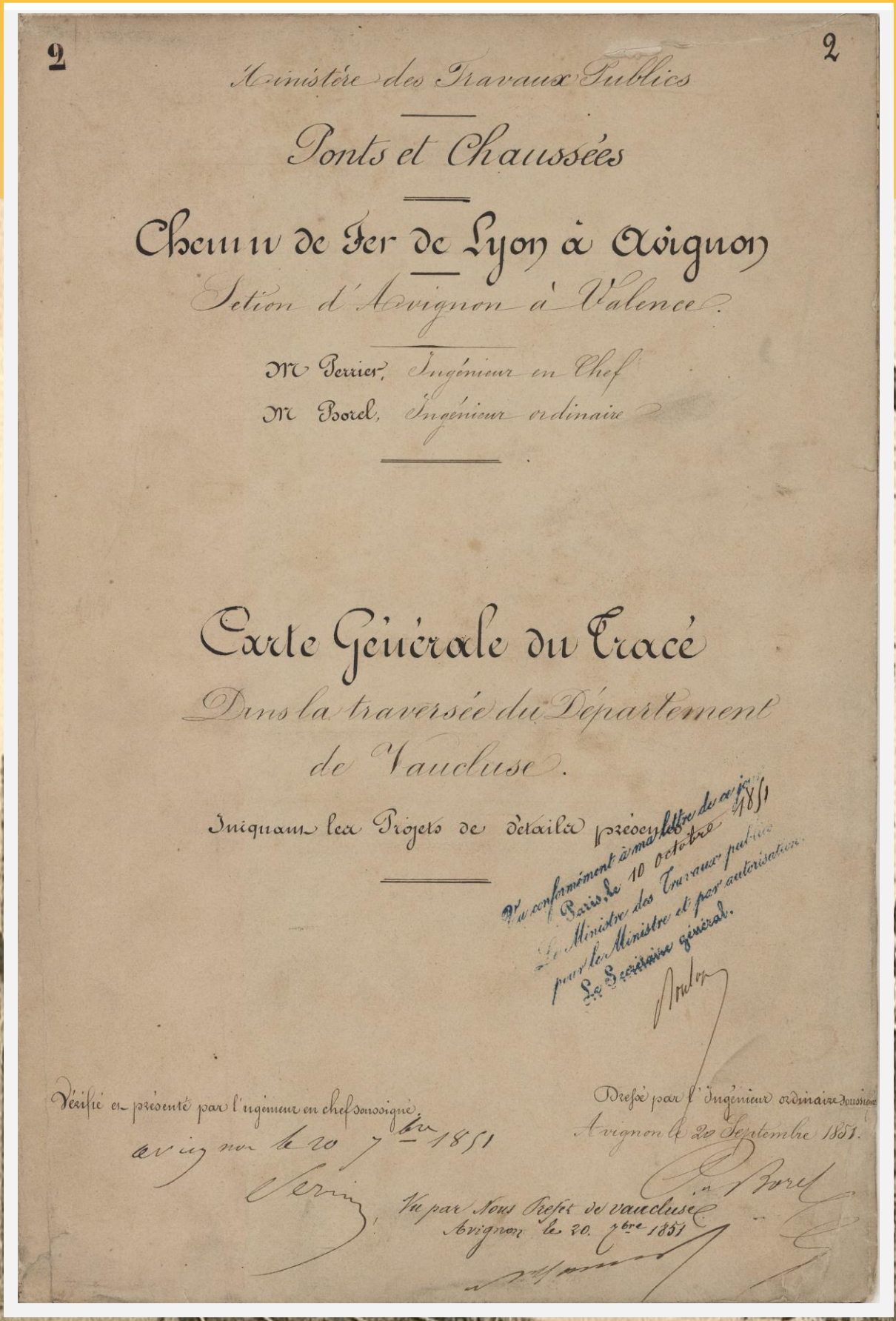
La navigation fluviale, malgré une résistance acharnée, est quasiment ruinée. A contrario, les cultures délicates sont désormais facilement exportables. Ainsi, légumes, melons, fraises et vins fins empruntent le rail pour aller vers Paris ou Lyon. C'est le début de la spécialisation maraîchère de notre région.

La mise en place de ce grand chantier va donc bouleverser le mode de vie des Vauclusiens mais également va avoir un impact important sur le paysage urbain et l'économie locale.

Jean-Claude CAPDEVILLE - *Histoire du chemin de fer en Vaucluse*
Mathieu-Georges MAY- *Histoire du chemin de fer de Paris à Marseille.*

Carte du tracé Lyon-Avignon

Section Avignon-Valence - 20 septembre 1851



2 2

Ministère des Travaux Publics

Ponts et Chaussées

Chemin de Fer de Lyon à Avignon

Section d'Avignon à Valence.

M. Perrier, Ingénieur en Chef

M. Borel, Ingénieur ordinaire

Carte Générale du Tracé

Dans la traversée du Département de Vaucluse.

Indiquant les Projets de détails précédemment admis

Vu conformément à ma lettre de ce jour 1851
Paris, le 10 octobre
Le Ministre des Travaux publics
pour le Ministre et par autorisation
Le Secrétaire général.

Vérifié et présenté par l'ingénieur en chef soussigné
Avignon le 20 7bre 1851

Dressé par l'ingénieur ordinaire soussigné
Avignon le 20 Septembre 1851.

Vu par Nous Préfet de Vaucluse
Avignon le 20. 7bre 1851

Ligne noire. — Tracé de l'ex de Marseille à Avignon.
Ligne verte — Ancien projet de la traversée d'Avignon.
Ligne rouge pointillée - Nouveau projet de la traversée d'Avignon.
Ligne rouge — Projet adopté du chemin de fer de Lyon à Avignon.
Ligne rouge triple - Projets de détail présentés.
Ligne bleue pointillée. Limite des inondations du Rhône.
les Angles
VILLENEUVE - les-Avignon.
Fort d'André
AVIGNON.
Marseille à Avignon.
Embouchure du Gardon
Embouchure du Durance
Embouchure du Rhône
Embouchure du Sorgue
Embouchure du Rivière
Embouchure du Bouches
Embouchure du Sorgue
Embouchure du Durance
Embouchure du Gardon
Embouchure du Rhône

Des divergences au sujet du tracé

Une grande bataille va être livrée sur le tracé de la voie et plus particulièrement, sur le choix d'une tête de ligne au nord de Marseille entre Arles, Tarascon et Avignon.

Car l'idée de départ est de relier le grand port de la méditerranée qu'est Marseille au Rhône, comptant ensuite sur la navigation fluviale pour effectuer le reste du trajet jusqu'à Lyon.

Avignon possédait de beaux atouts dans son jeu. En effet, la ville était devenue un important entrepôt de marchandises où les produits, arrivés du nord, se redistribuaient par charrettes vers Aix, Marseille et Toulon. Opportuniste, le conseil municipal d'Avignon s'engage en 1840 à prendre en charge la moitié du viaduc à construire sur la Durance.

Néanmoins, l'ingénieur homme d'affaires TALABOT, qui possédait de gros intérêts dans les mines gardoises et venait de réaliser en 1839, la ligne Alès-Beaucaire, tente de convaincre le gouvernement de relier Marseille à Tarascon avec prolongement vers Bordeaux.

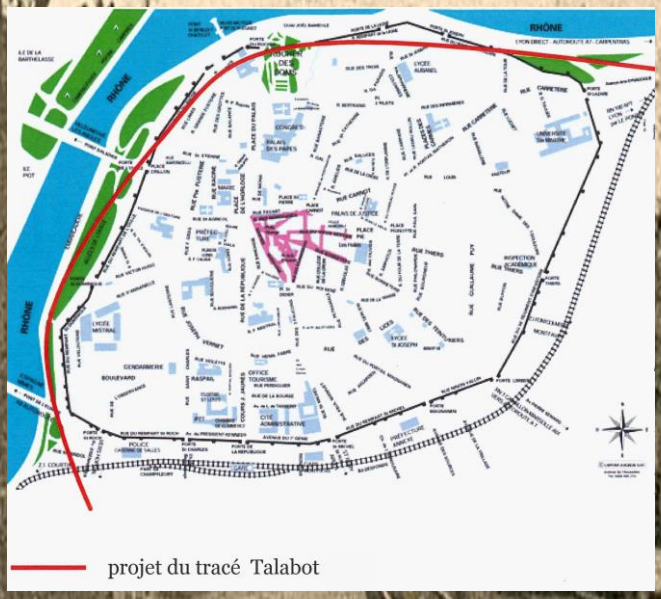
Un projet qui fait écrire le maire d'Avignon au préfet en ces termes : « *C'est une question de vie ou de mort pour la prospérité de l'industrie commerciale et manufacturière de la ville et d'une grande partie du Vaucluse que le chemin de fer aboutisse à Avignon* ».

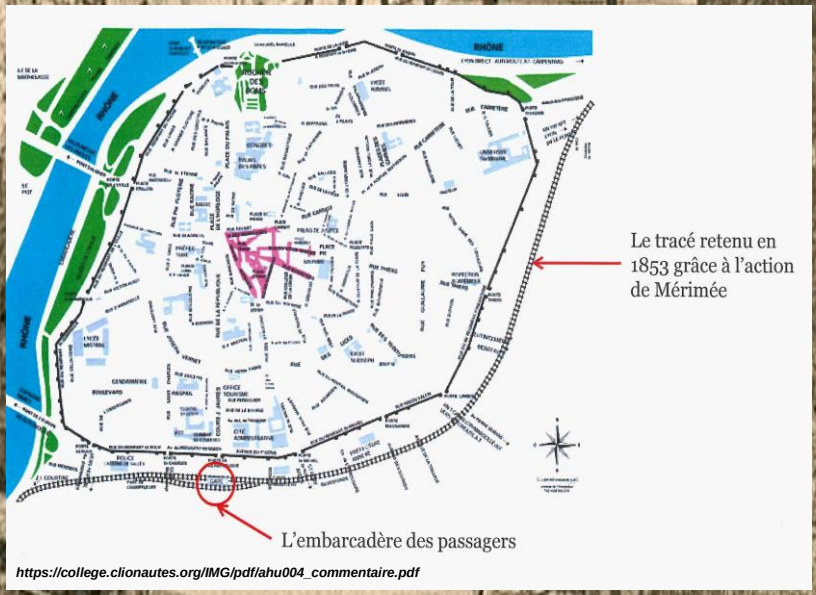
Deux projets s'opposaient, celui d'Avignon qui souhaitait un chemin de fer pour s'unir à Marseille qui, elle-même, souhaitait une voie pour arriver au Rhône et celui de Talabot qui, avec sa compagnie minière, avait besoin d'un moyen de transport rapide pour écouler ses produits vers Marseille. Bénéficiant de puissants appuis, Talabot obtenait la concession du gouvernement. Si le tracé final était celui de son choix, la ligne Marseille-Arles-Tarascon par la Crau se prolongeait jusqu'à Avignon (….)

(…) Il ne restait plus qu'à envisager le raccordement avec la ligne Lyon-Avignon et par là-même, de définir l'emplacement de la gare… Le projet Talabot, consistait à implanter la voie de liaison à l'ouest sur un tracé qui partait de Courtine, longeait le Rhône, traversait une partie du Rocher des Doms par un tunnel et rejoignait la ligne de Lyon au quartier de la Synagogue. Les remparts étaient abattus, mais piètre consolation, l'on promettait aux amoureux du patrimoine de couronner le remblai d'une petite muraille crénelée.

Ce qui mit Prosper Mérimée, alors inspecteur en chef des Monuments Historiques dans une grande colère. Heureusement, ce projet iconoclaste n'aboutit pas et Avignon et ses vestiges historiques font encore aujourd'hui partie du décor.

Avignon





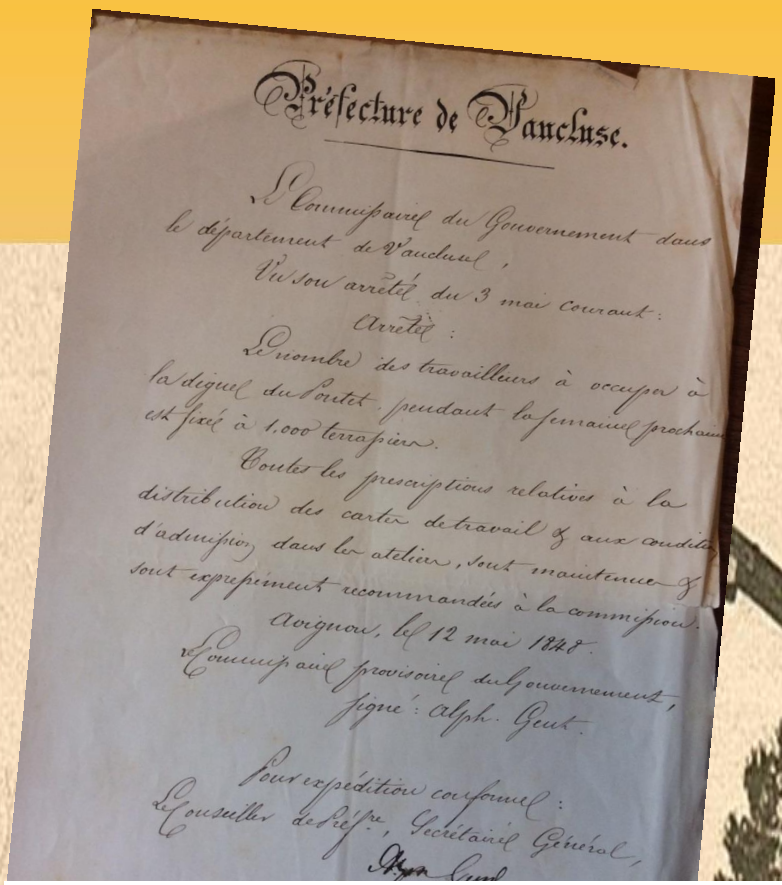
https://college.clionautes.org/IMG/pdf/ahu004_commentaire.pdf

Construction et remblaiement de la digue du Pontet

Un besoin de main-d'oeuvre

La construction de la digue insubmersible dite « du Pontet », *destinée à fermer la plaine en amont d'Avignon aux inondations du Rhône*, commence aux premiers jours de la République de 1848 en plein marasme économique, commandée par la mise en place d'un vaste chantier ouvert par le gouvernement provisoire pour *employer la classe ouvrière industrielle et nécessiteuse de la ville* mise au chômage par la crise économique.

Longue de 2 516 mètres, cette digue doit longer le Rhône, à partir d'Avignon jusqu'au hameau du Pontet. L'édification de cette chaussée présente un double avantage : elle place à l'abri des inondations, non seulement la voie ferrée à construire, mais aussi la partie basse du territoire d'Avignon comprise entre la porte Saint-Lazare et le point « insubmersible que constitue, pour les ingénieurs, le hameau du Pontet.



Préfecture de Vaucluse.

Le Commissaire du Gouvernement dans le département de Vaucluse,

Vu son arrêté du 3 mai courant :

Arrête :

Le nombre des travailleurs à occuper à la digue du Pontet pendant la semaine prochaine est fixé à 1.000 terrassiers.

Toutes les prescriptions relatives à la distribution des cartes de travail et aux conditions d'admission dans les ateliers, sont maintenues et sont expressément recommandées à la commission.

Avignon, le 12 mai 1848.

Le Commissaire provisoire du gouvernement,

Signé : Alph. Gent.

Pour expédition conforme :

Le Conseiller de Préfecture, Secrétaire Général,

Arrêté 12 mai 1848- Archives Départ. de Vaucluse – 5S13-1848

Préfecture de Vaucluse

Le Commissaire du Gouvernement dans le Département de Vaucluse.

Vu son arrêté du 3 mai courant :

Arrête :

Le nombre de travailleurs à occuper la digue du Pontet pendant la semaine prochaine est fixé à 1 000 terrassiers.

Toutes les prescriptions relatives à la distribution des cartes de travail et aux conditions d'admission dans les ateliers, sont maintenues et sont expressément recommandées à la commission.

Avignon, le 12 mai 1848

Le Commissaire provisoire du Gouvernement,

Signé : Alphonse GENT

Pour expédition conforme :
Le Conseiller de Préfecture Secrétaire Général

L'atelier de la digue du Pontet manifeste une très grande activité dès le mois d'avril 1848 : 700 à 1 000 ouvriers y travaillent quotidiennement.

C'est le plus gros chantier de la ville.

Les ouvriers travaillent à la tâche cinq jours et demi par semaine et sont payés le dimanche matin à la caserne St-Jean à Avignon. Chaque samedi, un arrêté fixe le nombre de travailleurs employés la semaine suivante (ouvriers terrassiers à la tâche, avec pic ou pelle, dameurs, régaleurs*) ; leurs cartes de travail sont renouvelées chaque semaine.

La digue du Pontet est finalement achevée à la fin de l'année 1848.

* Régaleur : Celui qui étale la terre à mesure qu'on la décharge

Des expropriations nécessaires

• Tronçon Avignon-Le Pontet

Le sieur Reboul fils, géomètre à Avignon, est chargé par les Ponts et Chaussées de procéder aux estimations des terrains à occuper. Pendant deux mois et demi, il passe la majeure partie de son temps à rendre visite aux 80 propriétaires dont les terrains sont concernés par les travaux du chemin de fer dans l'étendue de la digue du Pontet... Il conclut finalement un grand nombre de traités amiables à des conditions favorables à l'Etat.

Seulement neuf, des quatre-vingts propriétaires visités, refusent d'accepter ses propositions et seront expropriés par jugement du tribunal civil d'Avignon le mois suivant…

Ces traités amiables permettent d'engager très rapidement les premiers travaux de terrassement…comme en témoigne le *Mémorial de Vaucluse* paru le 20 novembre 1851…

Jeudi 20 Novembre 1851. N° 710. Septième année.

