

Les chemins de fer

Ce sont les besoins et les progrès des exploitations houillères qui donneront naissance aux premiers chemins de fer. La concession de Saint-Etienne à Andrézieux, port d'embarquement sur la Loire, est demandée par Beaunier en 1820. Elle est accordée par ordonnance royale le 26 février 1823 et livrée à la circulation des marchandises le 20 juillet 1827. Cette ligne est donc la première des voies ferrées établies en France. Elle partait du Pont de l'Ane pour aboutir à Andrézieux et était exclusivement destinée au transport du charbon.

Chaque jour arrivaient sur les bords de la Loire 128 chariots contenant 3 072 hectolitres de houille. A la remonte, les transports étaient réduits au tiers de ceux prévus à la descente.

Les premiers essais furent jugés satisfaisants.

Cinq ans plus tard, la ligne sera ouverte aux voyageurs. A Saint-Etienne, place de l'Hôtel de Ville, ils s'installaient dans une diligence qui les emmenait aux Mottetières.

Dégagé de ses roues, le véhicule était hissé sur un wagon. A Andrézieux, une opération inverse attendait les voyageurs pour gagner Montbrison en diligence.

Ce nouveau mode de transport connut un grand succès. Dans la Revue de Paris, Jules JANIN (1804-1874) critique dramatique du Journal des Débats, originaire de Saint-Etienne, écrivait :

«Le chemin de fer est une merveille du monde». Il ajoutait : «Les deux lignes de fer uniront bientôt le Rhône et la Loire et feront de Saint-Etienne un entrepôt universel» Il faisait allusion à la voie Saint-Etienne-Lyon en construction. Les frères SEGUIN d'Annonay avaient en effet sollicité en 1826 l'autorisation de construire un chemin de fer pour relier les deux villes. La mise en adjudication fut prononcée au profit de Messieurs SEGUIN frères, P. BIOT et Compagnie.

Le 6 mars 1827, maître BEAUDISSON, notaire à Paris, recevait les statuts de la nouvelle compagnie avec un fonds social de 10 millions.

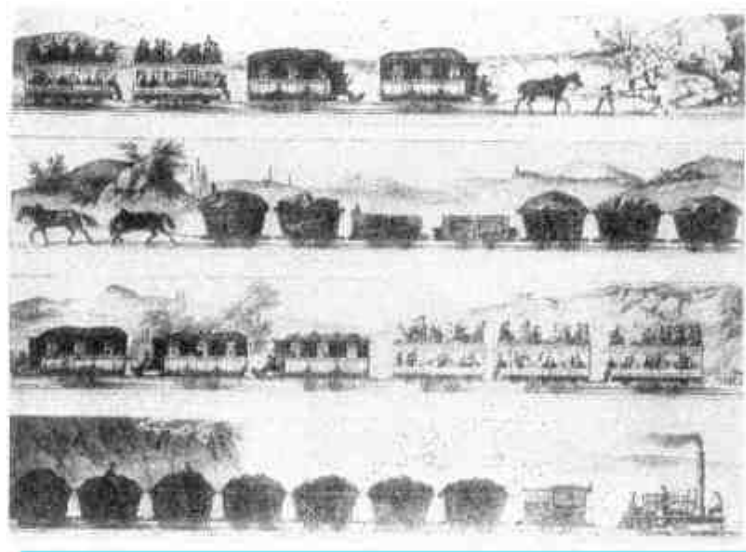
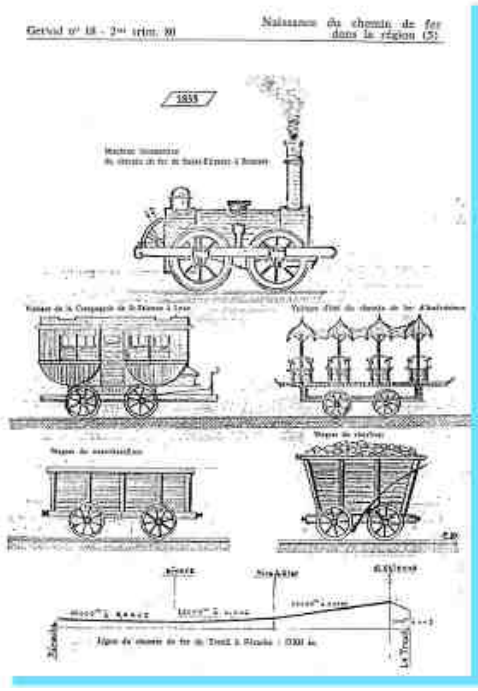
Malgré des difficultés innombrables, Marc SEGUIN exécuta son projet en moins de cinq ans. D'abord il se heurta à la mauvaise volonté des localités qui devaient, les premières, bénéficier de l'entreprise.

