

Chemin de fer entre Rhône et Loire Histoires de lignes et d'hommes

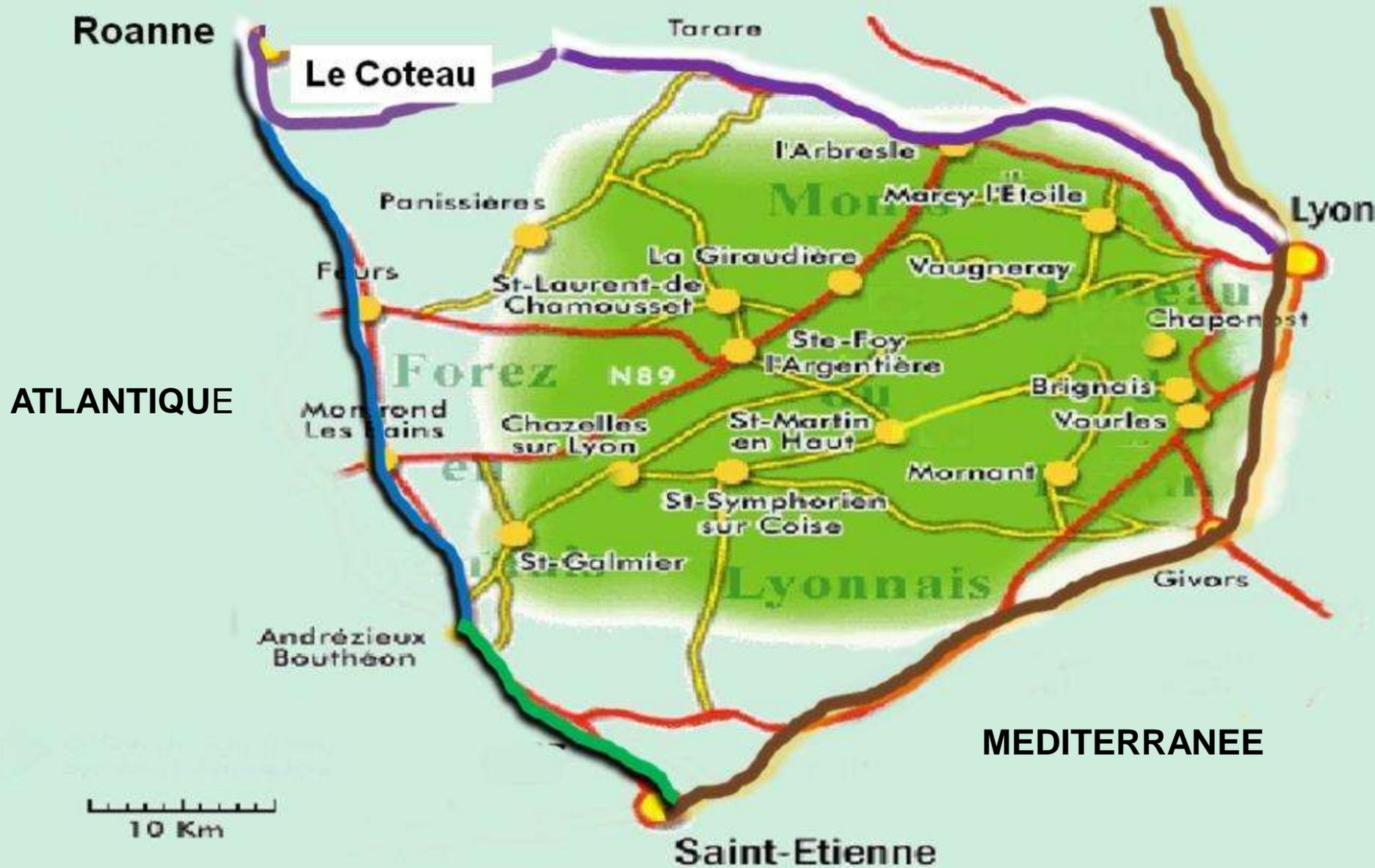
par Paul David, et Pierre Mathieu

**la création des chemins de fer
s'inscrit dans l'évolution des transports au cours du
XIXème siècle, accompagnant la
révolution industrielle
naissante.**

**Nous allons résumer cette histoire pour
comprendre pourquoi et comment les évènements
se sont succédé.**

**Au passage, on va rencontrer quelques
personnages exceptionnels, parfois méconnus et
oubliés, qui ont initié, dirigé et participé à ces
réalisations.**

Notre « terrain de jeux » : les Monts du Lyonnais.



Au début du XIXème siècle

Les gens n'ont aucune des facilités d'aujourd'hui :

Voitures, bus, trains, avions

Routes goudronnées,

Réseaux d'eau et égouts

Électricité, téléphone, informatique

Photo et cinéma

Ni radios, ni télévisions, etc.

Avant les voies ferrées

▣ **Transport individuel**

- A pied ou à Cheval (30 km/jour)

▣ **Transport collectif**

- Voitures à cheval et Diligences

En moyenne, au XVIIIème siècle, les voyages en voiture attelée se font à la vitesse de 2 à 3 km/h.

Au début du XIXème siècle, les diligences pourront atteindre 8 km/h (amélioration des routes, des suspensions, et organisation de relais de poste).

▣ **Barques et Péniches (rivières et canaux)**

▣ **Energie mécanique**

- Hommes, animaux, moulins à eau et à vent.



Repères historiques

▣ 1789 – 1815

Entre Révolution et chute du 1^{er} Empire.

Guerres et Blocus avec l'Angleterre

France, 25 ans de retard

▣ 1815 – Waterloo.

Ouverture vers l'Angleterre

Début développement industriel

À l'aube du XIXème siècle

Développement de l'utilisation des moteurs industriels à vapeur, d'où demande croissante de charbon.

Conséquences :

Mines et Transports

Saint-Etienne

premier centre minier français de l'époque :
fournit 80% du charbon français

De 150.000 Tonnes en 1789 à 1 million de
tonnes en 1836

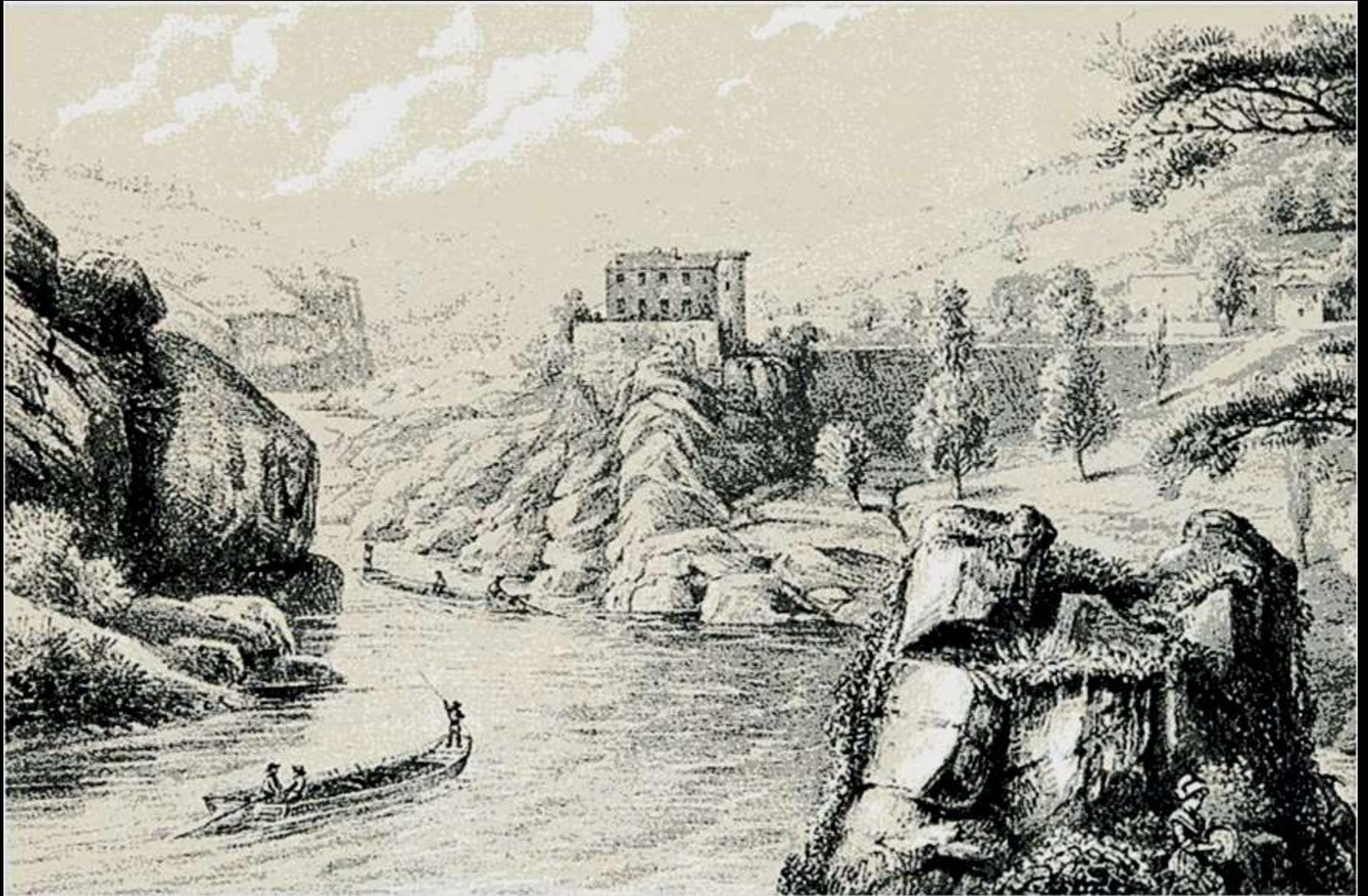
Il a donc fallu adapter les transports



Transport du charbon au début du XIX^e siècle



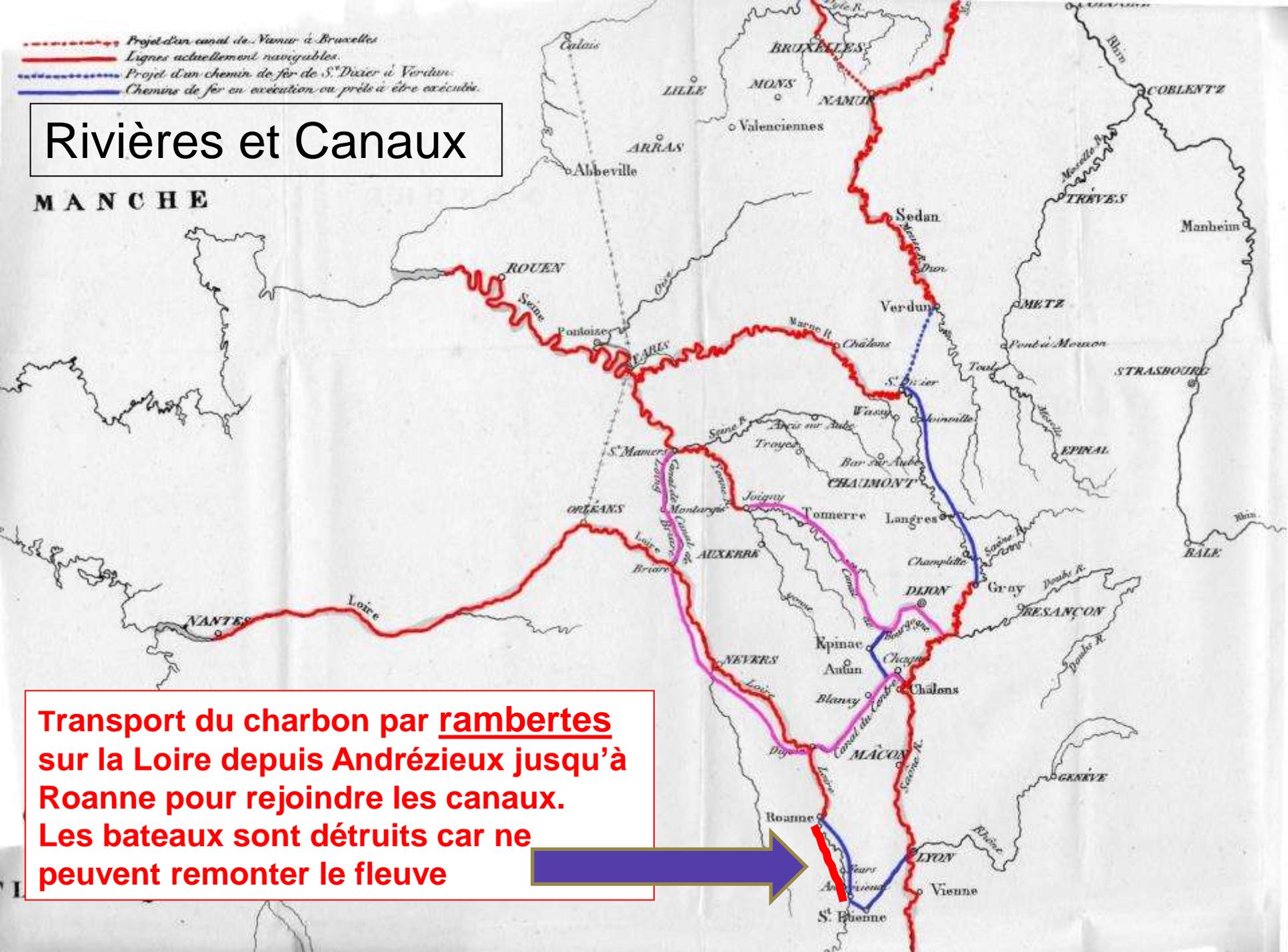
Rambertes transportant le charbon sur la Loire



- - - - - Projet d'un canal de Namur à Bruxelles
- — — — Lignes actuellement navigables.
- . - . - . Projet d'un chemin de fer de S. Dizier à Verdun.
- — — — Chemins de fer en exécution ou prêts à être exécutés.

Rivières et Canaux

MANCHE



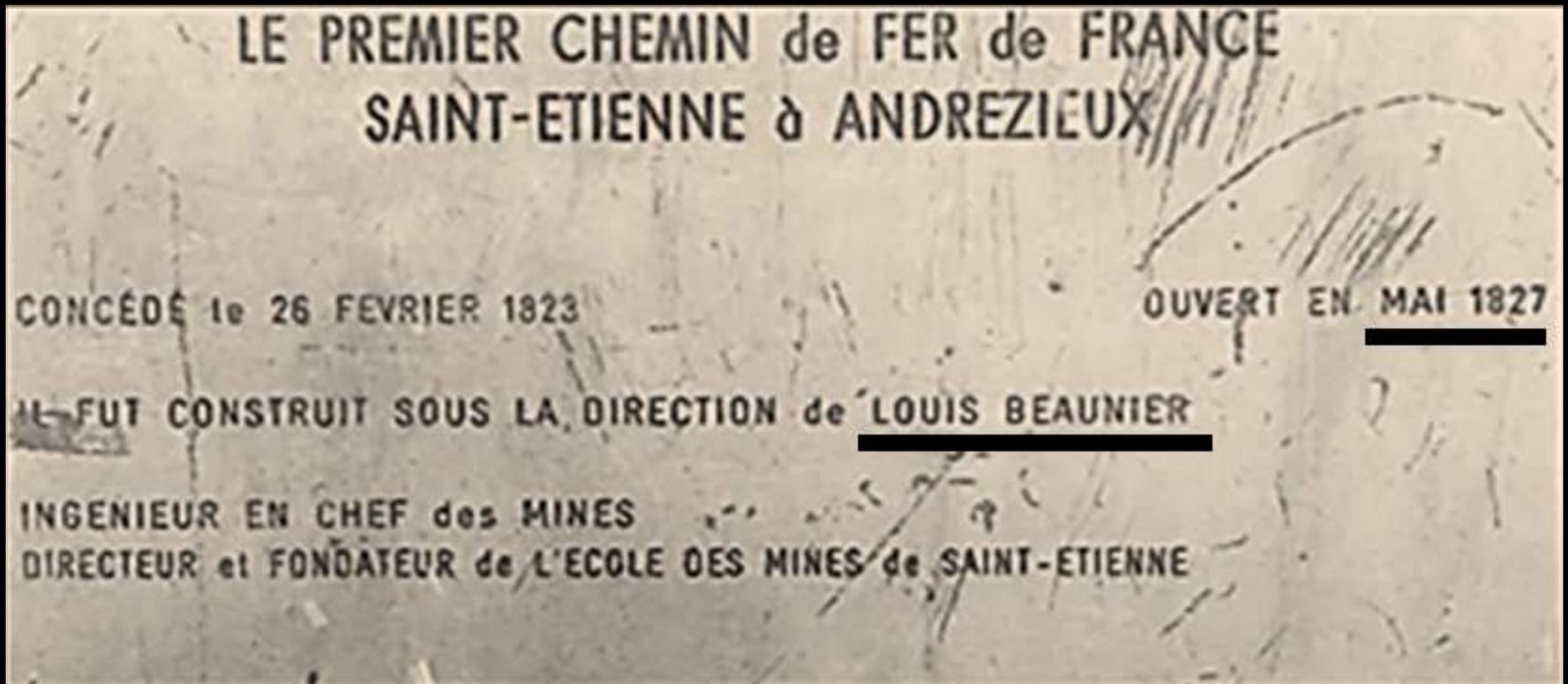
Transport du charbon par rambertes sur la Loire depuis Andrèzieux jusqu'à Roanne pour rejoindre les canaux. Les bateaux sont détruits car ne peuvent remonter le fleuve



SAINT ETIENNE

Berceau du rail en France

1 – Ligne Saint Etienne à Andrézieux



(Plaque commémorative devant la gare de Saint-Etienne – Châteaureux)



Louis BEAUNIER (1779/1835)

1798 – Nommé Ingénieur des Mines de Paris (à 19 ans) !.
Pendant 15 ans, chargé de l'inspection et
l'organisation des Mines en France, Belgique et Sarre.

1812 – Mission à St Etienne, pour la topographie des mines des
bassins de la Loire et du Gier

1813 – Nommé directeur de l'école d'application des Mines créée à
Geislautern en Sarre (département français depuis 1801)

1815 – Waterloo, perte de la Sarre et abandon de Geislautern.
Mais aussi, fin du blocus de l'Angleterre.

1816 - Il est nommé à St Etienne, pour organiser l'exploitation des Mines dans la Loire....

et aussi, afin de remplacer la perte de Geislautern , il a été chargé de créer une École de Maîtres-Mineurs, future

École des Mines de Saint Etienne

1821- Il reprend et défend l'idée de faciliter le transport du charbon jusqu'aux voies d'eau accessibles depuis Saint Etienne :

la Loire et le Rhône.

Il effectue une mission en Angleterre,

1823 - BEAUNIER obtient une concession pour établir un chemin de fer industriel et minier,

**de Saint Etienne à Andrézieux
(sur le modèle des réalisations anglaises de l'époque)**

**Le « chemins de fer » assure à la fois
le roulement et le guidage.**

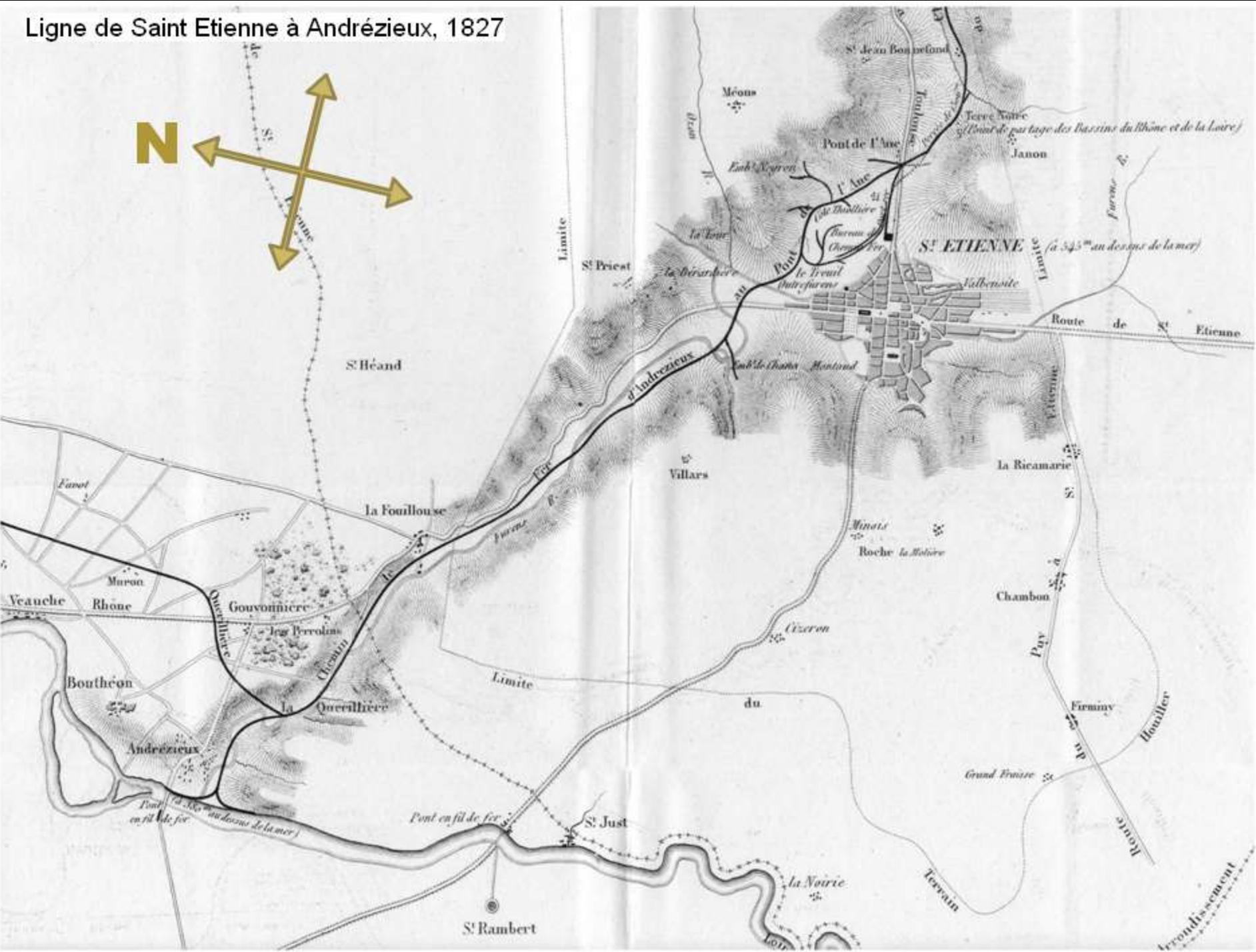
**1824 - Le tracé du Pont de l'Âne à Andrézieux a été
approuvé.**

le patrimoine



Ligne de Saint Etienne à Andrézieux, 1827

N



Créée par Beaunier, avec des investisseurs privés,

**« La Compagnie du Chemin de Fer
de Saint-Etienne à la Loire »**

a mis en service la ligne en **1827**

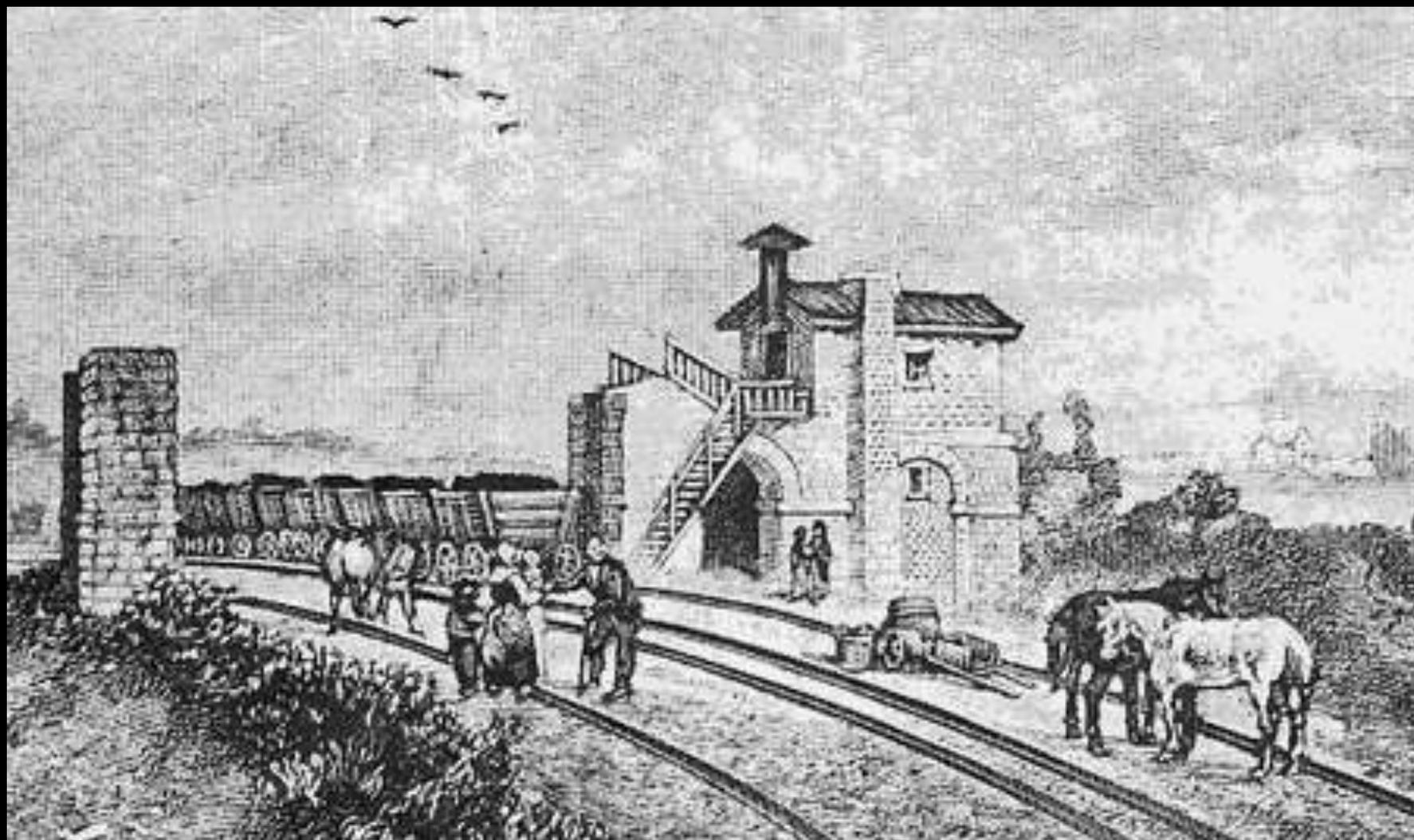
Le premier chemin de fer en France

Transport de charbon dans des wagons-tombereaux descendant à pleine charge par gravité et remontant à vide ou en trains plus courts tirés par des chevaux

Pour ce projet, il a dû acheter des roues et essieux anglais, pas encore fabriqués en France, d'où l'adoption dès l'origine de l'écartement anglais des voies (dites « normales », généralisées par la suite :

1,435 mètre = 4 pieds et 8 pouces^{1/2}

Lithographie d'une gare intermédiaire fictive sur la ligne Saint-Etienne Andrezieux avec traction par chevaux en 1836





industrielle

admirable
shire ou
exécution

Andréjeux
ou s'agit de
on peut voir le château
Baillou ou le

ICI A ETE EDIFIE LA GARE DE LA
PREMIERE LIGNE DU CHEMIN DE FER FRANCAIS
RELIANT ST ETIENNE A ANDREZIEUX OUVERTE
EN 1827



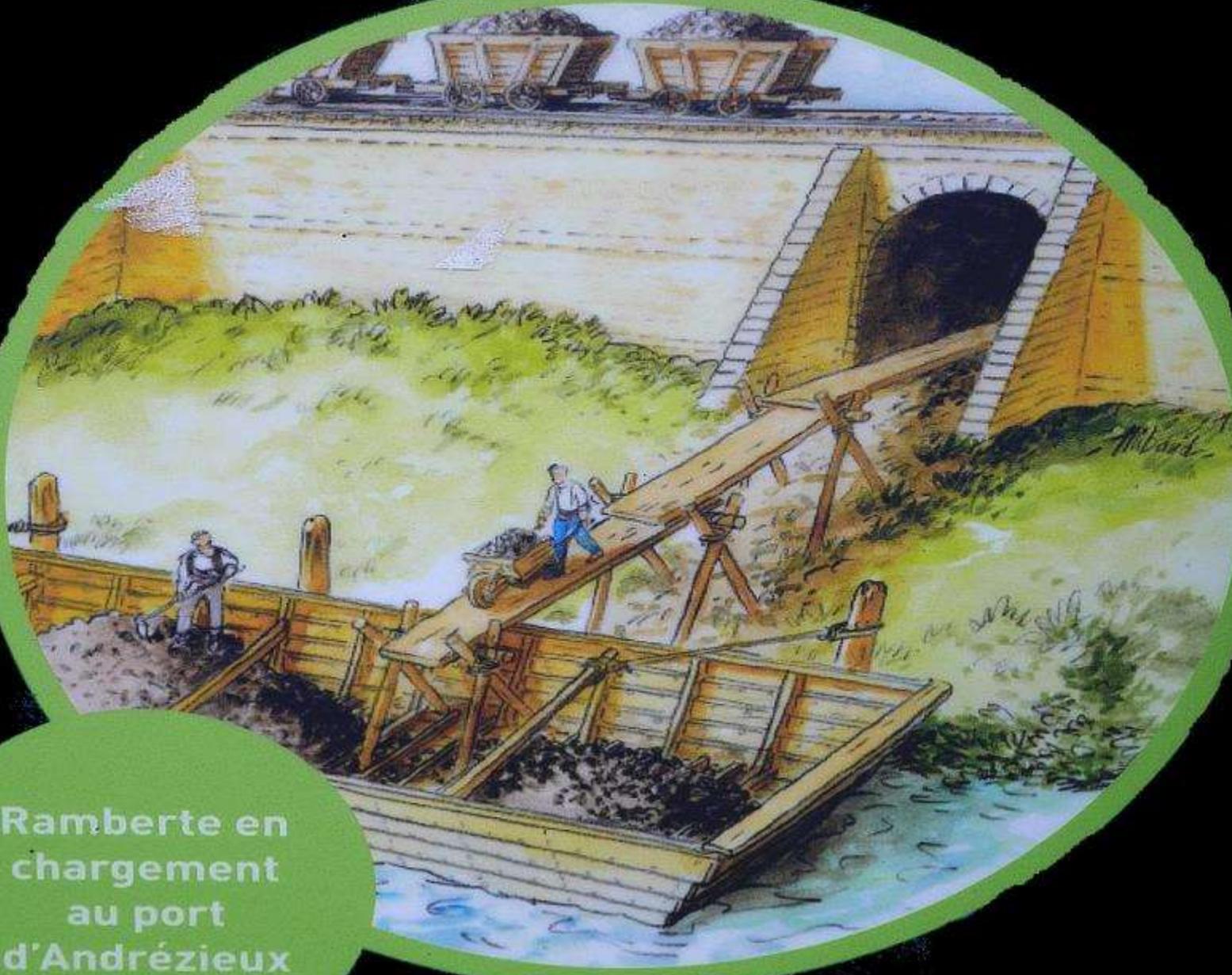
CETTE LIGNE SERVAIT A TRANSPORTER LE CHARBON DE ST ETIENNE
A ANDREZIEUX. CE CHARBON ETAIT CHARGE DANS DES BARQUES A
FOND PLAT 'DITE RAMBERTE' PUIS NAVIGUAIT SUR LE FLEUVE
JUSQU'A ROANNE.