LE MÉMORIAL DE VAUCLUSE,

Politique, Administratif, Commercial et d'Annonces.

Nouvelles locales.

— Enfin le premier coup de pioche est donné pour les terrassemens de la nouvelle section du chemin de fer de Lyon à Avignon. Les travaux adjugés le 25 octobre sont en pleine activité sur la digue du Pontet, et les ingénieurs, animés des sentimens d'humanité les plus louables, organisent un atelier où déjà plus de 300 ouvriers sont occupés. A mesure que le mauvais temps fera cesser les travaux de la campagne, le nombre des ouvriers terrassiers sera augmenté.

Dans peu de jours un chantier composé d'ouvriers en pareil nombre sera ouvert sur le territoire d'Orange; chaque localité voisine de la section aura son contingent de travailleurs et, d'ici à la fin de décembre, il y aura une longueur de près de 15 kilomètres entamés et sur les terrassemens desquels on occupera près de 1500 ouvriers.

Ainsi se réalise la pensée du gouvernement de donner, autant que faire se pourra et dans le plus grand nombre de localités, du travail aux ouvriers

Archives Départ. de Vaucluse – 5S14-1851

PRÉFECTURE DE VAUCLUSE.

ADJUDICATION

DE TRAVAUX DES PONTS ET CHAUSSÉES.

CHEMIN DE FER DE LYON A AVIGNON.

Le Préfet de Vaucluse donne avis au Public que le Samedi 25 Octobre 1851, à une heure précise après-midi, il sera procédé, par lui, dans une des salles de l'Hôtel de la Préfecture, en Conseil de Préfecture, et en présence de M. l'Ingénieur en chef du Département, à l'adjudication des travaux ci-après désignés, savoir :

CHEMIN DE FER DE LYON A AVIGNON.

Terrassement entre Avignon et le Pontet.

Montant du projet.	118,856 fr.	95 c.
Somme à valoir	26,143	05
TOTAL.	145,000	» »

Pour le Préfet de Vaucluse en congé,

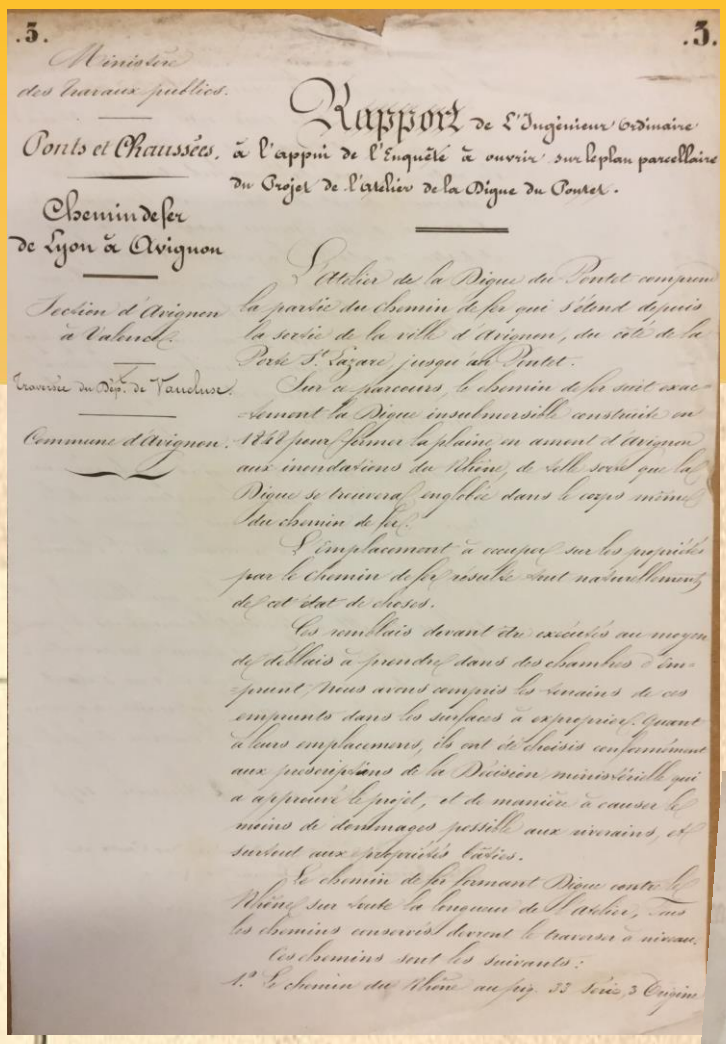
Le Conseiller de Préfecture, Secrétaire-général, délégué,

CHARPENNE.

Archives Départ. de Vaucluse-5S13-1851

Le Préfet de Vaucluse donne avis au Public que le Samedi 25 Octobre 1851 à une heure précise après-midi, il sera procédé par lui, dans une des salles de l'Hôtel de la Préfecture, en Conseil de Préfecture, et en présence de M. l'Ingénieur en chef du Département, à l'adjudication des travaux ci-après désignés, savoir : …

Dans le même temps, la préfecture ordonne l'ouverture d'une enquête sur le plan parcellaire des propriétés particulières à occuper, afin de procéder à la désignation des terrains destinés à l'établissement du chemin de fer dans la partie comprise entre Avignon et Le Pontet.



.5. .5.

Ministère des travaux publics.

Ponts et Chaussées.

Chemin de fer de Lyon à Avignon

Section d'Avignon à Valence

Traversée du Dép.t de Vaucluse

Commune d'Avignon.

Rapport de l'Ingénieur ordinaire à l'appui de l'enquête à ouvrir sur le plan parcellaire du Projet de l'Atelier de la Digue du Pontet.

L'Atelier de la Digue du Pontet comprend la partie du chemin de fer qui s'étend depuis la sortie de la ville d'Avignon, du côté de la Porte St. Lazare, jusqu'au Pontet.

Sur ce parcours, le chemin de fer suit exactement la Digue insubmersible construite en 1841 pour préserver la plaine en amont d'Avignon aux inondations du Rhône, de telle sorte que la Digue se trouvera englobée dans le corps même du chemin de fer.

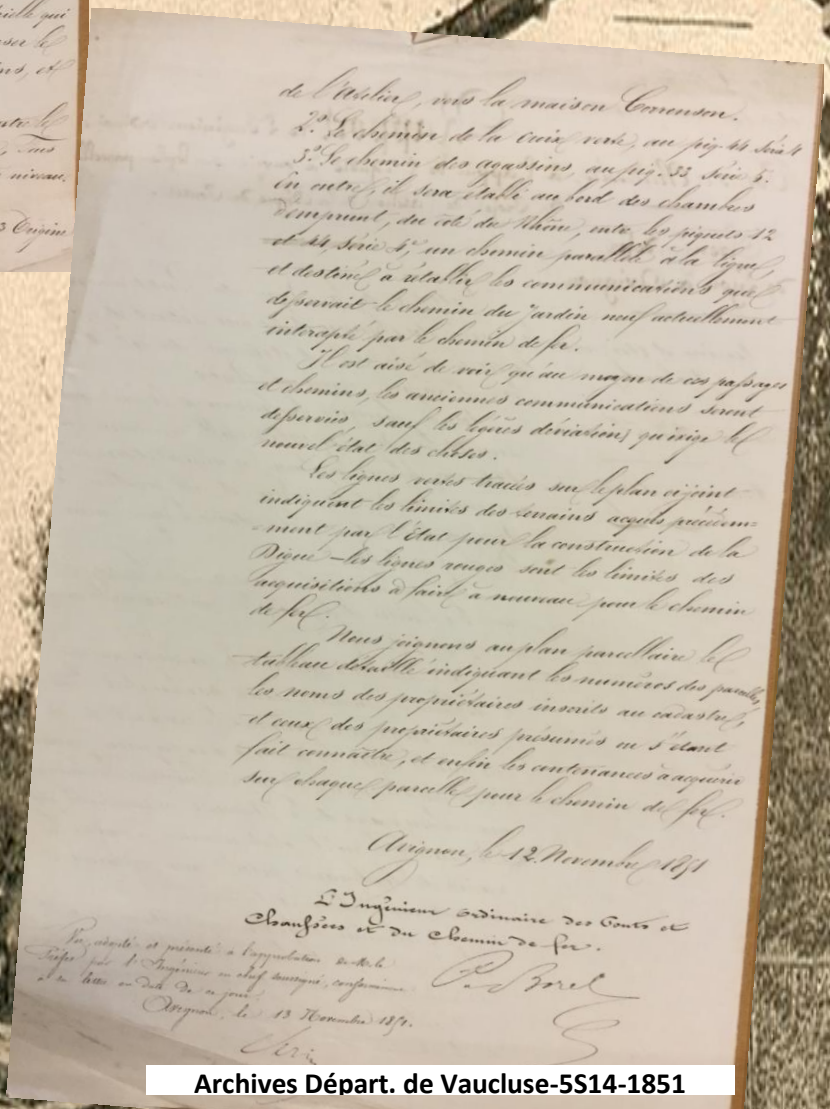
L'emplacement à occuper sur les propriétés par le chemin de fer résulte tout naturellement de cet état de choses.

Ces remblais devant être exécutés au moyen de déblais à prendre dans des chambres d'emprunt, nous avons compris les terrains de ces emprunts dans les surfaces à exproprier. Quant à leurs emplacements, ils ont été choisis conformément aux prescriptions de la Décision ministérielle qui a approuvé le projet, et de manière à causer le moins de dommages possible aux riverains, et surtout aux propriétés bâties.

Le chemin de fer formant digue contre le Rhône sur toute la longueur de l'Atelier, tous les chemins conservés devront le traverser à niveau.

Ces chemins sont les suivants :

1.° Le chemin du Rhône au pig. 55 Série 3 Origin



de l'Atelier, vers la maison Cornusson.

2.° Le chemin de la croix verte, au pig. 44 Série 4

3.° Le chemin des agassins, au pig. 33 Série 5. en outre, il sera établi au bord des chambres d'emprunt, du côté du Rhône, entre les piquets 12 et 44 Série 5, un chemin parallèle à la digue et destiné à rétablir les communications que dépossédait le chemin du Jardin nouvellement interrompu par le chemin de fer.

Il est aisé de voir qu'au moyen de ces passages et chemins, les anciennes communications seront desservies, sauf les légères déviations qu'exige le nouvel état des choses.

Les lignes vertes tracées sur le plan ci-joint indiquent les limites des terrains acquis précédemment par l'état pour la construction de la Digue — les lignes rouges sont les limites des acquisitions à faire à nouveau pour le chemin de fer.

Nous joignons au plan parcellaire le tableau détaillé indiquant les numéros des parcelles, les noms des propriétaires inscrits au cadastre, et ceux des propriétaires présumés ou s'étant fait connaître, et enfin les contenances à acquérir sur chaque parcelle pour le chemin de fer.

Avignon, le 12 Novembre 1851

L'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées et du Chemin de fer.

P. Borel

Vu, adopté et présenté à l'approbation de M. le Préfet par l'Ingénieur en chef soussigné, conformément à la lettre ministérielle du 20 juin.

Avignon, le 13 Novembre 1851.

Archives Départ. de Vaucluse-5S14-1851

Ministère
Des
Travaux publics

Ponts et Chaussées

Chemins de fer de Lyon
à Avignon

Section d'Avignon à Valence

Traversée du Dépt de Vaucluse

Commune d'Avignon

RAPPORT de l'ingénieur ordinaire à l'appui de l'enquête à ouvrir sur le plan parcellaire du projet de l'atelier de la digue du Pontet

L'atelier de la digue du Pontet comprend la partie du chemin de fer qui s'étend depuis la sortie de la ville d'Avignon, du côté de la porte St-Lazare jusqu'au Pontet.

Sur ce parcours, le chemin de fer suit exactement la digue submersible construite en 1848 pour fermer la plaine en amont d'Avignon aux inondations du Rhône, de telle sorte que la digue se trouvera englobée dans le corps même du chemin de fer.

L'emplacement à occuper sur les propriétés par le chemin de fer résulte tout naturellement de cet état de choses.

Ces remblais devant être exécutés au moyen de déblais à prendre dans des chambres d'emprunt, nous avons compris les terrains de ces emprunts dans les surfaces à exproprier. Quant à leurs emplacements, ils ont été choisis conformément aux prescriptions de la Décision Ministérielle qui a approuvé le projet, et de manière à causer le moins de dommages possibles aux riverains et surtout aux propriétés bâties.

Le chemin de fer formant digue contre le Rhône sur toute la longueur de l'atelier, tous les chemins conservés devront la traverser à niveau.

Ces chemins sont les suivants :

1 – Le chemin du Rhône au piq. 33 série 3 origine de l'atelier vers la maison Correnson.

2 – Le chemin de la Croix Verte au piq. 44 série 4.

3 – Le chemin des Agassins, au piq. 33 série 5.

Entre autres, il sera établi au bord des chambres d'emprunt, du côté du Rhône, entre les piquets 12 et 44, série 4, un chemin parallèle à la ligne et destiné à rétablir les communications qu'elle desservait ; le chemin du Jardin neuf actuellement intercepté par le chemin de fer.

Il est aisé de voir qu'au moyen de ces paysages et chemins, les anciennes communications seront desservies, sauf les légères déviations qui exigent ce nouvel état des choses.

Les lignes vertes tracées sur le plan ci-joint indiquent les limites des terrains acquis précédemment par l'Etat pour la construction de la digue. Les lignes rouges sont les limites des acquisitions à faire à nouveau pour le chemin de fer.

Nous joignons au plan parcellaire le tableau détaillé indiquant les numéros des parcelles, les noms des propriétaires inscrits au cadastre et ceux des propriétaires présumés ou s'étant fait connaître, et enfin les contenances à acquérir sur chaque parcelle pour le chemin de fer.

Avignon, le 12 novembre 1851

L'ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées et du Chemin de Fer

M. BOREL

Mairie d'Avignon.

CHEMIN DE FER DE LYON A AVIGNON.

ENQUÊTE

RELATIVE AU

Plan parcellaire

DES PROPRIÉTÉS PARTICULIÈRES

A OCCUPER

par le Chemin de Fer.

LE MAIRE DE LA VILLE D'AVIGNON

Donne avis à ses Concitoyens que le plan parcellaire des Propriétés particulières, dont la cession est nécessaire pour la construction du Chemin de Fer de Lyon à Avignon, entre Avignon et le Pontet, sera déposé à la Mairie (BUREAU DES TRAVAUX PUBLICS), dès le 24 du présent mois; que ce dépôt sera continué jusqu'au Mardi 2 Décembre inclusivement (le Dimanche excepté); que ces plans seront communiqués sans déplacement, pendant la durée du dépôt, à toutes les personnes qui désireront en prendre connaissance, et que ces personnes pourront demander l'insertion au procès-verbal qui sera ouvert à cet effet de toutes les observations et réclamations qu'elles auraient à présenter au sujet dudit plan parcellaire.

Le présent avis est donné en exécution de l'article 5 de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique et de l'arrêté de M. le Préfet en date du 14 du présent mois.

Fait en l'Hôtel de Ville, à Avignon, le 18 Novembre 1851.

Archives Départ. de Vaucluse-5S14-1851

Avignon, BONNET Fils, Imprimeur, rue Bouquerie, 7.

Déposée à la mairie d'Avignon du 24 novembre au 2 décembre 1851, elle ne fait l'objet que de deux réclamations : celle du sieur MOURET…propriétaire d'un terrain au clos du Pigeonnier et celle du sieur FRAYSSE, représentant de la compagnie anonyme du canal Crillon.

Jeudi 20 Novembre 1851. N° 710. Septième année.

LE MÉMORIAL DE VAUCLUSE,

Politique, Administratif, Commercial et d'Annonces.

MAIRIE D'AVIGNON.

CHEMIN DE FER DE LYON A AVIGNON

PREMIER AVIS.

Enquête relative au plan parcellaire des propriétés particulières à occuper par le chemin de fer.