Incroyable !

Saint-Chamond et Rive-de-Gier s'opposèrent obstinément à ce que la voie ferrée traverse leur ville, peut-être pour avoir eu connaissance des conclusions du Col-lège royal des médecins bavarois disant :

« La locomotion à l'aide de machine à vapeur quelconque doit être interdite dans l'intérêt de la santé publique. Les déplacements rapides ne peuvent pas manquer de produire, parmi les voyageurs, la maladie mentale appelée 'Delirium Furiosum'. En admettant que les voyageurs consentent à courir les risques, l'Etat doit, tout au moins, protéger les spectateurs. Rien que la vue d'une locomotive, passant rapidement, suffit pour produire la même affection cérébrale. Il est donc indispensable d'élever des deux côtés de la voie une bordure de 10 pieds ⁽¹⁾ de haut. »

⁽¹⁾ ancienne mesure de longueur française de 0,324m soit $10 \times 0,324 = 3,24m$



Anciens types de matériel roulant

Gare de Couzon



Seconde gare



A droite, le Centre Administratif de l'usine DEVILLE

de La Grand-Croix



Dans son prolongement, la gare des marchandises. A gauche, l'abri des voyageurs en partance pour Lyon. A remarquer les nombreux poteaux en bois des lignes électriques

Forcé d'éviter les villes, Marc SEGUIN dut faire un long circuit et percer à Rive-de-Gier un tunnel dispendieux et difficile. Au surplus, la nécessité de donner aux courbes⁽¹⁾ au moins 500 mètres de rayon le força à multiplier les percements⁽²⁾. Seize tunnels de différentes longueurs, formant un ensemble de plus de 4 kilomètres, furent exécutés. A cela, il faut ajouter 148 aqueducs et 106 ponts ou ponceaux⁽³⁾, sans oublier un nombre considérable de tranchées, remblais et terrassements ; enfin, à la Mulatière, un pont important sur la Saône, soit en tout une longueur d'environ 58 kilomètres.

Sauf pour quelques tunnels, la ligne fut édiflée à double voie et à rails en fonte, bientôt remplacés par des rails en fer.

On ne tarda pas à remarquer que le roulage sur des traverses en bois était plus doux, moins bruyant, moins fatiguant pour la voie et le matériel. Les dés en pierre furent donc supprimés à cause de leur manque d'élasticité. Ils servirent pour la construction des gares et des ouvrages d'art.

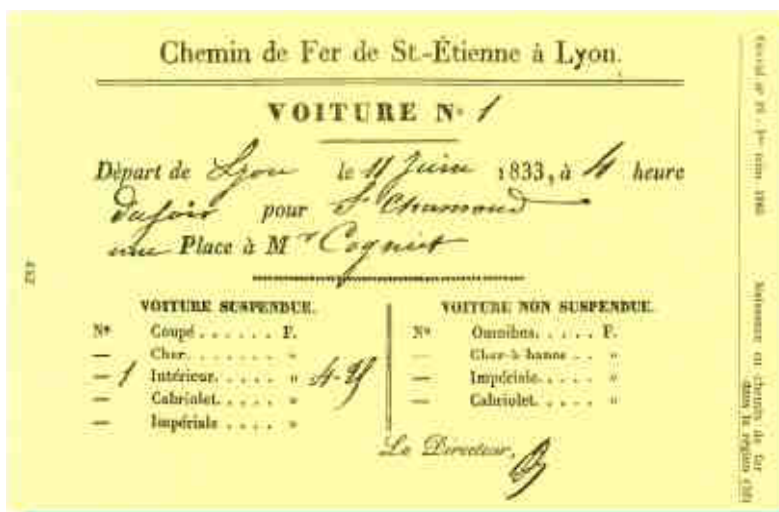
Le 28 juin 1830, la ligne Givors / Rive-de-Gier était mise en service pour les marchandises.