Don de l'Office du Tourisme 1959

Ramberte dans
les rapides



Illustration tirée d'un descriptif sur l'ancien pont ferroviaire de Montrond-les-Bains



Ramberte en
chargement
au port
d'Andrézieux

Illustration tirée d'un descriptif sur l'ancien pont ferroviaire de Montrond-les-Bains

Ligne Saint-Etienne - Lyon

LE DEUXIEME CHEMIN de FER de FRANCE SAINT-ETIENNE à LYON

CONCÉDÉ le 7 JUIN 1826

OUVERT

GIVORS à GRAND-CROIX

28 JUIN 1830

LYON à GIVORS

3 AVRIL 1832

GRAND-CROIX à SAINT-ETIENNE

1^{er} OCTOBRE 1832

IL FUT CONSTRUIT SOUS LA DIRECTION de MARC SÉGUIN

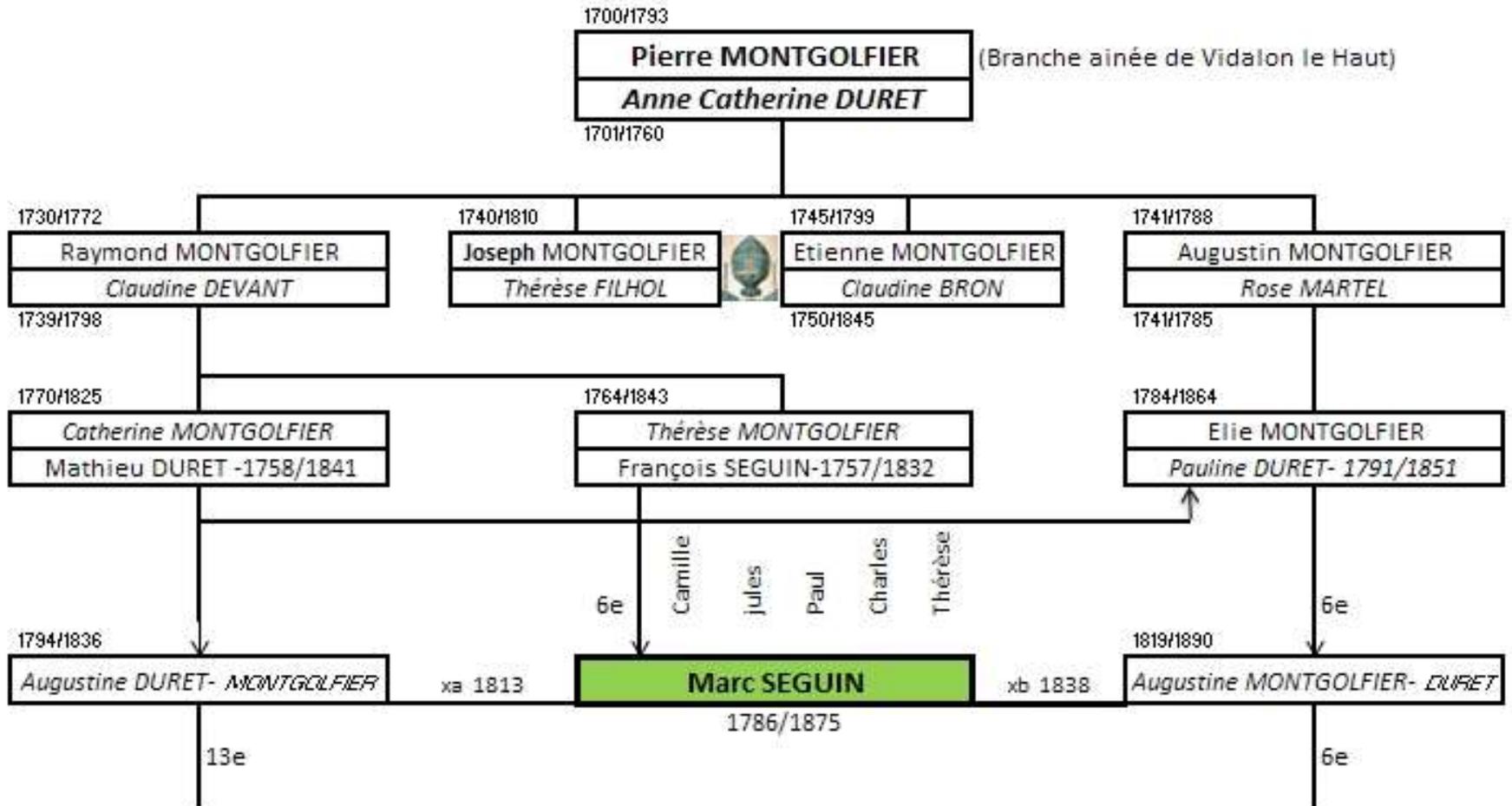
*avec les premiers tunnels et viaducs
pour régulariser les pentes*

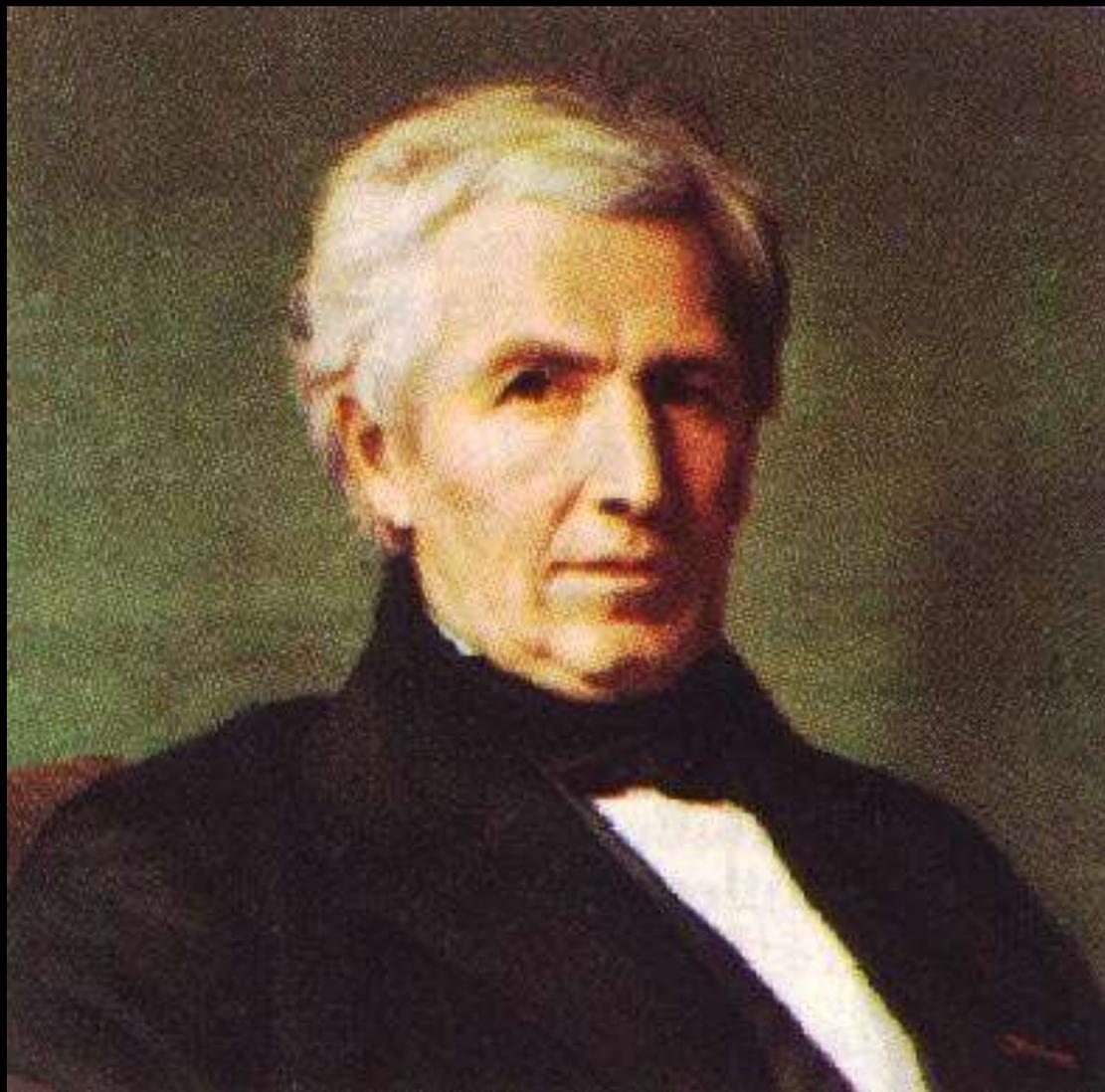
Marc SEGUIN

- ▣ Issu de la grande famille MONTGOLFIER, papetiers d'Annonay.
- ▣ Grands oncles, Joseph et Etienne, inventeurs des Montgolfières, 1^{er} vol en 1783.
- ▣ Joseph , le savant, s'est chargé de la formation scientifique de Marc à Paris.
- ▣ Sa mère : Augustine de MONGOLFIER, 6 enfants dont les **5 frères SEGUIN** :
- ▣ **Marc l'ainé, Camille, Jules, Paul, et Charles.**

Schéma résumant les liens familiaux de :

Marc SEGUIN (1786/1875)





Marc SEGUIN, l'ainé

1786/1875



Camille



Jules

Les frères Seguin



Paul



Charles

Leurs travaux

Marc SEGUIN a construit avec ses frères :
plus de 65 ponts suspendus « en fil de fer » à partir de 1825.

En 1826, création d'une Cie de transport fluvial sur le Rhône.

C'est pour équiper ses bateaux de moteurs à vapeur, qu'il a visité l'Angleterre où il a fait connaissance de Stephenson.

C'est lors de ses essais sur le Rhône qu'il a inventé le principe de la **chaudière tubulaire (brevet en 1826/27)**

. Il est ainsi devenu consommateur de charbon, dont le prix augmentait à cause des tarifs de transport de la Cie du Canal de Givors (1780).

D'où l'idée de reprendre le projet Beaunier d'un chemin de fer de Saint Etienne à Givors, avec prolongement jusqu'à Lyon

Il a créé, avec des connaissances parisiennes, une compagnie avec des capitaux pour concourir à l'adjudication de cette ligne.

Le même cahier des charges étant imposés aux 3 concurrents admis (Beaunier s'était retiré), Seguin l'a emporté en proposant un prix de transport réduit (environ 1 f au lieu de 1,5 f par t/km).

Concession accordée en 1826 et mise en service entre 1830 et 1832.

A l'origine traction par chevaux.

1828 - Premiers essais en Europe continentale d'une loco à vapeur achetée chez Stephenson.

1829 – Première loco Seguin à chaudière tubulaire.

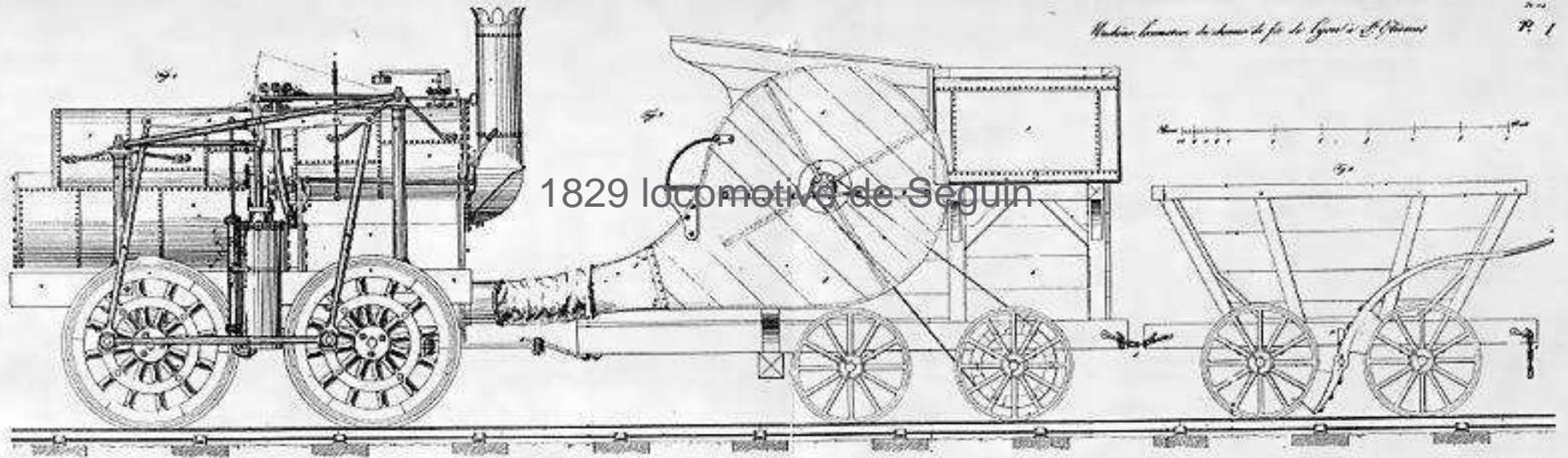
1830 -- Premier transport de voyageurs. .

1835 -- Démission de Marc Seguin

Exploitation mixte, chevaux et locos, jusqu'en 1844

1845 -- Gare « du Bourbonnais » sur le quai Perrache

1857 -- Reprise par le PLM et arrivée à la nouvelle gare de Perrache



Mach. locomot. de Seguin de fer de Lyon à St Etienne

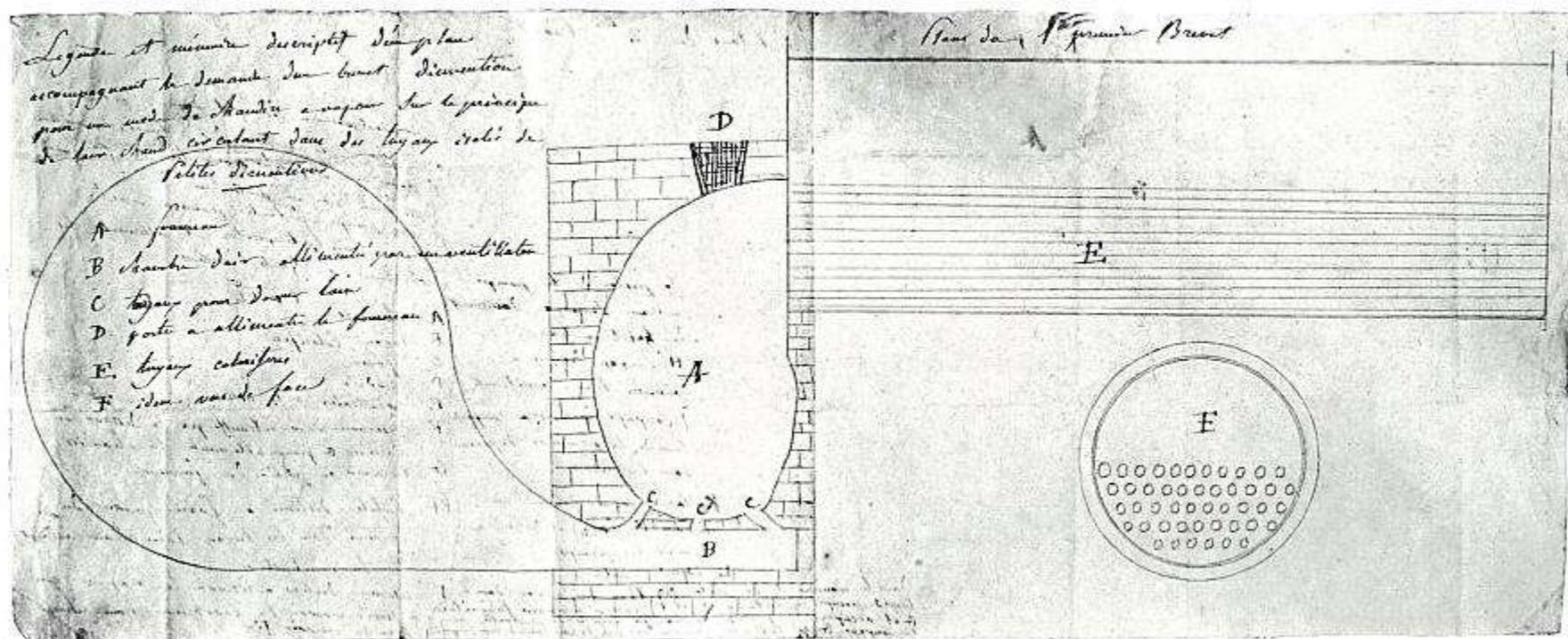
Pl. 1

1829 locomotive de Seguin

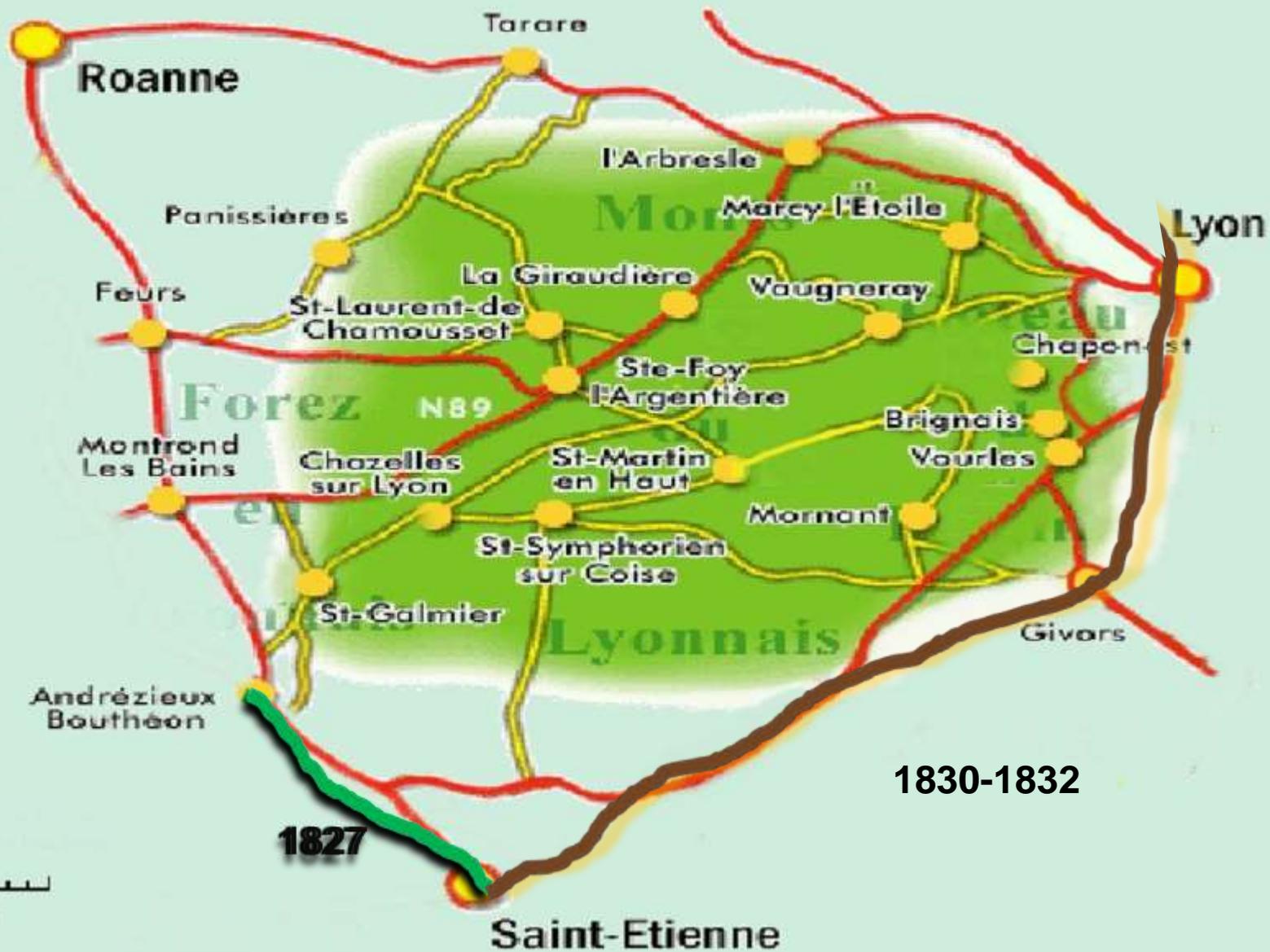
Le dessin par M. Seguin, de Lyon à St Etienne

1829 de Seguin de fer

Le 12 décembre 1827, il demanda un brevet d'invention, délivré le 22 février 1828. Dès mai 1829, il avait une loco en état de construction avancée, dans ses chantiers de Perrache. La Rocket fut mise en chantier à la même époque, mais fut terminée plus vite pour participer au concours de Rainhill le 6 octobre.



Dessin original du brevet de la chaudière tubulaire, déposé par Marc Seguin le 12 décembre 1827.
 (Office national de la propriété industrielle.)



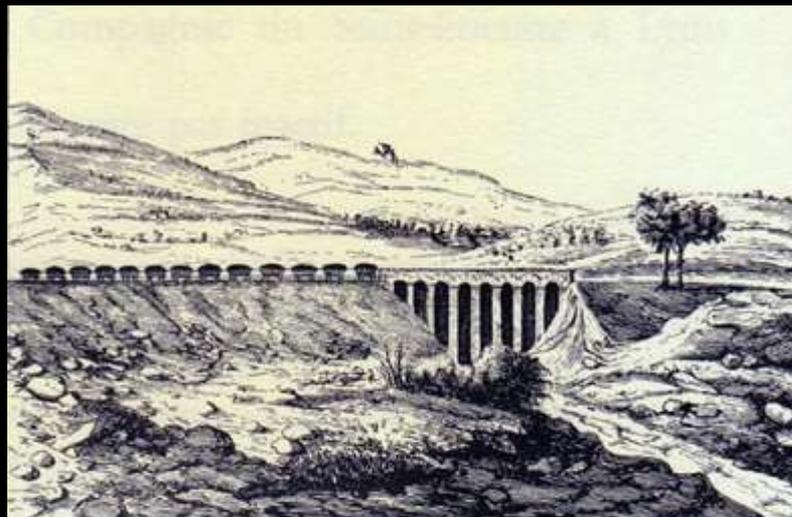
Perceé de Terre - Noire



FRANCE PITTORESQUE



Chemin de fer
Chateauneuf près de Rive de Gier



Pont d'Ourion **Pont sur l'Ouzion**



Vieux **Izieux**

La Mulatière à Lyon





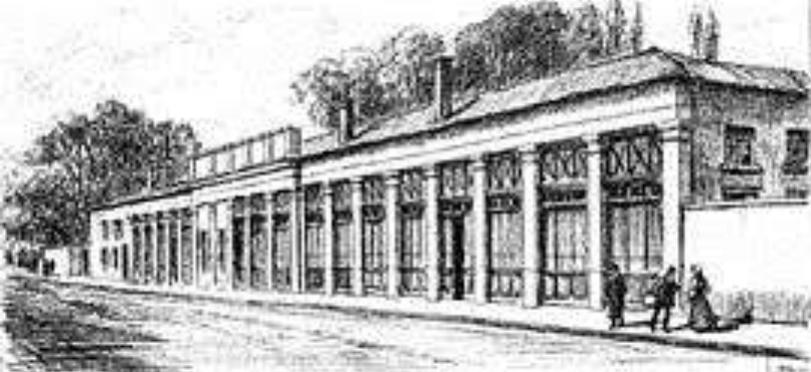
PANORAMIQUE DU CHEMIN DE FER DE LYON A SAINT-ETIENNE (extrait)

Papier peint panoramique en lés.
Manufacture PIGNET à Saint Genis Laval (vers 1840)
(collection ASPAL)



Pont de la Mulatière
(extrait du papier peint Pignet, collection ASPAL)





Gare du Bourbonnais,
46-51 quai Perrache
Utilisée de 1845 à 1857



Vue vers 1930

Ligne Andrézieux à Le Coteau

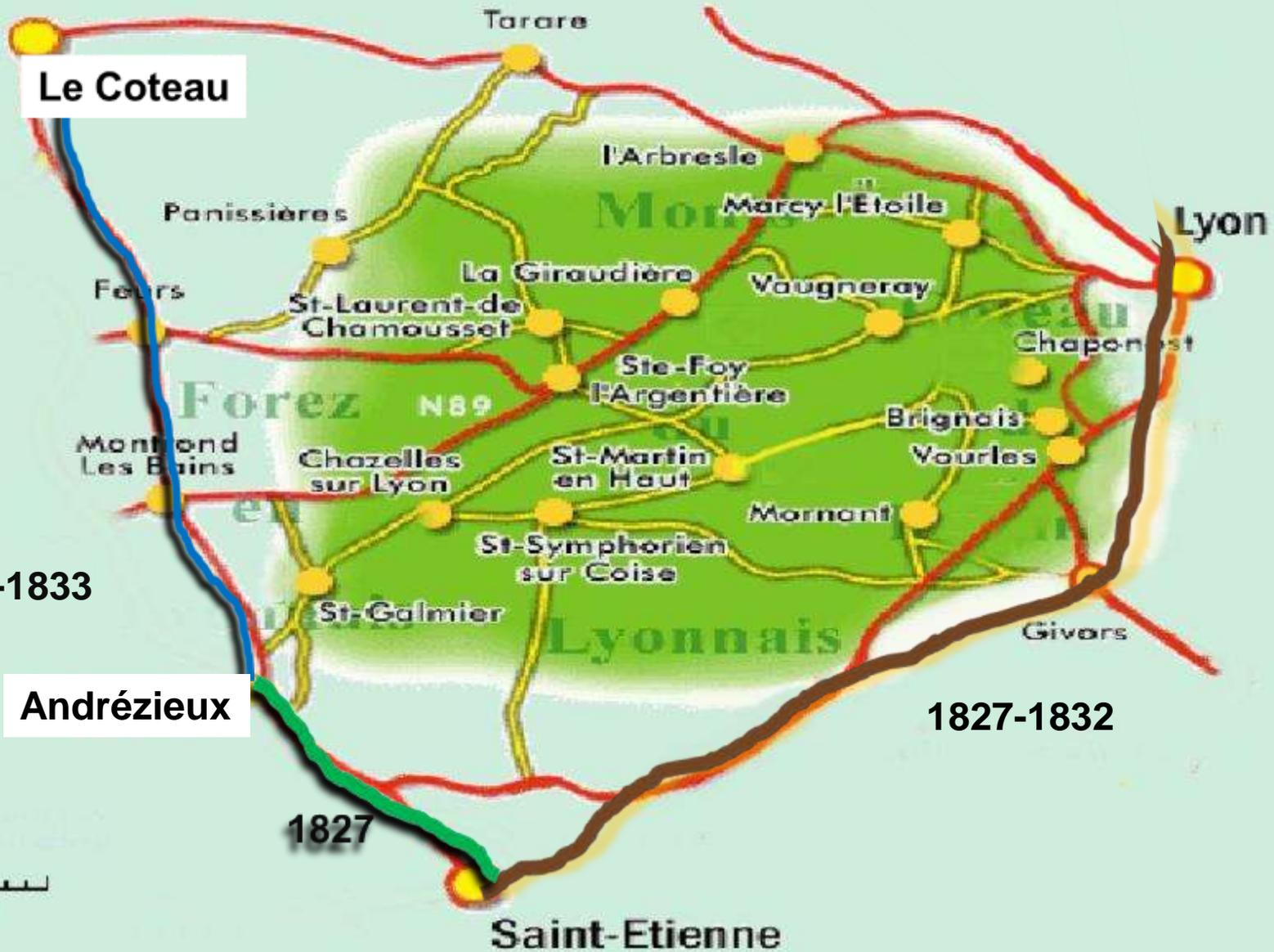
Concédée en 1827 à MM. MELLET et HENRY
Via Montrond et Feurs

Mise en service jusqu'à Le Coteau :1832/33

Seuil de Neulise avec 4 plans inclinés

La première ligne de « montagne »

Roanne



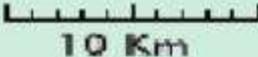
Le Coteau

1832 -1833

Andrézieux

1827-1832

1827

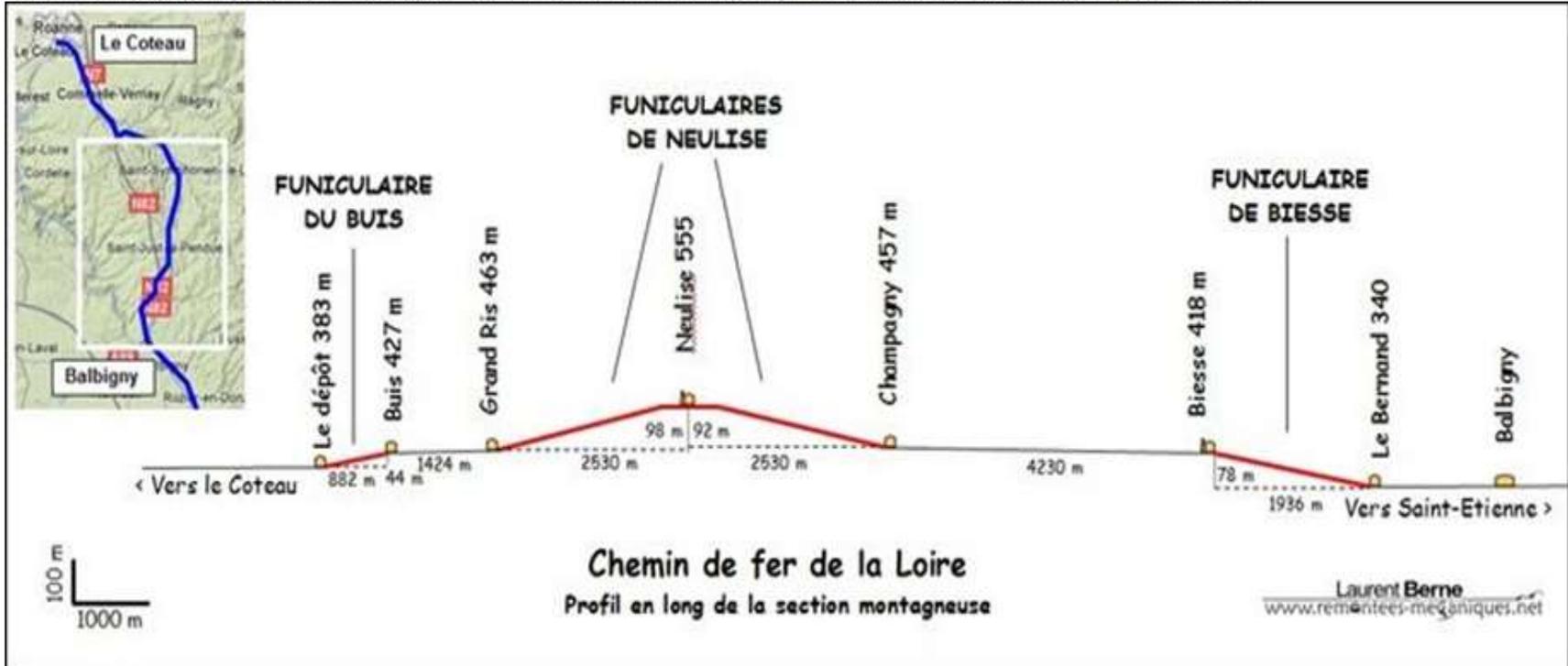


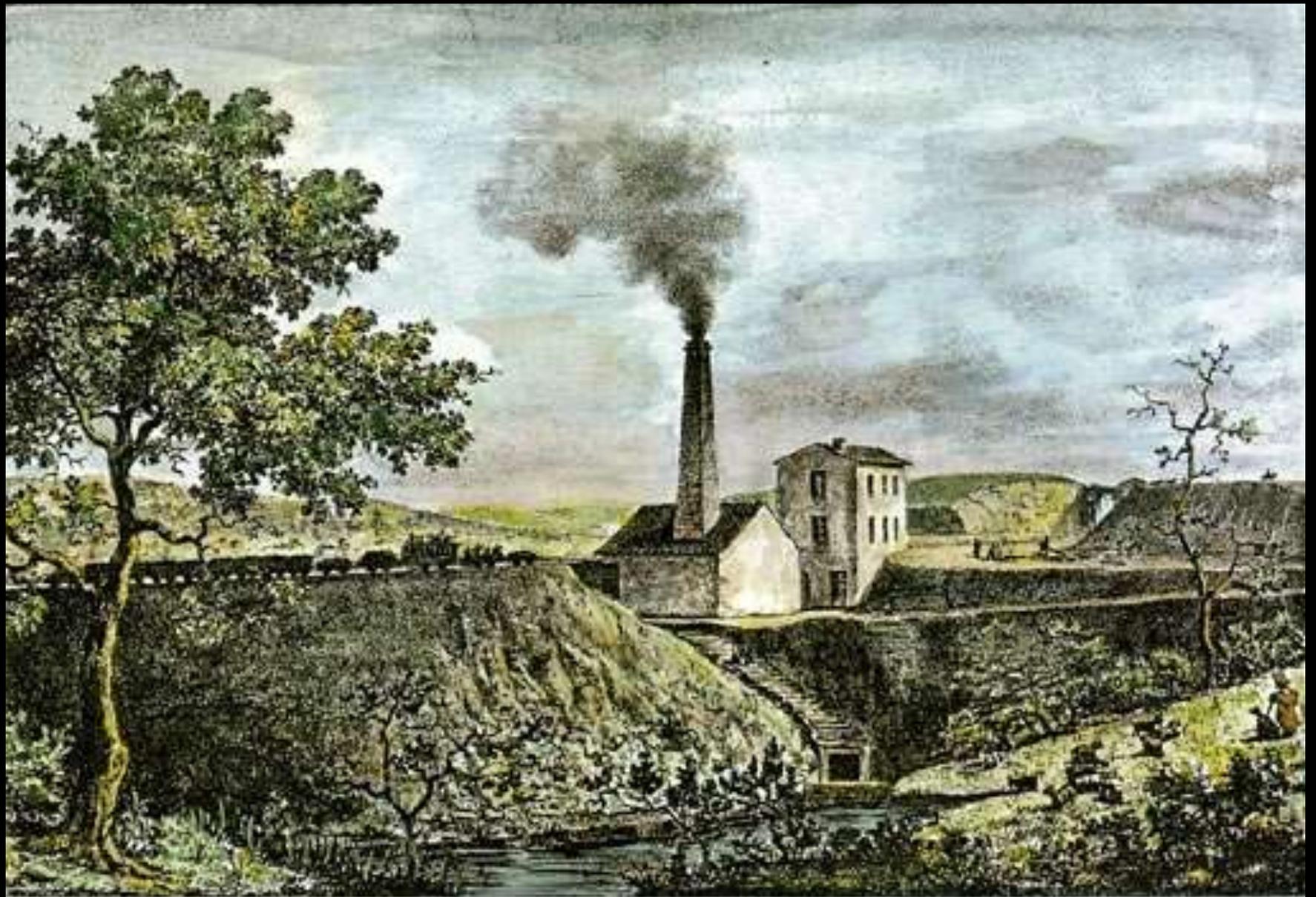
Saint-Etienne

Les plans inclinés de Neulise

340 à 555 m

Profil en long de la section "montagneuse" du chemin de fer de la Loire, avec, en rouge les 4 funiculaires





Benjamin Jones

Exp. des Chem. de Neulise

J. Demestre del.

Plan incliné de Neulise

UNE AUTRE GRANDE PREMIERE
FERROVIAIRE FRANÇAISE
APPARUE DANS LA RÉGION

Le Tram MONTBRISON - MONTROND

en service de 1838 à 1844

C'EST LE PREMIER TRAMWAY EN FRANCE

Voie normale en accotement de route. Traction par chevaux.