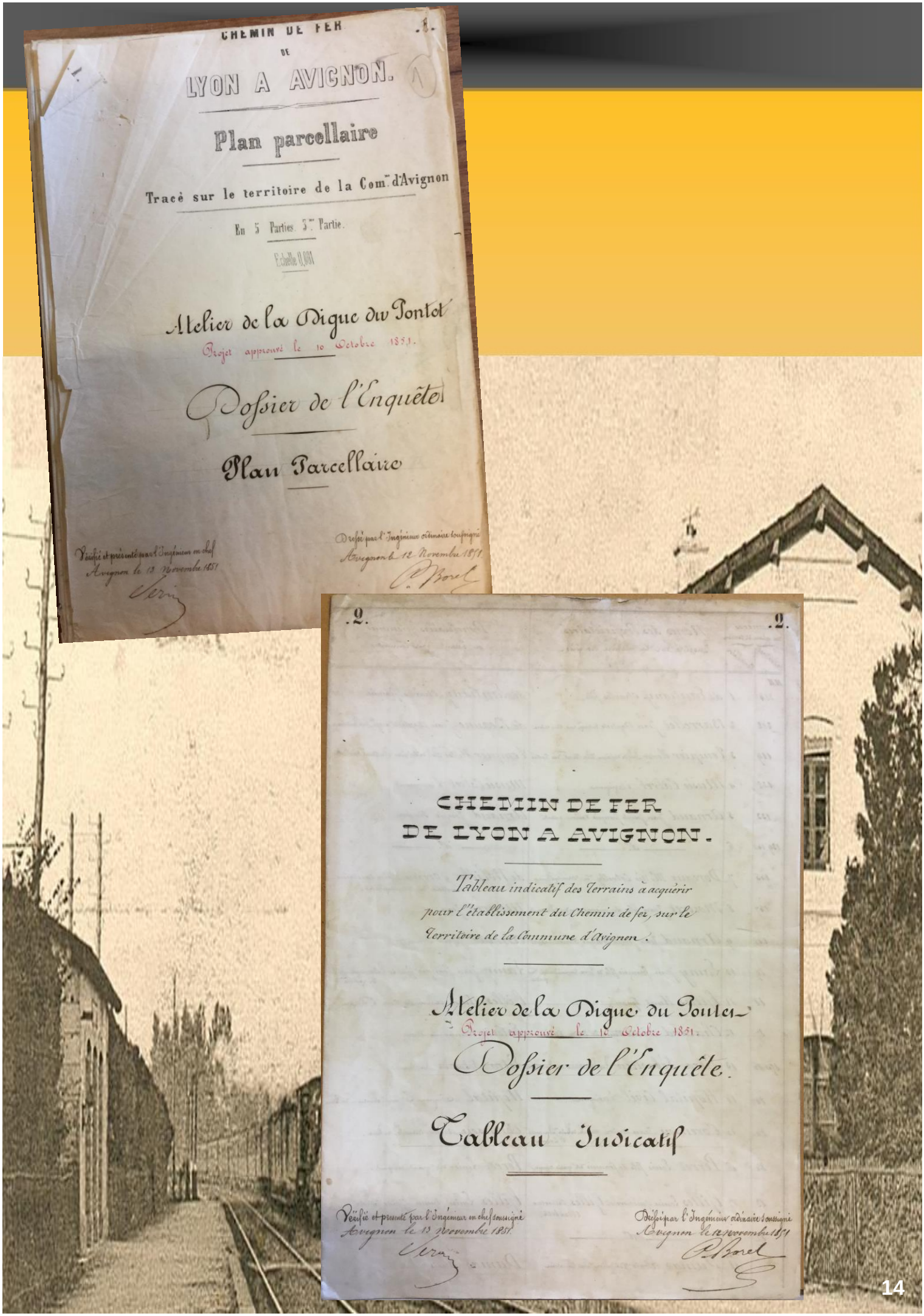
Le Maire de la ville d'Avignon donne avis à ses concitoyens que le plan parcellaire des propriétés particulières, dont la cession est nécessaire pour la construction du chemin de fer de Lyon à Avignon, entre Avignon et le Pontet, sera déposé à la mairie de cette ville (bureau des travaux publics) dès le vingt-quatre du présent mois; que ce dépôt sera continué jusqu'au mardi deux décembre inclusivement (le dimanche excepté); que ces plans seront communiqués sans déplacement, pendant la durée du dépôt, à toutes les personnes qui désireront en prendre connaissance; et que ces personnes pourront demander l'insertion au procès-verbal qui sera ouvert à cet effet, de toutes les observations et réclamations qu'elles auraient à présenter au sujet dudit plan parcellaire.

Le présent avis est donné en exécution de l'article 5 de la loi du trois mai mil huit cent quarante-un, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, et de l'arrêté de monsieur le Préfet en date du quatorze du présent mois.

Avignon, le dix-huit novembre mil huit cent cinquante-un.

Archives Départ. de Vaucluse-5S14-1851

Par la suite, des réclamations provenant de trois autres propriétaires s'ajouteront à celles-ci ; mais les travaux de terrassement se poursuivront pour s'achever au début du mois d'août 1852.



CHEMIN DE FER

DE

LYON A AVIGNON.

Plan parcellaire

Tracé sur le territoire de la Com.ne d'Avignon

En 5 Parties. 5.me Partie.

Echelle 0,001

Atelier de la Digue du Pontet

Projet approuvé le 10 Octobre 1851.

Dossier de l'Enquête

Plan Parcellaire

Vérifié et présenté par l'Ingénieur en chef
Avignon le 13 Novembre 1851

Dressé par l'Ingénieur ordinaire soussigné
Avignon le 12 Novembre 1851

.2. .2.

CHEMIN DE FER
DE LYON A AVIGNON.

Tableau indicatif des Terrains à acquérir
pour l'établissement du Chemin de fer, sur le
Territoire de la Commune d'Avignon.

Atelier de la Digue du Pontet

Projet approuvé le 10 Octobre 1851.

Dossier de l'Enquête.

Tableau Indicatif

Vérifié et présenté par l'Ingénieur en chef soussigné
Avignon le 13 Novembre 1851

Dressé par l'Ingénieur ordinaire soussigné
Avignon le 12 Novembre 1851

Tableau indicatif des Terrains à acquérir pour l'établissement du Chemin de fer, sur le Territoire de la Commune d'Avignon.

Numéros du plan et section Cadastre	Parcelles	Noms des Propriétaires Inscrits sur la matrice des rôles.	Propriétaires présumés en étant tenu de connaître.	Quartier ou Situation.	Nature des Terrains	Contenance à couper par le Chemin de fer H.	A.	C.	Observations.
					Report	6	60	19	
42	38	Genin Jean Joseph Ile 22 N°. 56	Genin dit bonne taille	La Regrette	Terre		7	00	
41	39	Imbert Joseph Oncle dit Simon rue cimetière	Imbert Joseph dit Simon		Vigne		5	74	
43	40	Guintrand François à Jonquerette	Chauvet Antoine		Vigne		14	15	
39	41	Bidon Jean Baptiste sur le Rhône	Neymond Marchand de bois		Vigne		3	37	
44	42	Puy Joseph Martin Barthelemy	Puy Joseph Anastasie Barthelemy		Vigne		14	49	
45	43	Martin François Xavier rue Palafumerie	Martin François Xavier dit Louvin		Vigne		12	19	
47	44	Genin Jean Joseph Ile 22 N°. 56	Genin Jean Joseph dit bonne taille		Vigne		6	72	
9	45	Dibon Pierre maçon	Dibon la veuve, rue philemande	Le Pégemier	Vigne		0	25	
7	46	Bernard Marie femme Barret imprimeur	Barret Antoine Tonnelier		Terre		1	62	
7	47	——— d°. ———	——— d°. ———		Vigne		2	32	
6	48	Hopital Civil d'Avignon L'Administration de l'Hospice	L'Hospice d'Avignon		Terre		14	36	
5	49	Martin François Xavier rue palafumerie	Martin Xavier dit Simon bois		Vigne		0	10	
4	51	Gautier Agricol rue grande fusterie	Gautier Agricol		Vigne		4	20	
22	52	Cor Pierre Ile 8	Cor Pierre dit soldat		Vigne		4	91	
23	53	Revon Pierre Propriétaire	Revon Pierre Auguste rue hercule 5		Terre		20	65	
28	54	Mouret Jean fils de Pierre	Mouret Jean rue de l'hospital		Terre		4	29	
28	55	——— d°. ———	——— d°. ———		Terre		14	59	
29	56	Revon Pierre rue Ste. Claire	Revon Pierre Auguste rue hercule 5		Terre		21	20	
29	57	——— d°. ———	——— d°. ———		Terre		5	18	
					Reporter	8	20	09	

Numéros du plan et du tableau — Cadastraux	Parcellaire	Noms des Propriétaires. Inscrits sur la matrice des rôles	Propriétaires présumés ou s'étant fait connaître.	Quartier ou situation	Nature des terrains	Contenance à acquérir pour le chemin de fer. a.	r.	c.	Observations.
					Report	8	20	09	
36	58	Bernard Joseph Martin dit Cazo au pigonnier	Fresquière de Caze Joseph Alexandre Théophile	Le Pigonnier	Terre		30	25	
21	59	Charvet			Terre		25	45	
20	60	Ourson			Vigne		15	47	
19	61	——— d.o ———			Vigne		38	29	
38	62	Fresquière (de Caze) Joseph Alexandre Théophile	Fresquière (de Caze)		Terre		2	32	
35	63	Bernard Joseph Martin dit Cazo au pigonnier	Bernard Joseph Martin père		Pré		2	55	
5	64	——— d.o ———	——— d.o ———		Terre		10	15	
59	65	Bernard Jean Joseph au Pigonnier	Bernard Joseph fils au Pigonnier		Terre		13	41	
57	66	Aimard fabricant en garance	Aimard Vincent Denis négociant		Terre		10	55	
57	67	——— d.o ———	——— d.o ———		Vigne		33	27	
61	68	Bernard Jean dit Cazo	Bernard Jean à Neal pannier		Terre		14	92	
61	68 bis	——— d.o ———	——— d.o ———		Terre		4	38	
62 bis 62	69	Cornet Jean Baptiste et Cornet Ester	Cornet Ester		Terre		15	39	
70	70	Bernard Joseph Martin dit Cazo	Bernard J.h Martin père	Le Poutet	Vigne		.	65	
69	71	Bernard Jean Baptiste	Bernard Joseph Martin père		Vigne		2	36	
69	72	——— d.o ———	——— d.o ———		Vigne		.	99	
68	73	Carpentras François Menuisier sur des instrumens	Carpentras François		Vigne		5	62	
68	74	Bergier Catherine Veuve Bonneau	Bergier Catherine		Vigne		17	61	
66	74 bis	Bernard Jean Joseph au Pigonnier	Bernard Jean Joseph		Vigne		2	90	
					Total Reporter	11	33	98	

Numéros du plan et section Cadastral	Parcellaire	Noms des Propriétaires Inscrits sur la matrice des rôles	Propriétaires présumés ou s'étant fait connaître	Quartier ou Situation	Nature des Terrains	Contenance à compter par l'ol. chemin de fer H.	A.	C.	Observations
					Report	11	33	98	
64	75	Blanc Joseph Ignace	Blanc Joseph Ignace	Le Pontet	Vigne		38	14	
67	75 bis	Brunel Jean Vénitmier	Brunel Joseph		Terre		3	60	
66	76	Bernard Jean Joseph au pigeonnier	Bernard Jean Joseph		Vigne			91	
83-81	77	Pavin Pierre fils	Piasecki Adam né Pavin		Terre bonne		25	93	
84	78	Bernard Jean Joseph au Pigeonnier	Bernard Jean Joseph		Terre		3	98	
83	79	Pavin Pierre fils	Piasecki Adam né Pavin		Terre bonne		35	52	
99	80	Gras Maximin au Pontet	Bernard Joseph fils au Pigeonnier		Terre		5	74	
92	81	Mainsis Jean Baptiste Pourquier à Vaudes	Brunel Jean Baptiste		Vigne		23	17	
95	82	——— d.o ———	——— d.o ———		Terre		15	81	
96	83	Bourrely Paul Pierre aut.re fils de Paul au Pontet	Bourrely Paul Pierre		Terre bonne		9	54	
				Total des contenances à acquérir		13	19	62	

Archives Départ. de Vaucluse-5S14-1851

Département de Vaucluse

Arrondissement d'Avignon.

Commune d'Avignon

PONTS ET CHAUSSÉES

Chemin de fer de Lyon à Avignon.

Section d'Avignon à Valence.

ACQUISITIONS DE TERRAINS

par voie amiable.

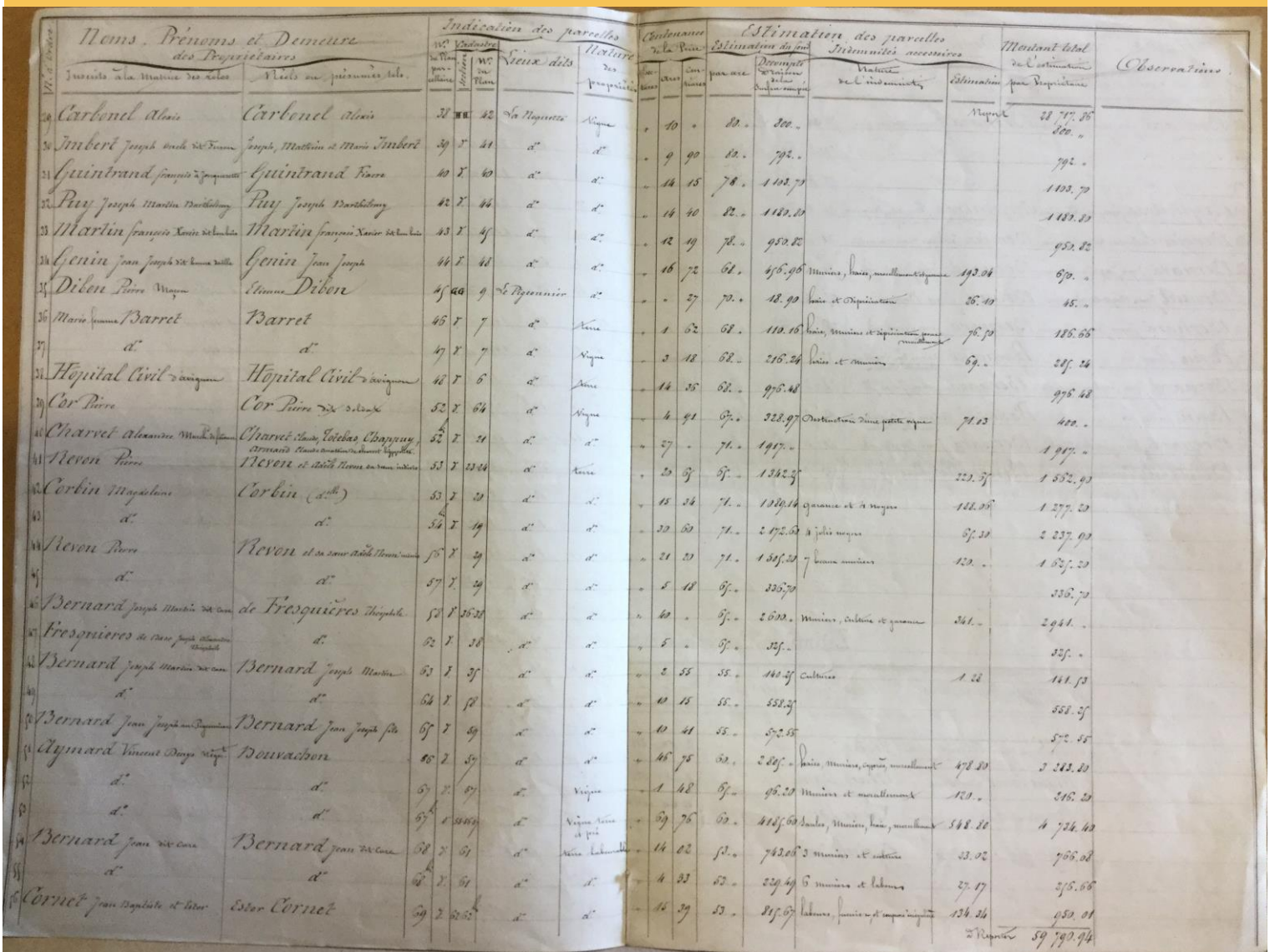
Etat des Indemnités à payer à divers Propriétaires pour la cession à faire par eux de terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer de Lyon à Avignon.

Sur le territoire de la Commune d'Avignon.

N.° d'ordre de l'Etat 2.

ACQUISITIONS DE TERRAINS

par voie amiable.



N° de Ordre	Noms, Prénoms et Demeure des Propriétaires — Inscrits à la Matrice des rôles	Noms, Prénoms et Demeure des Propriétaires — Réels au jugement des rôles	Indication des parcelles — N° du Plan par section	Contenance — Hectares	Contenance — Ares	Contenance — Centiares	Lieux dits	Nature des propriétés	Estimation des parcelles — Contenance de la Pièce — Hectares	Ares	Centiares	Estimation du fond par are	Décomptes et revenus selon surface occupée	Indemnités accessoires — Nature de l'indemnité	Estimation	Montant total de l'estimation par propriétaire	Observations
29	Carbonel Alexis	Carbonel Alexis	38	III	22		La Neguette	Vigne	»	10	»	80.–	800.–		Mémoire	28 717.86	
																800.–	
30	Imbert Joseph Vitale de Fresnes	Joseph, Mathieu et Marie Imbert	39	I	41		d°	d°	»	9	90	80.–	792.–			792.–	
31	Guintrand François de Jacquemotte	Guintrand Pierre	40	I	40		d°	d°	»	14	15	78.–	1 103.70			1 103.70	
32	Puy Joseph Martin Barthélemy	Puy Joseph Barthélemy	42	I	44		d°	d°	»	14	40	82.–	1 180.80			1 180.80	
33	Martin François Xavier de Lambrais	Martin François Xavier de Lambrais	43	I	45		d°	d°	»	12	19	78.–	950.82			950.82	
34	Genin Jean Joseph de Lamarcille	Genin Jean Joseph	44	I	48		d°	d°	»	16	72	61.–	456.96	Mûriers, haies, nivellement et jardinage	193.04	650.–	
35	Diben Pierre Moyen	Etienne Diben	45	III	9		Le Pigeonnier	d°	»	»	27	70.–	18.90	Haies et Déplantation	26.10	45.–	
36	Marie femme Barret	Barret	46	I	7		d°	Terre	»	1	62	68.–	110.16	Haies, Mûriers et déplantation jardinage nivellement	76.50	186.66	
37	d°	d°	47	I	7		d°	Vigne	»	3	18	68.–	216.24	Haies et Mûriers	69.–	285.24	
38	Hôpital Civil d'Avignon	Hôpital Civil d'Avignon	48	I	6		d°	Terre	»	14	35	68.–	976.48			976.48	
39	Cor Pierre	Cor Pierre de Lamotte	52	I	64		d°	Vigne	»	4	91	67.–	328.97	Destruction d'une petite vigne	71.03	400.–	
40	Charret Alexandre Marie de Jean	Charret Claude, Toussaint, Chappuis Armand Claude Constantin et Clémente Appolline	52 bis	I	21		d°	d°	»	27	»	71.–	1 917.–			1 917.–	
41	Revon Pierre	Revon et Vitale Revon en vertu indivise	53	I	23-24		d°	Terre	»	20	67	67.–	1 342.89		223.37	1 552.93	
42	Corbin Magdeleine	Corbin (d°lle)	53	I	29		d°	d°	»	18	34	71.–	1 280.14	garance et à moyen	188.05	1 277.29	
43	d°	d°	54 bis	I	19		d°	d°	»	30	50	71.–	2 172.50	à jeune moyen	65.39	2 237.89	
44	Revon Pierre	Revon et sa sœur Vitale Revon en indivis	55	I	29		d°	d°	»	21	20	71.–	1 505.20	7 beaux mûriers	120.–	1 625.20	
45	d°	d°	57	I	29		d°	d°	»	5	18	67.–	336.70			336.70	
46	Bernard Joseph Martin de Cure	de Fresquières Théophile	58	I	35-38		d°	d°	»	40	»	67.–	2 680.–	Mûriers, culture et garance	341.–	2 941.–	
47	Fresquières de Pierre Joseph Alexandre Théophile	d°	62	I	38		d°	d°	»	5	»	67.–	325.–			325.–	
48	Bernard Joseph Martin de Cure	Bernard Joseph Martin	63	I	25		d°	d°	»	2	55	55.–	140.25	Cultures	1.28	141.53	
49	d°	d°	64	I	52		d°	d°	»	10	15	55.–	552.25			552.25	
50	Bernard Jean Joseph aux Pigeonniers	Bernard Jean Joseph fils	65	I	69		d°	d°	»	10	41	55.–	572.55			572.55	
51	Aymard Vincent Denys Régis	Bouvachon	66	I	59		d°	d°	»	46	75	63.–	2 895.–	Haies, Mûriers, cyprès, nivellement	478.80	3 373.80	
52	d°	d°	69	I	87		d°	Vigne	»	1	48	67.–	96.20	Mûriers et nivellement	120.–	216.20	
53	d°	d°	67 bis	I	99-100		d°	Vigne, Terre de fois	»	59	76	63.–	4 185.60	Saules, Mûriers, haies, nivellement	548.80	4 734.40	
54	Bernard Jean de Cure	Bernard Jean de Cure	68	I	61		d°	Terre labourable	»	14	02	53.–	743.06	3 mûriers et culture	23.02	766.08	
55	d°	d°	68 bis	I	61		d°	d°	»	4	33	53.–	229.49	6 mûriers et labours	27.17	256.66	
56	Cornet Jean Baptiste et Victor	Ector Cornet	69	I	62-63		d°	d°	»	15	39	53.–	815.67	labours, fumier et impôt inégalité	134.34	950.01	
															2 Report	59 790.94	

