

LE TRAMWAY LYON – ST MARCELLIN

par Marina Bertrand

La ligne de tramway Lyon-Saint-Marcellin a été ouverte par tronçons à partir de 1899.

Au sud-est de Lyon, les principales voies de communication contournent les obstacles naturels que constituent les Terres Froides et le plateau de Chambaran. Les Terres Froides restent enclavées jusqu'à l'ouverture en 1897 d'une première ligne entre Vienne et Bompertuis via Saint-Jean-de-Bournay et Le « Grand-Lince ».

Ce premier désenclavement sembla insuffisant aux yeux du conseil général de l'Isère. Celui-ci suscita et encouragea l'étude de nouveaux projets.

Parallèlement, les manufactures de soie de notre région réclament un moyen de transport direct, rapide et fiable pour livrer leur précieuse marchandise à Lyon, capitale de la soie.

Les syndicats d'usiniens avancent leur proposition : un tram a vapeur ! L'ingénieur Pollard et l'architecte Roland raflent la mise et, en 1897, le préfet de l'Isère signe une convention d'une durée de 75 ans autorisant la création de la TDI (Tramways du Département de l'Isère) et la mise en chantier d'un réseau de ligne régionale (de La Côte-Saint-André au Grand-Lince et de Saint-Jean-de-Bournay à Saint-Marcellin) avec une subvention de 500fr par km.

Nous allons maintenant voir l'histoire de cette ligne plus en détail.

I- HISTOIRE

le parcours (01)



Les travaux sur les premières sections commencèrent dès 1898, et permirent l'ouverture au service voyageurs de la ligne entre La Côte-Saint-André et le Grand-Lince dès le 18 juin 1899. Le 17 décembre, c'est au tour de la section entre Saint-Jean-de-Bournay et La Côte-Saint-André de recevoir ses premiers passagers. Le 8 avril, le tronçon entre La Côte-Saint-André et Viriville est mis en service.

Par la suite, ça va se compliquer.

La compagnie se trouvait à court de capitaux, et n'arrivait pas à terminer ses travaux. Elle comptait sur les recettes pour les poursuivre, mais elles n'étaient pas suffisantes.

Ce qui amena dans un premier temps un ralentissement des travaux.

Ainsi, le tronçon entre Viriville et Roybon n'est ouvert que le 3 juin 1901. Les difficultés financières de la compagnie s'aggravent et le 15 septembre 1901, elle est en état de cessation de paiement, ce qui entraîne l'interruption des travaux.

Il faut dire que le solde du compte courant de la compagnie se monte à 511 francs alors que les dettes atteignent 1,4 million. L'inévitable liquidation intervient par décision du tribunal de commerce de Lyon le 21 janvier 1902.

Mais le trafic ne s'arrête pas pour autant, car dès le 3 janvier 1902, le réseau est placé sous séquestre, ce qui permet une reprise de l'exploitation directement par l'administration.

Ayant récupéré le réseau, le Département choisit alors d'achever en régie les travaux entre Roybon et Saint-Marcellin, tout en tentant de trouver une compagnie pour exploiter l'ensemble.

C'est en 1904 que la Compagnie des Chemins de Fer du Sud de la France s'intéresse au réseau.

Mais les négociations sont longues, car la compagnie a des exigences, en particulier financières, et souhaite que le terminus du tronçon St Jean de Bournay- Lyon soit sur la commune de Lyon, et pas en agglomération. Finalement, toutes leurs exigences sont acceptées.

Une convention est entérinée par un décret du 1er mai 1906 qui institue la Compagnie des Chemins de Fer du Sud de la France comme concessionnaire des lignes de Lyon à Saint-Marcellin (116 km), de La Côte-Saint-André au Grand-Lince (13 km).

Après des travaux retardés par un hiver particulièrement rigoureux, ainsi que la construction d'ouvrages d'art, le tronçon de Roybon à Saint-Marcellin fut ouvert le 6 avril 1908. La voie était posée le plus souvent en accotement de la route, et sur la chaussée dans la traversée des communes, mais elle était en site propre sur quelques zones pour éviter des déclivités trop fortes, comme entre Roybon et Saint-Antoine.

Le tronçon entre Saint-Jean-de-Bournay et Lyon fut ouvert le 23 novembre 1909.

La ligne était enfin complète !

L'inauguration de la ligne Roybon-St Marcellin a eu lieu le 20 septembre 1908

Le programme (02 puis 03)



Menée par Victor Matraire, maire de Saint-Marcellin, la foule accueille Gaston Doumergue, ministre de l'instruction publique (et futur président de la république) et Antonin Dubost, président du sénat.

Photo du cortège (04)



Ils font le trajet en tramway. Le ministre en profita pour dire « quels délicieux paysages traverse cette ligne ». A 11h30 , le tramway arrive à Saint-Marcellin. La fanfare du 4eme régiment du génie joue l'hymne national et l'on repart sous les halles de la mairie, vers le banquet de 400 couverts mitonné par le chef Guttin, de l'hôtel de France.