Gravure Montbrison 1835



Gravure Montrond vers 1840

On est en 1832

Montbrison

- **est la préfecture de la Loire**
- **A ses tribunaux et sa cour d'assises**

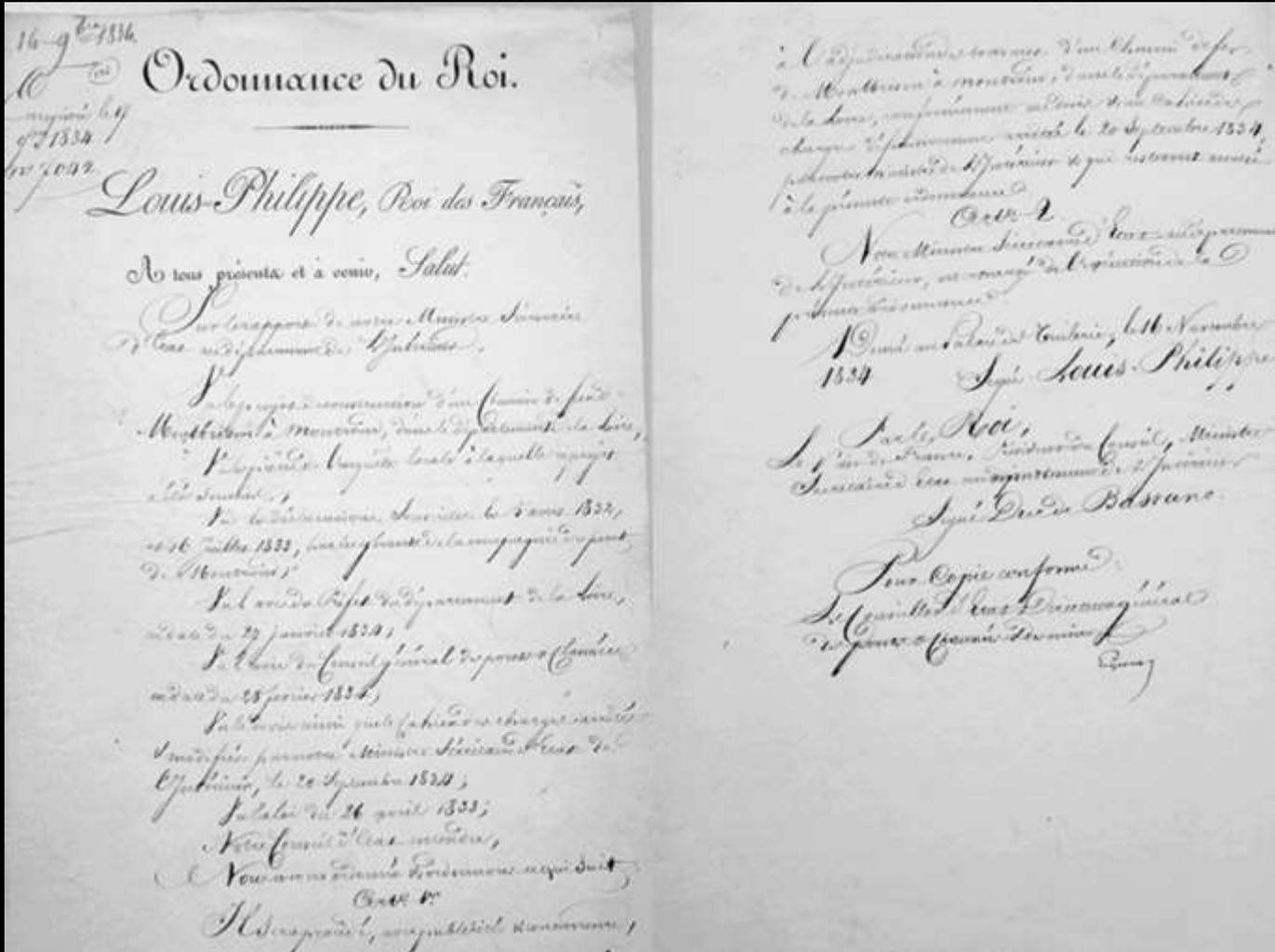


**Dôme du couvent des Visitandines
Siège du Tribunal et Cour d'Assises**



**L'ancien collège des Oratoriens
devient la préfecture de la Loire**

16-11-1834 ordonnance royale permettant l'adjudication de la ligne



16-11-1834
1039

Ordonnance du Roi.

Louis-Philippe, Roi des Français,

A tous présents et à venir, Salut.

Sur le rapport de notre Ministre Secrétaire
d'Etat en chef des Affaires Etrangères,

En conséquence de la loi du 25 mars 1822,
et de la loi du 26 juillet 1833, sur le rapport de notre
Ministre Secrétaire d'Etat en chef des Affaires
Etrangères,

Sur le rapport de notre Ministre Secrétaire
d'Etat en chef des Affaires Etrangères,

Sur le rapport de notre Ministre Secrétaire
d'Etat en chef des Affaires Etrangères,

Sur le rapport de notre Ministre Secrétaire
d'Etat en chef des Affaires Etrangères,

Sur le rapport de notre Ministre Secrétaire
d'Etat en chef des Affaires Etrangères,

Sur le rapport de notre Ministre Secrétaire
d'Etat en chef des Affaires Etrangères,

Sur le rapport de notre Ministre Secrétaire
d'Etat en chef des Affaires Etrangères,

à l'adjudication de la ligne de...
le 20 septembre 1834

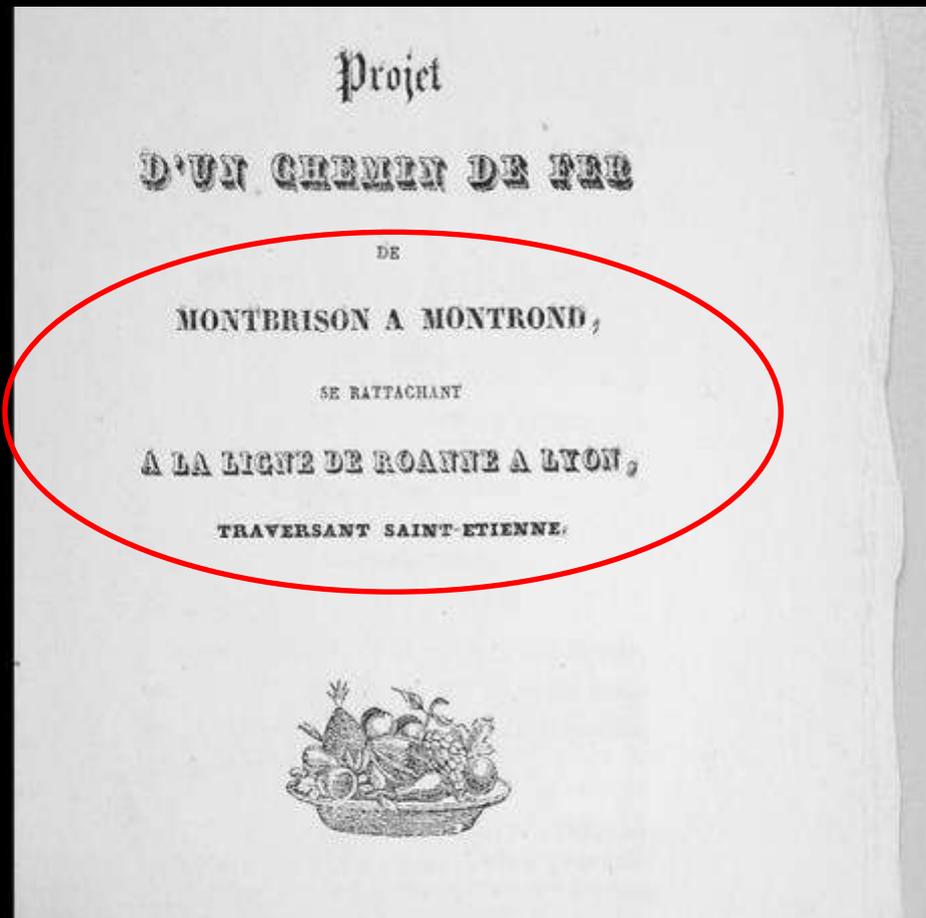
1834
Lui Louis-Philippe

Paul, Roi,
Lui Duc de Bassano

Sur Copie conforme
Lui Duc de Bassano

- ▣ **1832**- Manifeste du maire **Idefonce Rater** en faveur d'une jonction avec la ligne Andr zieux - Le Coteau (Mellet et Henry)

26-04-1833 loi autorisant un embranchement du chemin de fer Roanne – Andr zieux s'en détachant   Montrond les Bains pour desservir Montbrison)



26 AVRIL — 1^{er} MAI 1833. — Loi relative à la concession d'un embranchement du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne sur Montbrison à Montrond. (IX, Bull. XCVI, n. 223.)

Art. 1^{er}. Le gouvernement est autorisé à procéder avec publicité et concurrence à la concession d'un embranchement du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne sur Montbrison à Montrond.

La durée de la concession n'excédera pas quatre-vingt-dix-neuf années; elle pourra comprendre un des accotements de la route départementale n. 1, de Lyon à Montbrison, laquelle devra conserver sur tout son développement une largeur d'au moins six mètres quatre-vingts centimètres.

Toutefois, les autorisations données par la présente loi resteront sans effet, si, avant l'ouverture des concours, et à des conditions jugées par l'administration équivalentes au tarif du péage à eux concédé, les concessionnaires du pont de Montrond n'ont pas consenti à l'établissement du chemin de fer sur ce pont. Ces conditions acceptées seront insérées au cahier des charges.

**La voie ferrée sera posée sur la route en terre existante avec rails installés sur des longrines en chêne installées à même le sol.
Ecartement des rails: 1,435 m.**



avec wagons pour marchandises et passagers, à traction animale à la manière du tram de Harlem



Ou de ceux à Lyon, par exemple, quelques années plus tard (BML-fond Sylvestre)



MONTBRISON — Place Grenette



Edition Villemagne, tabacs, rue Tupinerie, Montbrison

La ligne d'une longueur totale de 15 kms partira de la Place Grenette au centre-ville...

MONTBRISON — Pont Saint-Jean et Boulevard Carnot



Édit. Teissaire, librairie, journaux, Montbrison

...se dirigera vers le Vizezy qu'elle franchira sur un pont dans le quartier Saint Jean

Château de Merlieux, près MONTBRISON



....traversera Savigneux puis laissera sur sa gauche le château de Merlieux....



...longera notamment l'étang Richard



...passera entre Grezieux le Fromental (*dans le fond Saint Romain le Puy*)



....et Chalain le Comtal au niveau du lieu-dit de Fontannes: siège d'une gare



.... entre Boisset les Montrond et....



...Sourcieux (avec le Château Balaÿ) siège d'une gare

MONTROND (Loire) - Pont de la Loire



BATHON NOUVE CLAVEL

...pour arriver au pont routier de Montrond les Bains qu'elle franchira contre péage.



MONTROND-LES-BAINS
Avenue de la Gare — Hôtel Mailière



Édition B. M.

Avenue de la Gare

Montrond-les-Bains (Loire) – Ligne de Saint-Etienne



...et arrivera en gare de Montrond qui, en 1835, n'a rien à voir avec cette gare PLM plus tardive

1833 à 1835 levée de fonds locale et laborieuse (200.000 frs promis par les actionnaires et la ville + 50.000 fr par l'Etat)

14-09-1835 concession de la ligne Montbrison – Montrond les Bains au profit de P. Cherblanc, un ancien notaire de la ville.

2° semestre 1837 quelques essais imposant de revoir la ligne

mars 1838 ouverture de la ligne Montbrison – Montrond les Bains alors que rien n'est fini....aucun règlement, aucune infrastructure, aucune gare...

Le trajet proposé va du Quartier Saint Jean de Montbrison à Montrond sur la ligne Mellet et Henry.

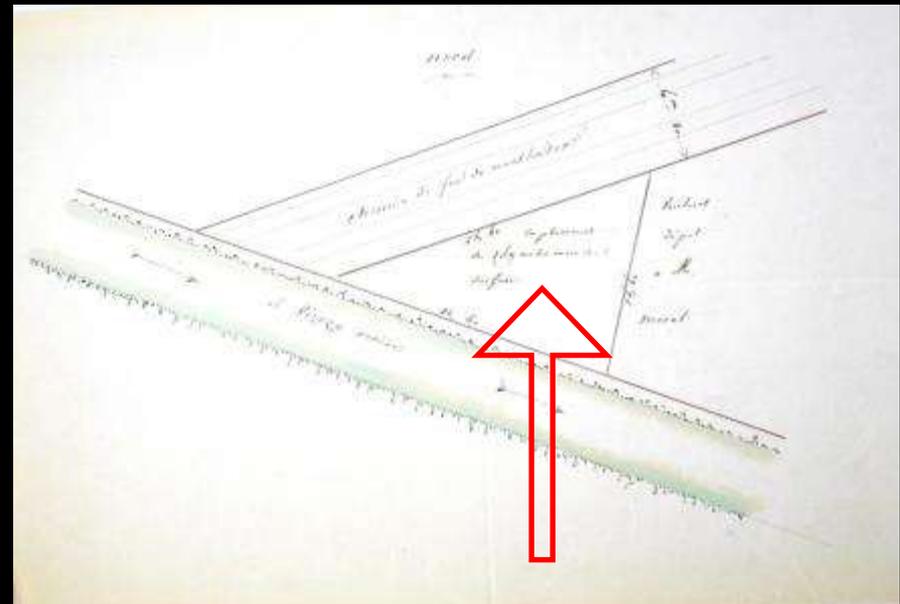
(il traversera tardivement le Vizezy sur un pont spécifique, n'atteindra jamais la Grenette)

...mais la société manque d'argent (270.000 frs déjà dépensés alors qu'il n'y a finalement que 170.000 frs en caisse!), Elle doit exproprier pour rentrer en ville et ne peut le faire en l'absence de loi.

...et les ennuis ne font pourtant que commencer !

Département
 De la Loire
 1839
COMPAGNIE
 Du Chemin de Fer de Montbrison à Montrond.
 Montbrison, le 22 juillet 1839
 Monsieur le préfet
 La Compagnie Du Chemin de fer de Montbrison à Montrond est obligée
 de faire construire sur la rive du Vigney, en cette ville, quai de la rive
 un pont en charpente sur l'eau pour la prolongation du Chemin
 de fer; Le quai est devenu si étroit qu'il ne permet pas la circulation
 de quelques espèces de voitures, en aucun endroit, un seul emplacement pour
 y construire sur la rive ^{propre} du Vigney joignant le Chemin de fer et
 la situation du pont
 Cet emplacement appartient aux frères Robin et se compose d'un terrain
 d'une superficie de 159 mètres carrés. Conformément au plan annexé à la présente
 et à la loi susdite, en vertu de la Déclaration de M. le Ministre du Chemin de fer et
 la rive du Vigney
 Le projet de pont pour l'occupation temporaire est été fait
 aux frères Robin, moyennant paiement, et il y est opposé subrepticement
 La Compagnie de fer a été dans la nécessité d'avoir recours
 à votre autorité et comme étant autorisé, aux droits d'occupation de travaux
 publics de vous demander l'occupation temporaire de cet emplacement en
 conformité de la loi Du 16 mai 1837 et de celle du 7 juillet 1839; elle s'adresse
 de vous cette occupation afin de profiter de ce délai pour l'exécution
 de ce travail
 Je vous prie d'agréer, Monsieur le préfet, l'assurance de ma haute estime
 Monsieur le préfet
 Le Directeur et chef de la Division
 Le Vice-président du Conseil d'Administration
 Bouché

Il faut construire un pont spécifique
 pour le tramway afin qu'il franchisse
 le Vizezy au quartier Saint Jean. Les
 propriétaires de la parcelle qu'il faut
 occuper le temps des travaux
 refusent un accord amiable pour
 une utilisation temporaire.
 Il faut aller en Justice ! On est en
juillet 1839 et le tramway fonctionne
 depuis 18 mois !



Depuis mars 1838

La direction des Ponts et Chaussées s'inquiète de l'utilisation de la voie ferrée sans aucune autorisation ou règlement entériné et réception des travaux.

Le préfet JAYR couvrirait-il cette anomalie?

Les courriers se multiplient sans aucun effet !

Direction Générale

Paris, le 17 Mars 1838.

Ponts et Chaussées

et de
Albiex.

Chemins de Fer.

Chemin de Montbrison
à Montbrison.

Demande de renseignements.

Monsieur le Préfet, si j'en avais
le journaux, le chemin de fer de Montbrison
à Montbrison serait terminé, et prêt à être
levé à la circulation; il paraît même
qu'il y a quelques espaces de locomotion ont
eu lieu sur ce chemin.

Je n'ai sans doute pas besoin de
vous faire remarquer, Monsieur le Préfet,
que le chemin de fer ne peut être levé
qu'après avoir été réceptionné, et que lorsque
la réception en aura été faite par la
compagnie que l'Administration aura désigné
conformément aux dispositions du cahier des charges, & que le procès verbal
de cette réception aura été homologué par
l'Administration supérieure.

Le chemin de Montbrison à
Montbrison devant d'ailleurs servir à transporter
des voyageurs, il est clair qu'un règlement
doit nécessairement intervenir pour déterminer
le mode et l'organisation de ce transport.
Je vous prie de vouloir bien demander un projet
de règlement à M^r l'Ingénieur en chef et
de me le transmettre le plus tôt possible avec
votre avis.

= En

Monsieur le Préfet de la Loire.

Ministère
des
Travaux publics.

1/1839

Paris, le 5 Juin 1839

Section des Chemins de fer
et de la police de roulage.

Chemins de fer.

Chemin de Nembrion
à Nembrion

Demande de renseignements.

Monsieur le Préfet, D'après des renseignements qui me font adressés, il paraîtrait qu'un service de transports serait depuis quelques temps déjà organisé sur le chemin de fer de Nembrion à Nembrion. Si le fait est exact, il constituerait une violation flagrante du cahier des charges imposé à la Compagnie, et je m'empêcherais difficilement de l'annoncer, comme vous, Monsieur le Préfet, soit par votre préjudice, soit au cas où vous auriez une certaine responsabilité sur vous.

D'après l'article 15 des conditions supplémentaires au cahier des charges de l'adjudication, le chemin de fer ne peut être livré au public qu'après avoir été reçu et présenté des commissaires spécialement désignés par l'Administration, non seulement cette réception n'a pas encore eu lieu, mais les travaux de chemin de fer ne sont même pas encore terminés.

A Monsieur le Préfet de la Loire.

Enfin en juin 1839

Le préfet est sommé de régulariser ou de faire cesser l'activité du tramway qui se fait en violation flagrante de la législation en vigueur.

Le ministère n'ose pas croire que le préfet couvre ces délits !

On régularise en toute hâte la situation.

Il n'y aura que de la traction animale et pas de vapeur !

Ministère

H¹

Paris, le 19 Juin 1842.

Travaux publics.

Cabinet

Sous-Secrétaire d'Etat.

En juin 1842

**Refus de subvention
de la part du Ministère
pour le fonctionnement
du tramway**

Monsieur le Préfet, j'ai reçu la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire, le 9 de ce mois, pour appuyer la demande d'une subvention de 30.000^{fr} formée par l'Administration du chemin de fer de Reanne à Andrieux, et destinée à la réparation du chemin de fer de Montbrison à Montbrison.

Le Secrétaire du Ministère des travaux publics, Monsieur le Préfet, n'a à sa disposition aucun crédit sur lequel on puisse imputer cette dépense. Il ne me paraît pas possible dès lors de donner suite, au moins quant à présent, à la demande de la Compagnie. M. le Ministre a promis d'intervenir, c'est sans doute avec l'intention de proposer aux Chambres un projet de loi qui, seul, pourrait autoriser l'allocation demandée. Mais il ne m'a donné dans ce sens aucune instruction et je doute qu'un projet de loi de cette nature ait quelque chance de succès.

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

Le Secrétaire d'Etat des travaux publics,

M. le Préfet de la Loire.

1842 L'Etat tarde même à verser les subventions promises, refuse une demande de prêt de 120.000 frs pour l'entretien et la finalisation de la ligne alors qu'il accorde 4.000.000 de frs pour la remise en état de ligne Mellet et Henry au bord de la faillite et une somme importante pour la réfection du pont Henri de Montrond.

1844 la déchéance de la Société est prononcée

1844-1848 un syndic est nommé et poursuit le transport à raison d'1 voyage par jour.

1848 Abandon progressif de la ligne Montbrison – Montrond

1849 la ligne est définitivement fermée

1852 le tramway est démonté par un ferrailleur



4 juillet 1855

Le ministère pense qu'il serait souhaitable de réaliser une voie ferrée permettant la jonction de Montbrison à la ligne de Roanne à Lyon passant par Saint Etienne et au niveau de Montrond.....!!!!!!!!!!!!

et...la Compagnie du pont de Montrond s'y oppose...

...de même que Saint Etienne qui suggère une jonction par ligne directe depuis Andrézieux

Ministère
DE L'AGRICULTURE, DE COMMERCE
ET
DES TRAVAUX PUBLICS.
Direction
DES PONTS ET CHAUSSEES.

Division
des Routes et Ponts.

3^{ème} Bureau.

Loire.

Propose de donner à la
ville de Montbrison
l'accès direct au chemin
de fer de St Etienne à Roanne.

Instructions.

2554

Loire, le 4 Juillet 1855.

Monsieur le Préfet, La ville de Montbrison
de tire incessamment, pour le savoir, honorer l'accès direct au
chemin de fer de Saint Etienne à Roanne.

Dans l'état actuel des choses, les relations ont
lieu par la route départementale N° 1^{re} et le pont à péage
de Montrond, sur la Loire. On pourrait — donner
satisfaction au vœu des habitants de Montbrison, en
construisant sur le sol même de la route, un embranchement
à la ligne de fer, entre Montbrison et la rencontre
de cette ligne, au delà de Montrond, rive droite
de la Loire. Cette solution paraît de nature à concilier,
autant que possible, des nombreux intérêts engagés
dans la question — mais il faudrait s'éclairer sur l'opportunité
de deux points essentiels, savoir :

De la possibilité d'établir un chemin de fer
à locomotives sur la route départementale N° 1^{re}

Du contentement, à des conditions modérées, de
la Compagnie Concessionnaire du pont de Montrond,
à l'établissement de la voie ferrée sur le pont.

Je vous prie, Monsieur le Préfet, de vous
conferer avec M. l'Ingénieur en chef pour la
prompte instruction de l'affaire dans ce sens.
La Compagnie comprendra qu'à défaut d'accord

A Monsieur le Préfet de la Loire.

Cette année là et un mois plus tard en août **1855**
Montbrison n'est plus préfecture

Devenue sous-prefecture, elle attendra **1866** avec la
ligne venant effectivement d'Andrézieux pour être
raccordée à Saint- Etienne

et encore 10 ans en **1876** pour être raccordé à Lyon
par Montrond avec la ligne Mangini.

Le Coteau-Tarare-St Germain Mt d'Or 1866/68 par le PLM (Tunnel des Sauvages 3 km- viaduc de Tarare)

Roanne

Le Coteau

1832 à 1857

1827-1832

1827

10 Km

Saint-Etienne



Ligne Le Coteau - St Germain au Mont d'Or

Elle boucle l'encadrement ferroviaire de la région des Monts du Lyonnais. C'est l'ancien projet du Grand Central repris par le PLM en 1857.

Elle assure la liaison entre Roanne et Lyon par le Nord en traversant la Loire à Le Coteau par un pont ferroviaire ouvert en 1858 pour la nouvelle ligne rejoignant Saint-Etienne par Andrézieux.

Mise en service entre 1866 et 1868

14 mai 1866 : Tarare – Saint Germain au Mont d'Or (33 km)

16 juillet 1866 : Le Coteau – Amplepuis (26 km)

19 octobre 1868 : Amplepuis – Tarare (14 km)

C'est une ligne acrobatique!

Dans le projet du Grand Central, la ligne devait joindre Roanne au centre de Lyon, mais par économie, elle a finalement emprunté à ses deux bouts des voies déjà existantes: Le Coteau/L'Hôpital sur Rhins et Saint-Germain/Lyon.

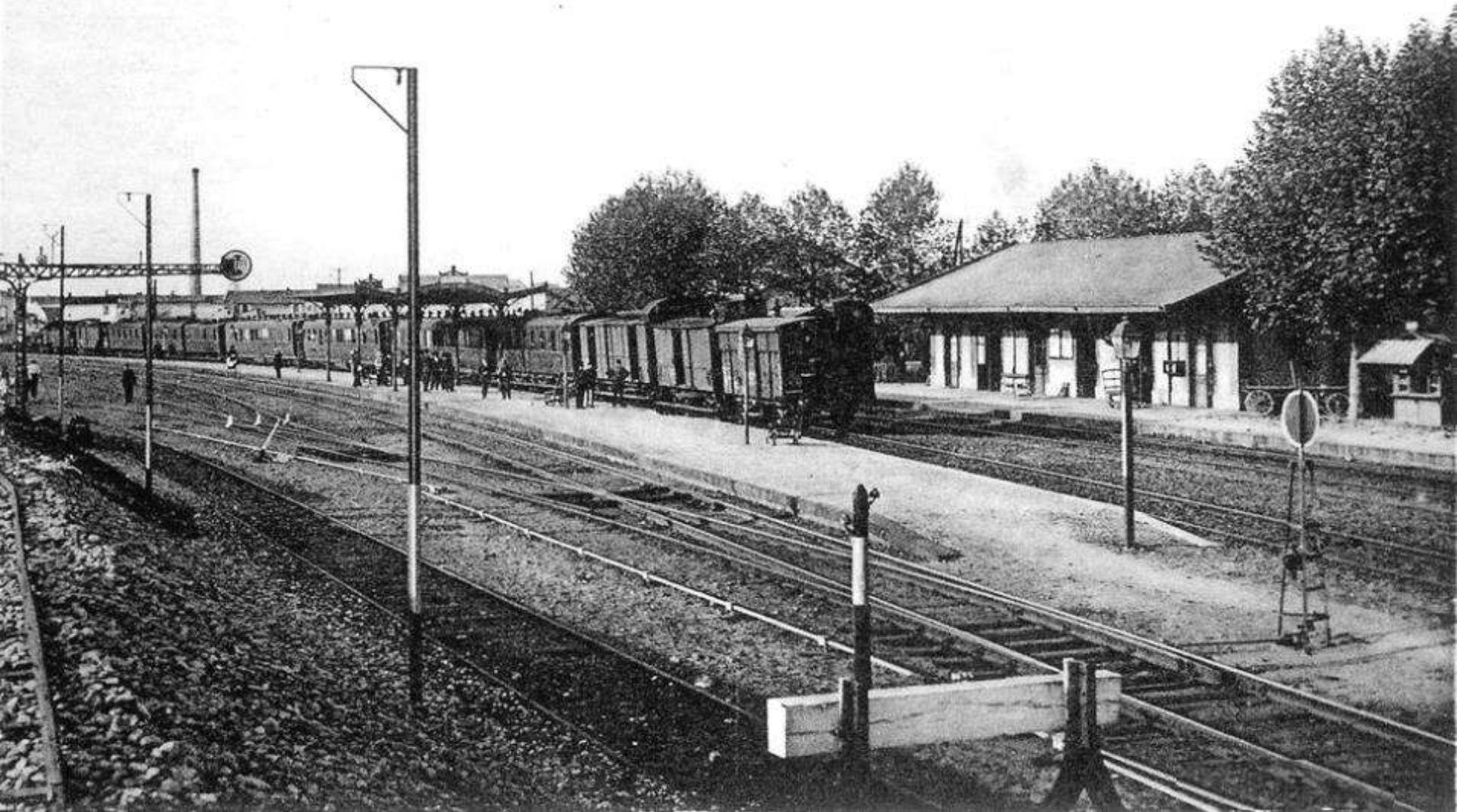
Au PLM le maître d'œuvre était Pierre BAZAINE, antérieurement chargé des travaux de réfection de la ligne Andrezieux-Le Coteau.

Il a choisi le tracé par Amplepuis et Tarare avec le premier grand tunnel ferroviaire français de près de 3000 m pour franchir les Monts de Tarare avec le seuil de partage des eaux Atlantique/Méditerranée

C'est un profil très difficile avec :

17 tunnels, 6 ponts et 2 viaducs représentant 12% d'un parcours de 67 kms.

Le Coteau- La Gare



Entre Le Coteau à L'Hôpital sur Rhins, c'est l'ancienne voie restaurée de Mellet et Henry qui est utilisée tandis qu'une nouvelle ligne a été créée avec des tunnels pour éviter les plans inclinés pour rejoindre Saint Etienne.



L'Hôpital-sur-Rhins et la ligne vers Tarare



Amblepuis

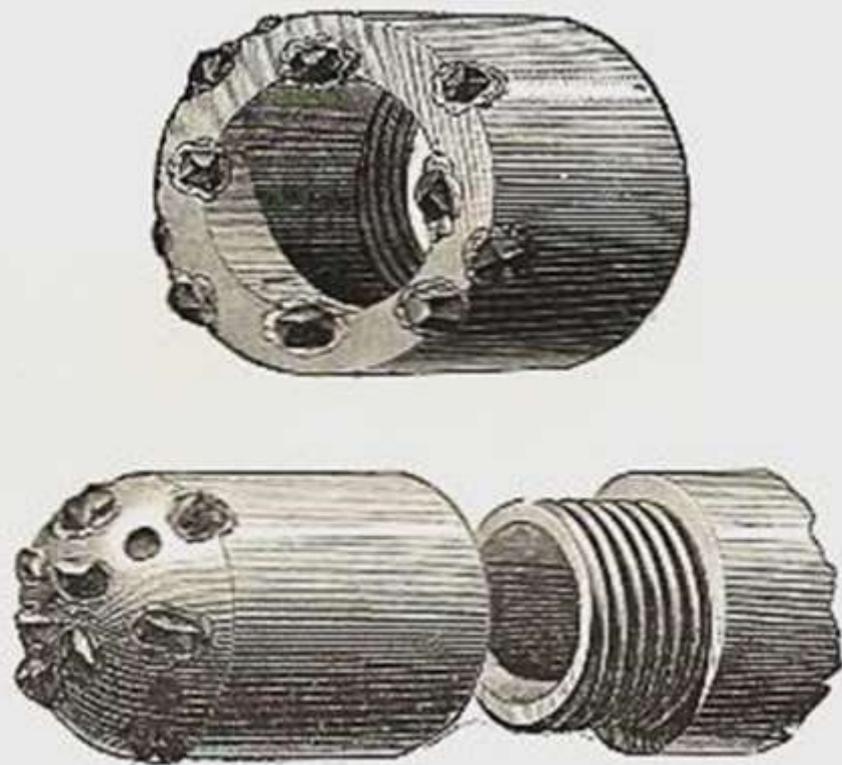
On arrive au tunnel des Sauvages....



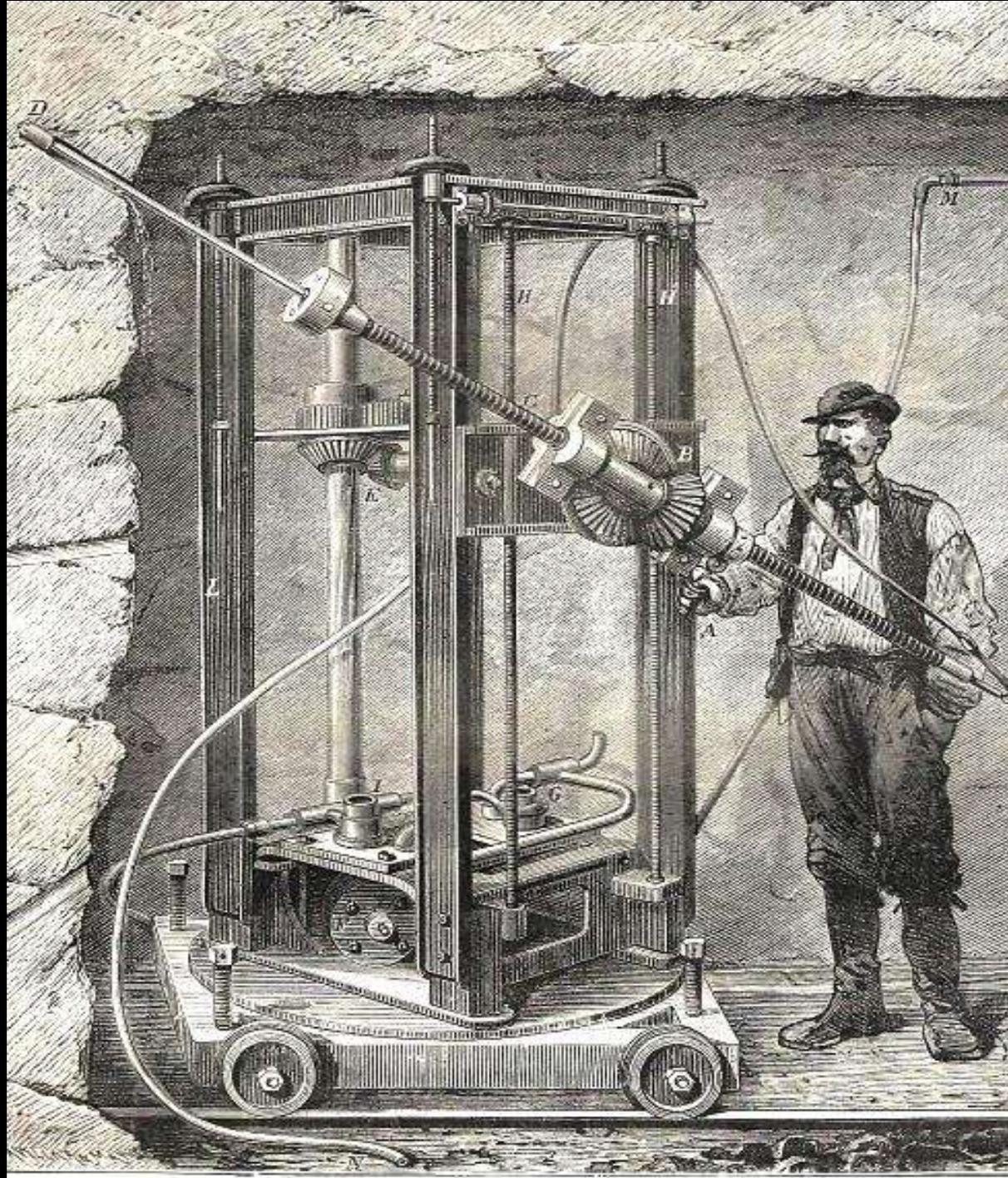
Les déclivités atteignent 26 ‰ de part et d'autre d'un tunnel long de 2940 m qui franchit la ligne des partage des eaux à son point culminant de 561 mètres d'altitude à l'intérieur du conduit.