N° d'ordre	Noms, Prénoms et Demeure des Propriétaires — Inscrits à la matrice des rôles	Noms, Prénoms et Demeure des Propriétaires — Nés au premier rôle	Indication des parcelles — N° du Plan parcellaire	Cadastre — Section	Cadastre — N° du Plan	Lieux dits	Nature des propriétés	Contenance de la Pièce — Hectares	Ares	Centiares	Estimation du fonds — par are	Prix moyen à raison de la surface moyenne	Indemnités accessoires — Nature de l'indemnité	Estimation	Montant total de l'estimation pour chaque propriétaire	Observations.
57	Bernard Joseph Martin Etienne	Bernard Joseph Martin fils	70	AA	70	Le Pinet	Vigne	"	"	11	60.	6.60	1 haie, 1 arbre et nivellement	25.	59 797.94 31.50	
58	d°	d°	71	Y.	69	Y.	Y.		1	95	60.	117.	une haie	10.	127.	
59	d°	d°	72	Y.	69	Y.	Y.		"	99	60.	59.40	un beau figuier	8.	67.40	
60	Carpentras François Marie	Carpentras François Marguerite Bergier veuve épouse	73	1	68	Y.	Y.		6	62	50.	303.96	33 figuiers	15.90	399.86	
61	Bergier Catherine veuve Vincent	Bergier Catherine veuve Vincent	74	Y.	68	Y.	Y.		17	61	50.	1021.20	5 beaux mûriers	75.	1096.38	
62	Bernard Jean Joseph ainé Dignomine	Bernard Jean Joseph fils	75	Y.	55	Y.	vigne		2	"	55.	110.	cultivée	10.	120.	
63	Brunel Jean Baptiste Bénédicte	Brunel Jean Baptiste	75	Y.	67	Y.	Y.		3	60	50.	190.50	5 mûriers	30.	220.50	
64	Bernard Jean Joseph ainé Dignomine	Bernard Jean Joseph fils	76	Y.	55	Y.	Y.		"	91	55.	50.05	cultivée et nivellement	20.	70.05	
65	Pavin Pierre fils	Piacheski Adam Eg.t d'Capellmin Elisabeth Gavin	77	Y.	138	Y.	Vigne		25	03	50.	1251.50			1 251.50	
66	Bernard Jean Joseph ainé Dignomine	Bernard Jean Joseph fils	78	Y.	84	Y.	Vigne		27	18	55.	1489.40	cultivée et nivellement	165.25	1 655.65	
67	Pavin Pierre fils	Piacheski Adam Eg.t d'Capellmin Elisabeth Gavin	79	Y.	83	Y.	Vigne bonne		35	52	30.	1068.60			1 068.60	
68	Bernard Jean Joseph ainé Dignomine	Bernard Jean Joseph fils	80	Y.	99	Y.	Y.		6	76	30.	202.20			202.20	
69	Bourrelly Paul Pierre Antoine fils	Bourrelly Paul fils	83	Y.	96	Y.	Y.		9	54	30.	286.20			286.20	
														Total	66 308.18	

Estimation des récoltes et cultures appartenant aux Fermiers.

N° d'ordre	Noms des Propriétaires	Noms des Fermiers.	N° du Plan parcellaire	Section	N° du Plan cadastral	Quartier ou Situation	Surfaces occupées — Hectares	Ares	Centiares	Nature des Récoltes.	Montant total de l'estimation	Observations.
1	Pierre Joseph Marie Milhe bénéficiaire de Mr. le Vicomte	Vigier	2	MM	211	Dimmamontié	"	"	"	récoltes, engrais, cultures	120.	
2	Musée Calvet d'Avignon	Marc Dame	4	Y.	128	Jardin Neuf	"	"	"	Y.	250.	
3	Neveu et adhé Neveu veuve (adhé)	Xavier Bernard	53 57	AA Y.	23 24 29	de Dignomine Y.	" "	5 20	12 65	Longues garance	206.57	
4	Aymard Vincent Denis	Agricol Jouve	67	Y.	87	Y.	"	"	"	récoltes, engrais, cultures	305.	
										Total	881.57	

Le présent Etat Brouillon

Le présent Etat dressé par l'Ingénieur des Ponts et Chaussées soussigné
à Avignon, le 20 Décembre 1851.

Présenté par l'Ingénieur en Chef soussigné
à Avignon, le 29 Décembre 1851.

~~Certifié conforme à la matrice cadastrale par le Percepteur soussigné~~
~~à Avig, le 20 Décembre 1851~~

Avis du Contrôleur des Contributions Directes.

Le Contrôleur des contributions directes
Vu les estimations contenues au présent état ;
Vu la loi d'appropriation du 31 mai 1841 ;
Considérant que l'indemnité qu'il s'agit d'allouer aux propriétaires expropriés a été déterminée d'un ensemble mais après dans une seule mesure ; que les principes ont malheureusement établi que y avait avantage pour l'Etat à traiter directement avec les intéressés plutôt que de laisser entre ce se pourvoir devant un jury qui dépasse les appréciations des experts ;
Estime qu'il y a lieu d'acquiescer aux prix fixés dans cette part lequel compromis cependant est raisonnable d'allouer aux propriétaires de cette dit
Avignon 15 janvier 1852
Rogy

Avis du Directeur des Contributions Directes.

Le Directeur des Contributions Directes.

Attendu que le Contrôleur des Contributions a reconnu que le terrain cédé à la voie publique n'est pas sur évalué.

Est d'avis que l'estimation qui a été faite soit adoptée.

Avignon, le 20 Janvier 1852.

Le Directeur,

Vu par Nous, Préfet :

Archives Dép. de Vaucluse-5S14-1851-1852

Des expropriations nécessaires

- **Tronçon Le Pontet- Sorgues**

Le projet des terrassements à faire entre le hameau du Pontet et la commune de Sorgues reçoit l'approbation du ministère des Travaux Publics au mois de mars 1852 alors que les Ponts et Chaussées dressent un état des indemnités pour les dommages causés à divers propriétaires par les études et tracés définitifs du chemin de fer (coupures totales ou partielles d'arbres et de plantations, trouées dans les haies…).

Un agent temporaire des Ponts et Chaussées est chargé de régler ces indemnités à l'amiable avec les 28 propriétaires et fermiers pontétiens concernés par la construction du chemin de fer, depuis l'extrémité de la digue du Pontet jusqu'à la limite des communes d'Avignon et de Sorgues, sur une longueur de 3 288 mètres.

Tous acceptent ce règlement…

La ligne de chemin de fer repose sur un remblai d'un mètre sur un mètre cinquante de hauteur.

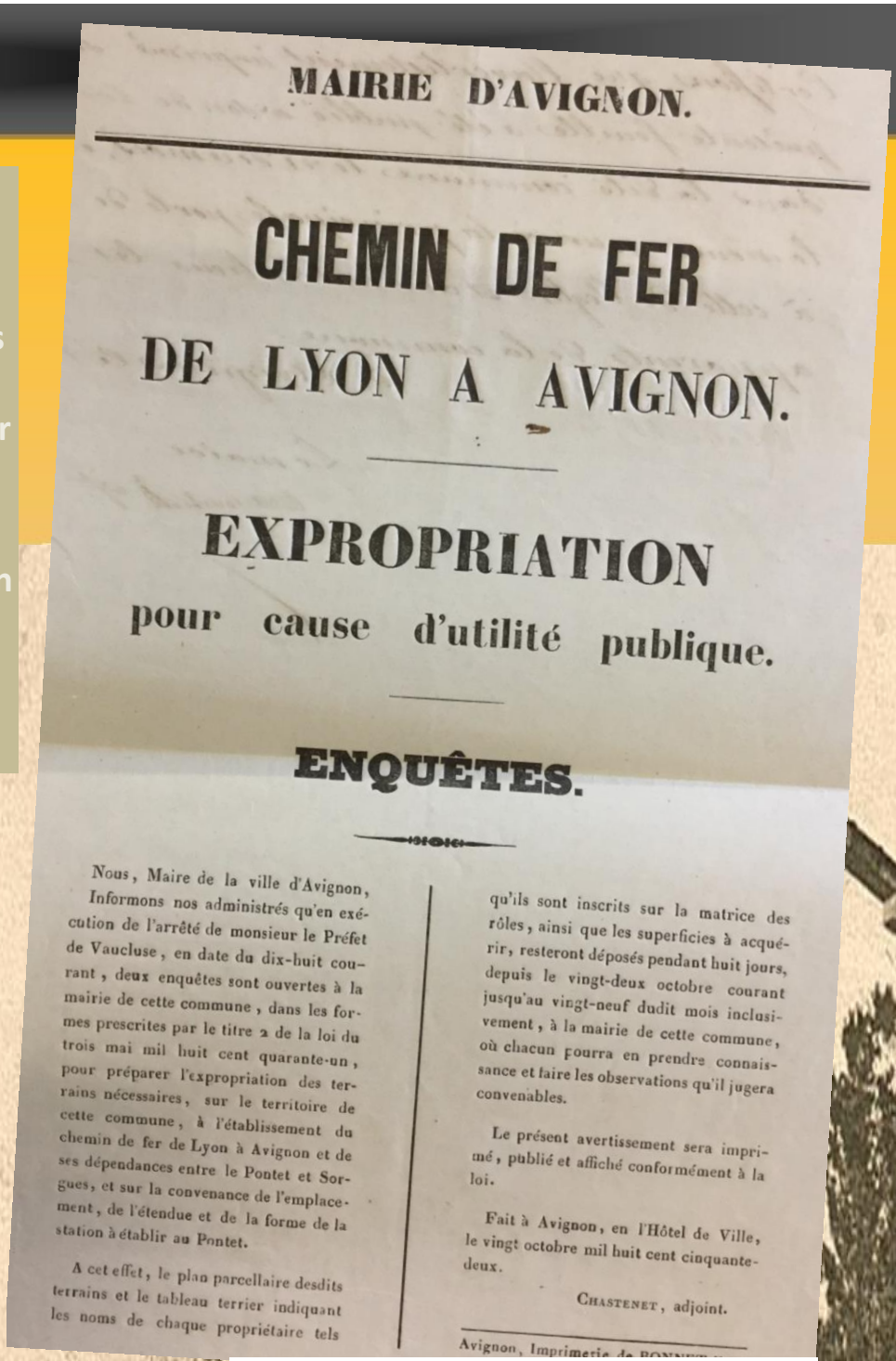
A la traversée du petit vallon du Pontet, submersible par les crues du Rhône, le niveau des rails se trouve à deux mètres environ au-dessus de l'inondation de 1840.

Deux enquêtes sont ouvertes, concernant l'expropriation pour cause d'utilité publique des terrains à occuper pour la construction du chemin de fer et l'établissement de la station du Pontet.

Déposés à la mairie d'Avignon du 22 au 29 octobre 1852, les deux projets font l'objet de plusieurs réclamations.

Réunie en novembre 1852 à la préfecture, la commission d'enquête suggère d'adopter le tracé de chemin de fer entre Le Pontet et Sorgues proposé par la Compagnie.

Ce dernier sera légèrement modifié afin d'éviter les propriétés de grande valeur.



MAIRIE D'AVIGNON.

CHEMIN DE FER

DE LYON A AVIGNON.

EXPROPRIATION

pour cause d'utilité publique.

ENQUÊTES.

Nous, Maire de la ville d'Avignon,

Informons nos administrés qu'en exécution de l'arrêté de monsieur le Préfet de Vaucluse, en date du dix-huit courant, deux enquêtes sont ouvertes à la mairie de cette commune, dans les formes prescrites par le titre 2 de la loi du trois mai mil huit cent quarante-un, pour préparer l'expropriation des terrains nécessaires, sur le territoire de cette commune, à l'établissement du chemin de fer de Lyon à Avignon et de ses dépendances entre le Pontet et Sorgues, et sur la convenance de l'emplacement, de l'étendue et de la forme de la station à établir au Pontet.

A cet effet, le plan parcellaire desdits terrains et le tableau terrier indiquant les noms de chaque propriétaire tels qu'ils sont inscrits sur la matrice des rôles, ainsi que les superficies à acquérir, resteront déposés pendant huit jours, depuis le vingt-deux octobre courant jusqu'au vingt-neuf dudit mois inclusivement, à la mairie de cette commune, où chacun pourra en prendre connaissance et faire les observations qu'il jugera convenables.

Le présent avertissement sera imprimé, publié et affiché conformément à la loi.

Fait à Avignon, en l'Hôtel de Ville, le vingt octobre mil huit cent cinquante-deux.

CHASTENET, adjoint.

Avignon, Imprimerie de

Archives Départ. de Vaucluse-5S14-1852

Le jugement pour cause d'utilité publique est prononcé dans le courant du mois de décembre et intéresse les Pontétiens habitant les Clos de Périgord et de Panissé sur les terrains desquels, la construction de la voie doit débuter.

Par la suite, la compagnie obtient un décret d'autorisation pour occupation temporaire de parcelles servant de chambres d'emprunt, d'où sont extraits les graviers nécessaires au remblaiement de la chaussée du chemin de fer.

Celle-ci procédera à des expropriations de terrains appartenant notamment, à Messieurs GRAS et PONCET au nord-ouest du hameau et à M. BOURGUES, SOULLIER et REY dans le quartier du Périgord.

Ministère
des
Travaux publics.

4e Division.

Chemins de fer.

1er Bureau

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

Modification du tracé précédemment approuvé pour la partie comprise entre la digue du Pontet, aux abords d'Avignon, et le Village de Sorgues.

n° 262

Paris, le 17 Décembre 1852.

Monsieur le Préfet, le tracé approuvé pour la construction du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée entre Avignon et Sorgues part de la digue du Pontet, s'infléchit vers le Rhône dont il suit quelque temps la rive, coupe la route Impériale N°. 7 au delà du port du Pontet et se dirige ensuite par un alignement droit sur le village de Sorgues.

La Compagnie Concessionnaire propose aujourd'hui de modifier sur une longueur de 6,634m.47 cette partie du tracé. Le changement proposé a pour but d'éviter des propriétés de grande valeur et de disposer la station du Pontet dans un emplacement plus convenable. Il consiste à porter le chemin de fer vers le coteau, depuis l'extrémité de la digue du Pontet et à suivre une direction à peu près parallèle à l'ancien chemin d'Avignon à Sorgues. Dans ce système, la route Impériale N°. 7 serait traversée à niveau au lieu d'être franchie au moyen d'un pont; d'un autre côté la station de Sorgues se trouverait précisément placée au pied d'une rampe assez longue de 0m.003mm.

Le Conseil Général des Ponts et Chaussées appelé à délibérer sur ces propositions, a été d'avis, après un sérieux examen, qu'il y avait lieu d'approuver,

A M. le Préfet de Vaucluse

sous les réserves suivantes, le nouveau tracé (tracé bleu) proposé par la Compagnie Concessionnaire pour la partie comprise entre la digue du Pontet et le Village de Sorgues.

1°. Le profil en long sera modifié dans aborts de Sorgues, de manière à ménager entre le pied de la rampe et l'origine de la station un palier d'au moins 200m.

2°. Il sera statué sur le système de traversée de la route Impériale N°. 7 qu'après l'accomplissement de l'enquête prescrite par le titre II de la loi de expropriation.