Le 3 avril 1832, la ligne Lyon / Givors était utilisée pour le transport des marchandises et des voyageurs. La dernière section Rive-de-Gier / Saint-Etienne fut ouverte le 1er octobre 1832 au service des voyageurs et le 25 février 1833, aux marchandises.

A l'origine, l'exploitation était faite au moyen de chevaux pour les marchandises comme pour les voyageurs. Les trains descendaient de Saint-Etienne à Rive-de-Gier par le seul effet de la gravité⁽⁴⁾.

La pente était d'environ de 13 millimètres par mètre, se maintenant à 6 millimètres de Rive-de-Gier à Givors.

Voici les différentes altitudes d'une station à l'autre : Saint-Etienne 513 mètres, Terrenoire 479,80 mètres, Saint-Chamond 372 mètres, La Grand-Croix 312,80 mètres, Lorette 278 mètres, Rive-de-Gier 243,50 mètres, Couzon 273,20 mètres, Trèves-Burel 211,80 mètres, Saint-Romain en Gier 189,20 mètres, Givors 159,60 mètres.



⁽¹⁾ La ligne de Saint-Etienne à Lyon suit, depuis La Grand-Croix, le cours du Gier, et de Givors à Oullins, celui du Rhône. Elle est légendaire pour ses courbes.

⁽²⁾ En entrant dans les percements, les conducteurs devaient sonner de la trompette et ensuite, de minute en minute se signaler par deux éclats forts et courts jusqu'à la sortie. Ils sonnaient également de la trompette toutes les fois qu'ils approchaient d'un des points où la route royale ou tout autre chemin fréquenté étaient traversés par le chemin de fer, et, lorsqu'ils étaient obligés de s'arrêter en route afin d'avertir les voitures qui pouvaient les suivre, de modérer leur vitesse. (article 13 du projet de règlement de police sur le chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon).

⁽³⁾ Petits ponts à une arche.

⁽⁴⁾ Chaque voiture avait un frein et pour le démarrage on poussait à l'épaule. Les voitures de voyageurs prenaient une vitesse de 8 mètres par seconde, réduite, en moyenne, à 5,50 mètres au moyen de freins.

AVIS.

MM. les Voyageurs doivent se rendre au Bureau une demi-heure avant celle du départ; il est accordé à chaque Voyageur le port gratis de 15 Kilogs. sur les bagages.

Pour faciliter le chargement des voitures, les Paquets, Marchandises et Finances doivent être apportés sans boue avant le départ, sans quoi ils seront remis au départ suivant.

On ne répond pas des événements de force majeure ni des vols faits à main armée.

Tous les objets déclarés valeur, doivent être ficelés et emballés pour la sûreté des déclarations. Le prix en est perçu au prix fixé par les tarifs. Ce port ne pourra être inférieur à celui qui serait perçu en raison du poids, comme bagages et articles ordinaires inscrits sans déclaration.

L'administration n'est pas responsable des objets non enregistrés; les expéditeurs et Voyageurs sont prévenus que c'est à eux qu'incombe l'obligation de les faire enregistrer. Elle rembourse, en cas de perte des objets, la valeur qui aura été déclarée lors de l'enregistrement; faite la déclaration de valeur, elle tient compte de 50 fr. pour un sac de soie, porte-manteau ou autres objets d'un poids de 50 Kilog. et au-dessous, et de 150 fr. pour malles, valises et autres objets d'un poids au-dessus de 50 Kilog.

L'administration n'est pas responsable d'aucunes indemnités ni dommages-intérêts, pour raison des retards éprouvés dans le transport.

L'administration a des voitures qui transportent les Voyageurs entre la Mulatière et Lyon, moyennant le prix de 15 fr. par place.

C'est en 1833 que les premières locomotives de Marc SEGUIN furent mises en service sur la section de Lyon à Givors. Elles seront employées un peu plus tard entre Givors et Rive-de-Gier. Il avait cru d'abord pouvoir utiliser les locomotives anglaises Stephenson, mais elles coûtaient très cher (25 000 Francs) et manquaient de puissance pour remorquer les trains de marchandises. Dès 1827, pour les remplacer, il inventa les machines à chaudière tubulaire. Ce sont ces machines qui, lors de la mise en activité de la ligne, le 28 juin 1830, serviront en alternance avec les chevaux jusqu'en 1844.