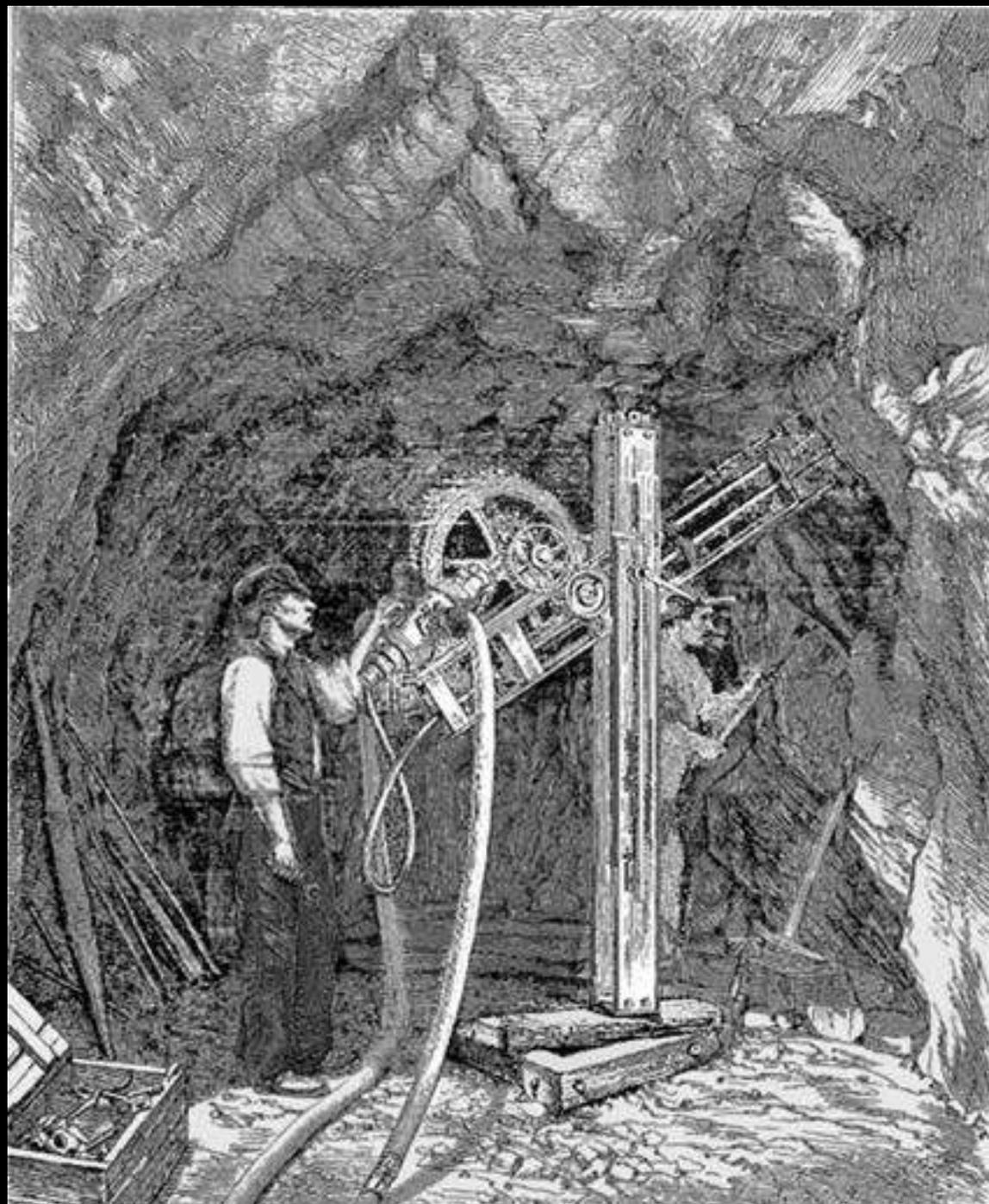
Georges Auguste Leschot (1800-1884)

est un mécanicien-horloger et genevois. Inventeur de l'échappement à ancre pour les montres, il a aussi réalisé un perforateur rotatif des roches dures à l'aide de burins en diamants noirs avec entraînement hydraulique (tarières à couronne), Brevet déposé en France en 1862. Au lieu de 1 mètre par jour, on passe à 1 mètre à l'heure



COULOINNES SERTIES DE DIAMANTS NOIRS, POUR LA MACHINE PERFORATRICE DE GEORGES LESCHOY

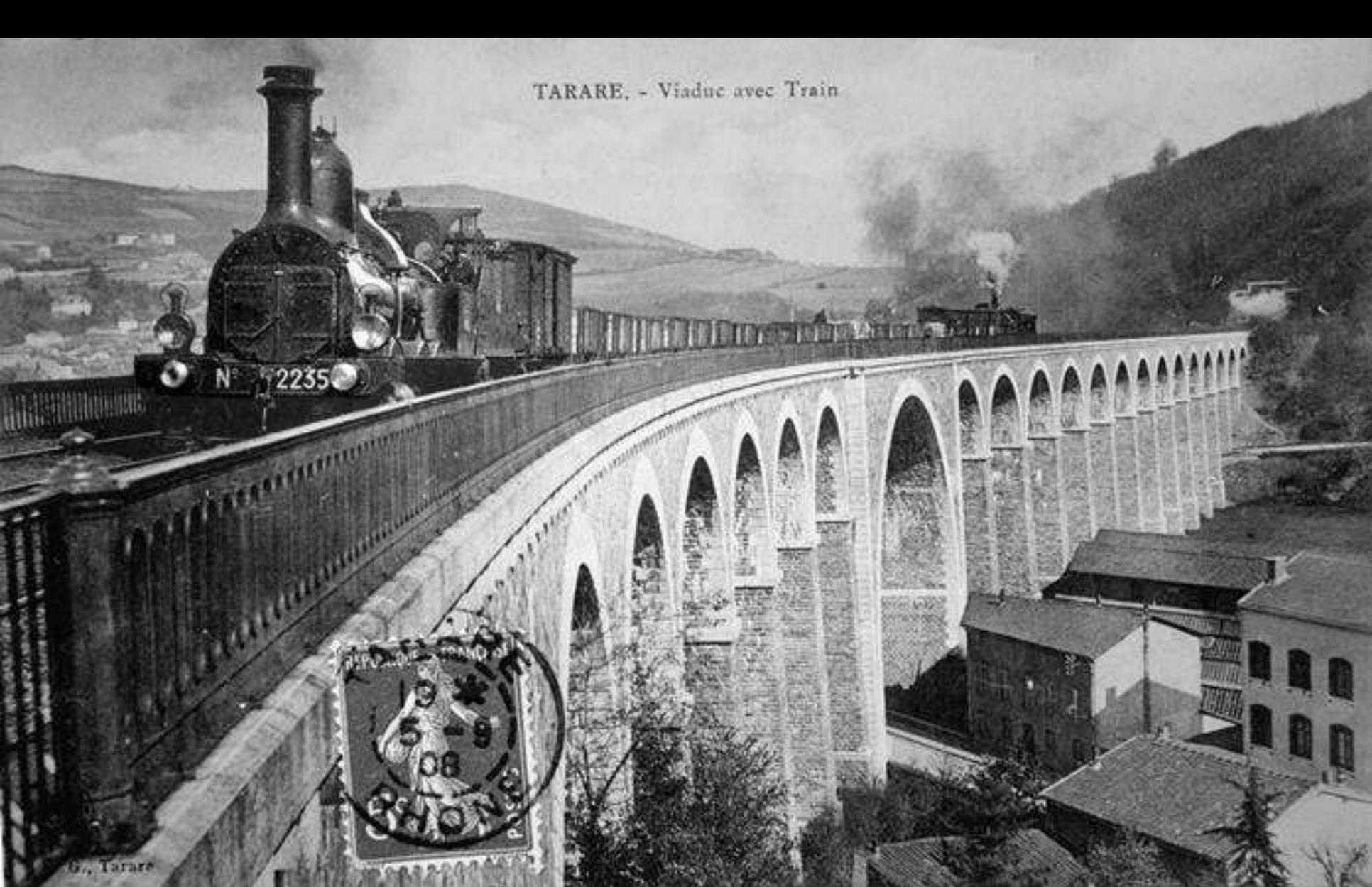




TARARE (Rhône) — Entrée du Tunnel des Sauvages



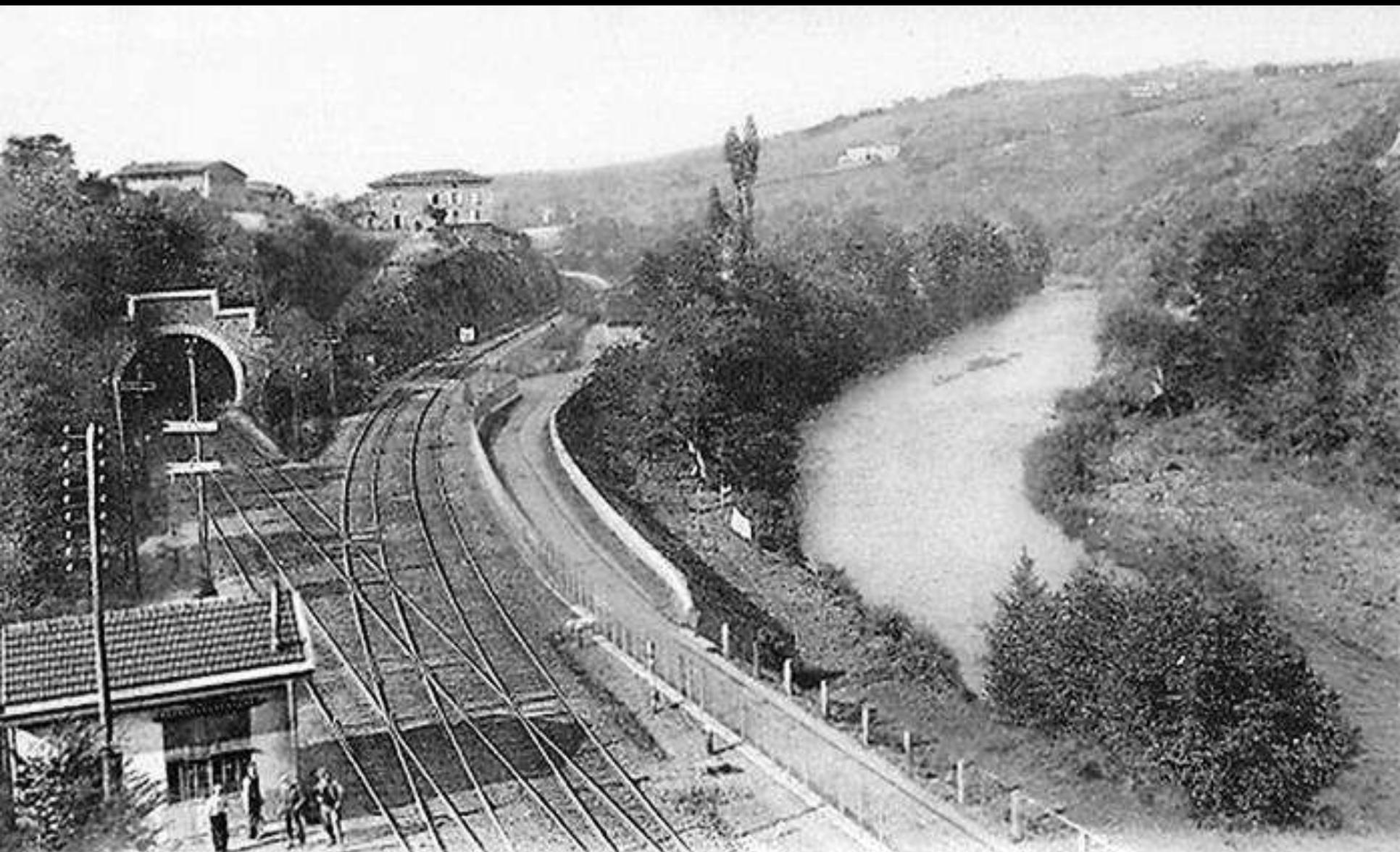
Le tunnel des Sauvages: entrée coté Tarare



TARARE. - Viaduc avec Train

G., Tarare

et le magnifique viaduc de Tarare précédé d'un autre tunnel de 800 mètres,



Delorme, Edit., Paris, 1904

Lozanne (Rhône) — Les Voies ferrées à l'arrivée du Village - Lignes du Bourbonnais et de Paray-le-Monial

Lozanne et la Brevienne

904. St-GERMAIN-au-MONT-D'OR (Rhône)
La Gare



S. Farges, édit. Lyc

Saint Germain au Mont d'Or

Ligne Lyon-St Paul à Montbrison

*Une première grande opération
urbaine*

Cie des Dombes et Sud Est

Concession 1867

Mise en service 1876

Reprise par le PLM 1884

- ▣ Lazare MANGINI(1802 – 1869) est un grand entrepreneur de travaux publics qui participe d'abord à la construction de la ligne de Lyon à Saint-Etienne inaugurée en 1832 avec Marc SEGUIN
- ▣ Il se consacre ensuite, d'une part à des activités minières à Sainte-Foy-l'Argentière d'autre part à des activités ferroviaires dont la création de la Compagnie des Dombes.

- ▣ Ses fils Felix (1836-1902) et Lucien (1933-1900) reprennent à sa mort la Compagnie et poursuivent les travaux de constructions de lignes .
- ▣ Ce sont eux qui sont à l'origine de la ligne Saint-Paul-Montbrison qu'ils projetaient d'étendre ultérieurement vers Bordeaux.



Lazare MANGINI (1802-1869)
Sculpteur : Charles-François Bailly



Lucien Mangini (1833-1900)



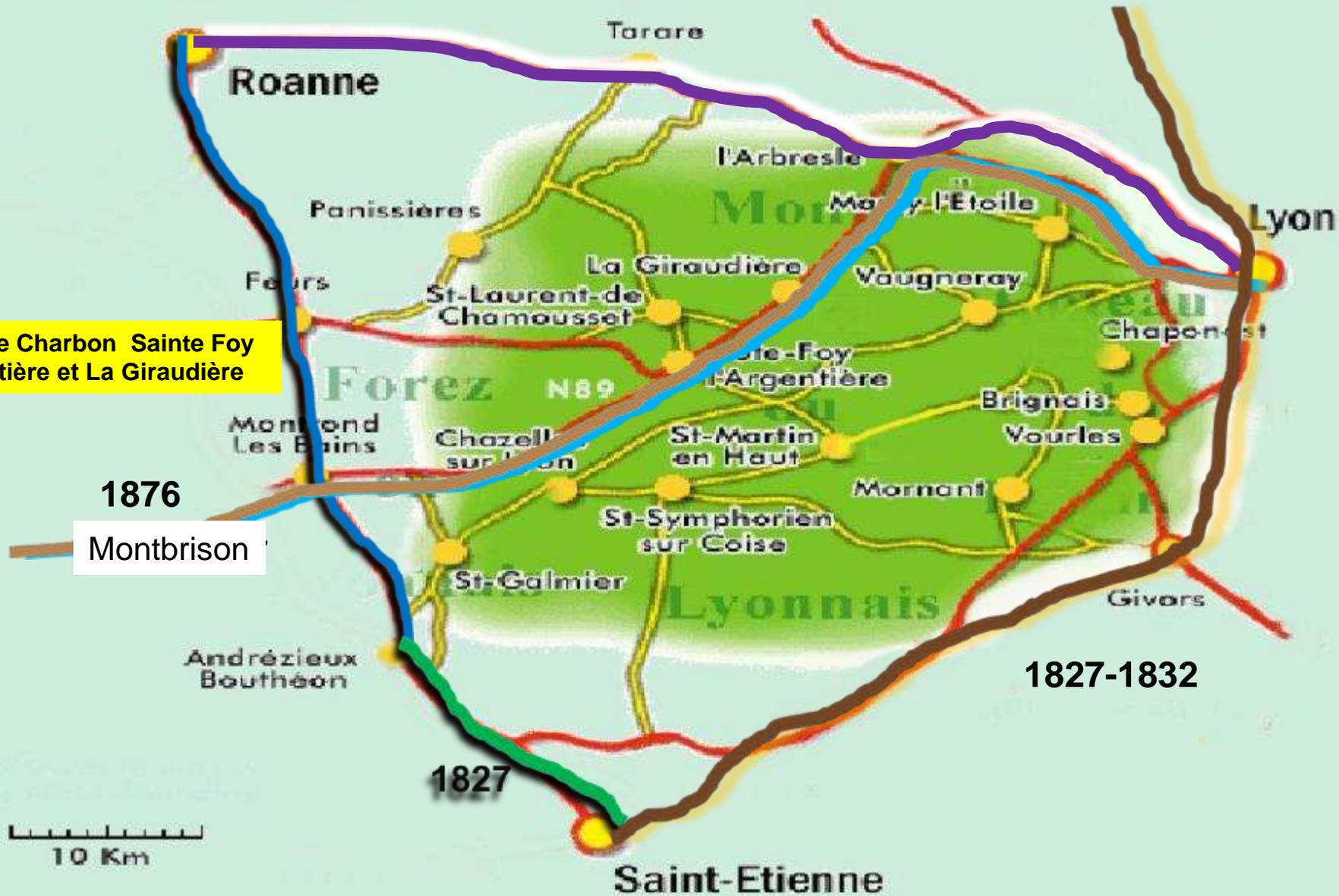
Félix MANGINI (1836-1902)

Les MANGINI

Mines de pyrite de fer de Sain Bel et Saint Pierre la Palud, Sourcieux à l'origine du développement de Saint Fons et Pierre Benite (acide sulfurique St Gobain)

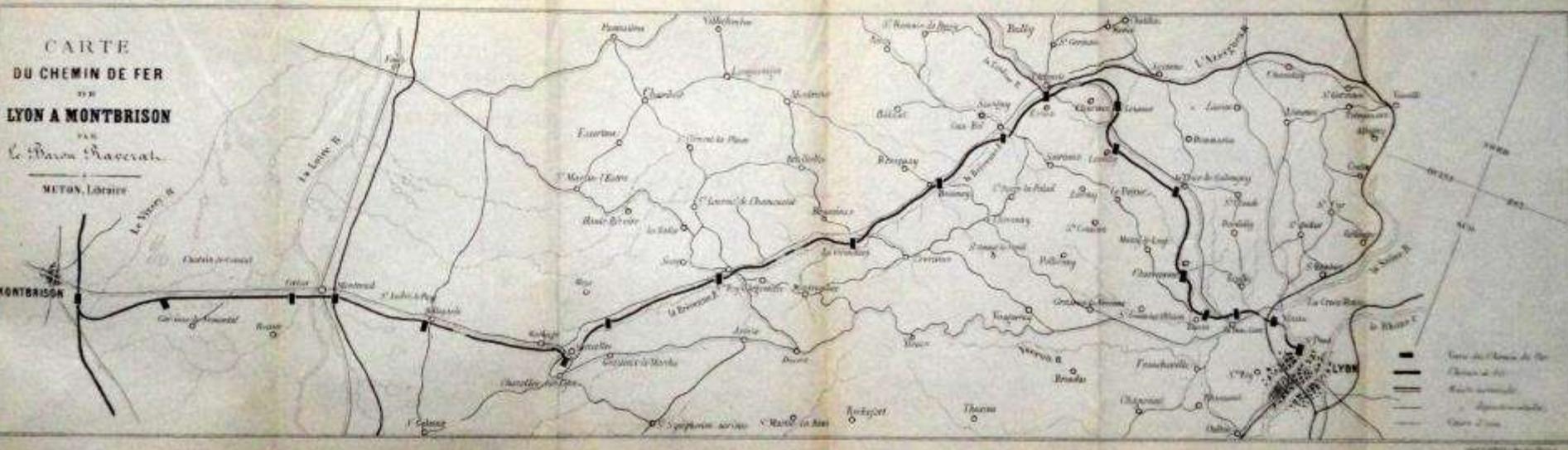
Ligne Mangini de Lyon Saint Paul à Montbrison 1876

Mines de Charbon Sainte Foy l'Argentière et La Giraudière



CARTE
DU CHEMIN DE FER
de
LYON A MONTBRISON
par
Le Baron Raverat

MUTON, Libraire



Raverat 1876



93. - LYON.-SAINT-PAUL
La Gare, la Place et l'Eglise



CHEMINS DE FER DES DOMBES

et du SUD-EST.

SIÈGE SOCIAL : GARE SAINT-PAUL, A LYON.
EXPLOITATION : RUE TERRE, 2, A LYON.

CONSEIL D'ADMINISTRATION :

| | |
|---|---|
| <p>MM.</p> <p>MANGINI (LUCIEN), <i>Président</i>, <i>sénateur du Rhône</i>.</p> <p>MANGINI (FÉLIX) <i>Administrateur délégué</i>.</p> <p>FROSSARD DE SAUGY (PAUL).</p> | <p>MM.</p> <p>FROSSARD DE SAUGY (ÉDOUARD).</p> <p>FROSSARD DE SAUGY (ALEXANDRE).</p> <p>SEGUIN (AUGUSTIN).</p> |
|---|---|

CAHIERS DES CHARGES RÉGISSANT LA CONCESSION :

Sathonay à Bourg; Bourg à Bellegarde : 25 juillet 1864.
Paray-le-Monial à Mâcon; Châlon à Lons-le-Saulnier : 16 juin 1866.
Bourg à Châlon; Ambérieu à Montalieu-Vercieu : 30 mars 1867, et
3 octobre 1872.
Lyon à Montbrison : 16 octobre 1867.

LIGNES CONCÉDÉES :

420 kilomètres, dont 334 en exploitation, au 31 décembre 1877, comme suit :

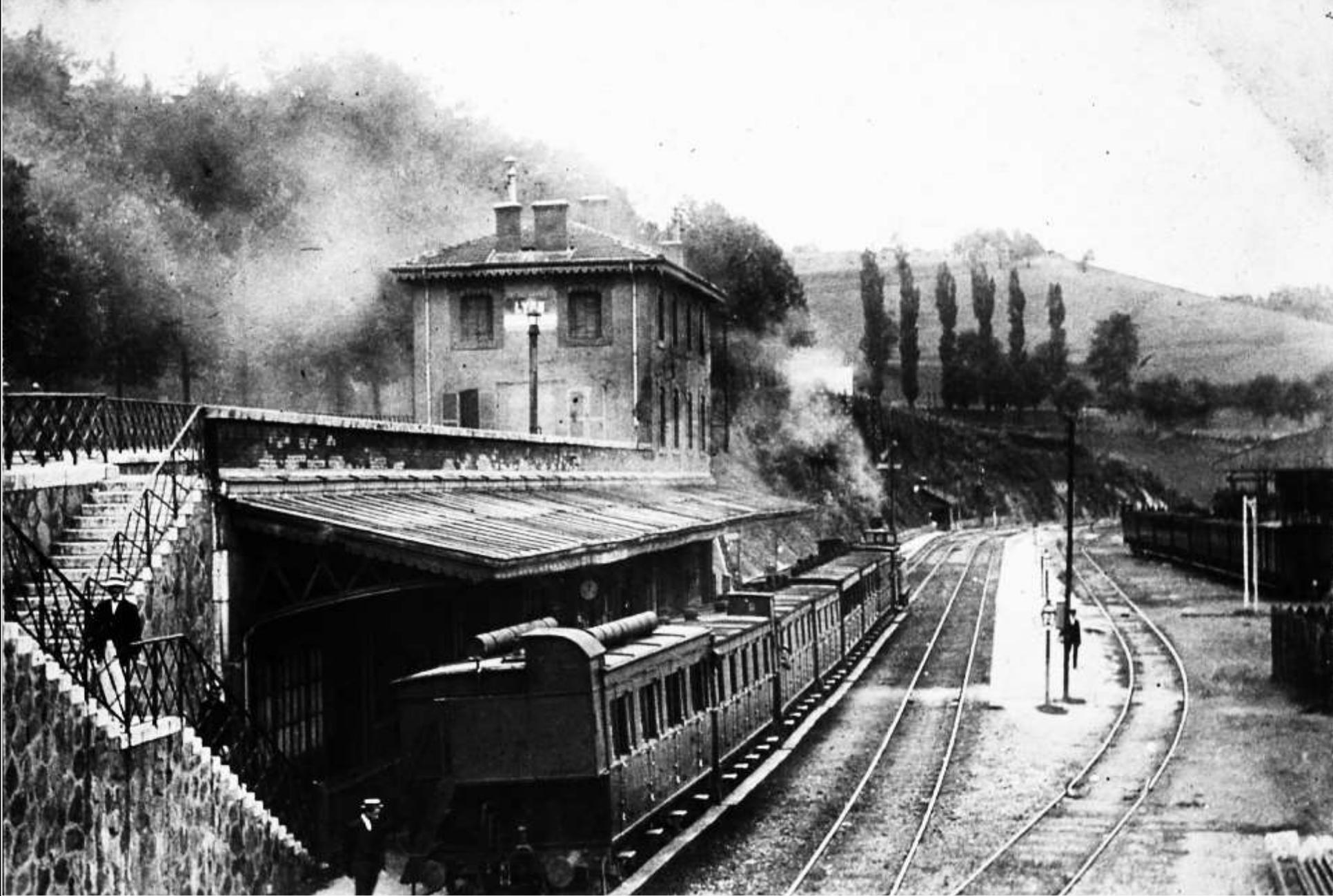
Lignes d'intérêt général :

| | |
|---------------------------------------|-----------------------|
| Sathonay à Bellegarde (Ain) | 89 kilom. (sur 116). |
| Lyon à Montbrison. | 80 — longueur totale. |

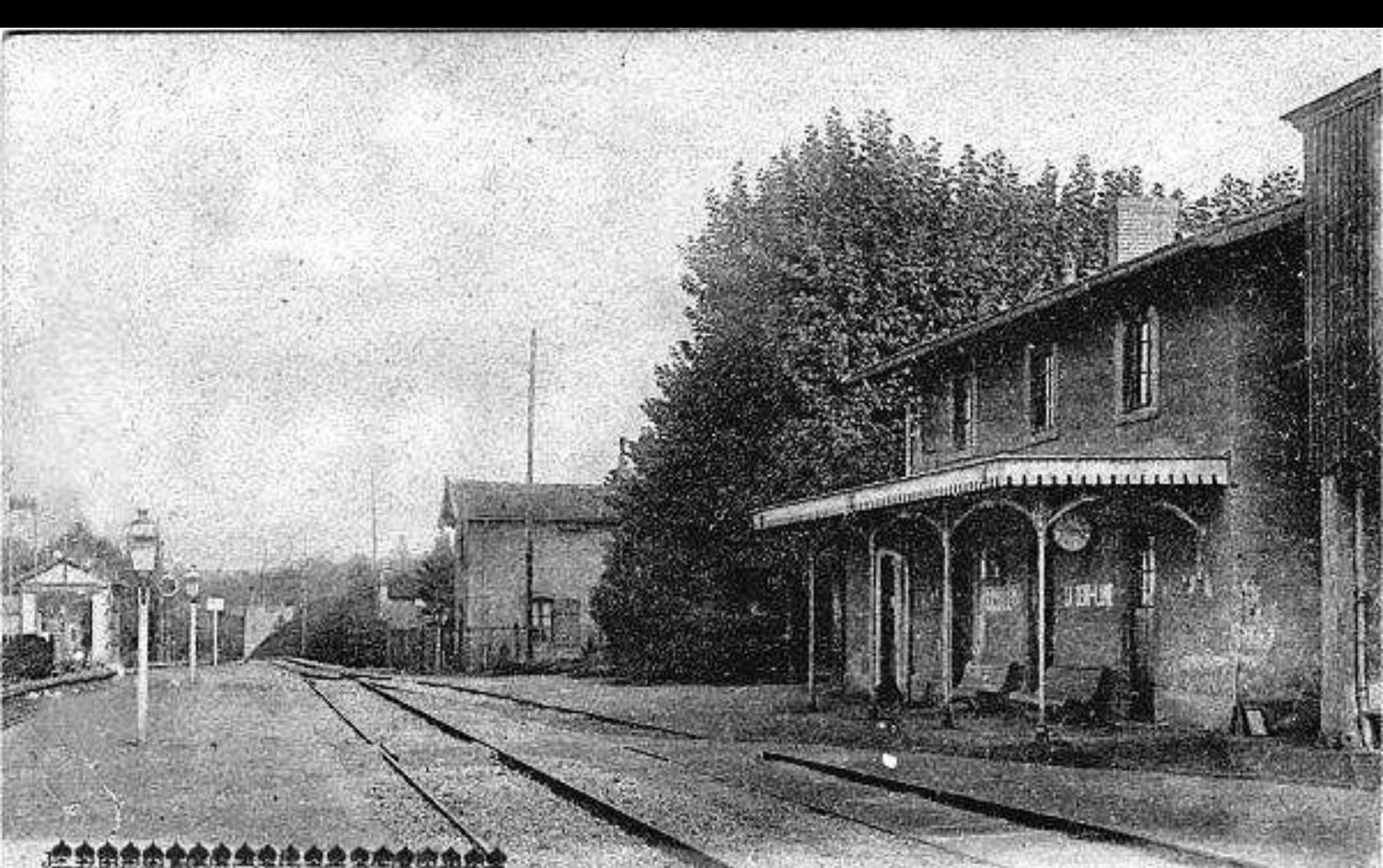
Lignes d'intérêt local :

| | |
|--|-------------------------------|
| Mâcon à Paray-le-Monial. | 78 — longueur totale. |
| Chalon à Lons-le-Saulnier | 66 — — |
| Bourg à Saint-Germain-du-Plain | » — (62 kilom. à construire). |
| Ambérieu à Montalieu-Vercieu | 48 — longueur totale. |

En exploitation : . . . 334 kilom. — A construire : 89 kilom.