Cet avis m'a paru devoir être adopté et j'ai l'honneur, Monsieur le Préfet, de vous donner mon approbation.

Communiquer la présente décision, en vous priant d'en donner connaissance à M. l'Ingénieur en Chef du service du contrôle, de la notifier à la compagnie concessionnaire et d'en assurer l'exécution en ce qui vous concerne.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux publics,
Pour le Ministre et par Autorisation,
Le Secrétaire Général,

Archives Départ. de Vaucluse-5S13-1852

Paris, le 17 décembre 1852

Ministère
Des
Travaux publics

4ème Division

Chemins de fer

1er Bureau

Chemin de fer de Lyon
à la Méditerranée

Modification du tracé
précédemment approuvé
pour la partie comprise entre
la digue du Pontet aux abords
d'Avignon et le village de Sorgues

Monsieur le Préfet, le tracé approuvé pour la construction du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée entre Avignon et Sorgues, part de la digue du Pontet, s'infléchit vers le Rhône dont il suit quelques temps la rive, coupe la route impériale N°7 au-delà du port du Pontet et se dirige ensuite par un alignement droit sur le village de Sorgues.

La compagnie concessionnaire propose aujourd'hui, de modifier sur une longueur de 6,634'''47 cette partie du tracé. Le changement proposé a pour but d'éviter des propriétés de grande valeur et de disposer la station du Pontet dans un emplacement plus convenable.

Il consiste à porter le chemin de fer vers le coteau, depuis l'extrémité de la digue du Pontet et à suivre une direction à peu près parallèle à l'ancien chemin d'Avignon à Sorgues.

Dans ce système, la route impériale N°7 serait traversée à niveau au lieu d'être franchie au moyen d'un pont ; d'un autre côté, la station de Sorgues se trouverait précisément placée au pied d'une rampe assez longue de 0'''.003'''.

Le Conseil Général des Ponts et Chaussées, appelé à délibérer sur ces propositions, a été d'avis, après un sérieux examen, qu'il y avait lieu d'approuver, sous les réserves suivantes, le nouveau tracé proposé par la compagnie concessionnaire pour la partie comprise entre la digue du Pontet et le village de Sorgues.

1 – Le profil en long sera modifié aux abords de Sorgues, de manière à aménager entre le pied de la rampe à l'origine de la station, un palier d'au moins 200'''.

2 – Il ne sera statué sur le système de traversée de la route impériale N°7 qu'après l'accomplissement de l'enquête prescrite par le titre II de la loi d'expropriation.

Cet avis m'a paru devoir être adopté et j'y ai donné mon approbation.

J'ai l'honneur, Monsieur le Préfet, de vous communiquer par la présente décision, en vous priant d'en donner connaissance à M. l'ingénieur en chef du service du contrôle, de la notifier à la compagnie concessionnaire et d'en assurer l'exécution en ce qui vous concerne.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération distinguée.

Le ministre des Travaux Publics,
pour le ministre par autorisation,
le Secrétaire Général

CHEMINS DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNE DE LYON A AVIGNON.

DEPARTEMENT DE VAUCLUSE.

COMMUNES D'AVIGNON, SORGUES, BÉDARRIDES ET COURTHEZON.

EXTRAIT

DU JUGEMENT D'EXPROPRIATION POUR CAUSE D'UTILITÉ PUBLIQUE.

NAPOLÉON, PAR LA GRACE DE DIEU ET LA VOLONTÉ NATIONALE, EMPEREUR DES FRANÇAIS, A TOUS PRÉSENTS ET A VENIR, SALUT.

Le Tribunal civil de première instance de l'arrondissement d'Avignon, département de Vaucluse, a rendu le jugement dont la teneur suit :

En la cause d'expropriation pour cause d'utilité publique contre divers propriétaires ci-après désignés poursuivie au nom de l'État, poursuites et diligences de M. le Procureur Impérial près le Tribunal de céans.

. . . . . .

Vu la réquisitoire de Monsieur le Procureur Impérial ;

Vu la loi du trois mai mil-huit cent quarante-un, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu la loi du seize juin mil-huit cent quarante-deux, qui autorise la construction d'un chemin de fer de Lyon à Avignon et qui en a déclaré l'utilité publique ;

Vu l'arrêté de Monsieur le Préfet de Vaucluse, à la date du dix-huit octobre mil-huit cent cinquante deux, qui prescrit l'ouverture des enquêtes voulues par la loi, pour préparer l'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement du Chemin de fer de Lyon à Avignon et de ses dépendances dans les communes d'Avignon, Sorgues, Bédarrides et Courthézon, ainsi que pour l'emplacement, la forme et l'étendue des stations projetées dans ces Communes, et nommé une commission d'enquête devant se réunir à la Préfecture à Avignon, à l'expiration des enquêtes ouvertes dans ces Communes ;

Vu les dossiers des enquêtes auxquelles il a été procédé dans lesdites Communes, lesquels dossiers se composent pour chaque Commune, savoir :

1° D'un avertissement en date du dix-neuf octobre mil-huit cent cinquante-deux donné par le Maire aux parties intéressées de l'ouverture de l'enquête, et les invitant à prendre communication des plans et tableaux terriers qui demeureront déposés pendant huit jours à la Mairie de la Commune;

2° D'un certificat en date du vingt-neuf du même mois délivré par le Maire de la Commune constatant que l'avertissement sommationnel a été publié à son de trompe et affiché dans tous les lieux accoutumés et notamment à la principale porte de l'Église, ainsi qu'il ; celle de la Maison commune ;

3° D'un exemplaire du *Mémorial de Vaucluse*, journal de l'arrondissement d'Avignon, en date du vingt-un du même mois, dans lequel le même avertissement a été inséré ;

4° De deux procès-verbaux qui ont été ouverts à la Mairie, le vingt-deux du même mois pour recevoir les déclarations et réclamations des personnes intéressées, et clotûrés le trente du même mois ;

Vu le procès-verbal ouvert le deux novembre suivant et clotûré le onze du même mois, contenant les avis de la commission d'enquête réunie à la Préfecture d'Avignon ;

Vu l'arrêté motivé pris par Monsieur le Préfet de Vaucluse, le dix décembre courant déterminant les propriétés qui doivent être cédées pour servir à l'établissement du chemin de fer de Lyon à Avignon et ses dépendances dans les communes d'Avignon, Sorgues, Bédarrides et Courthézon, conformément aux tableaux y annexés dressés par M. Thirion, Ingénieur en chef du Chemin de fer et visés par Monsieur le Préfet ;

Vu la lettre du même jour par laquelle Monsieur le Préfet de Vaucluse adresse à Monsieur le Procureur Impérial près ce tribunal, les plans et états parcellaires et les pièces sur lesquels le tribunal doit être requis de prononcer l'expropriation pour cause d'utilité publique des terrains et bâtiments indiqués dans les tableaux annexés au dit arrêté du dix décembre ;

Vu l'article quatorze de la loi du trois mai mil-huit cent quarante-un ;

Ouï le rapport fait dans la Chambre du Conseil à l'audience de ce jour par Monsieur le Président à cet effet commis ;

Ouï aussi Me Veyrac, Avocat, pour Monsieur le Procureur Impérial ;

Après en avoir délibéré conformément à la loi ;

Attendu que les pièces produites constatent que toutes les formalités voulues par l'article deux de la loi du trois mai mil-huit cent quarante-un ont été régulièrement accomplies ;

PAR CES MOTIFS :

Le tribunal, faisant droit aux réquisitions de Monsieur le Procureur Impérial, prononce l'expropriation pour cause d'utilité publique des terrains et bâtiments ci-après désignés avec les noms des propriétaires tels qu'ils sont inscrits sur le matrice des rôles.

Suit l'Etat des Propriétaires et la désignation des Propriétés expropriées,

Commune d'Avignon.

NUMÉROS DU PLAN (CHAMPAUX)	(PARCELLAIRE)	NOMS DES PROPRIÉTAIRES (INSCRITS SUR MATRICE DES RÔLES)	PROPRIÉTAIRES PRÉSUMÉS	QUARTIER (OU SITUATION)	NATURE (DES TERRAINS)	CONTENANCE à occuper par le CHEMIN DE FER (H.)	(A.)	(C.)
	84	DOMAINE PUBLIC.						
GG 97 98 bis	85 86	PANCIN, les mineurs, rue du Diable.	COMPAGNIE DU CANAL CRILLON.	Le Pontet.	Canal.		2	95
91 bis 92 bis	87 88 89	COMBE, Jean-Baptiste.	»	»	Terre.		4	42
87 bis			»	»	Terre et Vigne.		17	41
89 90 119	90 91 92 93 94 95	GRAS, Maximin, au Pontet.	»	»	Pâture et terre.		17	81
141 144 145	97 100 101	PONCET, Jacques-Félix, négociant.	»	»	Terre pré et avenue.		55	54
146 147 148	102							
A 210	104	EUSTACHE, Jean.	»	»	Vigne.		4	87
284 bis 283	105 107	THOMAS, Charles-Guillaume, négociant.	THOMAS, frères négociants.	»	Terre.		57	30
282	106	CHABRIN, Grégoire, marchand de farine.	BURLE, Porte St-Lazare.	»	»		13	96
284	107	SAUMER, Antoine, charron.	»	»	»		4	56
259	109	BEISSON, Ph.-ème-Antoine, marchand de farine.	»	»	Pâture.		0	84
254	111	MUSSIEUX, Jean-Fleury.	»	»	Vigne.		3	42
254	112 113	DESPLAT, Jean 9e.	»	»	Pâture.		3	23
254	114	REYOL, fils aîné, marchand de charbon.	REYOL, fils aîné et ses enfants mineurs.	»	»		12	64
252	116	MAZETTI, Jean-Léonard, marbrier à St-Didier.	MAZETTI, Jean-Bernard, les hoirs.	Clos de Périgord.	»	1	85	60
253	117	CAIFANNE, Simon.	THOMAS frères, négociants.	»	»		93	81
241 246	118 120 121	BOUET, Emile, à la fabrique d'acide.	BOUET, Emile.	»	Vigne et chemin.		50	95
246	119	DESPLAT, François.	DESPLAT, François.	»	Vigne.		5	70
	122	DOMAINE PUBLIC.	BOUET, Emile.	»	Chemin.		5	44
A 245	123	PHILLIPON, négociant, à Bordeaux.	THOMAS frères, négociants, à Avignon.	»	Vigne.		29	62
240	124	BUFFARDIN, Charles Cadet, rue du Cheval Blanc.	Les mêmes.	»	Terre.		15	99
239	125	BUFFARDIN, Antoine-Nicolas, même rue.	Les mêmes.	»	»		20	38
238	126	VOLENT, Claude-Gaspard père, rue d'Amphoux.	Les mêmes.	»	»		16	59
244	128 129 130 131	DÉSANDRÉ, Auguste-Barnabé, rue des Armes.	SCOULLER, Charles, ex-receveur d'enregistrement.	»	Pré et fossé.		64	64
226	132	BOUCHER, Pierre-Dominique, à Montpellier.	TALEY, Joseph, aubergiste, au Pontet.	»	Pâture.		60	36
230	133 134	PERNOT, Denis.	Le même.	»	Terre et chemin		20	17
219 227	135 136 137	BOUCHER, Pierre-Dominique, à Montpellier.	»	»	Pré et vigne.		24	45
B 91	139 139	BOUCHER, Pierre-Dominique, à Montpellier.	»	Clos de Pontevie.	Terre et chenaude.		16	69
A 226	141 141 142 142	BOUCHER, Pierre-Dominique, à Montpellier.	»	»	Bois, chenaude et chem.		3	89
B 82 83 88	143 144 145	Le même.	»	»	Terre, pré, fossé et chemin.	1	20	43
89 91	146 147 148 149 150 151 152							
66	153	AUBANEL, Laurent, imprimeur, à Avignon.	»	»	Pré.		17	78
59	155	GUILLERMIN, Agricol, rue du Bon-Martinet.	»	»	Pâture.		2	30
60 61 62 63 64	155	BRUNEAU, Pierre et consorts.	FÉRAUD, Jean, à Arles.	»	Terre.		6	70
65	155	BRUNEAU, Pierre-Etienne, rue du Bon-Martinet.	»	»	Pâture.		1	45
52	155	LAFORIE, André, graveur, à la grange Ferrand.	BOURGES, Charles, chef du bureau de l'état civil. Le même.	»	Terre.		6	79
53	156 157	AUBANEL, Laurent, imprimeur.	»	»	Vigne.		8	48
53	158	BÉQUIEM, Esprit, tonnelier.	BOURGES, Charles, chef du bureau de l'état civil.	»	Terre et chemin.		6	33
A 183	159, 160	DÉSANDRÉ, Marie-Thérèse-Marguerite, épouse Comberfort.	»	»	Terre.		1	92
				»	Canal et talus.		31	51
159 160	161 162 163 164 165 166	FOURNIER, Jacques-Noël-François.	De REY, Gaston-Henri-Augustin.	Clos de Périgord.	Chemin terre et fossé.		81	83
157 158	167 168	GONNET, Daniel, à Sorgues.	»	»	Terre.		18	67
155 156	169 170	EYNSERI, Jean-Baptiste, à Sorgues.	»	»	Terre.		21	90
155 bis	171	EYNSERI, Théotiste, épouse Mallon, à Sorgues.	»	»	Terre.		1	23
	172 173 174	DOMAINE PUBLIC.	Compagnie du Canal Crillon.	»	Canal Crillon et Berges.		2	93

Commune de Sorgues.

NUMÉROS DU PLAN (CHAMPAUX)	(PARCELLAIRE)	NOMS DES PROPRIÉTAIRES (INSCRITS SUR MATRICE DES RÔLES)	PROPRIÉTAIRES PRÉSUMÉS	QUARTIER (OU SITUATION)	NATURE (DES TERRAINS)	CONTENANCE à occuper par le CHEMIN DE FER (H.)	(A.)	(C.)
[illegible]	3	SARDON, Ph-Pierre-de-Luxembourg, avocat.		Les Bécassières.	Pré.	15	06
[illegible]	6 5	MARTIN, Joseph-Antoine.		»	Terre et vigne.	1	87
[illegible]	6	MORIZARD, Augusta, de Joseph.	MORIZARD, Marie, épouse Perrin, Etienne.	»	Terre.	2	48
[illegible]	7	Le même.	MORIZARD, Auguste-Joseph.	»	»	1	8
[illegible]	8	ARMAND, Etienne.	THIBAUT, Joseph.	»	»	4	65
[illegible]	9	PONS, Antoine, cordonnier.		»	»	5	10
[illegible]	10	ISNARD, Jean-Agricol, ferblantier.	FERRIER, Vincent, maître de poste.	»	»	4	28
[illegible]	11	GAUD, Esprit.		»	»	1	42
[illegible]	12	PONS, Vincent.	PONS, Marie, épouse Eynseri.	»	Vigne.	2	57
[illegible]	14	THOMLLET, Henri, fils aîné.		»	»	2	16
[illegible]	15	MESTRE, Blaise, de Nicolas.		»	»	1	16
[illegible]	16	MESTRE, François, aîné.		»	»	1	25
[illegible]	17	JULIAN, Antoine.	JULIAN, Jean-Baptiste.	»	Pré.	9	80
[illegible]	18 19	AVANIE, François-Victor-Ferdinand.		»	Pré et terre.	8	20
[illegible]	20	OFFAND, Thomas, neveu.		»	Terre.	1	22
25	22 23 24 25	DUAT, Constant.		»	Bois, vigne et terre.	30	14
26	26 27	DURAN, Joseph, de Claude.		»	Vigne.	4	56
26	28	CRUVEILLER, Etienne.	CRUVEILLER, Pierre.	»	Terre et vigne.	9	77
260	29	JEAN, Antoine.		»	Terre.	6	90
260	30	MATHIEU, Jean-Baptiste, aubergiste.		»	»	9	76
262	31	JULIEN, Joseph.		»	Terre et vigne.	6	56
	32 34	CHABERT, Joseph, au château de Brante.		»	Terre, platanes, chemin et fossé.	24	66
159 160	35 36	Le même.		Pérards.	Terre, mûriers et allée.	31	90
162	37 38							
146 147	39 40	Le même.		»	Terre, bois, vigne, oliviers et platanes.	63	69
153 154	41 42							
155 156	43 44							
157 158	45 46							
166	47 48	Le même.		»	Avenue et platanes.	17	23
155 156	49	ROUVIERE, Philippe, aîné, marchand de bois.	MENNARD, Josephine, épouse Pons.	»	Vigne, olivier et clapier	20	38
65	50	FERRIN, Joseph, fils d'André, maçon.	JEAN, Gaspard et Casimir, frères.	»	Vigne.	7	30
66	51	JEAN, fils de Christophine.		»	Vigne et allée.	15	28
67	52	CHABERT, Joseph, au château de Brante.		»	Vigne.	8	75
53 54	53	Le même.		»	Platanes, vigne et terre mûrier.	19	60
10 a 30 a 50		[illegible] frères, avocat et notaire.	BOSSE, César et Martial.	Pont de Lautière.	Bois, vigne et pré.	1	68	18
51 52 53								
50 a 51 52		Le même.		»	Pré, platanes et avenue.	44	74
46 48 bis		[illegible]LIX, Vincent, cordier.		Les Aires.	Jardin.	»	10
47 48 bis	77	[illegible]RRIN, Cyriaque, maçon.	PERRIN, Etienne-Christophe, la veuve.	»	»	1	81
C 493 bis	80	[illegible]IC, César.	EYNSERI, Jean-Baptiste.	»	Jardin et cour.	4	25
484 bis 485	81	[illegible]BERT, Barthélemy.	BEDOUIN, Hippolyte.	»	Jardin.	»	15
481 c	82	[illegible]UY, Michel.	BEDOUIN, Vincent.	»	»	2	50
980 a 980 a	83 84 85	[illegible]DUSSAN-BERTET.	IMBERT, Barthélemy.	»	Bois.	3	06
984 986 987	87	[illegible]DUSSAN-BERTET, notaire.	BOSSE, César et Martial.	»	Pré.	3	06
448 452	89	[illegible]DUSSAN-BERTET.		»		37	79
447 452 453	90 91 92	ROUSSAN-BERTET.		»				
454 458 458								
454 458	93 94	MOUTTE, Joseph.		»	Pré et jardin.	22	79
446 446	95	CASTELIN, Dominique.	CASTELIN, Léon.	Le Griffon.	Pré.	2	81
490 491	97 98	FAVIER, Jean, à Tarascon.	CASTELIN, Adèle, veuve Favier.	»	Jardin et barraques.	19	60
491 492 c	100 101	SIMON, Antoine, aubergiste.		»	Vigne et clapier.	6	80
492 493	102	PORTE, Thomas.	PORTE, Marie, épouse Guinon.	Le Caire.	Vigne.	16	11
353 356 372	104	Le même.	PORTE, Georges.	»	»	13	94
159 357 357	105 106	CARLE, Jean-André.	TOURRES, Marie, veuve Carle.	»	Vigne et clapier.	10	05
353 358 1005	107	CRUVEILLER, Antoine.	CRUVEILLER, Marie, épouse Pellet, Joseph.	»	Vigne.	1	09
353 358 1005	108	GONNET, Joseph, de Blaise.	CRUVEILLER, Isidore-Etienne.	»	Vigne olivière.	»	49
353 358 410	109	MATHIEU, Dominique.	GILLY, Marguerite, épouse Mathieu.	»	»	3	25
19 355 359	110	AUBERT, Jean-Baptiste.		»	»	3	50
348 353 1084	111	FRONTIN, Claude, fils d'Alexis.	AUBERT, Antoine.	»	Vigne.	11	33
346 351 875	112	EYSSERIE, Jean-Antoine.		»	»	14	67
345 350 885	113	PONS, Sébastien, fils.		»	Vigne olivière.	3	55
345 350 885	114	Le même.	GAUD, Esprit.	»	Olivier.	10	87
28 345 348	115	ARGENT, Jean, aîné, d'Etienne.	ISNARD, Jean-Agricol.	»	»	9	85
345 350 885	116	PONS, Sébastien, fils.		»	Vigne.	1	68
340 345	118	FOURMENT, Paul.	HAUSSTRAND, Antoine.	»	»	1	42
B 211 212	120	MOURGARD, Antoine-Michel.	SORGUES (la commune de).	»	»	1	99
213 bis 214	121	JULIAN, Antoine.	Le même.	»	»	1	52
212	122	SORGUES, (la commune de).	Le même.	»	»	14	10
215 216	123	VITALIS, les hoirs, à Avignon.	Le même.	»	»	1	96
207 208 214	124	JULIAN, Antoine.	Le même.	»	»	11	»
207 208 214	125	VIANES, père.	Le même.	»	»	3	88
215 217	125							