Au début de l'année 1843, VERPILLEUX proposa à la Compagnie de se charger de la remonte des wagons de marchandises entre Rive-de-Gier et Saint-Etienne au moyen de locomotives de son invention. Les essais se firent sur la ligne privée des Mines de Combérigol, à partir du pont de Chavillon situé à La Grand-Croix, jusqu'à la ligne principale.

Les résultats furent concluants et le projet adopté.

La locomotive de VERPILLEUX différait des locomotives ordinaires. Le tender⁽¹⁾ avait des roues couplées et portait deux cylindres qui recevaient, comme ceux de la locomotive, la vapeur de la chaudière. On avait ainsi une machine à quatre essieux moteurs. L'ensemble pesait 23 tonnes, soit 12 tonnes pour la locomotive et 11 tonnes pour le tender. Il pouvait remonter un maximum de 52 wagons vides. En principe, la composition ordinaire de la remorque comprenait 40 wagons vides et 16 wagons chargés de 3 tonnes chacun.

VERPILLEUX ayant pris l'entreprise pour 10 années au tarif de 1,20 Franc par tonne, réalisa une économie considérable pour la Compagnie et d'importants bénéfices pour lui-même.

⁽¹⁾ Fourgon contenant de l'eau et le combustible nécessaires à l'alimentation d'une locomotive.



La première gare de Saint-Chamond se situait à Plaisance

**La gare de Lorette.
Passage d'un train de marchandises.**



La seconde gare de Saint-Chamond fut installée en 1857-58 à Grange-Pourrat, en aval du tunnel. La voici telle qu'on pouvait la voir côté quais en 1865.

3 avril 1911 - La gare de Lorette avec, dans son prolongement, celle des marchandises. A droite, peut-être les toilettes. Ce qui étonne, c'est la cheminée sur le toit.



En même temps, le matériel roulant et les voitures des voyageurs étaient transformés.

C'est pendant cette période que la gare de Rive-de-Gier fut reconstruite (1860). Les matériaux furent récupérés, en 1862, pour la construction de la gare de Lorette.

La gare de La Grand-Croix⁽¹⁾ se situait au N°37 de la route de Lyon (D88 actuelle), entre la Poste et la Médiathèque. Malheureusement son emplacement ne convenait pas à la création d'une gare de marchandises, compte tenu de l'exiguïté du lieu.

En 1858, elle sera déplacée à La Bachasse afin de desservir plus facilement Saint-Paul en Jarez avec ses "6 houillères"⁽²⁾, 18 fabriques ou usines, laminoirs, moulins à blé, ainsi que les villages de La Terrasse, Doizieux et surtout les usines de L'Horme en plein développement.

Cette installation donna lieu à la suppression du passage à niveau et à la déviation de la route sur environ 500 mètres pour enjamber la voie ferrée par un pont métallique appelé 'Pont de la Bachasse'. Destiné à laisser circuler uniquement les chariots dont le poids ne dépassait pas les 20 tonnes, les entrepreneurs de transport devaient s'adresser à la Compagnie PLM 15 jours à l'avance, afin de permettre d'étayer le pont. Les frais restaient à la charge du demandeur, naturellement.

La gare de Saint-Chamond, elle aussi, sera déplacée. A sa création, elle était établie à Plaisance, pratiquement à l'entrée d'un tunnel. Elle était connue sous l'appellation "le Port Sec". Par la suite, elle sera transférée de l'autre côté du tunnel, à l'emplacement où elle se trouve aujourd'hui.

La création des premiers chemins de fer dans notre région a été un grand bouleversement dans la vie de notre société moderne. Elle a contribué au développement de notre savoir-faire industriel dans des proportions considérables. Il était intéressant de rappeler cette aventure pour ne pas oublier ses premiers balbutiements.

⁽¹⁾ Cette gare recevra, en 1830, un voyageur important en visite dans notre région. Il s'agissait du duc d'Orléans (1773-1850), devenu roi de France sous le nom de Louis Philippe se rendant à Rive-de-Gier. Son trajet devait durer 8 minutes.

⁽²⁾ Mines.

**Rive-de-Gier
la gare d'Egarande**



**Rive-de-Gier
la gare d'Egarande**