Gare de Gorge de Loup



MILLET, La Demi-Lune

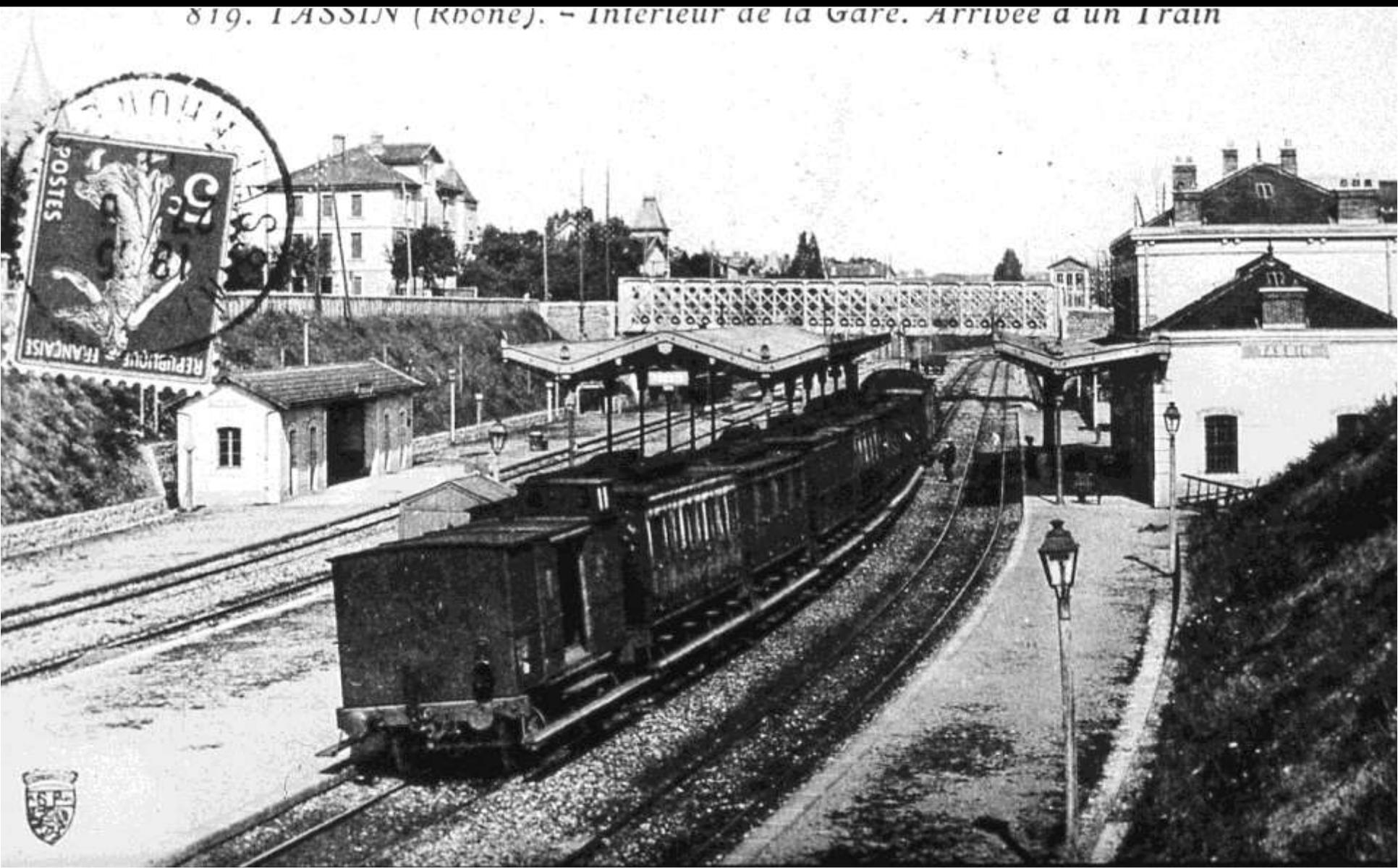
LA DEMI-LUNE. — La Gare d'Ecully

La gare d'Ecully / La Demi-Lune



Cassin - ancienne gare
Juin - 1900

819. TASSIN (Rhône). - Intérieur de la Gare. Arrivée d'un Train



Gare de Tassin agrandie



637. CHARBONNIÈRES-les-BAINS. — La Gare

Gare de Charbonnières



Delorm, photo. à L'Arbresle

La Tour de Salvagny

3287. LENTILLY (Rhône)
Intérieur de la Gare. Arrivée d'un train



S. Farges, édit. Lyon

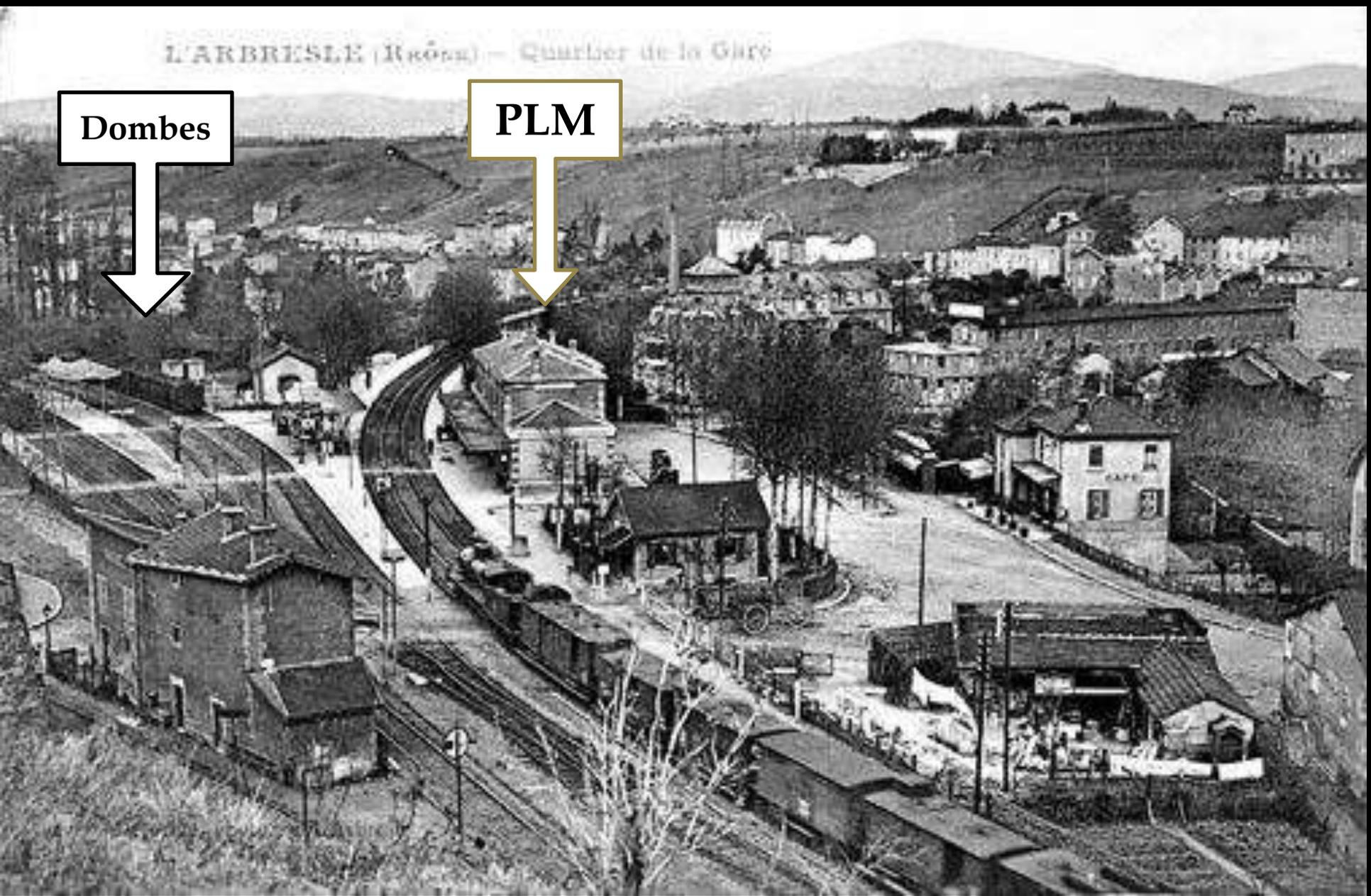


La gare de Lentilly

L'ARBRESLE (Rocôna) — Quartier de la Gare

Dombes

PLM



L'Arbresle avec ses 2 lignes et ses deux gares



Gare de la Cie des Dombes à L'Arbresle

SAIN-BEL (Rhône) — La Gare



telégraphie, télégraphe, l'Arbre de la vie

La gare de Sain-Bel

BESSEY (Rhône) - La Gare



Polarme, photo, à l'Arbreale

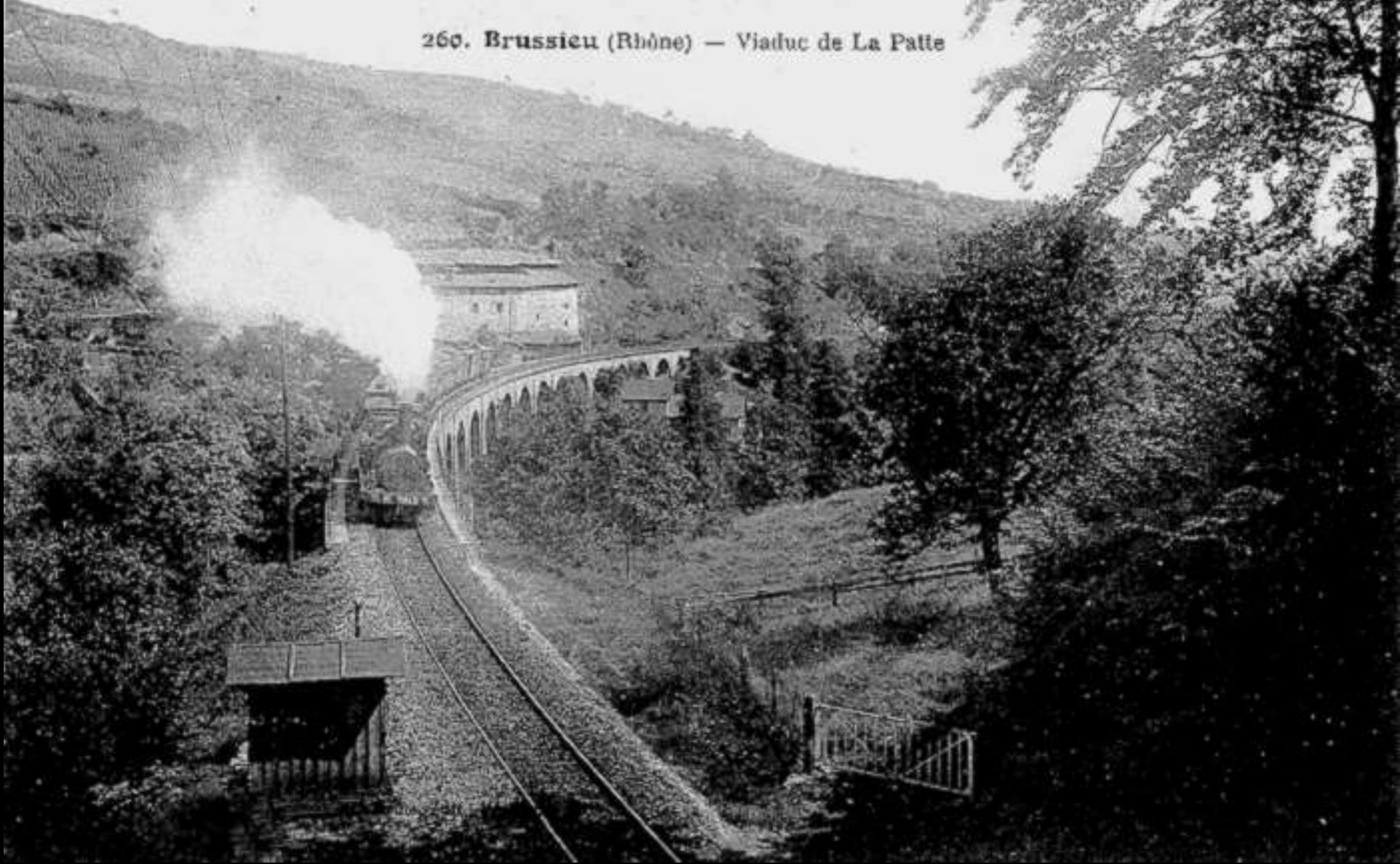
La gare de Bessey

LA GIRAUDIÈRE (Rhône) - Gare de Courzieu-Brussieu



La gare de La Giraudière

260. Brussieu (Rhône) — Viaduc de La Patte



Le viaduc de la Patte

Ste-FOY-L'ARGENTIERE — La Gare



L'etorme, phot. l'Arbreste

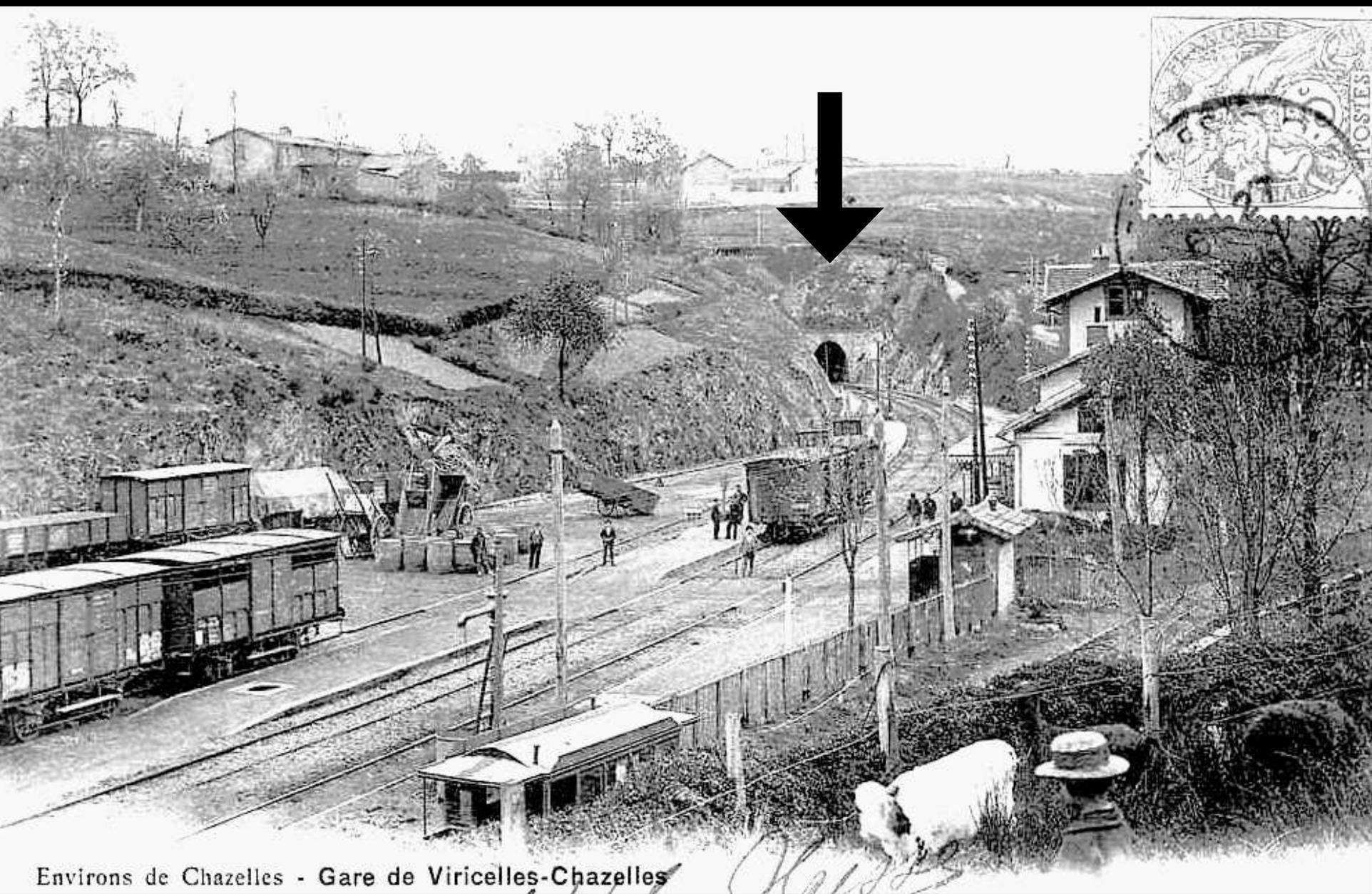
La gare de Sainte Foy l'Argentière

MEYS. — La Gare



Edouard B. Barth

La gare de Meys



Environs de Chazelles - Gare de Viricelles-Chazelles

Le tunnel de Viricelles franchit la ligne de partage des eaux, est à l'altitude maximale de la ligne et se trouve à la limite du Rhône.

Chazelles-sur-Lyon.— Gare Viricelles-Chazelles - Arrivée d'un train de Lyon



Gare de Viricelles / Chazelles dans la Loire

BELLEGARDE (Loire) — La Gare



Gare de Bellegarde en Forez

3. - MONTROND-les-BAINS. - La Gare
Les Lignes de Montbrison à Lyon-St-Paul et de St-Etienne à Paris



Edition B. M. - Reproduction interdite

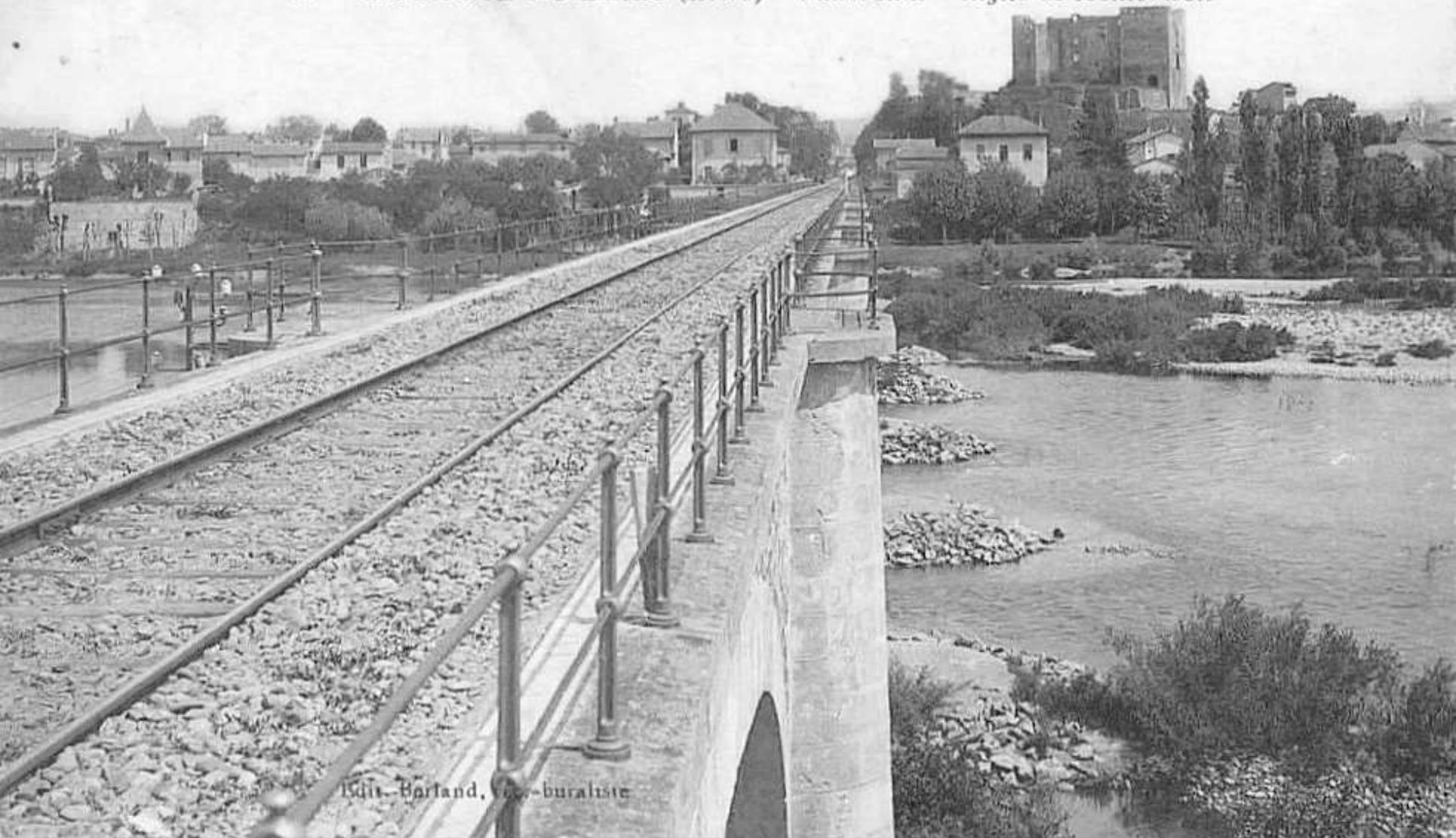
Montrond les Bains



Darves-Blanc, éditeur, St Etienne

Montrond-les-Bains - La Gare

Le croisement à angle droit des lignes PLM et Mangini



Edit. Barland, Ingénieur-architecte

Le pont ferroviaire de la ligne Mangini sur la Loire (château de Montrond dans le fond)

BOISSET-le-CERIZET (Loire)

La Gare



Boisset le Cerizet



MONTBRISON. — La Gare. — L.L.

La gare commune de Montbrison

La situation ferroviaire en 1876

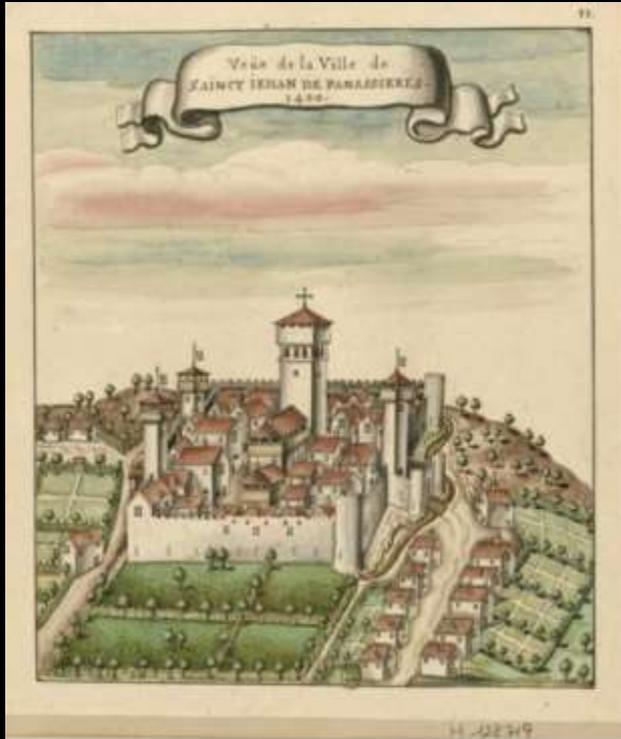


LE MONORAIL DE PANISSIÈRES

Rejoindre la ligne PLM
Saint Etienne/Roanne
à Feurs

Contexte local

Panissières se trouve sur un ancien chemin qui assure la communication entre le Forez et le Beaujolais.



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Les Montagnes du Matin, contrefort des Monts du Lyonnais sont tournés vers le textile dès 1704 avec le tissage du chanvre par des « paysans tisseurs » avec des métiers à bras. Par la suite, le lin puis le coton.

1815: système Jacquard.

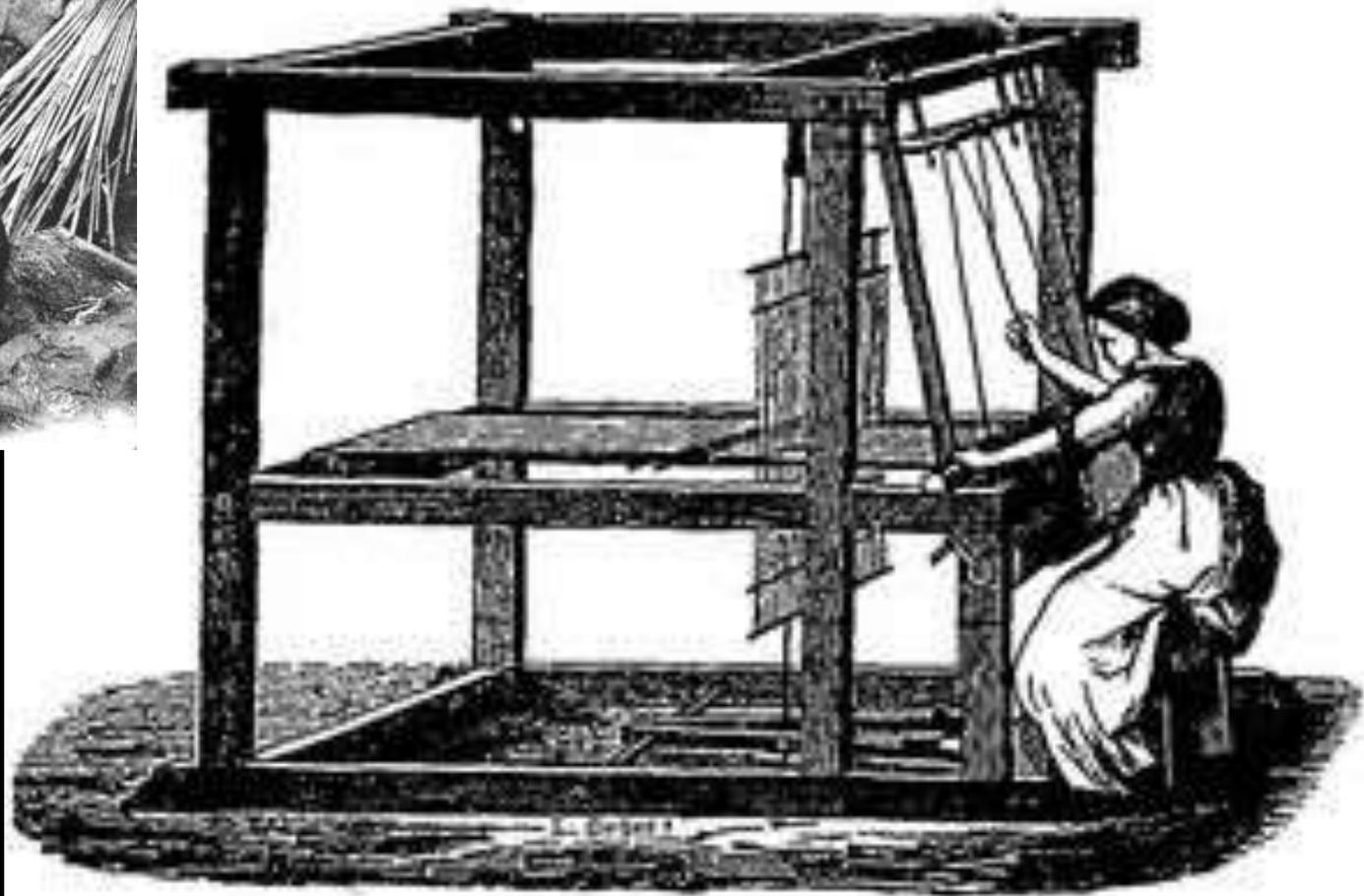
1831-1834: révoltes des canuts. les fabricants lyonnais font alors tisser à la campagne et Panissières se met à la soie.

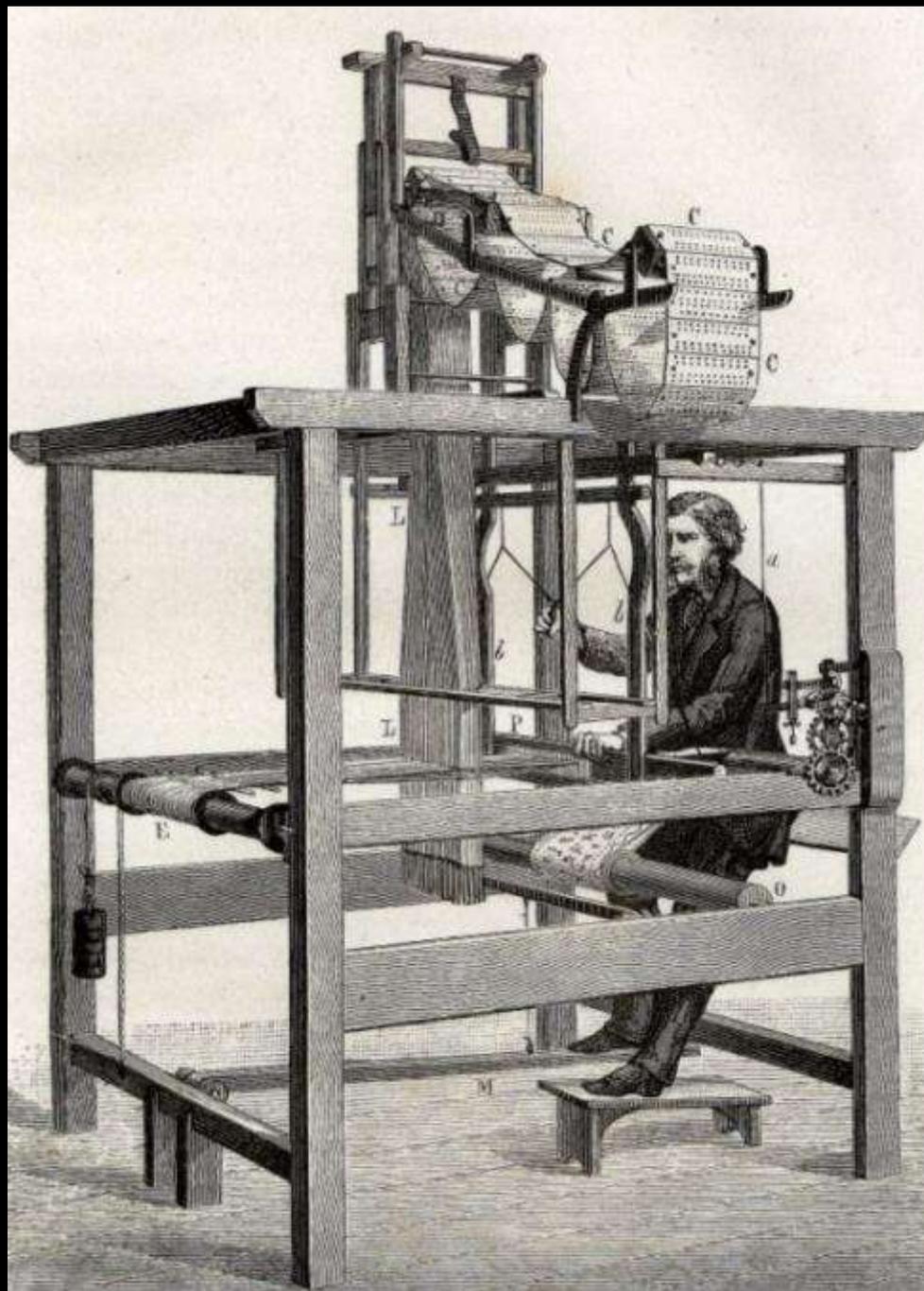
En 1880, Panissières compte 5000 habitants avec de très nombreux métiers

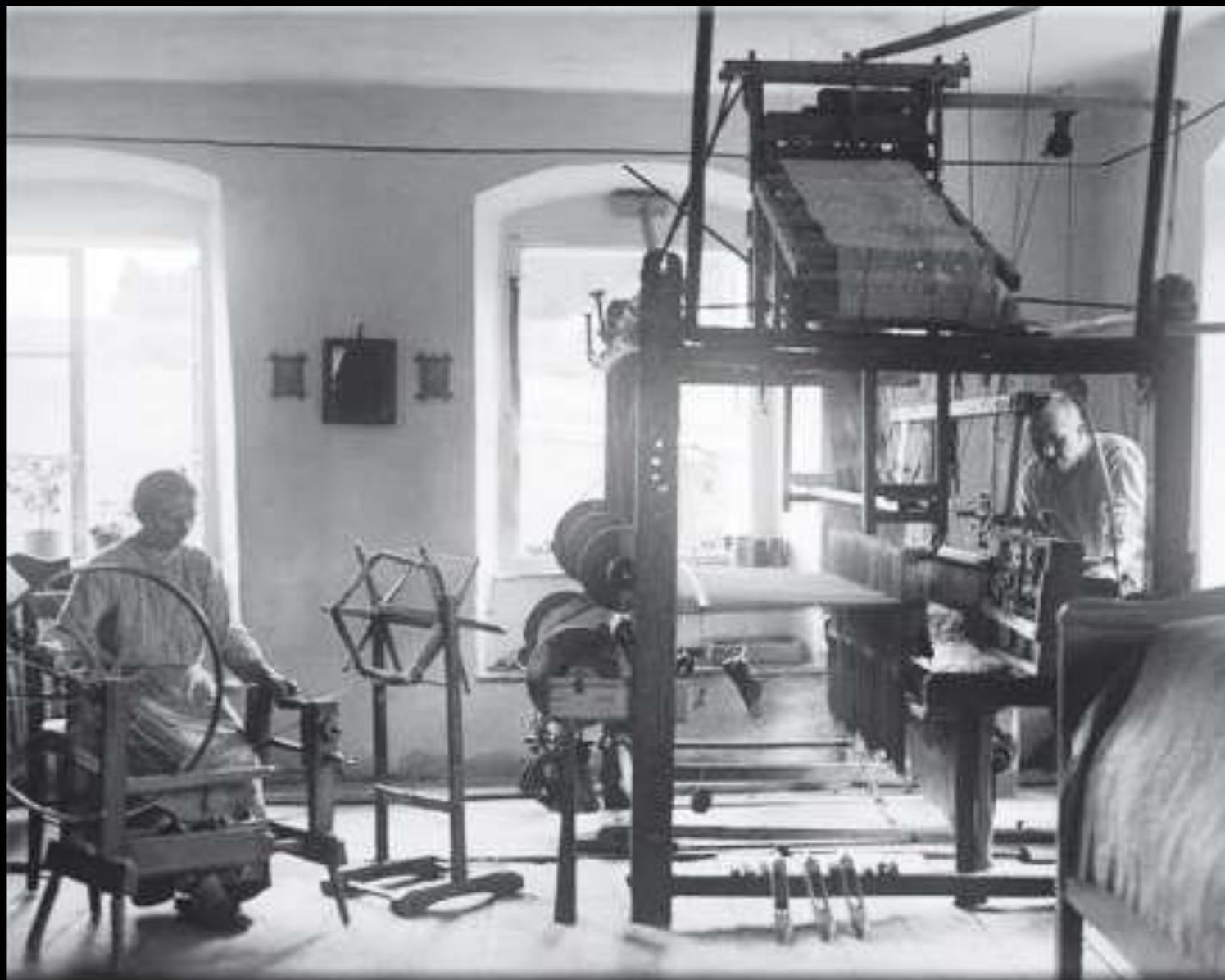
d'où un besoin impérieux d'une liaison ferroviaire pour les transports vers Lyon ou Saint Etienne