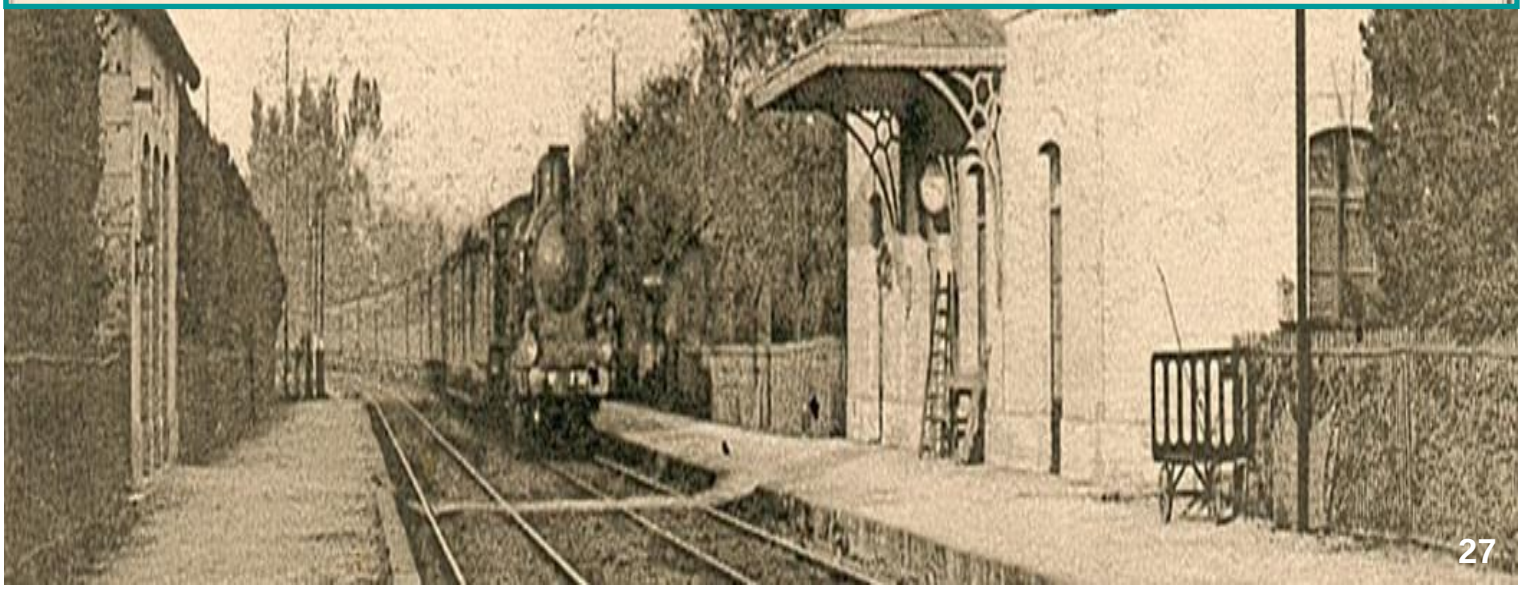
Commune de Courthézon.

NUMÉROS DU PLAN (CHAMPAUX)	(PARCELLAIRE)	NOMS DES PROPRIÉTAIRES (INSCRITS SUR MATRICE DES RÔLES)	PROPRIÉTAIRES PRÉSUMÉS	QUARTIER (OU SITUATION)	NATURE (DES TERRAINS)	CONTENANCE à occuper par le CHEMIN DE FER (H.)	(A.)	(C.)
E								
293 294	2	D'ALAUZIER, Bipert, à Carpentras.	D'ALAUZIER, Eugène, à Carpentras.	Balauque. Montellier.	Terre.	2	61
294 295	3	TRESCHEU, Antoine, à Mazan.	»	»	»	4	20
292 294	4	D'ALAUZIER, Bipert, à Carpentras.	D'ALAUZIER, Eugène, à Carpentras.	»	Terre et pré.	21	76
294 300	5 6 7	GALEAN ou GADAGNE, (le comte de)	»	»	»	55	62
301 bis								
306	9	D'ALAUZIER, Bipert, à Carpentras.	GALEAN ou GADAGNE (le comte de)	»	Terre.	3	69
306 307	9 10	Le même.	D'ALAUZIER, Eugène, à Carpentras.	»	»	3	69
314 323 307	12 13 14 15	GALEAN ou GADAGNE (le comte de).	»	»	Terre, pré, passage.	54	64
309 450								
454	17	BIAUDY, Etienne.	»	»	Terre.	»	34
452 453	18 19	MARQUIS, Louis.	»	»	»	»	41
457 bis	20	MELCHION, François, d'Antoine.	MARQUIS, Théotist, épouse Morquion.	»	»	»	61
458	21	MINARD, Etienne.	»	»	»	»	12
459	22	FINE, Mathieu-François.	COLOMBET, Etienne.	»	»	»	19
459 bis	23	COLOMBET, Etienne.	COLOMBET, Marie, épouse Fine.	»	»	»	65
349	24	GALEAN ou GADAGNE (le comte de).		»	Bois.	»	37
333 350	27 28	Le même.		»	Bosquet et bois de pinède	88	81
448	29	RAYNAUD, Esprit-Joseph.		»	Terre.	»	44
453	30	GALEAN ou GADAGNE (le comte de).		»	»	3	27
466	31	COURTIL, Jacques-Joseph.	COURTIL, Marie, épouse Gautier.	»	»	4	49
470	32	FINE, Louis, dit Lamorin.		»	»	3	66
471	33	NOURRIT, Etienne.	PRADEL, Jean, les hoirs.	»	»	2	83
472	34	CAUSSE, Jean-Paul.		»	»	1	73
473	35	MARQUIS, Antoine.		»	»	2	46
253	36	GALEAN ou GADAGNE (le comte de).	MARQUIS, Madeleine, épouse Michel.	»	Vigne.	1	70
474	37	MARQUIS, Jacques.		»	Terre.	4	68
480	39	BARNOUIN, Suzanne, épouse Ayme.	MARQUIS, Marguerite, épouse Melin.	»	»	5	75
490	40	Le même.		»	»	3	50
490	42	ARCHIER, Gabriel, les hoirs.		»	Olivier.	5	50
491	43	COURTET, Marie, épouse Calamel.		»	Terre.	6	68
491	44	COURTET, Thérèse, épouse Soumille		»	»	2	92
491	45	COURTET, Séffrein.		»	»	35	55
495	47	AILLANT, André, dit Gros-Noël.	MEYNADIER, François-Martial-Augustin.	»	»	1	59
227	48	GAUTIER, Cécile, fils de Claude.	GAUTIER, André.	»	»	24	51
496	50	JOUVE, Pierre-Mathieu.		»	»	2	67
276	52	BAUNOUN, Rose, épouse Courbin.		»	»	3	18
68	54	GAILLARD, Alexis.		»	»	30	40
64	55	CHAGNEREL, François-Charles.	MARQUIS, Antoine, fils de Joseph.	»	»	18	12
67	56	CHAUVIN, Elie.		»	»	5	58
67	57	ARCHIER, François.		»	»	6	71
67	58	NOUX, Pierre-Louis.		»	»	11	71
62	60	CHARRAVIN, Jean-Baptiste.		»	»	4	45
63 bis	61 62	CHARRAVIN, Pierre-Joseph.		»	Terre et Pré.	54	36
64	63	CHARRAVIN, Jean-Baptiste.		»	Pré et jardin.	3	36
19	69	FINE, Louis, dit Lamorin.		Petit-Carcatel.	Terre.	26	69
17 18	70	CHABRAN, Madeleine, épouse André.		»	»	2	62
	72	DELCUERRIER, Pierre, mineur.		»	»	13	57
31 32	73 74	DOUX, Jean-Maurice, mineur.		»	»			
32	75	DOUX, François-Marius.		»	»			
32	76	JIBERT, Marie, épouse Chabran.		»	»	11	50

Archives Départ. de Vaucluse-5S14-1852

Commune d'Avignon.

	84	DOMAINE PUBLIC.	COMPAGNIE DU CANAL CRILLON.	Le Pontet.	Canal.		2	95
GG 97 98 bis	85 86	PANCIN, les mineurs, rue du Diable.	PANCIN, les hoirs, à Avignon.	»	Terre.		4	42
91 bis 92 bis 97 bis	87 88 89	COMBE, Jean-Baptiste.		»	Terre et Vigne.		17	41
89 90 119	90 91 92 93 94 95	GRAS, Maximin, au Pontet.		»	Pâture et terre.		17	81
141 144 145 146 147 148	97 100 101 102	PONCET, Jacques-Félix, négociant.		»	Terre pré et avenue.		53	54
A 210	104	EUSTACHE, Jean.		»	Vigne.		4	87
281 bis 283	105 107	THOMAS, Charles-Guillaume, négociant.	THOMAS, frères négociants.	»	Terre.		57	30
282	106	CHARRIN, Grégoire, marchand de farine.	BURLE, Porte St Lazare.	»	»		13	96
284	107,	SAUNIER, Antoine, charron.		»	»		4	76
270	109	BUISSON, Etienne-Antoine, marchand de farine.		»	Pâture.		0	84
254	111	MUSSIEUX, Jean-Fleury.		»	Vigne.		3	12
254	112 113	DESPLAT, Joseph.		»	Pâture.		3	23
254	114	REVOL, fils aîné, marchand de charbon.	REVOL, fils aîné et ses enfants mineurs.	»	»		12	04
252	116	MAZETTI, Jean-Lernard, marbrier à St-Didier.	MAZETTI, Jean-Bernard, les hoirs.	Clos de Périgord.	»	1	85	60
253	117	CAIZANNE, Simon.	THOMAS frères, négociants.	»	»		92	81
241 246	118 120 121	ROUET, Emile, à la fabrique d'acide.	ROUET, Emile.	»	Vigne et chemin.		50	95
246	119	DESPLAT, François.	DESPLAT, François.	»	Vigne.		9	70
	122	DOMAINE PUBLIC.	ROUET, Emile.	»	Chemin.		5	44
A 243	123	PHILLIPON, négociant, à Bordeaux.	THOMAS frères, négociants, à Avignon.	»	Vigne.		29	62
240	124	BUFFARDIN, Charles Cadet, rue du Cheval. Blanc.	Les mêmes.	»	Terre.		15	99
239	125	BUFFARDIN, Antoine-Nicolas, même rue.	Les mêmes.	»	»		20	38
238	126	VOLENT, Claude-Gaspard père, rue d'Amphoux.	Les mêmes.	»	»		16	59
244	128 129 130 131	DÉSANDRÉ, Auguste-Barnabé, rue des Amans.	SOUILLER, Charles, ex-receveur d'enregistrement.	»	Pré et fossé.		64	64
228	132	BOUCHER, Pierre-Dominique, à Montpellier.	TALET, Joseph, aubergiste, au Pontet.	»	Pâture.		60	26
230	133 134	PERNOT, Dame.	Le même.	»	Terre et chemin		20	12
219 227	135 136 137	BOUCHER, Pierre-Dominique, à Montpellier.		»	Pré et vigne.		24	45
B 91	139 139,	BOUCHER, Pierre-Dominique, à Montpellier.		Clos de Panissée.	Terre et chaussée.		16	40
A 226	141 141, 142 142,	BOUCHER, Pierre-Dominique, à Montpellier.		»	Bois, chaussée et chem.		3	89
B 82 83 88 89 91	143 144 145 146 147 148 149 150 151	Le même.		»	Terre, pré, fossé et chemin.	1	20	43
66	152	AUBANEL, Laurent, Imprimeur, à Avignon.		»	Pré.		17	78
59	153	GUILLERMIN, Agricol, rue du Bon-Martinet.		»	Pâture.		2	20
60 61 62 63 64	153,	BRUNEAU, Pierre et consorts.	FÉRAUD, Jean, à Arles.	»	Terre.		6	70
65	153 ,,	BRUNEAU, Pierre-Etienne, rue du Bon-Martinet.		»	Pâture.		1	45
56	154	LAFORIE, André, granger, à la grange Feràud.	BOURGES, Charles, chef du bureau de l'état civil.	»	Terre.		6	79
57	155	REQUIEM, Esprit, tanneur.	Le même.	»	Vigne.		8	48
55	156 157	AUBANEL, Laurent, imprimeur.		»	Terre et chemin.		6	33
53	158	REQUIEM, Esprit, tanneur.	BOURGES, Charles, chef du bureau de l'état civil.	»	Terre.		1	92
A 183	159, 160	DÉSANDRÉ, Marie-Thérèse-Marguerite, épouse Combertot.		»	Canal et talus.		31	51
159 160	161 162 163 164 165 166	FOURNIER, Jacques-Noël-François.	DE REY, Gaston-Henri-Augustin.	Clos de Périgord.	Chemin terre et fossé.		81	83
157 158	167 168	GONNET, Daniel, à Sorgues.		»	Terre.		18	07
155 156	169 170	EYSSERI, Jean-Baptiste, à Sorgues.		»	Terre.		21	90
155 bis	171	EYSSERI, Thérèse, épouse Mallen, à Sorgues.		»	Terre.		1	23
	172 173 175	DOMAINE PUBLIC.	Compagnie du Canal Crillon.	»	Canal Crillon et Berges.		2	93