Type Corse - Firenze







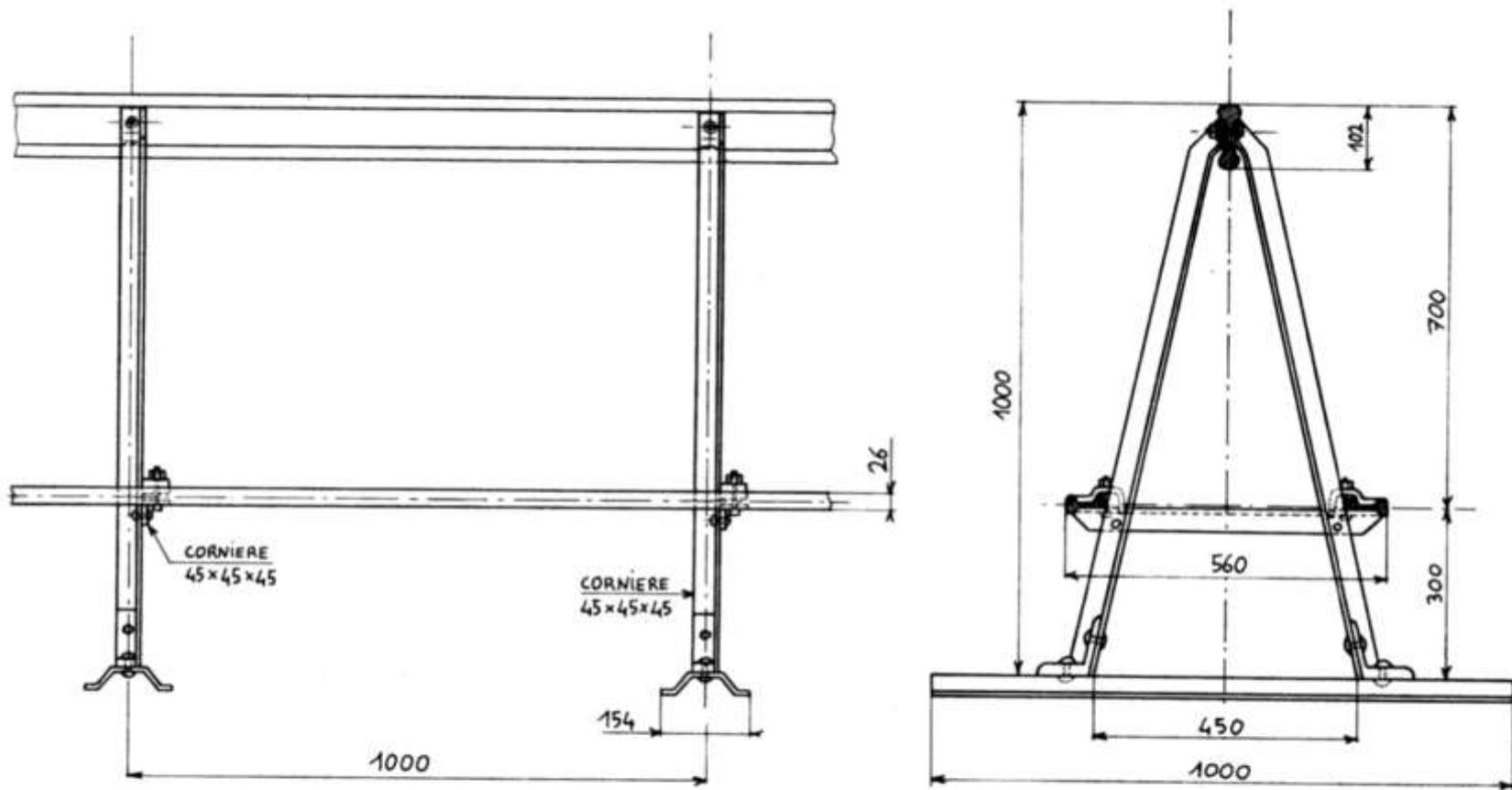
Le Monorail de Lartigue

C'est le 1° monorail continental

Charles LARTIGUE (1834/1907) avait inventé un chemin de fer Monorail qu'il avait construit en Irlande de Listowel à Ballybunion, sur 16 km en plaine (ouvert en 1888 et fermé en 1924)

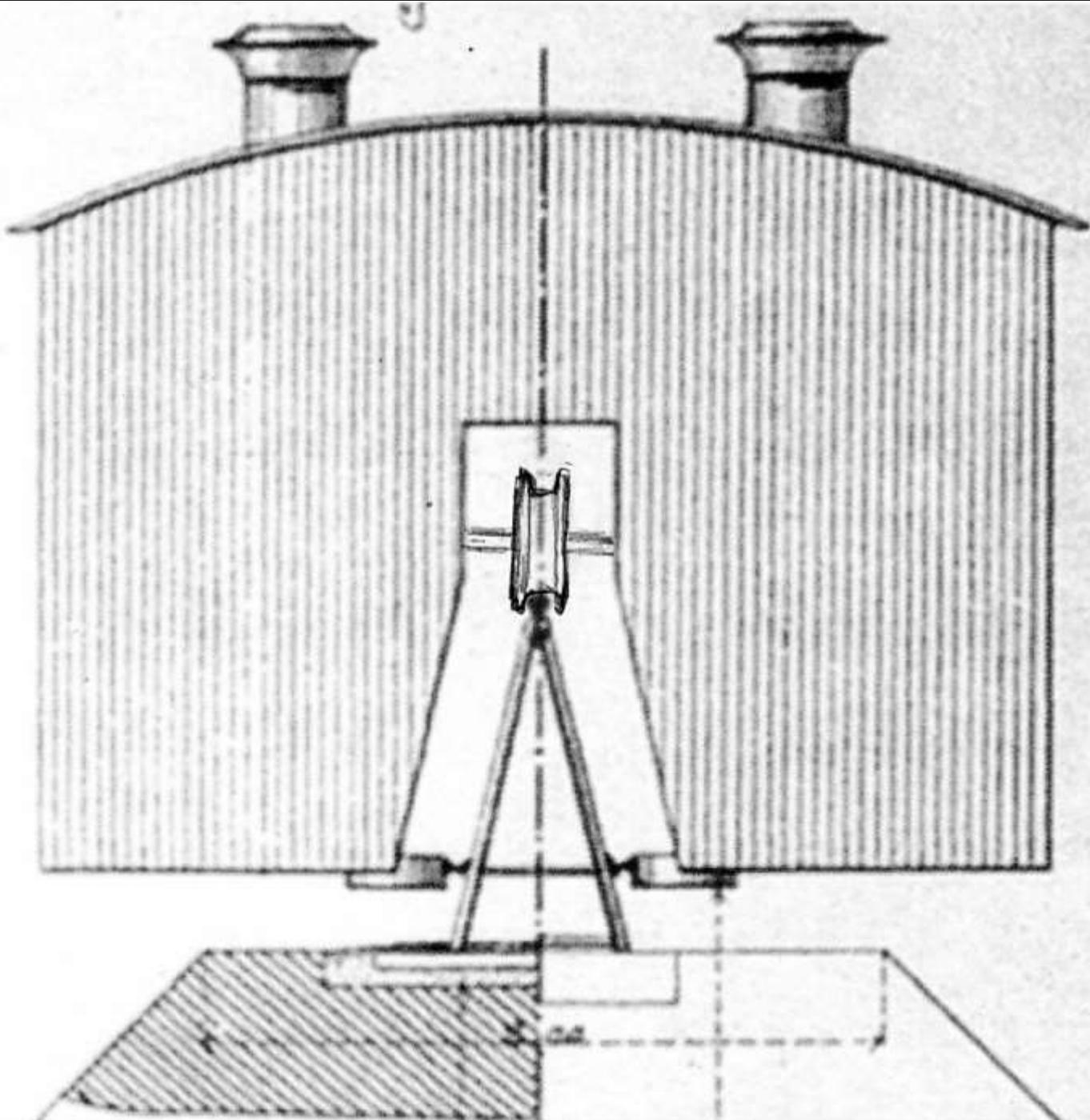
L'épopée du monorail de *Feurs à Panissières* est le fruit d'une longue relation commencée au Conservatoire des Arts et Metiers entre:

Charles LARTIGUE, l'élève, et Francisque REYMOND, le professeur, issu de Centrale de Paris (*un montbrisonnais*) devenu président du Conseil Général de la Loire.



Nota : L'espacement des chevalets est réduit à 500mm aux joints de rails.

Les éléments de la voie du monorail Lartigue®

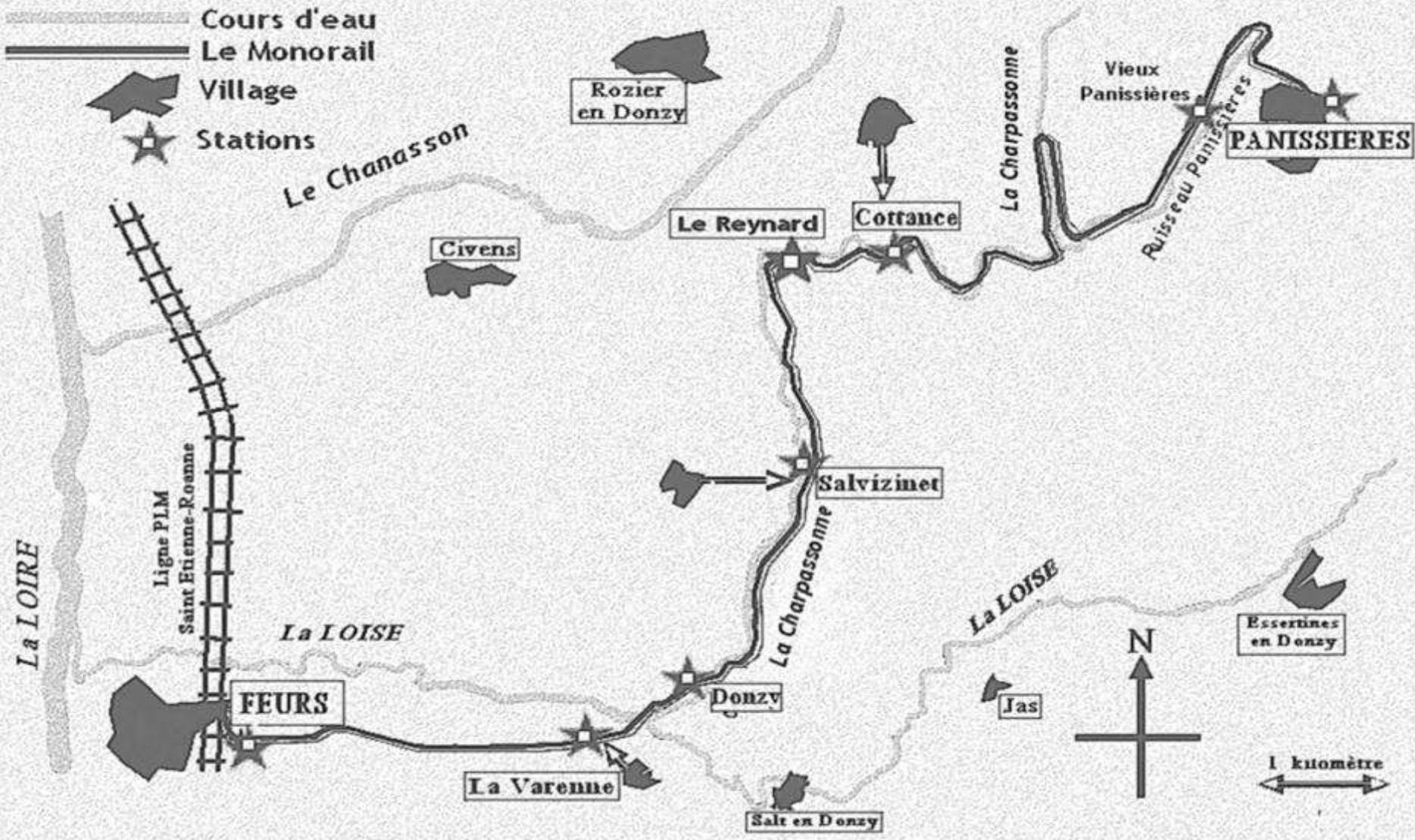


Le système du monorail était réputé économique, sans contrainte en s'adaptant au sol et aux déclivités.

Rivières et routes étaient traversées sur des petits ponts fixes ou à bascule.

Son coût était réputé inférieur de deux fois à celui d'une ligne ferrée classique (40,000 Frs du km au lieu de 80,000 et plus)

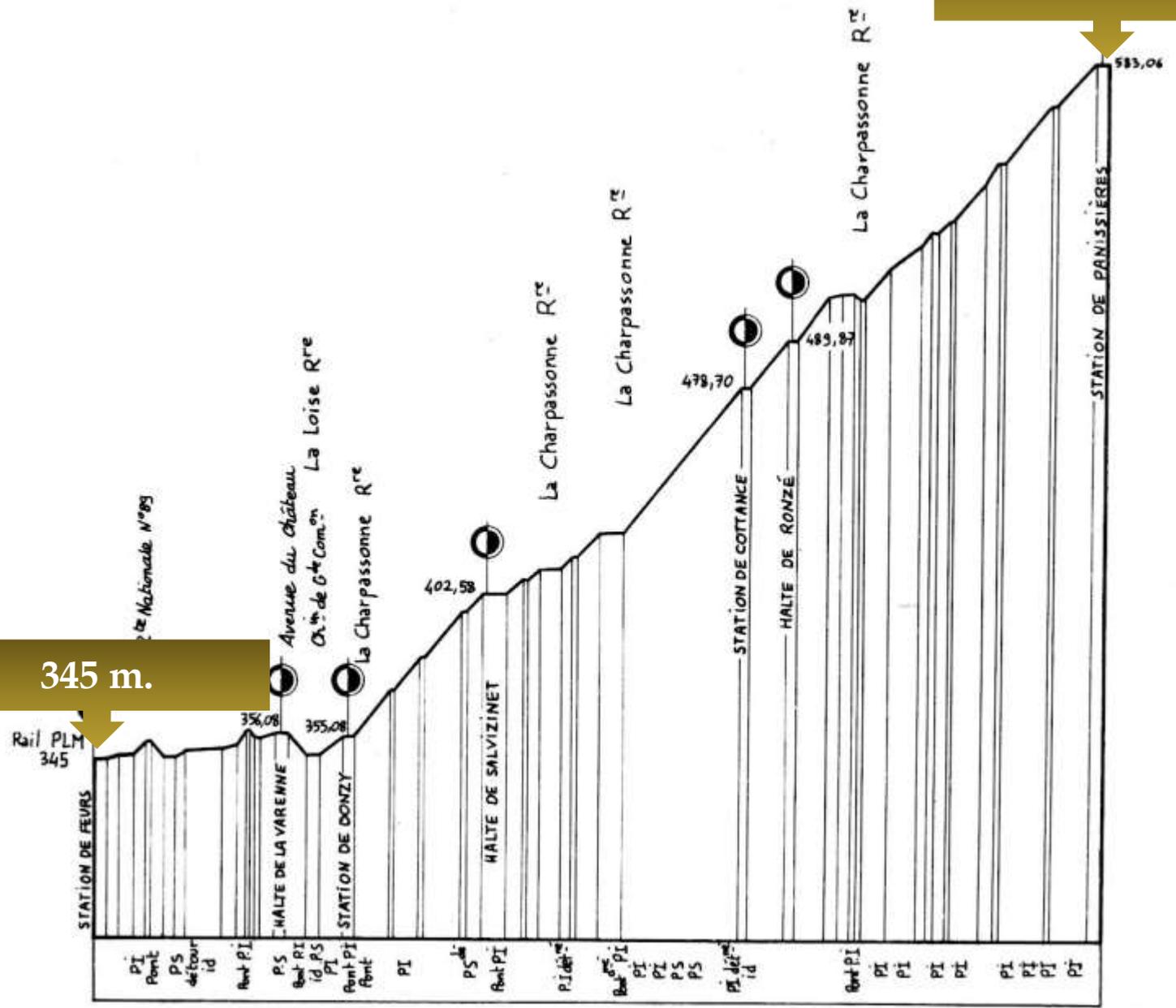
C'est ce système qui a été imposé par Francisque Reymond pour établir la liaison entre Panissières et la ligne du Bourbonnais: Roanne à Lyon par Saint-Etienne.



La ligne Feurs à Panissières avait une longueur de 17 km passant de 345 à 583 m d'altitude.

585 m.

345 m.

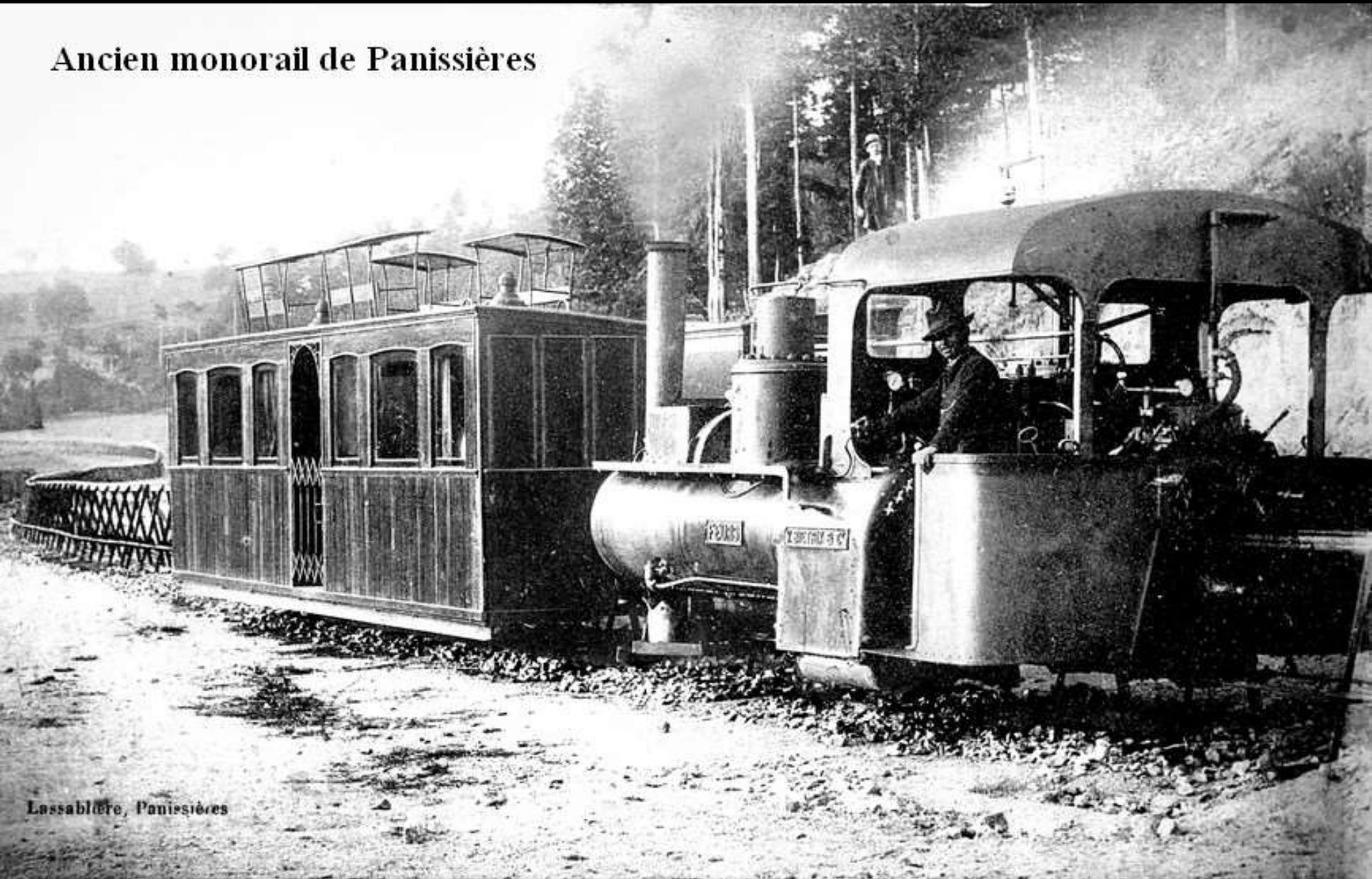


Environ de Pouilly-sur-Loire (Loire). - Le Monorail



Dans le fond: les ruines du château de Donzy

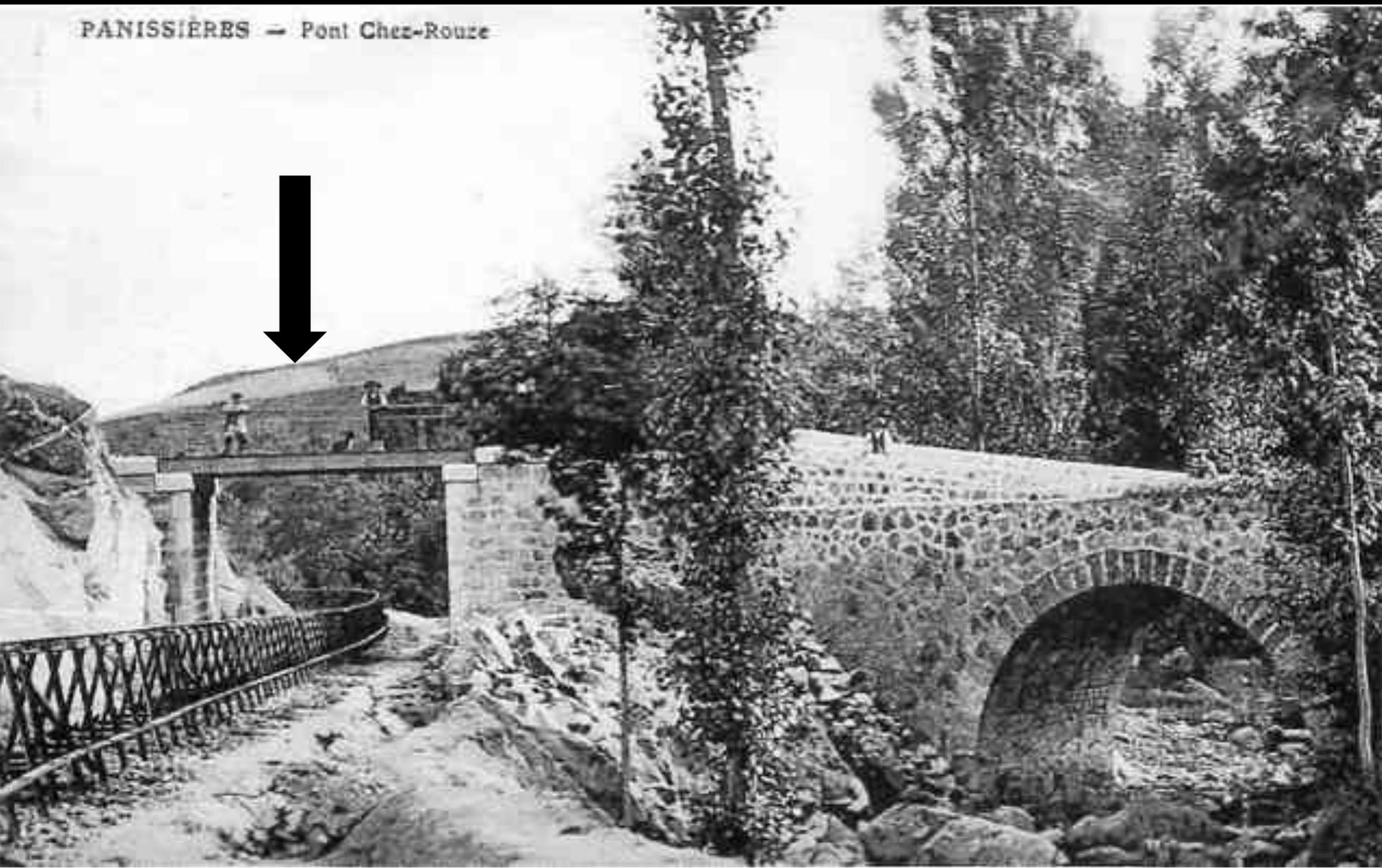
Ancien monorail de Panisières



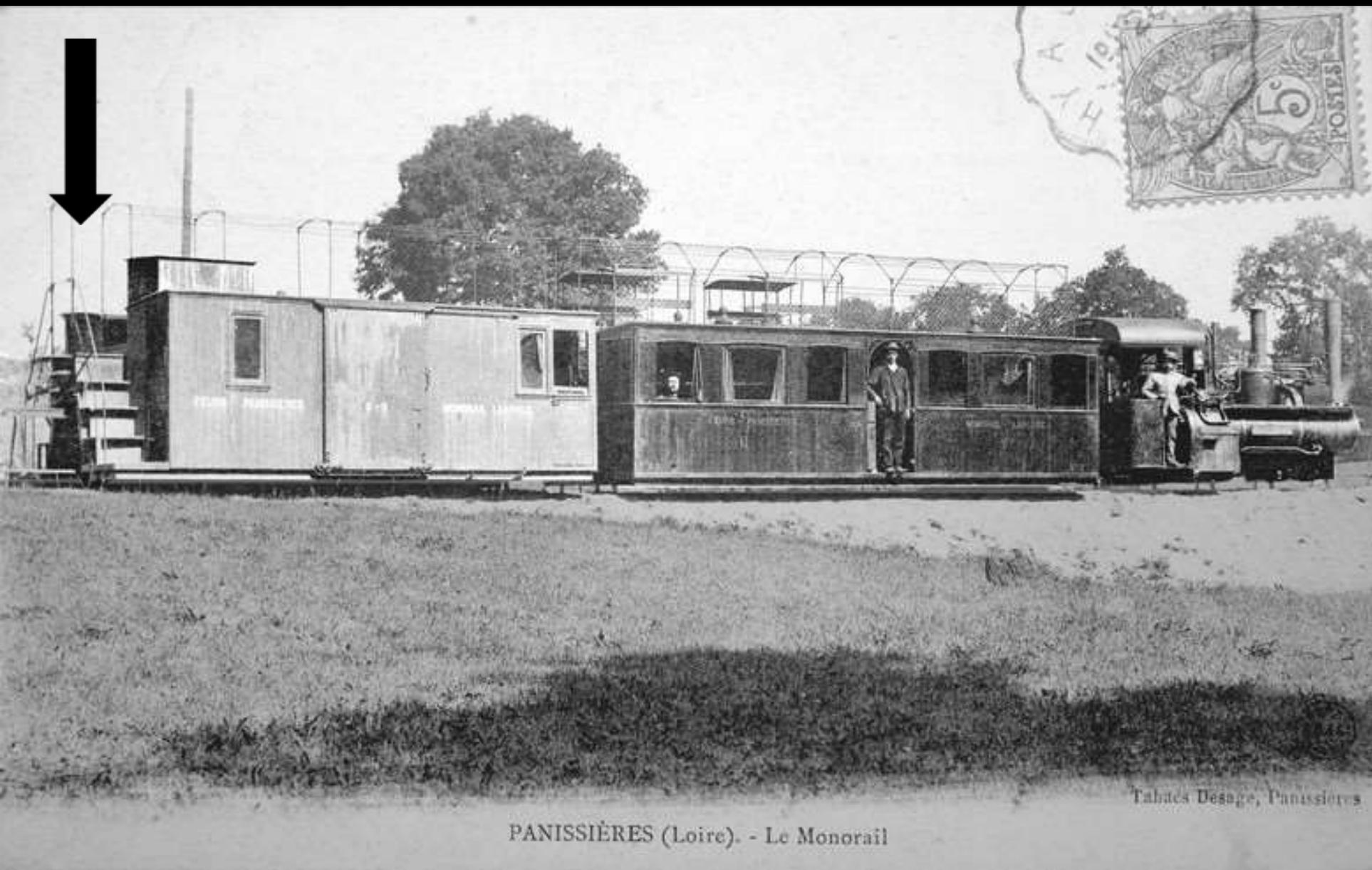
Lassablière, Panisières

Une des deux locomotives de chez Bietrix: La « Feurs » en action

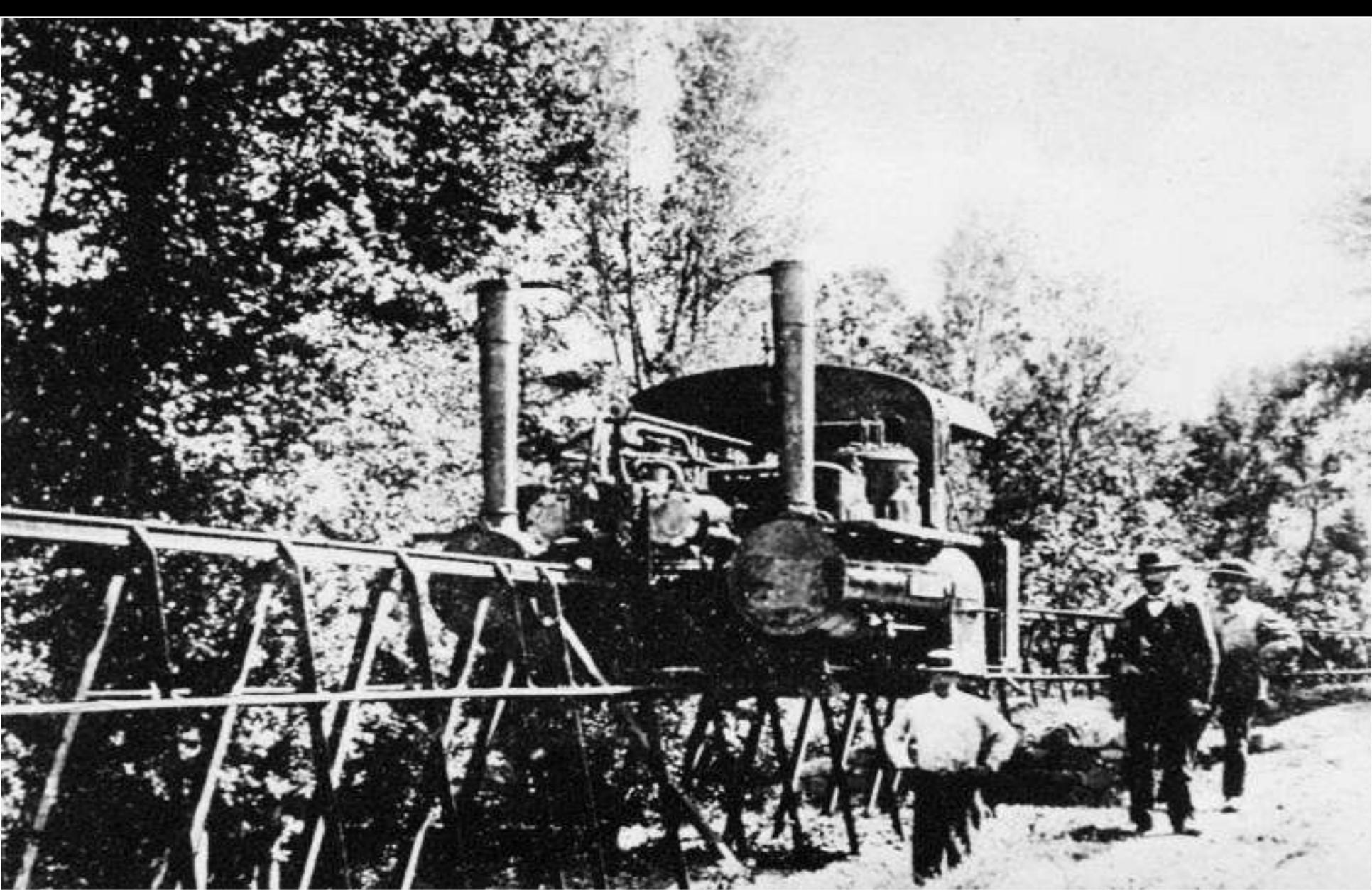
PANISSIÈRES — Pont Chez-Rouze



Une passerelle métallique pour enjamber la voie



Un escalier «roulant» pour traverser la voie



La double chaudière de la locomotive

Après de nombreux essais ratés et malgré une certification obtenue tardivement avec d'importantes réserves que n'accepte pas la Société.

Le monorail ne marchera jamais , la déchéance étant prononcée en 1899.....

.....et pourtant ce système a fonctionné très longtemps en Irlande, de 1888 à 1924

comme le montre en

BONUS

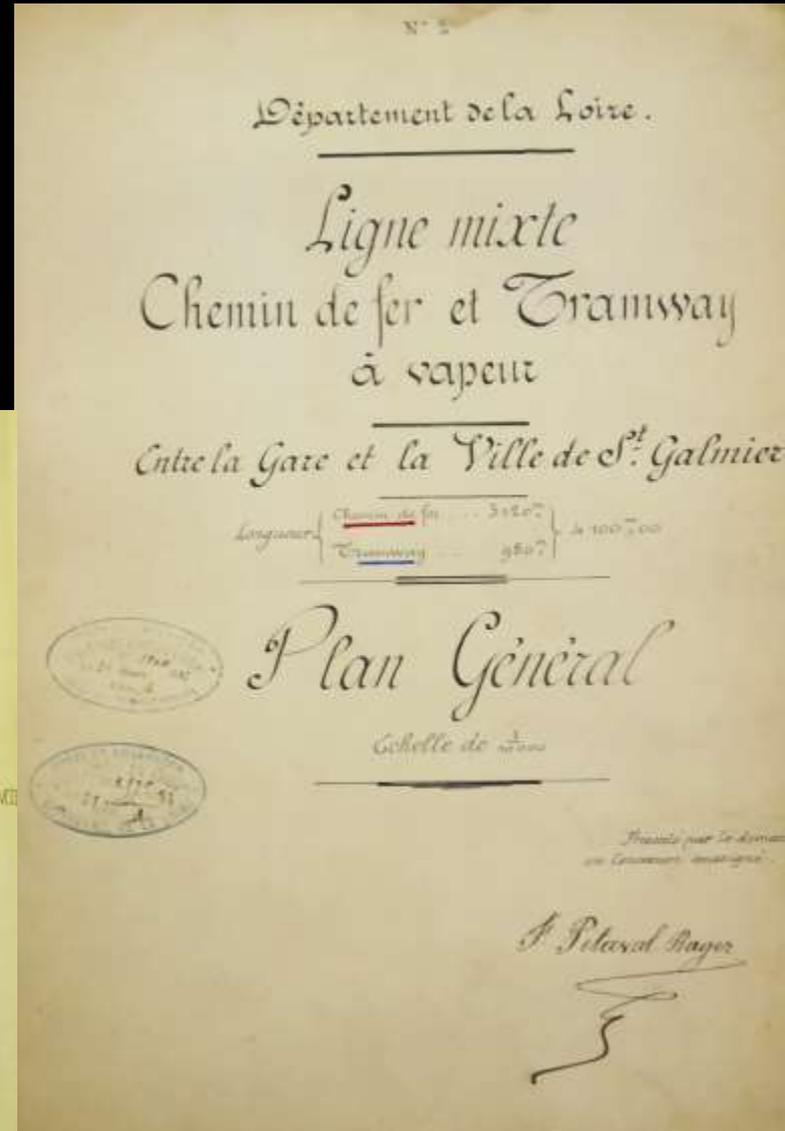
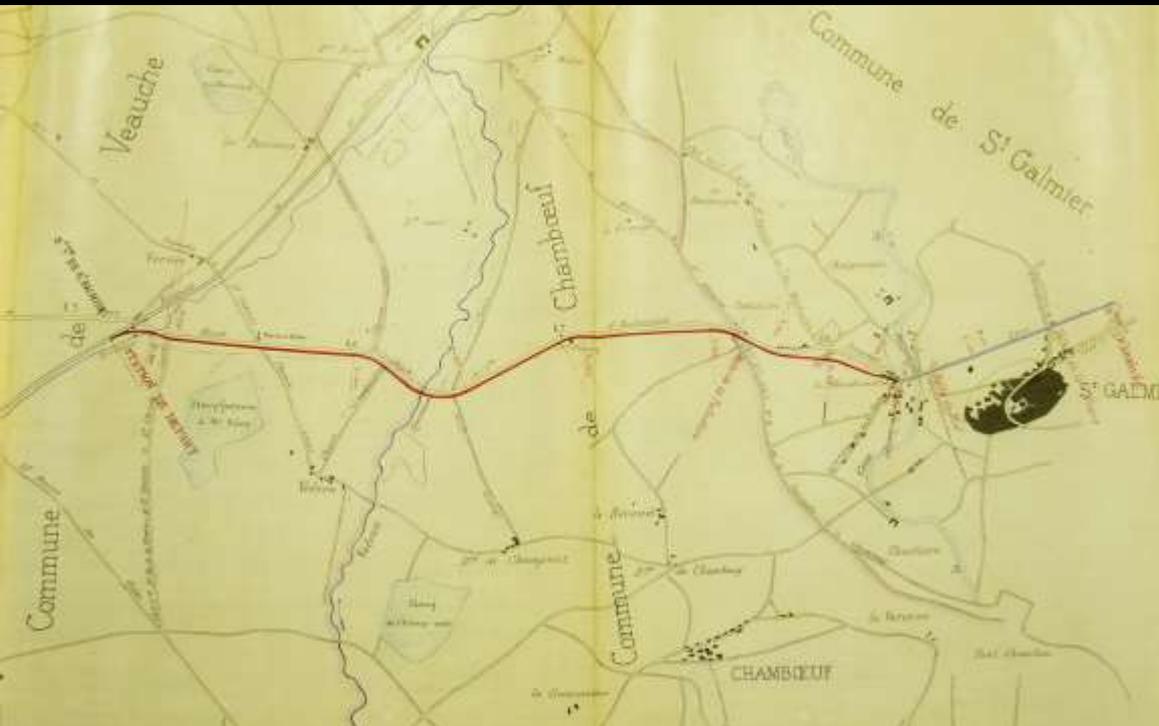
cette vidéo d'époque

LE PETIT TRAIN DE SAINT GALMIER

Rejoindre la ligne PLM
Saint Etienne/Roanne
à Veauche

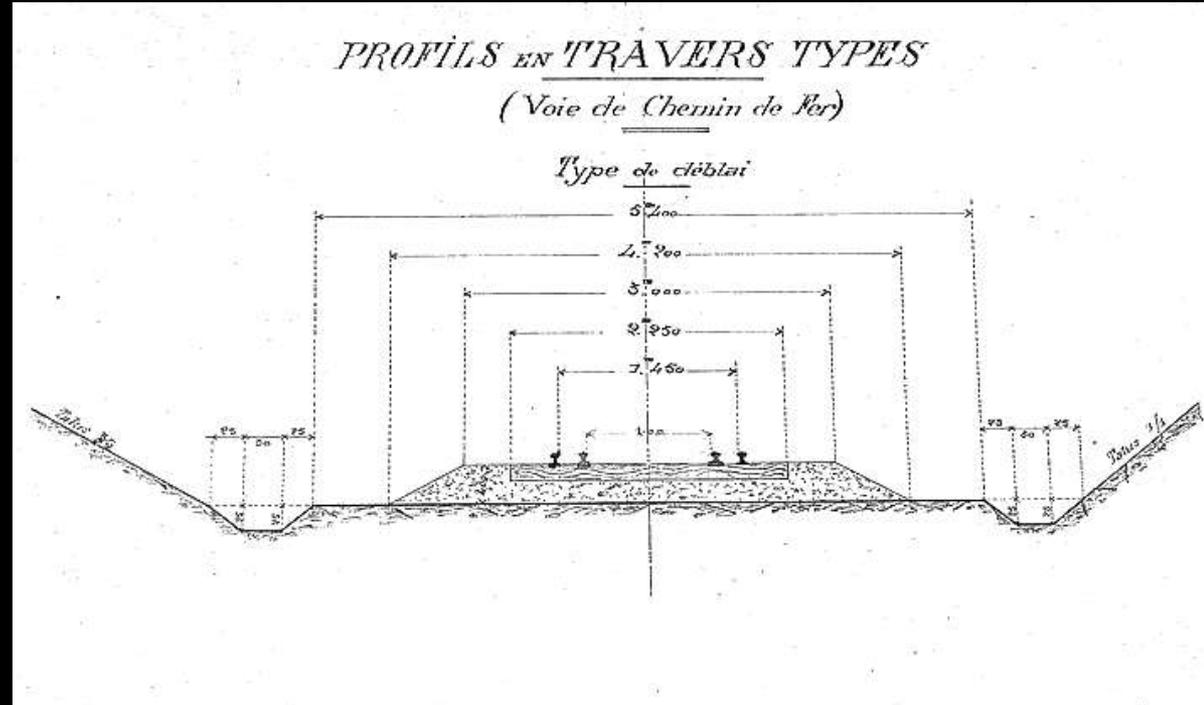
Premier projet PITAVAL

- ▣ **1882** Une concession demandée par Roger Pitaval de Lyon pour un tramway à vapeur sur une distance de 4 km entre Saint-Galmier et sa gare sise sur la ligne de Lyon à Roanne (PLM),



- ❑ Tramway à vapeur en voie métrique avec une station de départ à la gare PLM de Veauce et une station d'arrivée en haut de la route d'Andrézieux à Lyon et 3 haltes: La Tallodière, Les Sources, Le Pont.

- ❑ Profil de la voie



- ❑ En 1884, le conseil général de la Loire exige une prolongation jusqu'à Chazelles et Saint Symphorien. Refus de Mr Pitaval.
- ❑ Le projet est enterré.

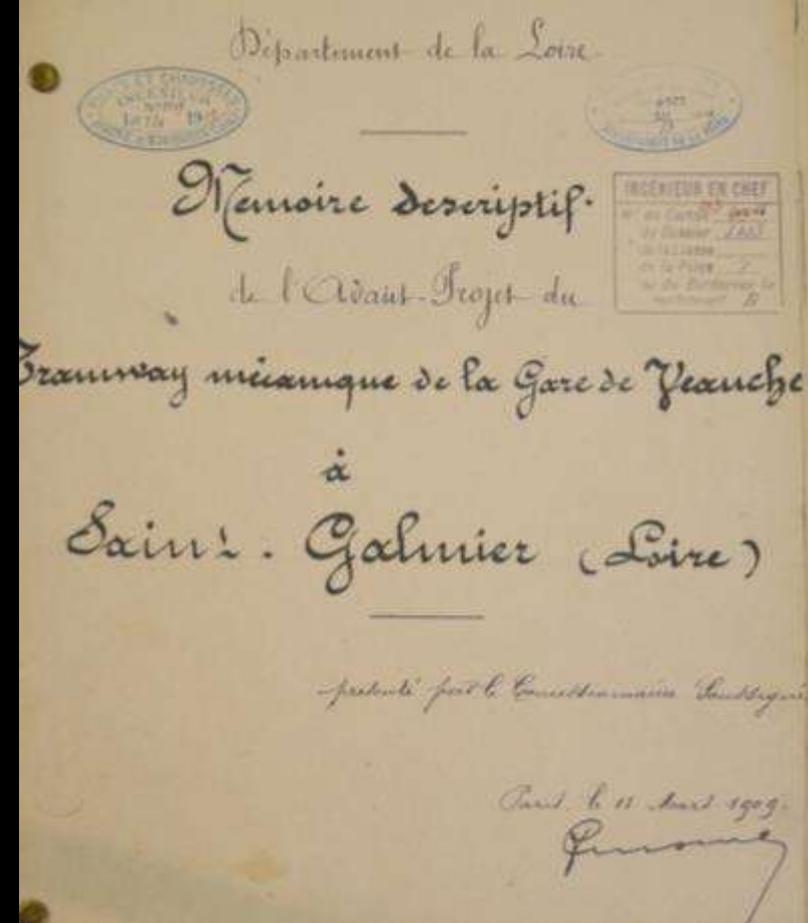
Deuxième projet LAVAL/DURAND

- ▣ 1895/1901
- ▣ Tramway électrique à voie métrique avec concession sur 65 ans et extension sur Chazelles
- ▣ Tramway électrique à usine unique sur Chazelles et concession sur 75 ans mais restitution de l'usine électrique à l'Etat en fin de concession.
- ▣ Tramway à voie normale (1 m 435) et traction mécanique à vapeur ou électrique avec 75 ans de concession mais conservation des moyens de traction et prise en charge pour plus de la moitié de l'élargissement de la chaussée.
- ▣ Plus rien: les Durand ne vont chercher les actes de dénonciation de la concession.

Troisième projet BIOCHE

- ▣ 1909 voie métrique
- ▣ Traction mécanique à vapeur
- ▣ Arrivée en centre-ville à la Mairie
- ▣ Extension prévue vers Chazelles
- ▣ Transport voyageurs et production

Badoit



TRAMWAY A TRACTION MECANIQUE

de Saint-Galmier-veauché à Saint-Galmier-Ville

AVANT-PROJET

ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE

Le **PREFET** de la Loire, Chevalier de la Légion d'Honneur,

Vu la délibération, en date du 22 Mars 1909, par laquelle le Conseil Municipal de Saint-Galmier sollicite du Conseil Général de la Loire, la concession, au profit de cette Ville, d'un Tramway, à traction mécanique et sur un mètre, réunissant la gare P.-L.-M. de Saint-Galmier-Veauché à la ville de Saint-Galmier ; ensemble l'avant-projet dudit tramway présenté le 22 Mars 1909 par M. Bioche, rétrocessionnaire éventuel ;
 Vu la délibération du Conseil Général de la Loire, en date du 23 Av. 1909, autorisant l'Administration à ouvrir l'enquête d'utilité publique sur l'avant-projet sus-visé ;
 Vu la Loi du 11 Juin 1909, et le règlement d'administration publique du 28 Mai 1901 ;

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER — Une enquête d'utilité publique est ouverte sur l'avant-projet du **Tramway à traction mécanique de Saint-Galmier-Veauché à Saint-Galmier-Ville.**

Art. 2 — A cet effet les pièces du dossier restreint déposées à la Mairie de la commune de Saint-Galmier pendant un mois, à partir du 12 octobre 1909, pour être communiquées sans déplacement, pendant cet intervalle, aux personnes qui voudront en prendre connaissance.

Un plan de traverse sera également déposé à la Mairie de Veauché.

Art. 3 — La Commission d'enquête sera composée de sept membres, sur récolement des observations des communes de Saint-Galmier et Veauché.

Art. 4 — A l'expiration du délai ci-dessus fixé, une Commission d'enquête composée de sept membres, soumise à la Sous-Préfecture de Montbrison, sur la convocation du Sous-Prefet. Elle désignera elle-même son Président et son Secrétaire. Elle examinera les déclarations consignées aux registres de l'enquête, entendra les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines du Département, et, après avoir recueilli auprès de toutes les personnes mentionnées au cours de l'enquête, les renseignements dont elle croira avoir besoin, elle donnera son avis motivé sur l'utilité de l'entreprise que sur les diverses questions qui auront été posées par l'Administration dans un délai de quinze jours.

Ces diverses opérations, dont elle dressera procès-verbal, devront être terminées dans un délai de quinze jours.

- Art. 5** — Sont nommés membres de cette Commission :
- MM. CHAUVÉ, pharmacien à Saint-Galmier ;
 - Docteur COUSIN, médecin à Saint-Galmier ;
 - JUBAN Jacques, propriétaire à Saint-Galmier ;
 - LAURENT, directeur de Verrerie Veauché ;
 - PEYCELON James, négociant à Saint-Galmier ;
 - RAVEL Marius, négociant en vins Saint-Galmier ;
 - VAGANAY Joannès, négociant à Saint-Galmier.

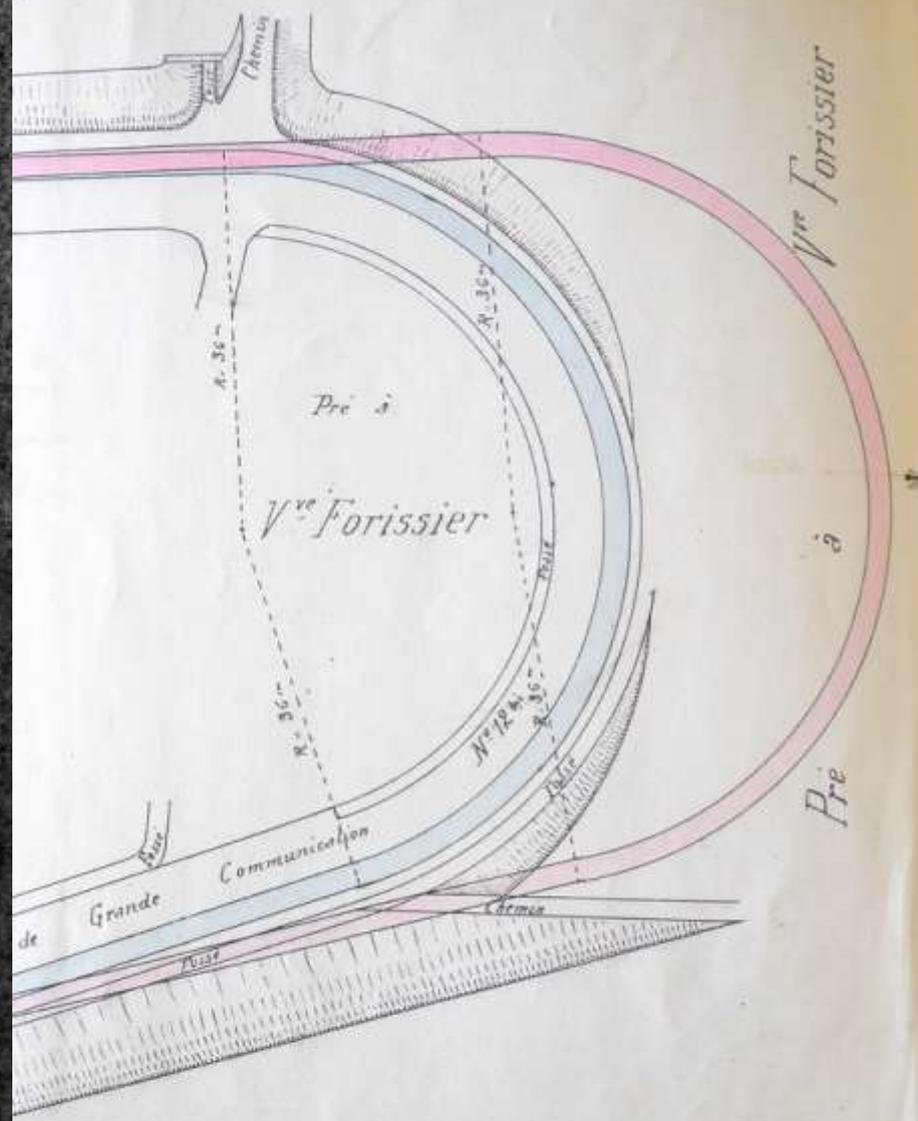
Art. 6 — La Chambre de Commerce de Saint-Etienne et les Conseils Municipaux des communes de Saint-Galmier, Chambouf et Veauché, réunis extraordinairement, sont appelés à délibérer et à exprimer leur opinion sur l'utilité du chemin de fer projeté. Les procès-verbaux de leurs délibérations devront être remis à la Sous-Préfecture avant le 13 Novembre 1909.

Art. 7 — Le présent arrêté sera publié et affiché en toutes les communes du canton de Saint-Etienne en vers remis aux Membres de la Commission, M. le Président de la Chambre de Commerce de Saint-Etienne, à MM. les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, et à M. l'Agent-Voyer en Chef.

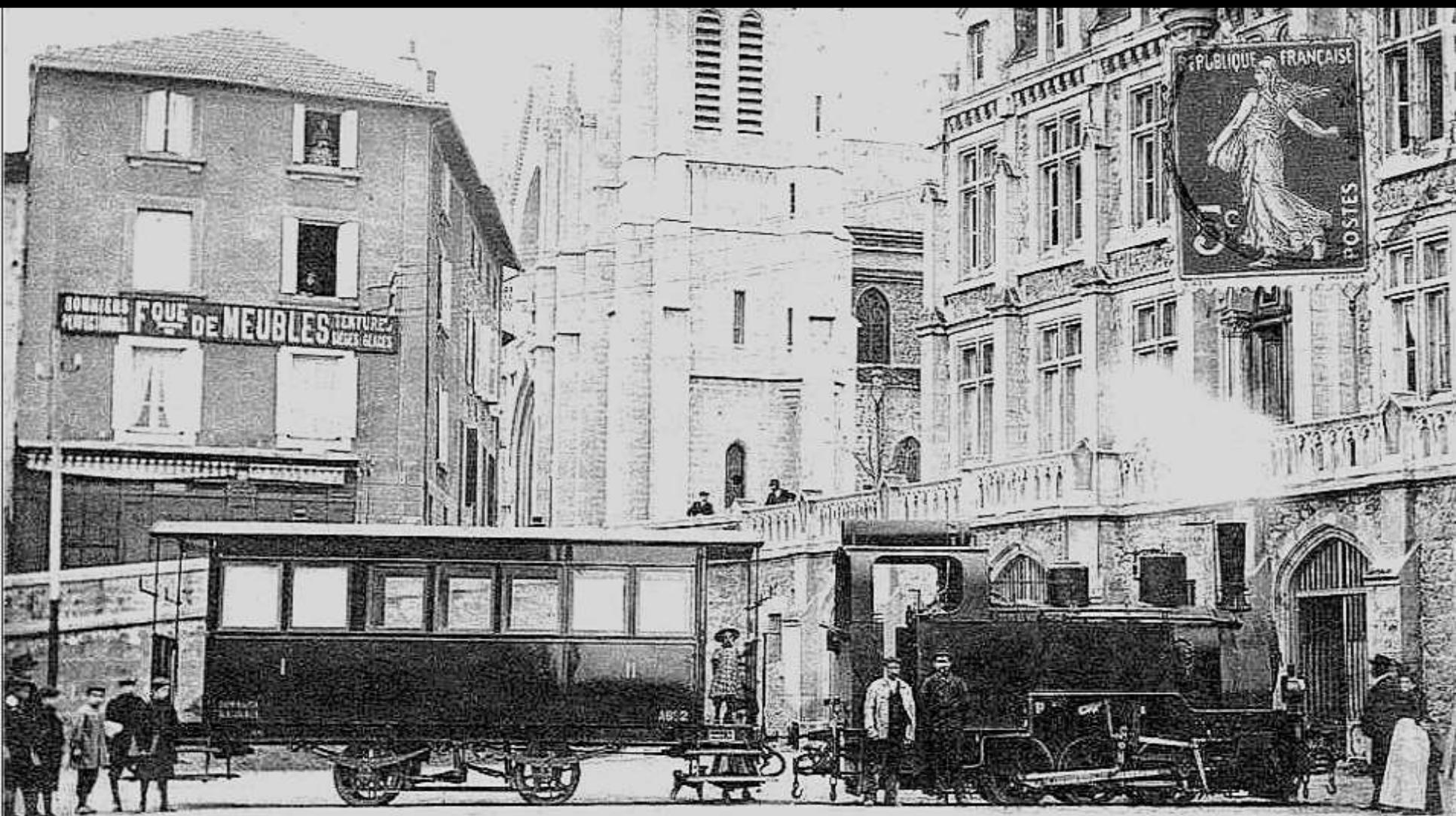
Le Préfet de la Loire.
BRELET.

CERTIFICAT DE PUBLICATION ET D'AFFICHAGE

Le Préfet de la commune de Saint-Galmier a certifié que l'avant-projet de tramway à traction mécanique sur un mètre, réunissant la gare P.-L.-M. de Saint-Galmier-Veauché et la ville de Saint-Galmier, a été publié et affiché dans les formes prescrites par la loi du 11 Juin 1909, et le règlement d'administration publique du 28 Mai 1901, le 12 Octobre 1909.

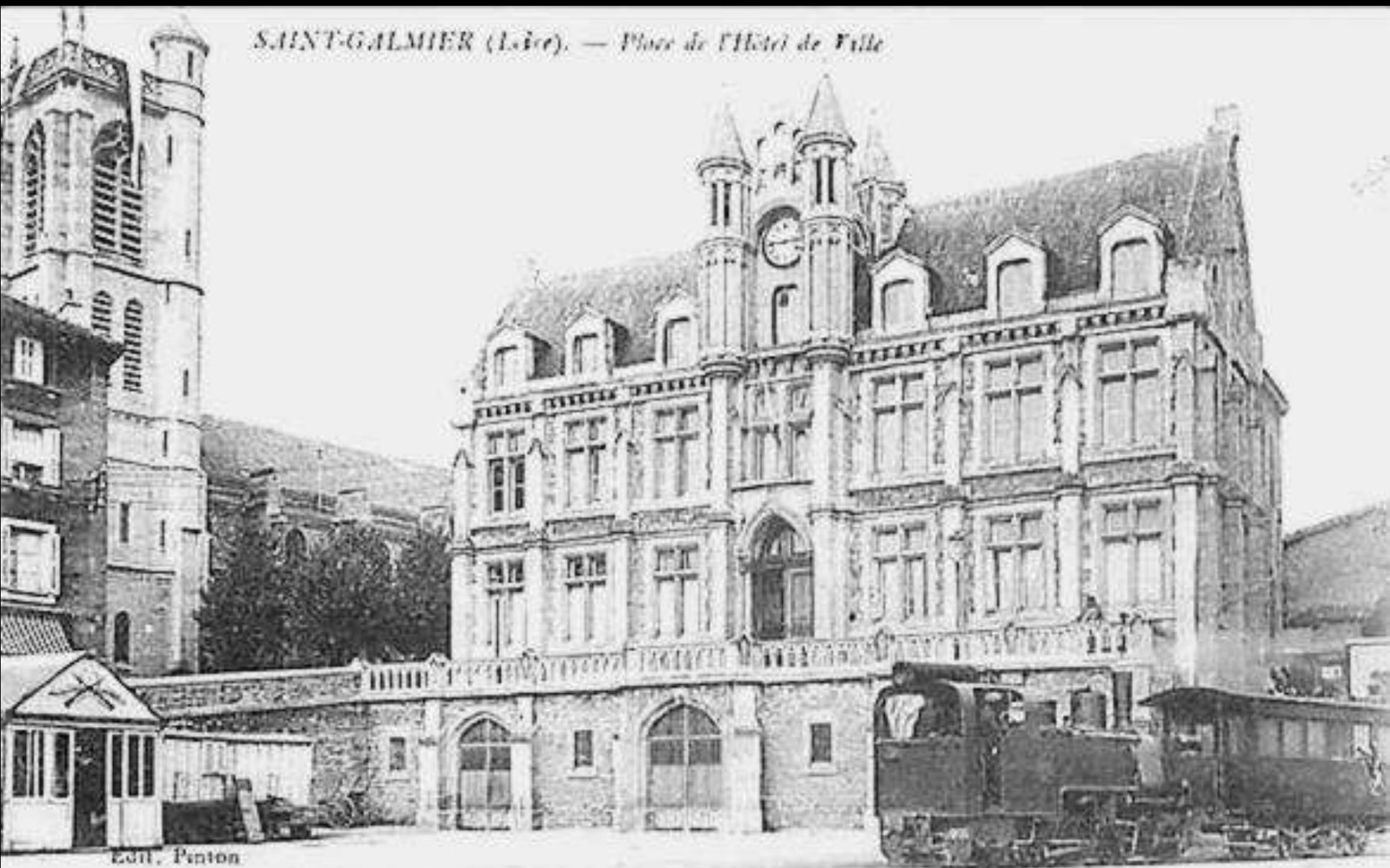


Echelle de 0/002 par mètre



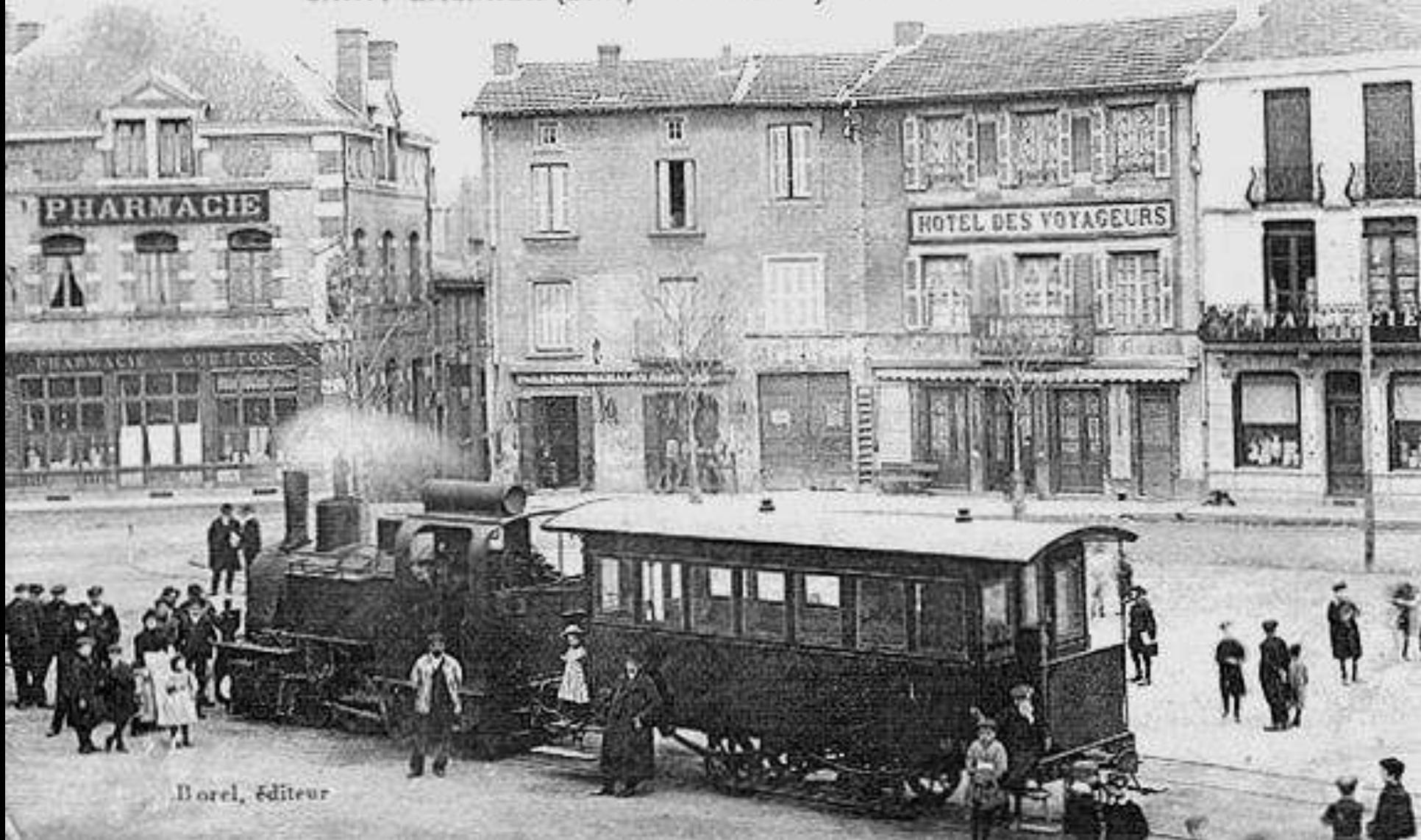
SAINT-GALMIER (Loire) — Le Tramway place de l'Hôtel-de-Ville

SAINTE-GALMIER (Loire). — Place de l'Hôtel de Ville

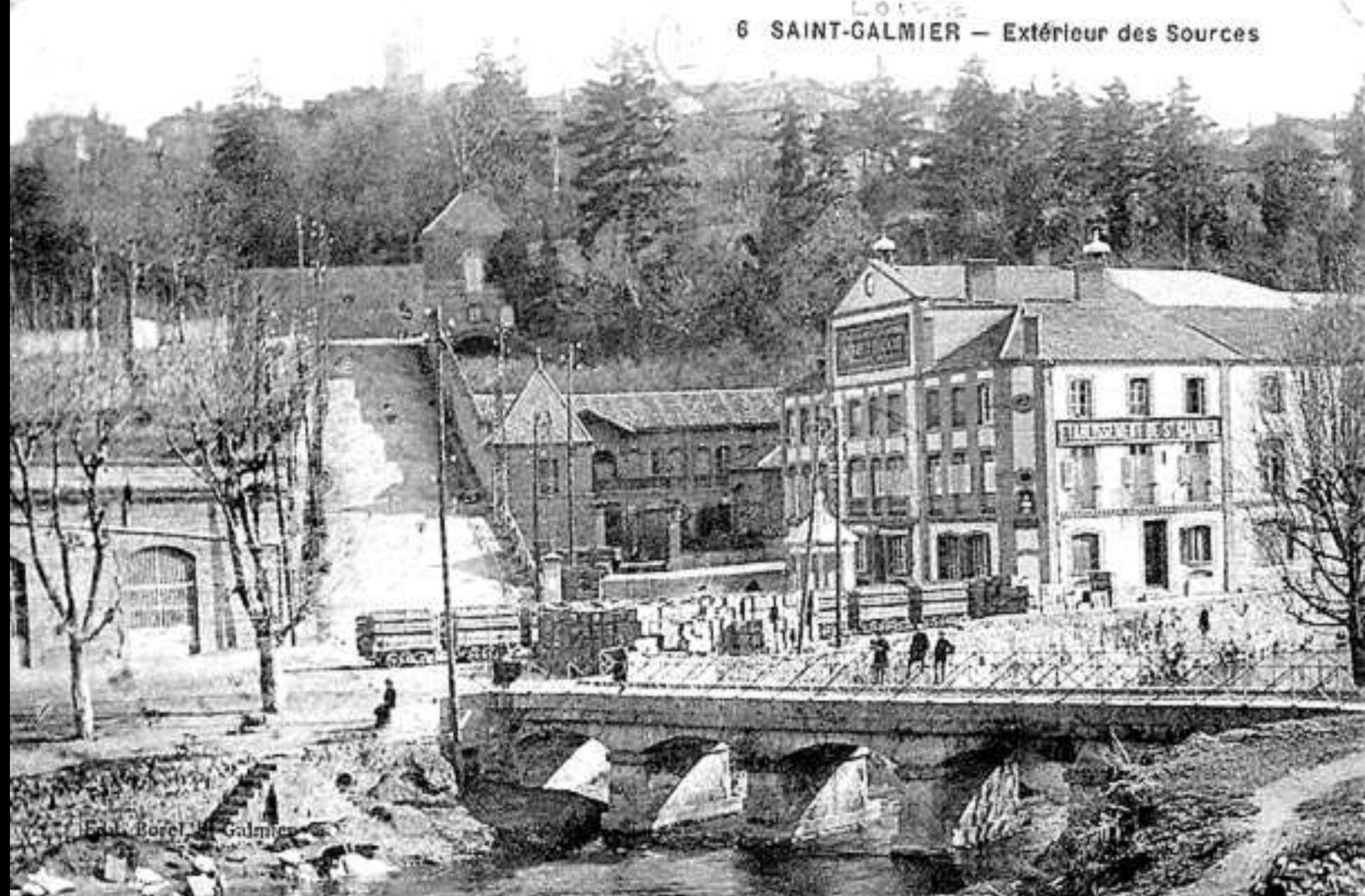


Edm. Pinton

SAINT-GALMIER (Loire) — Le Tramway - Place de l'Hôtel de Ville



Borel, Éditeur



E. Borel & Galmier

VEAUCHE (Loire) — Route de St-Galmier



LE TRAMWAY

VIRICELLES-CHAZELLES-ST SYMPHORIEN

VCS

Rejoindre les lignes PLM

Lyon/Montbrison à Viricelles

puis

Saint-Etienne/Roanne à Montrond-les-Bains

A Chazelles-sur-Lyon

au XIX^e siècle: de l'artisanat à la manufacture

▣ A partir de **1850** , avec **Clément CLAVEL**: union de petits artisans qui forment des usines

▣ **1859** l'entreprise **FLECHET**

▣ **1863** l'entreprise **MORRETON**

En **1871** après la guerre de 1870, l'alsacien Eugène **PROVOT** industrialise la fabrication du chapeau avec 800 ouvriers et 500 chevaux vapeur, en créant la Fabrique Française

En **1900**, 2000 ouvriers fabriquent près de 2.000.000 de chapeaux par an exportées alors dans le monde entier.