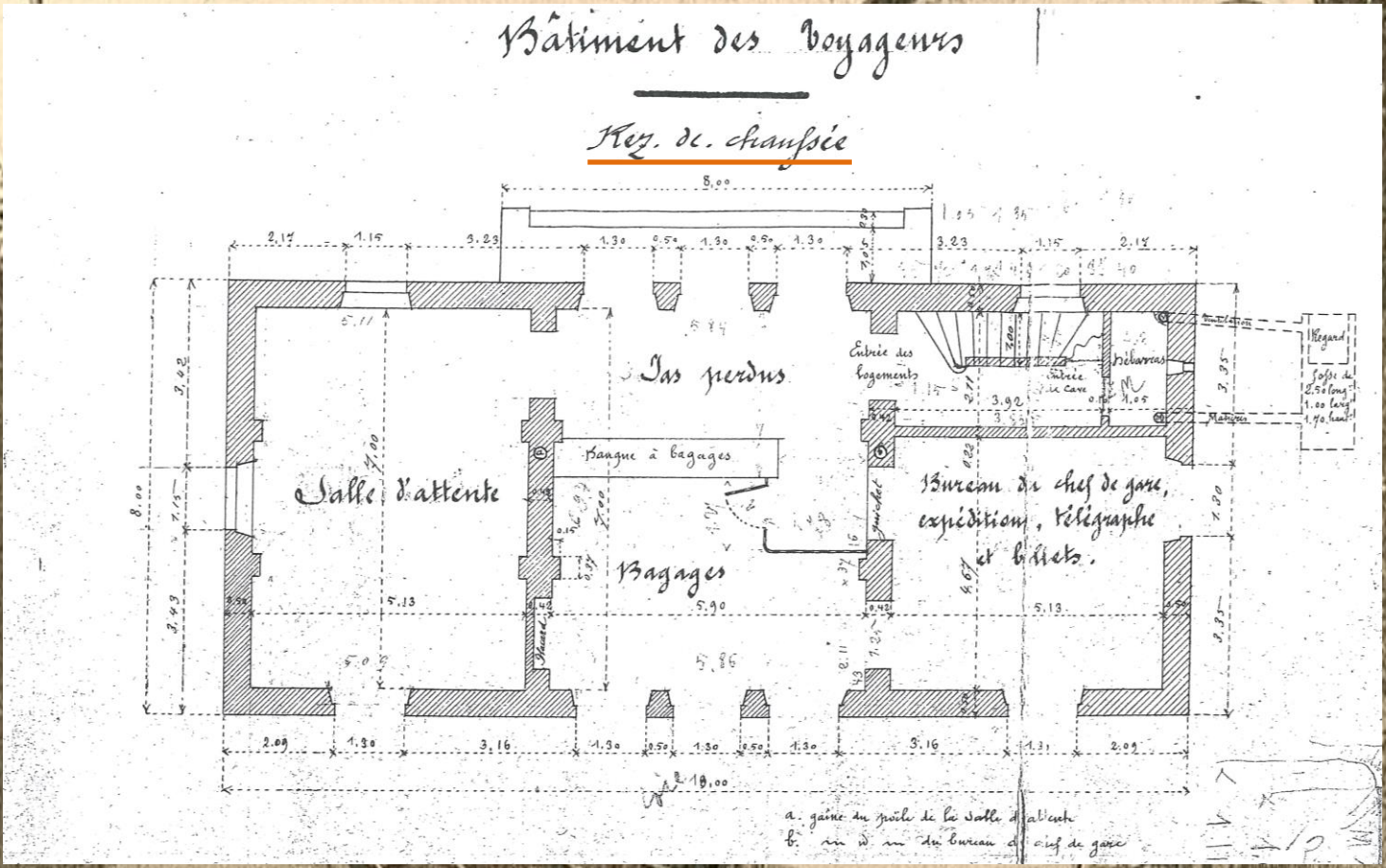


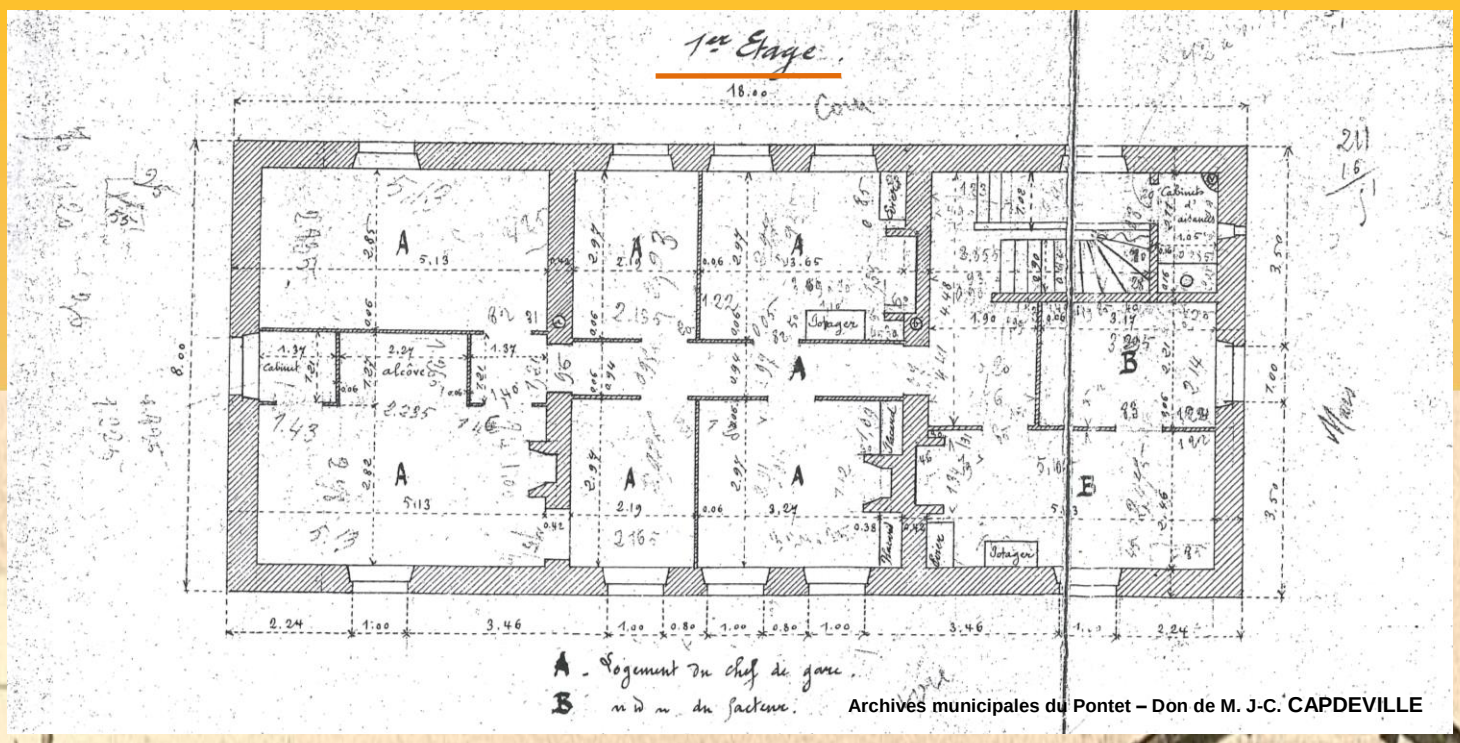
La gare du Pontet, un peu d'histoire…

La gare du Pontet est mise en service le 29 juin 1854 par la Compagnie du Chemin de Fer de Lyon à la Méditerranée (LLM).

A proximité des établissements industriels et commodément accessible par la route nationale n°7, la station du Pontet comprend un bâtiment de voyageurs, ayant une salle d'attente, un abri pour les voyageurs, deux trottoirs, un quai de marchandises découvert, suivi d'un quai couvert de trente mètres de longueur, des cours et des dépendances pour un grand service de charbons.

La gare du Pontet, à l'instar d'autres gares de la ligne Avignon-Valence, celles de Bédarrides et de Courthézon notamment, est édifiée selon un plan type.





Archives municipales du Pontet – Don de M. J-C. CAPDEVILLE

Dès l'ouverture de la ligne, quatre trains de voyageurs et un autre de marchandises desservent quotidiennement la gare du Pontet dans les sens Marseille-Lyon et Lyon-Marseille et très tôt, la gare de marchandises connaît une intense activité : aux expéditions de garance, blé, céréales et farines, de bovins et d'ovins à la fin du second empire, succède l'expédition de paille et de foin issus de la culture en prairie irriguée.

1911-Gare du Pontet

Archives municipales du Pontet

1926-Gare des marchandises

Archives municipales du Pontet

Par la suite, la gare de marchandises du Pontet tend à se spécialiser dans l'arrivage et l'expédition liés à l'industrie : les acides et les engrais de la société St-Gobain, par exemple.

En 1877, la gare du Pontet est desservie par huit trains de voyageurs par jour sur cette même ligne.

Avant 1914- Gare des marchandises Archives municipales du Pontet

Devant l'augmentation du trafic des marchandises et des voyageurs, la gare est dotée d'une voie de garage en 1882 et elle sera agrandie en 1897.

L'arrivée du chemin de fer au Pontet bouleverse la vie de la petite localité. L'économie du hameau est désormais intégrée au marché national. Les Pontétiens, notamment les commerçants, négociants et industriels, peuvent se déplacer rapidement dans la vallée du Rhône.

De nouveaux emplois sont créés, liés au trafic ferroviaire (emplois de bureau, de manutention, de lampistes, de gardes-barrières…).

1926-Gare des marchandises Archives municipales du Pontet

Si Le Pontet a perdu à la fin des années 50 sa gare voyageurs, le trafic marchandises fut de tout temps important.

Dans les années 80, les engrais de l'Oseraie, la S.E.P.R., les céréales de la minoterie CHEVALLIER, l'abattoir intercommunal et le groupe P.S.A. utilisent les services de la gare marchandises.

La gare est fermée au service des marchandises de fret SNCF depuis le 1er février 2006.

L'emplacement du passage à niveau sur la route nationale 7

Des contestations de la part des Pontétiens

L'installation du passage à niveau sur l'ancienne route royale, rebaptisée route nationale n°7, au nord du hameau, provoque la farouche hostilité des Pontétiens qui lui auraient préféré un pont chevauchant la voie ferrée : commerçants et négociants craignent en effet les interruptions fréquentes qu'il risque d'engendrer lors de la fermeture des barrières, pour la circulation mais surtout pour les communications avec le « port du Rhône ».

1935-Passage à niveau

Archives municipales du Pontet

Car ce port, où se débarquent des quantités considérables de marchandises avant d'être transportées au Pontet, apparaît comme la source du commerce de la localité.

Des pétitions sont alors lancées…

L'enquête pour cause d'utilité publique des terrains à occuper pour l'établissement de la station du Pontet est déposée à la mairie d'Avignon du 22 au 29 octobre 1852 pour être communiquée au public... celle-ci fait l'objet de réclamations…

Le procès-verbal de l'enquête sur la convenance, la situation, la forme et l'étendue de la station à établir au hameau du Pontet font état de deux oppositions relatives à l'établissement d'un passage à niveau. La première émane de MM. GOUTAREL père, Simon et Hypolite DUMAS, POUZET et DOREL, tous propriétaires et négociants demeurant et domiciliés au Pontet.

Ceux-ci contestent vigoureusement l'emplacement du passage à niveau sur la route nationale n°7, estimant que son établissement, en coupant Le Pontet de son port sur le Rhône, compromettrait les intérêts commerciaux les plus chers du hameau ainsi que la sûreté publique et la vie même des personnes, particulièrement des enfants pour qui la route serait un lieu des plus dangereux.

Les requérants s'opposent énergiquement à la réalisation de trois parties du projet : l'établissement d'un passage à niveau au point où le chemin de fer franchit la grande route nationale et la suppression de deux chemins communaux reliant le hameau du Pontet à son port sur le Rhône…

Une pétition signée par quarante-huit propriétaires ou commerçants du Pontet, présentée par MM. Hypolite DUMAS et DAUREL, constitue la seconde réclamation relevée dans le procès-verbal de l'enquête sur l'emplacement de la station du Pontet.

Les pétitionnaires s'opposent eux aussi à l'établissement du passage à niveau projeté, *que de simples motifs d'économie ont pu faire proposer par la Compagnie*.

Là encore, leur opposition est motivée par la crainte de voir Le Pontet *isolé de son port sur le Rhône, qui est la source de son commerce*, et par conséquent de voir *entraver le commerce du Pontet et des environs*.

Ils demandent en conséquence que trois ponts soient établis à l'effet de laisser la circulation du hameau au fleuve parfaitement libre et dégagée de tout obstacle.

Réunie en novembre 1852 à la préfecture, la commission d'enquête suggère d'adopter… l'emplacement de la station du Pontet proposé par la Compagnie et d'autoriser celle-ci à franchir, par un passage à niveau, la route nationale n°7 aux abords du Pontet.

Le passage à niveau est préférable à celui d'un pont par-dessus le chemin de fer car ce pont nécessiterait la construction de deux énormes rampes, alors que la voie de chemin de fer traverse la route nationale à proximité de la station.

Hervé SIGNORE – *L'aventure ferroviaire -Revue municipale « Vivre au Pontet » n°44 - 1996*

Lettre de pétition du 27 octobre 1852 – Archives Départ. de Vaucluse-5S14-1852

Pétition signée par les propriétaires et négociants du Pontet

Lettre du 27 octobre 1852

L'an mille huit cent cinquante-deux et le vingt-sept octobre à la requête de

1- M. GOUTAREL père, 2- M. Simon DUMAS, 3- M. Hypolite DUMAS, 4- M. POUZET, 5- M. DOREL, tous propriétaires et négociants, demeurant et domiciliés au Pontet, terroir d'Avignon, agissant conjointement et solidairement…

… Que par une petite affiche placardée depuis peu de jours au dit Pontet, relative aux formalités de l'enquête ouverte à l'occasion du tracé du chemin de fer de Lyon à Avignon et particulièrement en ce qui concerne les localités près d'Avignon et ensuite par l'examen des plans déposés à la mairie à Avignon, ils ont eu connaissance de la nature des travaux qui, d'après le projet, doivent être faits aux environs dudit Pontet, notamment au point où le chemin de fer franchit la grande route nationale après avoir coupé deux chemins communaux.

Le premier, longeant la prairie de M. PONCET, du levant au couchant et aboutissant d'un côté au port du Rhône, de l'autre côté à ladite route entre la maison du Sieur Jean EUSTACHE et la maison dudit Sieur POUZET. Le second, partant de la susdite route en longeant extérieurement la cour dudit EUSTACHE et aboutissant au port du Rhône.

Que d'après le projet, trois modifications très graves doivent être apportées à l'état des choses existant, et consistent 1 - dans l'établissement d'un passage à niveau au point où le chemin de fer franchit la route, 2 – dans la suppression du premier chemin ci-dessus désigné, 3 – dans la suppression également du second chemin dont s'est agi ci-dessus.

Que les requérants s'opposent énergiquement à la réalisation de ces trois parties du projet…

… En ce qui concerne le passage à niveau, on ne comprend pas… le fait d'établir un ouvrage de ce genre sur une route nationale, à l'entrée même du bourg du Pontet et dans un point si rapproché des habitations, des vastes magasins, des usines et des croisements de routes et chemins qui se rencontrent dans cette localité. On ne comprend pas que la plus grande artère de la France, la route de Paris à Marseille, soit coupée en cet endroit et doive céder la place aux exigences d'une compagnie au point même de se détourner sensiblement.

Des malheurs inévitables se préparent par l'établissement de ce passage à niveau le plus dangereux, sans nul doute, de toute la ligne.

L'encombrement sera constant tant par le roulage, par les diligences, les porteurs, les voitures d'agriculture, les voitures particulières, les piétons que par les quantités considérables de marchandises qui se débarquent au port du Rhône, se transportent au Pontet ou remontent du Pontet vers Sorgues. Ces marchandises, toutes d'un grand poids et d'un grand volume comme les bois, les trouelles sont difficiles à mobiliser et on tremble à l'idée d'un convoi qui, malgré les précautions, pourra venir renverser de nombreux attelages qui constamment franchiront la voie de fer…

… Une perte de temps incalculable sera d'ailleurs une conséquence de ce passage à niveau d'un sinistre avenir, un élargissement de la route, une espèce de gare deviendrait aussi une des conséquences fâcheuses de cet ouvrage, à moins qu'à certaines heures de la journée, on se résigna à laisser immobiles et alignés au milieu de la grande route pêle-mêle, charrettes, voitures et voyageurs.

En ce qui concerne les deux chemins communaux ci-dessus, les requérants et avec eux, tout le bourg du Pontet, vont éprouver un très grand préjudice de cette double suppression. Le Pontet va se trouver littéralement isolé de son port sur le Rhône qui fait sa prospérité et constitue toute sa fortune. Il faudra avec le projet, parcourir des distances beaucoup plus grandes. On ne pourra plus à volonté se rendre sur le port …

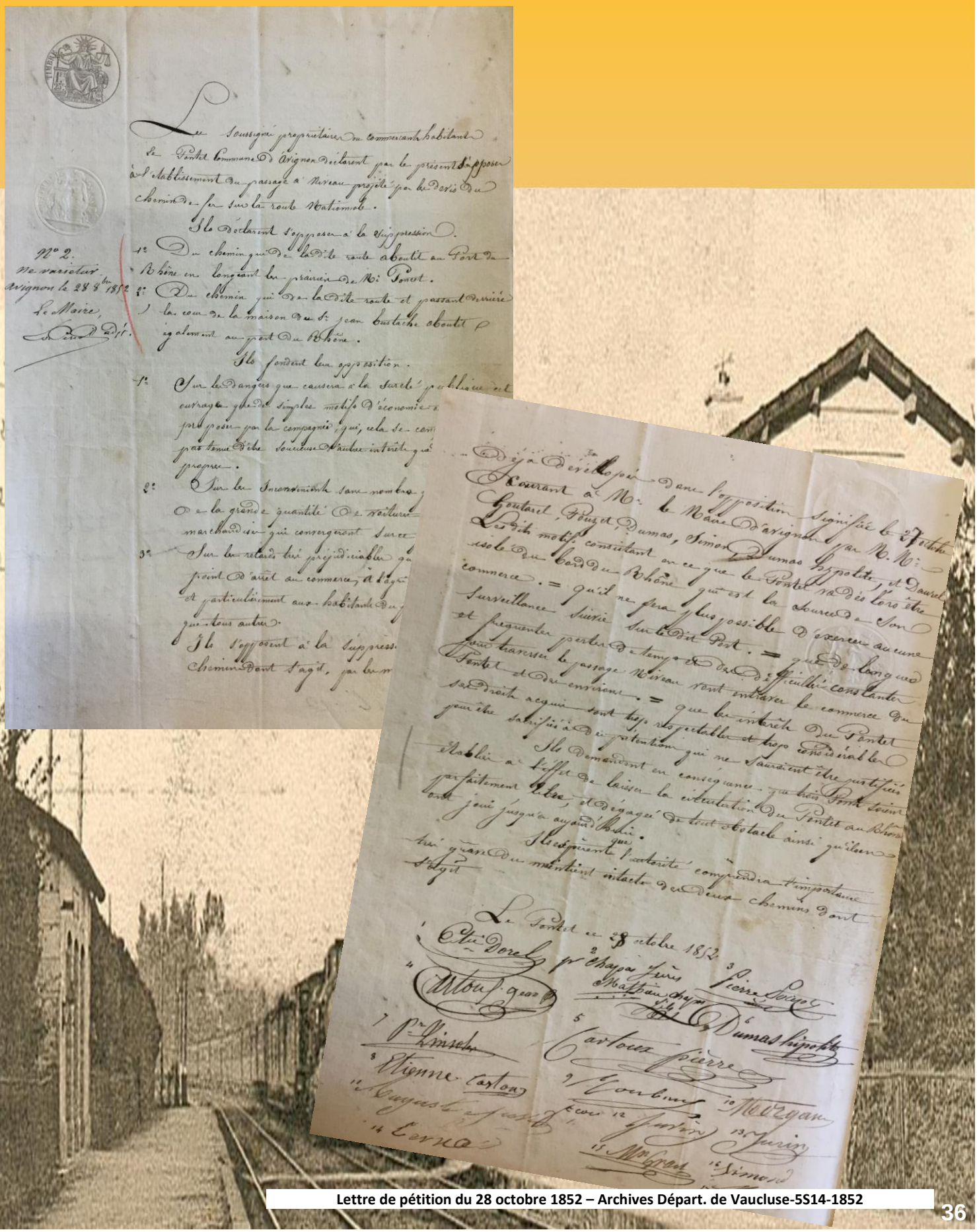
… C'est compromettre les intérêts commerciaux les plus chers pour le Pontet en même temps que faciliter des désordres et compromettre la sûreté publique et la vie même des personnes, particulièrement des enfants pour qui la route sera un lieu des plus dangereux…

Coût 6 francs 75 cts

DESCATTE Fils

Pétition signée par les propriétaires et commerçants du Pontet

Lettre du 28 octobre 1852



Lettre de pétition du 28 octobre 1852 – Archives Départ. de Vaucluse-5S14-1852

Les soussignés propriétaires ou commerçants habitant Le Pontet, commune d'Avignon, déclarent par le présent s'opposer à l'établissement du passage à niveau projeté par les devis du chemin de fer sur la route nationale.

Ils déclarent s'opposer à la suppression :

1 - *Du chemin qui, de ladite route, aboutit au port du Rhône en longeant les prairies de M. PONCET.*
2 - *Du chemin qui, de ladite route, et passant derrière la cour de la maison du Sieur Jean EUSTACHE aboutit également au pont du Rhône.*

Ils fondent leur opposition :

1 - Sur les dangers que causera à la sûreté publique cet ouvrage que de simples motifs d'économie ont pu faire proposer par la compagnie qui, cela se conçoit, n'est pas tenue d'être soucieuse d'autres intérêts que du sien propre.

2- Sur les inconvénients sans nombre qui résulteront de la grande quantité de voitures et de marchandises qui convergeront sur ce point.

3 - Sur les retards très préjudiciables qu'occasionnera ce point d'arrêt au commerce, à l'agriculture des environs et en particulier aux habitants du Pontet les plus exposés que les autres.

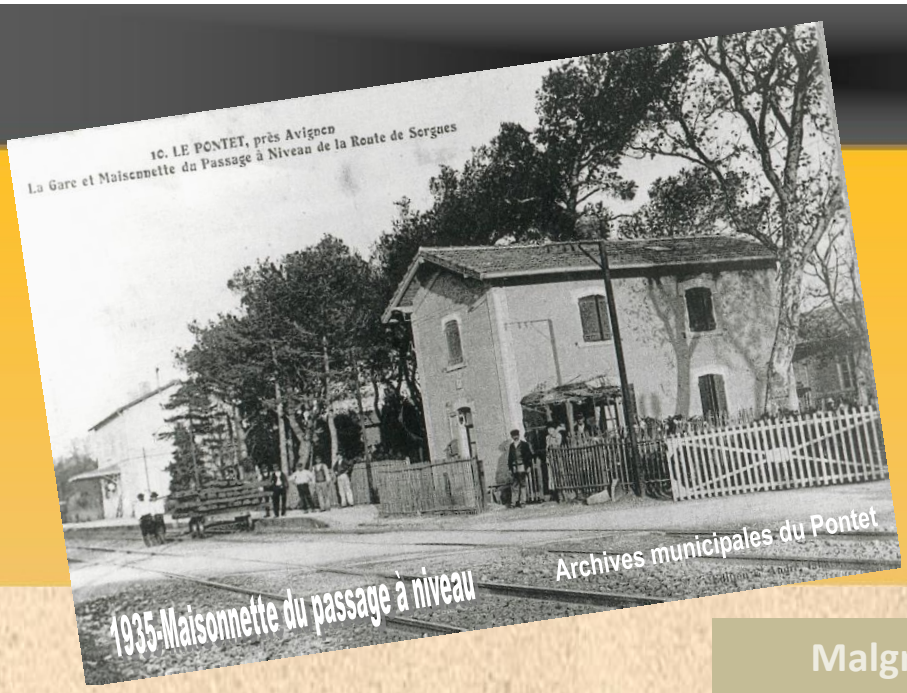
Ils s'opposent à la suppression de deux chemins dont s'agit, par les motifs ci-après, déjà développés dans l'opposition signifiée le 27 octobre courant à M. le Maire d'Avignon par MM. GOUTAREL, POUZET, DUMAS Simon, DUMAS Hypolite et DAUREL.

Les dits motifs consistant en ce que Le Pontet va dès lors être isolé du bord du Rhône qu'est la source de son commerce = qu'il n'est plus possible d'exercer aucune surveillance suivie sur ledit port = que de longues et fréquentes pertes de temps et des difficultés constantes pour traverser le passage à niveau vont entraver le commerce du Pontet et des environs = que les intérêts du Pontet, ses droits acquis sont trop respectables et trop considérables pour être sacrifiés à des prétentions qui ne sauraient être justifiées.

Ils demandent en conséquence que trois ponts soient établis à l'effet de laisser la circulation du Pontet au Rhône parfaitement libre et dégagée de tout obstacle ainsi qu'ils en ont joui jusqu'à aujourd'hui.

Ils espèrent que l'autorité comprendra l'importance très grave du maintien intact des deux chemins dont s'agit.

Le Pontet, ce 28 octobre 1852



1935-Maisonnette du passage à niveau

Malgré les nombreuses réclamations, le passage à niveau en question est finalement établi à l'endroit prévu et la ligne de chemin de fer mise en service en juillet 1854.

Les Pontétiens, pour leur part, voient très vite leurs craintes se confirmer ! Dès 1855, la traversée du Pontet est en effet interrompue plusieurs fois par jour par les agents du chemin de fer accusés de laisser *bien souvent pendant une demi-heure stationner les convois de marchandises au travers du passage à niveau du Pontet,* lors des manœuvres de certains trains composés de plus de trente wagons.

La situation ne fait qu'empirer par la suite : on a ainsi dénombré en moyenne 348 ouvertures par vingt-quatre heures de 1869 à 1870 ; et en 1875, l'augmentation du transit des trains interrompt, pendant une bonne partie de la journée, la circulation sur la route nationale n°7, ce qui donne à nouveau lieu à de nombreuses plaintes provenant tant de négociants dont les établissements industriels sont près du Pontet, que des entrepreneurs des voitures publiques ou de roulage, ou encore des propriétaires de la localité…

1925-Gare du Pontet

Archives municipales du Pontet

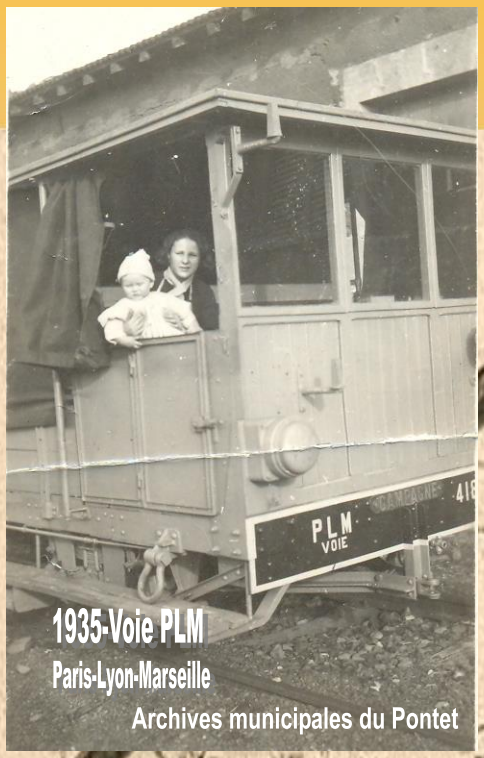
1925-Gare du Pontet

Archives municipales du Pontet

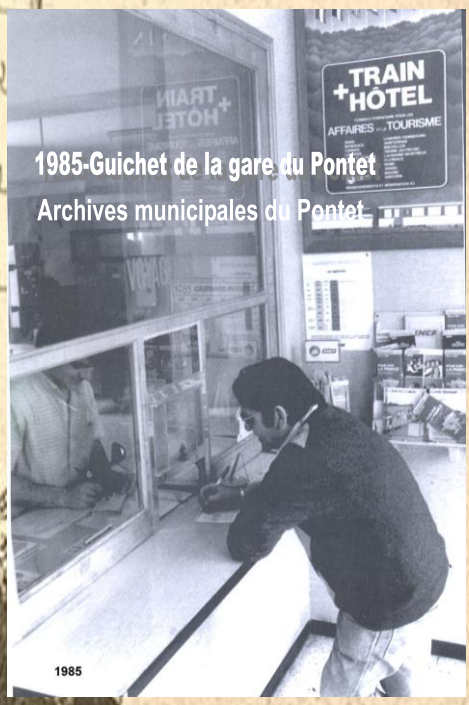
1956-Gare du Pontet

Archives municipales du Pontet

1935-Le chef de gare du Pontet
Archives municipales du Pontet



1935-Voie PLM
Paris-Lyon-Marseille
Archives municipales du Pontet



1985-Guichet de la gare du Pontet
Archives municipales du Pontet

1985-Gare du Pontet
Archives municipales du Pontet

Témoignages et anecdote

Henri Bosco a 8 ans. Il se souvient de son passage en gare du Pontet en 1896…

Je me rappelle donc qu'un jour de semaine, nous allions, mes parents et moi, d'Avignon à Orange par le dernier omnibus du matin. Dès Le Pontet, monta dans le compartiment une paysanne avec deux paquets très volumineux et une corbeille de pains, du pain frais, croustillant, doré, qui sentait le four et le feu.

La bonne femme s'installa aussi largement que possible car elle était « forte » et aimait ses aises. La voilà en face de nous, un peu à l'étroit cependant entre deux vieux, un gras, un maigre, qui cachèrent mal leur insatisfaction de cette arrivée encombrante (…)

Elle poussa un énorme soupir, plus fort cependant, n'ayant produit aucun effet, elle tourna les yeux vers la portière où l'on voyait passer à petite vitesse des poteaux, quelques arbres et de temps à autre une ferme au loin… Ce spectacle mouvant l'ayant vite lassée, c'est sur nous que vînt se poser son regard…

Un regard large, calme, chaud et qui nous offrait une sympathie tellement visible qu'il allait être difficile de ne pas y répondre avec une égale sympathie et par un regard large, calme, chaud comme le sien… (…)

J'avoue qu'elle m'attendrissait, outre que l'odeur de son pain qui sentait si bon le feu et le four me disposait à une chaude sympathie. J'aurais bien donné vingt sourires (si je l'avais osé) pour un tout petit quignon de ce pain ».

Le Jardin des Trinitaires, Ed. GALLIMARD, Paris, 1966

Les registres des délibérations du conseil municipal d'Avignon nous livrent un précieux témoignage sur l'animation qui règne en gare du Pontet à l'automne 1877

La gare du Pontet a été, jusqu'à ces derniers temps, d'une importance assez grande qui n'a été diminuée que par la ruine de la garance ; elle reste encore le point de départ ou d'arrivée de bois de service, de tourteaux, de fourrages exportés, des acides et des engrais de la société Saint-Gobain.*

Elle est aussi desservie par huit trains de voyageurs par jour, deux le matin et deux le soir (quatre en montée et quatre en descente).

Les négociants du Pontet, que leurs affaires appellent fréquemment à Marseille, dans le Gard ou dans l'Hérault, vont à Avignon prendre le train direct de 2h15, par des omnibus qui passent plusieurs fois par jour dans ce faubourg d'Avignon.

**Résidu solide riche en protéines, obtenu lors du traitement*
Des graines et des fruits oléagineux en vue de l'extraction de l'huile
très utilisé dans l'alimentation du bétail

Hervé SIGNORE- L'aventure ferroviaire - Revue municipale « Vivre au Pontet » n°44 - 1996

Le trésor du Pontet

Le 7 décembre 1898, les ouvriers terrassiers qui creusaient sous la ligne de chemin de fer, la tranchée qui devait permettre le passage de la ligne de tramway qui allait d'Avignon à Sorgues, avaient exhumé quelque 1 010 pièces d'argent et de billon* enfermées dans un vase de terre à une profondeur de 0,50 m.

Un trésor composé de pièces aussi nombreuses que disparates. Citons parmi celles-ci :
- 272 pièces royales françaises de Philippe VI, Jean Le Bon, Charles VI et VII, Henri IV d'Angleterre…
- 90 pièces papales frappées à Avignon de Clément VI, Urbain V, Grégoire XI, Clément VII, Benoit XIII, des pièces des Duchés de Bourgogne, de Bretagne, de Savoie, des Evêchés d'Embrun, de Lausanne, de Liège…

Bien que deux thèses s'affrontent quant à la provenance et à l'usage de ces pièces, l'idée de Pierre Carlo-Vian allouant ce trésor à des pillards qui l'auraient dissimulé en cet endroit, le temps d'une expédition, paraît des plus plausibles.

La diversité de cet ensemble de pièces, provenant de plusieurs régions pourrait s'expliquer par les voyages de ces routiers qui, à travers les Flandres, l'Italie, la Bourgogne, le Dauphiné, dévalisaient en particulier les pauvres gens. Une hypothèse que semble confirmer le peu de valeur marchande des pièces ainsi amassées.

Selon les historiens qui se sont intéressés à cette découverte, l'on peut dater l'enfouissement du « trésor du Pontet » aux alentours de 1431 ou 1432.

Emplacement du trésor

Le maire d'Avignon, qui avait ce trésor sous sa dépendance, parce qu'il provenait du sol d'un chemin communal conduisant au Rhône, les a envoyées au musée, après être parvenu à les réunir à peu près toutes, non sans peine, car elles commençaient à se disperser entre les mains des ouvriers.

Ces 1 010 pièces se répartirent ainsi : 600 pièces au musée Calvet, 360 pièces au musée de Perpignan et 50 pièces à M. Pierre Carlo Vian, numismate et M. sylvain Gagnière, historien archéologue.

**Le billon est un alliage composé à 50 % de cuivre ou plus.*
Il contient également de l'argent et éventuellement du plomb.
À l'époque romaine, de nombreuses pièces de monnaie ont été frappées à partir de cet alliage.

Revue municipale « Vivre au Pontet » n°4 - 1984
« Le Pontet » – M. DEROUDILHE

Pour aller plus loin…

De la construction de la voie ferrée à la création du lac

En 1923, la compagnie PLM envisage de procéder à des extractions de gravier entre le hameau du Pontet et son cimetière, afin de fournir une partie des remblais nécessaires à la construction en cours de la voie ferrée devant raccorder les lignes Lyon-Avignon et Avignon-Cavaillon.

L'entrepreneur des extractions a choisi de prélever ces remblais sur différents terrains de la banlieue d'Avignon, notamment sur une parcelle de deux hectares qu'il a acquis de Mme la Comtesse PALLUAT de BESSET, au nord du cimetière du Pontet. Il envisage d'y prélever environ 100 000 m3 de remblais.

Les conseillers municipaux du Pontet s'insurgent très tôt, en leur nom comme au nom de la population entière, contre cette entreprise qui va, selon eux, *créer à quelques mètres du pays seulement une vaste mare d'eau stagnante, foyer pendant l'été de toutes sortes d'épidémies*.

Ils proposent pour leur part que les extractions soient faites au-dessus de la campagne de la Verdette appartenant à M. KING, au quartier de l'Oseraie, où 5 hectares de terrains sont complètement incultes et loin de toutes agglomérations.

Aucune suite n'est cependant donnée à leur protestation. Des dépenses importantes ont déjà été engagées par l'entrepreneur des extractions, M. RUVENHORST, pour l'installation d'un excavateur, d'une voie de service de 2,5 kilomètres et de divers autres aménagements ; aussi, l'idée d'extraire les remblais au quartier de l'Oseraie ne peut être exploitée : la distance de transport des remblais serait augmentée de 1 700 mètres, et surtout, la voie nécessaire à ce transport devrait traverser la route nationale n°7 et la ligne Avignon-Lyon.

Par ailleurs, de l'avis de l'ingénieur des Ponts et Chaussées, la pièce d'eau créée à l'issue des travaux d'extraction pourra être mise en communication avec le Rhône pour sa vidange, avec la roubine de Morières et la filiole Saint-Martin pour son alimentation, ce qui ne parait pas devoir compromettre la salubrité publique.
Cet avis confirmant celui de l'Inspecteur Départemental d'Hygiène, la carrière du Pontet peut être librement exploitée.

Les extractions de remblais pratiquées à l'entrée du Pontet ont pour résultat la création d'un lac artificiel à proximité du hameau, qui fixe définitivement le paysage dans cette partie de la banlieue.