▣ Les besoins en charbon et en eau deviennent très importants surtout avec l'arrivée des chaudières à vapeur qui font tourner les différentes machines.

A Saint Symphorien sur Coise au XIX^e siècle: diversification des productions

- ▣ La ville de Saint-Symphorien-le-Château était réputée pour la fabrication du **drap noir** puis pour le travail des **cuirs et peaux**...
- ▣ ...et bien sûr la **salaison** avec le « *saucisson* » qui serait né ici.
- ▣ ***Au XIXe siècle deux activités se sont ajoutées :***
 - 1820** La production du **chapeau de paille** par l'entreprise Pinay qui a employé jusqu'à 700 personnes. Puis création de deux chapelleries Pinay, sous la dénomination de « Pinay Aîné » qui cessa son activité en 1936 et « Pinay Jeune » devenu « Pinay Leduc » de 1888 à 1954.
 - 1904** La fabrication des **meubles** représentée par l'entreprise Grange.

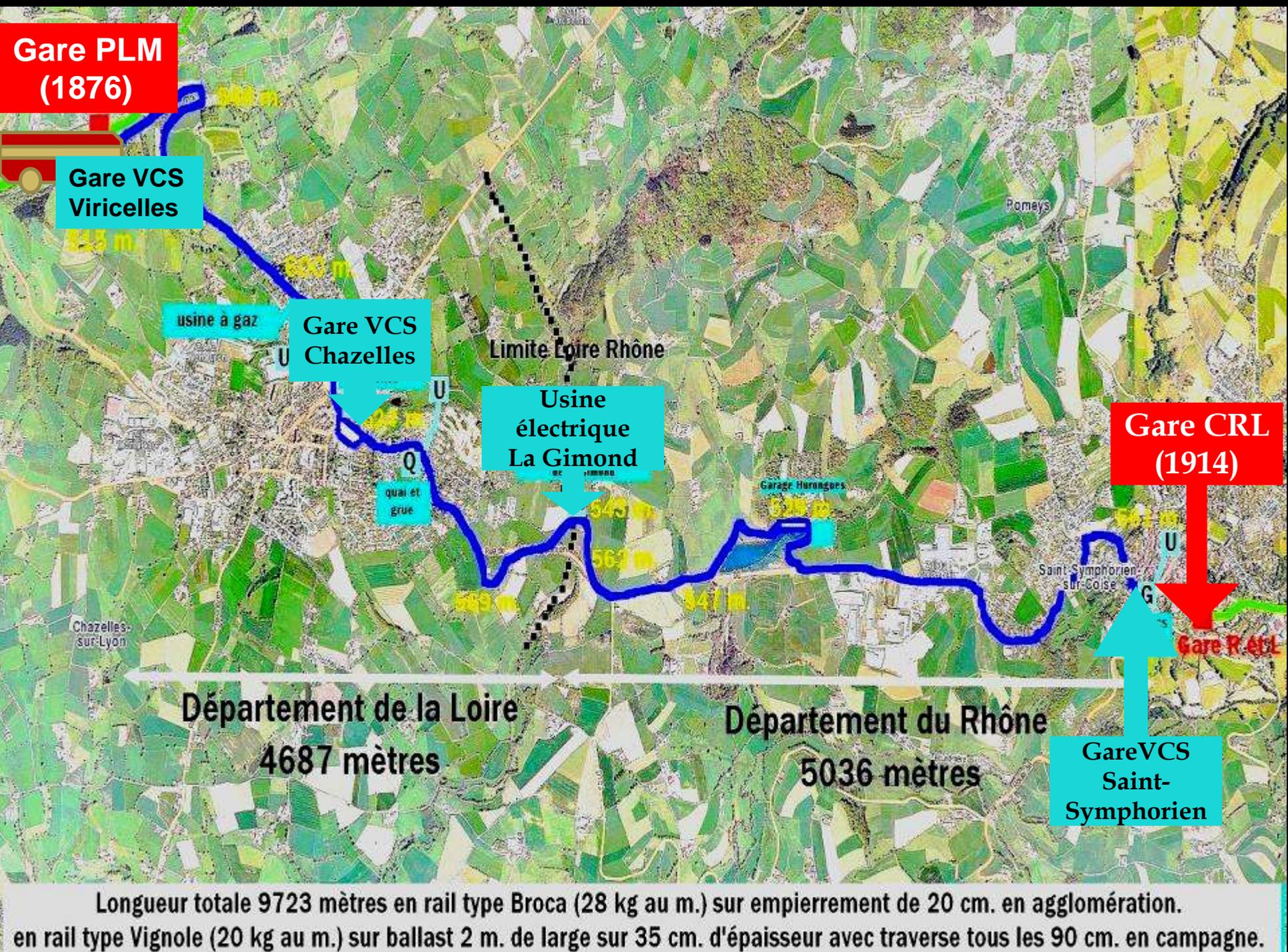
Les prémices

- **Les différents maires de Chazelles et Saint Symphorien vont œuvrer pour obtenir un accès aux gares situées sur la voie Lyon à Montbrison (1876),**
- Quelques projets de liaison par tramway à vapeur depuis Lyon sont ébauchés sans suite dont celui de la **FOL** jugés non rentables.
- Un projet, émanant d'un **Mr. Etienne LAVAL**, propriétaire et maire d'Éveux (Rhône) depuis 1874, reçoit au contraire, dès le 21 août 1895, un accueil très favorable de la part des conseillers généraux du Rhône, puis de ceux de la Loire, puis d'une commission interdépartementale. Il s'agissait au départ de construire un **Tramway Électrique**.

Autour du tram, une autre page de l'histoire de l'industrie écrite par des enfants du Lyonnais dans ce début de siècle étonnant

Etienne LAVAL (1829/1897)

- ▣ **Très peu de renseignements tant sur le plan local à Éveux que sur les recherches familiales ou professionnelles.**
- ▣ **On le trouve sur beaucoup de montages financiers de sociétés de tramways : Brest, Angoulême, Perpignan....en même temps que le banquier lyonnais Faye et l'industriel des câbles et moteurs Grammont,**
- ▣ **Il s'est marié en 1877 avec sa cousine germaine Marie Pierrette MURY, veuve de Pierre DURAND, huissier à L'Arbresle (1821/1871).**
- ▣ **Il va élever les deux garçons Pierre-Marie et Louis-Barthelemy DURAND, enfants de Marie Pierrette.**
- ▣ **Etienne LAVAL meurt en 1897**



**Gare PLM
(1876)**

**Gare VCS
Viricelles**

usine à gaz

**Gare VCS
Chazelles**

Limite Loire Rhône

**Usine
électrique
La Gimond**

**Gare CRL
(1914)**

Gare R. et L.

**Gare VCS
Saint-
Symphorien**

**Département de la Loire
4687 mètres**

**Département du Rhône
5036 mètres**

Longueur totale 9723 mètres en rail type Broca (28 kg au m.) sur empierrement de 20 cm. en agglomération.
en rail type Vignole (20 kg au m.) sur ballast 2 m. de large sur 35 cm. d'épaisseur avec traverse tous les 90 cm. en campagne.

10 – Environs de Chazelles-sur-Lyon (Loire) - La Gare de Viricelles-Chazelles

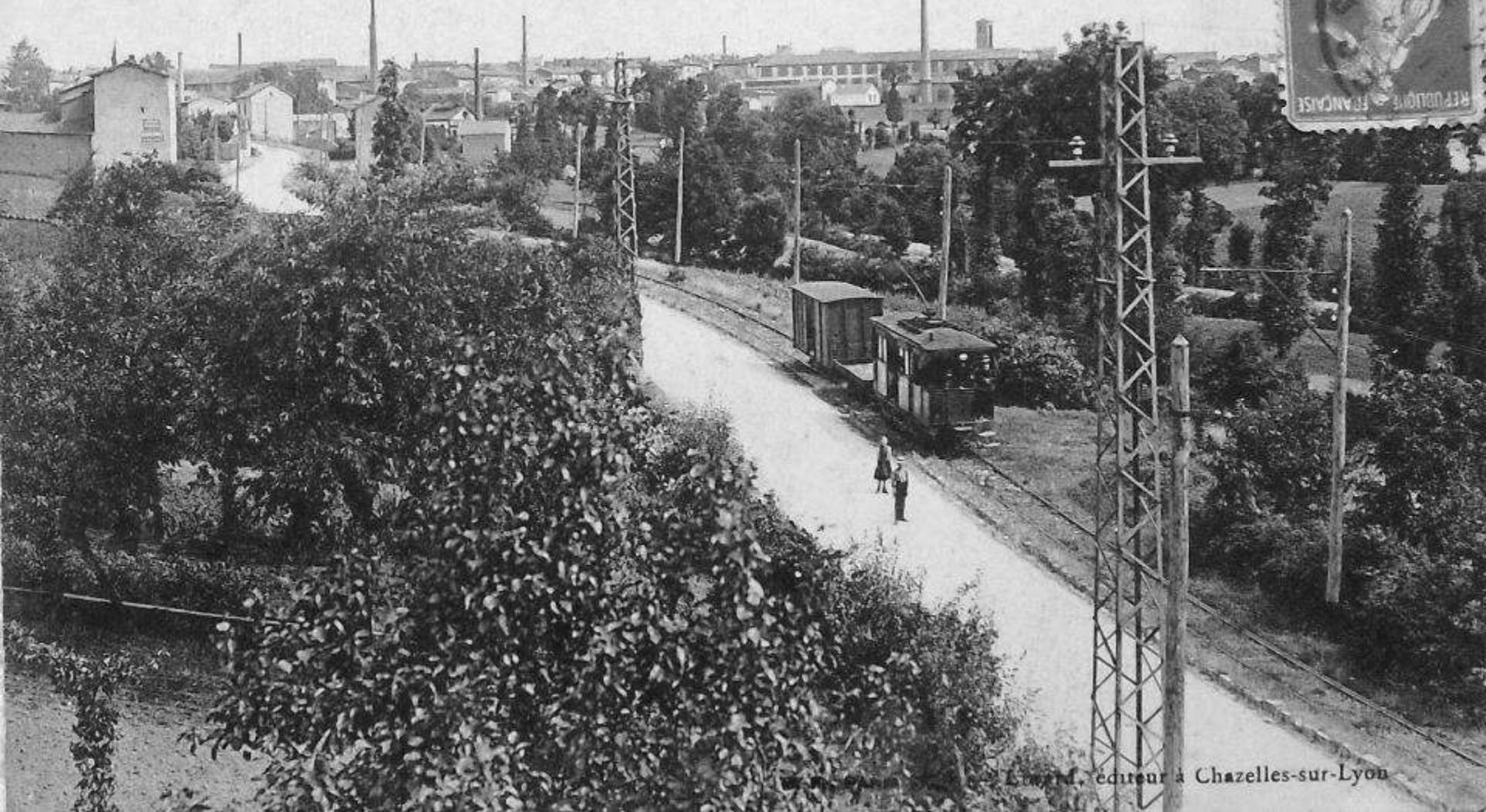


La ligne de tramway commence donc à sa petite gare située en bas de l'image



...elle monte ensuite en longeant la gare PLM en direction de Chazelles

Chazelles-sur-Lyon — Vue générale et Route de la Gare



Émile, éditeur à Chazelles-sur-Lyon

Elle arrive à l'entrée de Chazelles dont on voit les nombreuses cheminées



Coll. C. Fabre.

Chazelles-sur-Lyon. - Rue de la Gare

...elle emprunte la rue de la Gare

Chazelles sur Lyon 14/2/1904



Edition B. Bazin.

Chazelles-sur-Lyon. - Place de la Poterne.

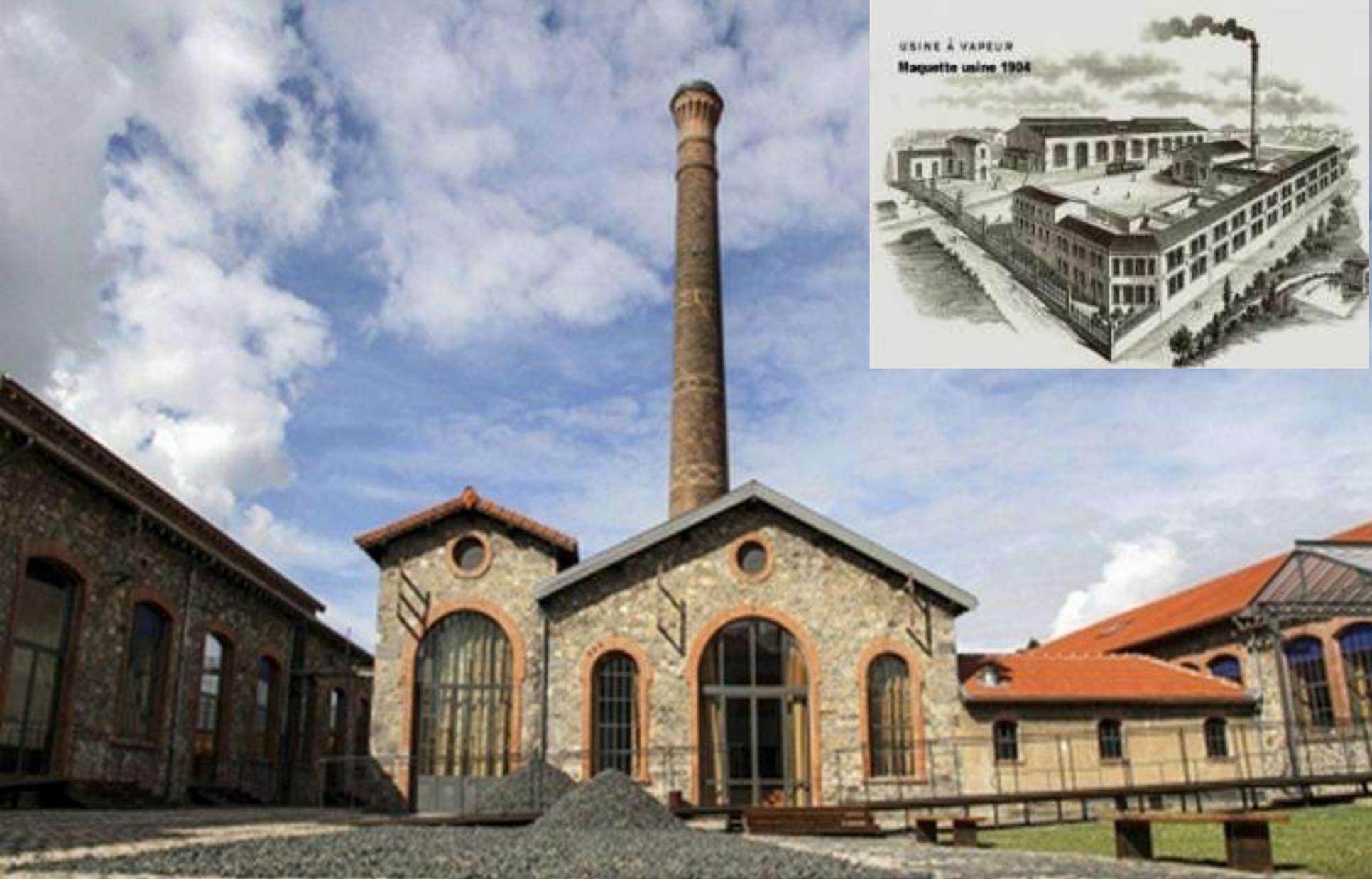
...pour arriver Place Poterne

Chazelles-sur-Lyon.— Rue Ramousse - Gare du Tram - Hôtel de France



Coll. C. Fabre.

Elle passe devant la gare VCS de Chazelles sur la gauche...



LA CHAPELLERIE
ATELIER-MUSÉE DU CHAPEAU

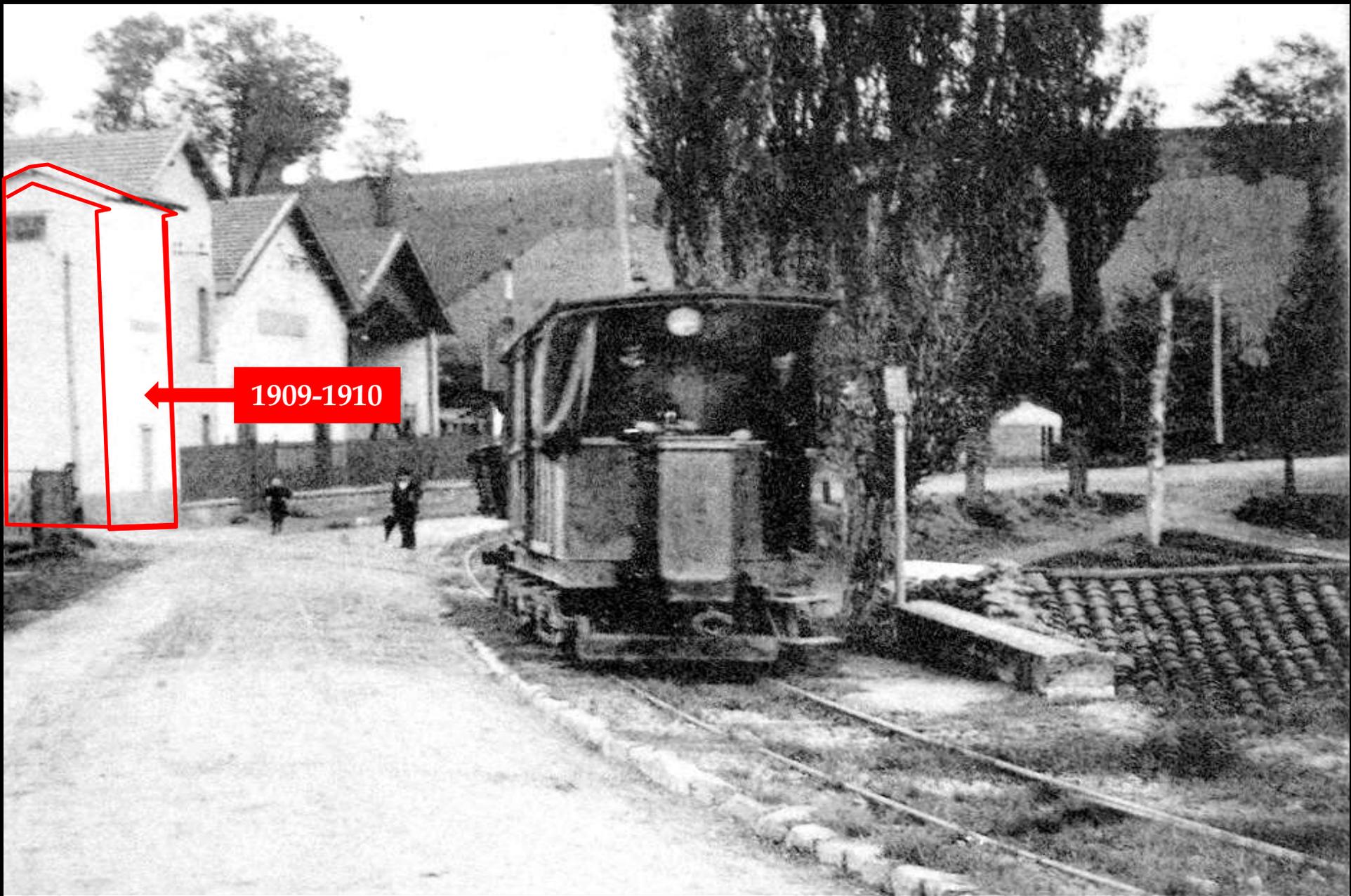
...dessert l'usine Fléchet...

Un clin d'œil à l'Atelier Musée du Chapeau

Chazelles-sur-Lyon. — La Gimond - Dépôt du tramway



..arrive à l'usine électrique de La Gimond qui assure l'alimentation de la ligne de tramway avec des machines à vapeur faisant tourner des dynamos qui délivrent un courant de 550 V



1909-1910

...très vite remplacées par de l'électricité venant de Saint Etienne



Le tramway descend sur Saint Symphorien sur Coise dont on voit la Collégiale

St-SYMPHORIEN-sur-COISE (Rhône). - Charcuterie Loste, Vue de l'Usine



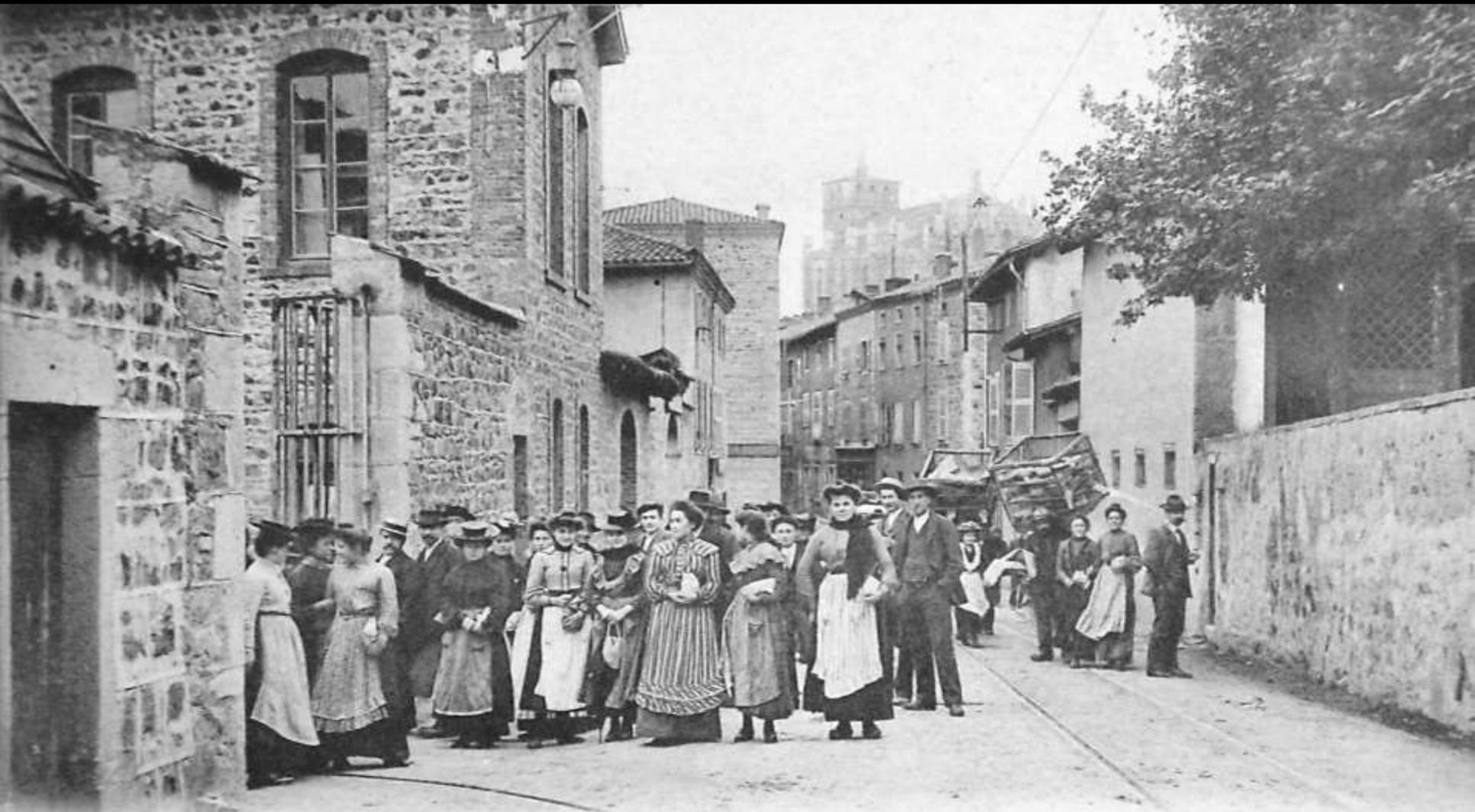
Blanchard, édit., Vienne

Il franchit l'Orzon pour arriver au quartier des charcuteries



St-Symphorien-sur-Coise (Rhône) - Arrivée du Tramway

**Arrivée à la gare VCS de Saint Symphorien située sur la droite.
Une voie continue et passe devant l'Hôtel du Sud pour desservir...**



587-11 *St-Symphorien-sur-Coise (Rhône)*
Route de Givors — Rentrée des Ouvriers de l'Usine Pinay jeune

...l'usine de chapeaux de paille Pinay

Le déclin du VCS et du CRL en 1933

- ▣ **L'Energie Industrielle, propriétaire du VCS, se désintéresse de plus en plus de ses activités de transport en commun peu rentables et oriente tous ses efforts vers la fabrication et la distribution de l'électricité.**
- ▣ **En 1933 elle met en cessation de paiement VCS, et reçoit 330,000 francs des départements, garde l'usine de la Gimond avec ses moyens de transport de l'électricité pour continuer à alimenter en électricité Chazelles.**
- ▣ **Le VCS n'est pas seul en difficulté : les lignes CRL de Lyon (St-Just) à Mornant et Messimy à St-Symphorien sont fermées en 1933.**
- ▣ **Le PLM Lyon-Montbrison cesse son trafic voyageur en 1938.**

ÉPILOGUE P. M. DURAND

Avec le surplus d'électricité de l'usine de La Gimond, P.M. DURAND, héritier de Etienne LAVAL assure l'alimentation de quelques abonnés sur Chazelles et Saint Symphorien probablement dès 1900.

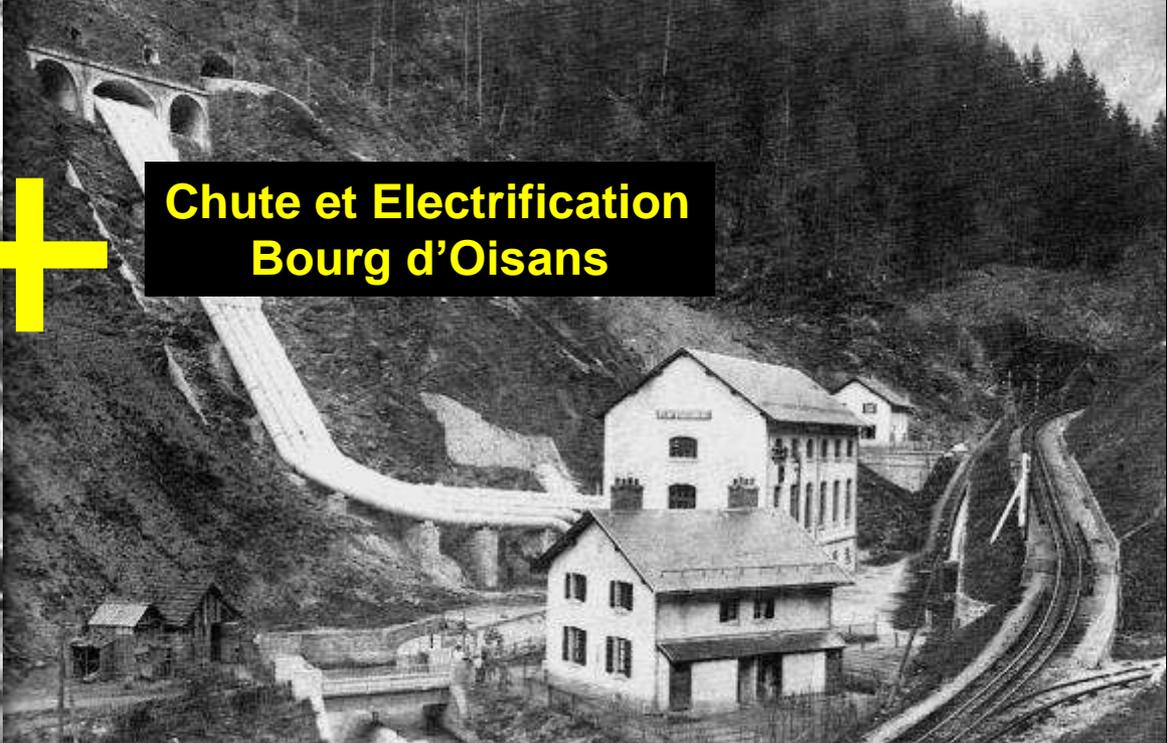
Cet avoué lyonnais qui prend en charge avec son frère Louis Barthélemy les affaires de tramways de son beau-père décédé en 1897 et les développe. Mais il est un visionnaire et perçoit vite l'intérêt de l'électricité, Il s'oriente résolument dans cette direction laissant peu à peu les transports, héritage de son beau-père, Etienne LAVAL.

Il a notamment créé en 1904 une société à Madagascar et démarre sa fortune en mettant l'eau potable et l'électricité à Tananarive bien avant qu'elle n'apparaisse dans nos régions....

En 1906 , il réunit....



**Usine de La Gimond
à Chazelles**



**Chute et Electrification
Bourg d'Oisans**



**Barrage La Bourboule
sur la Dordogne**



**Funiculaire
La Bourboule**

= Energie. Industrielle.

▣ Celle-ci devient vite une des premières entreprises d'électrification en France.

- Il met rapidement la HT (1909) à La Gimond depuis Saint Chamond et Saint Etienne La Montat. Elle vient de la vallée de la Romanche. Il y a alors un convertisseur pour le tramway VCS.
- L'usine devenue transformateur est le point de départ pour de nombreuses lignes électriques régionales, notamment celles vers Montrond et L'Arbresle en longeant la ligne de tram et celle du PLM.

C'est le début d'une grande histoire écrite par un enfant de Bully, comme l'était aussi François GILLET, le petit teinturier, à l'origine de Rhône-Poulenc

Pendant 40 ans sous la direction
de Pierre Marie DURAND,

Energie Industrielle

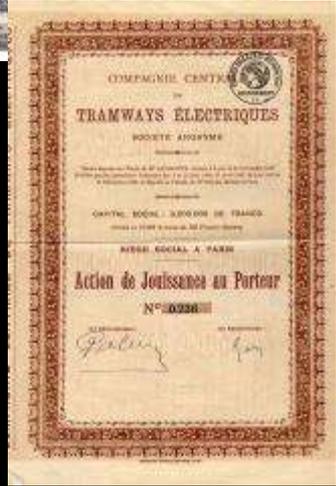
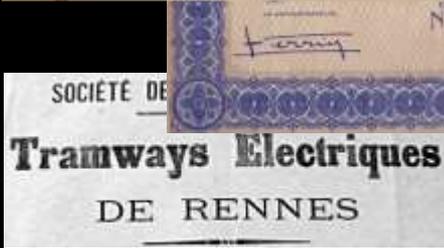
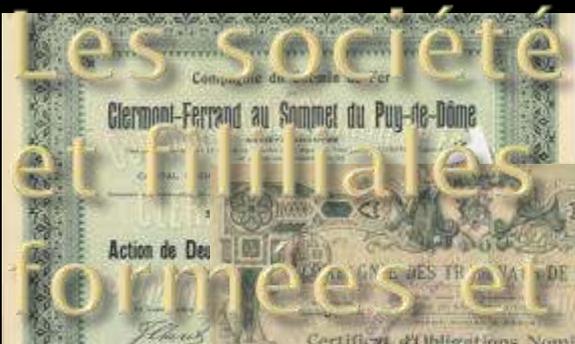
va constituer par alliances
et/ou achats de dizaines de
sociétés, un véritable empire
de production surtout
hydraulique, de transport et
de distribution de l'électricité

▣ en France.

***Elle représentera environ le tiers
d'EDF lors de sa nationalisation
en 1946.***



Les sociétés et firmes formées et acc...





Villa Prangins ancien château du Prince Napoléon







**Hôtel particulier Rue de Presbourg
à l'Etoile - Paris**

Les chateaux et demeures



- ▣ **Voilà retracées en quelques dizaines de minutes des histoires de voies ferrées autour et dans les Monts du Lyonnais avec certains exemples remarquables.**
- ▣ **Il y a bien sûr de nombreuses autres lignes ferroviaires et compagnies dont nous n'avons pas parlé et qui ont transformé le paysage régional: c'est le cas notamment de la Compagnie Rhone et Loire avec les lignes entre L'Arbresle et Panissières ou Pontcharra / Sainte Foy l'Argentière à moitié construites et jamais mises en service ou celle du « tacot » de Messimy à Saint Symphorien qui n'a fonctionné que 20 ans.**
- ▣ **Vous pouvez retrouver une description plus détaillée de ces nombreuses réalisations dans le livret 177 édité en juin 2014 par L'Araire.**

CHEMIN DE FER ENTRE RHÔNE ET LOIRE HISTOIRE DE LIGNES ET D'HOMMES

Numéro **177**
Juin 2014

En vente en sortant
15 euros

L'ARAIRE



**GROUPE DE RECHERCHE SUR L'HISTOIRE, L'ARCHÉOLOGIE ET LE FOLKLORE
DU PAYS LYONNAIS
69510 MESSIMY**

POST SCRIPTUM

Les relations professionnelles entre les créateurs des

réseaux de chemin de fer

ont favorisé la création de

réseaux familiaux

tels que vous pouvez les découvrir dans le tableau :

« LES GRANDES FAMILLES »

en annexe de la revue 177 de L'Araire

FIN