Photo du banquet (05)



Mais la question du terminus lyonnais demeurait toujours. En effet, le terminus avait été aménagé à la hâte dans un dépôt désaffecté de l'ancienne compagnie de tramways urbains situé sur l'avenue des Ponts (aujourd'hui avenue Berthelot). Ce terminus excentré était considéré comme provisoire, le concessionnaire souhaitant obtenir l'arrivée au centre de l'agglomération, place des Cordeliers. Cependant, la ville de Lyon y mit son veto. Ainsi, après un réaménagement un peu plus important, le terminus demeura là où il se trouvait.

La ligne transportait à la fois des hommes, des marchandises et des animaux.

Le tarif ouvriers (06)



Voilà les tarifs des cartes d'abonnement pour ouvriers en 1900 : 40% de réduction sur le prix ordinaire.

Le tarif animaux (07)



Pour les animaux, c'est 50 centimes par wagon et par km. Le chargement normal est de 34 animaux par wagons de 10 m².

Parlons un peu d'argent ...

Les résultats financiers de l'exploitation s'avèrent médiocres.

Le 6 août 1912 une grève paralysa pendant un mois toute la ligne. Grève due à l'insuffisance des salaires et aux conditions de travail.

Durant la guerre de 1914-1918 la situation financière s'améliora et le déficit finit par disparaître car la section de Lyon à Saint-Marcellin augmenta considérablement son trafic en raison des dessertes des usines d'armements, la banlieue de Lyon approvisionnant le camp militaire de Chambaran. Des

statistiques font état du transport de près de 500 000 hommes de troupe et 150 000 tonnes de marchandises diverses à destination ou en provenance de ce camp durant la guerre de 1914-1918.

Parfois, ce n'était pas les hommes, mais la météo qui interrompait le trafic. Ainsi, le 10 août 1917 le commandant d'arrondissement fait un rapport à sa hiérarchie pour informer, je cite, que « la ligne de chemin de fer de St Marcellin à Roybon est détruite par un cyclone ». La circulation des trains est rétablie de Roybon à la Côte Saint-André le 16 août, mais il faudra attendre 3 mois, soit le 04 novembre pour que Roybon-St Marcellin soit entièrement réparé et pour que le trafic reprenne.

Le 5 novembre 1919 une 2^e grève éclate. Le personnel réclame encore des augmentations de salaires et de meilleures conditions de travail. Ils souhaitent aussi la déchéance de la compagnie.

Le 15 novembre le Préfet met sous séquestre administratif l'exploitation. Ce fut une occasion de se débarrasser en douceur et en toute légalité d'un exploitant avec qui les autorités étaient en conflit permanent. Comme le Département accepta toutes les revendications du personnel, les tarifs augmentèrent de 125 % pour les passagers et 175 % pour les marchandises !

La compagnie comprenant que son éviction était inévitable, choisit de négocier. Le rachat fut conclu par une convention en 1920 et approuvé par un décret le 28 février 1922. Le réseau désormais connu sous le nom de Tramways de l'Ouest du Dauphiné (TOD) est intégré à la régie départementale des Voies Ferrées du Dauphiné (VFD) qui regroupe tous les réseaux à voies étroites concédés auparavant par le département de l'Isère.

Malheureusement, à cause d'une gestion économique à l'excès, avec l'achat d'autorails dès 1922, et une absence d'investissements lourds, la situation financière du réseau se dégrade. Aussi, la fermeture progressive avec transfert sur route est programmée.

Il faut dire que les autocars, réguliers et rapides, remplacèrent peu à peu le tram.

L'absence de coordination des horaires sur la ligne principale amenait des perturbations avec un meilleur temps de trajet de 8h40 entre Lyon et Saint-Marcellin, pour lequel il fallait compter une correspondance d'une demi-heure à La Côte-Saint-André – Le Rival, 45 minutes de stationnement à La Côte-Saint-André – Ville et 30 minutes d'attente à Roybon. Dans le sens contraire, le temps de parcours atteignait même 12h18.

Ce qui était totalement dissuasif car le PLM assurait le même trajet en train en moins de trois heures par Valence.

Il faut dire que la vitesse autorisée en tram était de 35 km/h en pleine ligne mais s'abaissait à 15 km/h en agglomération.

Le 1^{er} août 1935, ce fut la première fermeture, pour la ligne de la Côte-Saint-André au Grand-Lince.

Puis, en 1935-1936, des sections de la ligne principale furent fermées successivement. De Saint-Marcellin à Roybon, de Roybon à La Côte-Saint-André, de Saint-Jean-de Bournay à La Côte-Saint-André. Jusqu'au 21 juin 1937, seules demeurèrent ouvertes au service voyageurs les sections entre Lyon et Heyrieux, et entre La Côte-Saint-André et La Côte-Saint-André – Le Rival. Le service pour les marchandises semble avoir été assuré jusqu'à la fin de l'année.

II- MATERIEL

Ce réseau constitué de rails relativement lourds de 22 kg/m était équipé de locomotives de la firme lyonnaise Pinguély d'un poids de 18 à 22 tonnes à vide. Leur consommation était de 35 à 40 kg de charbon au kilomètre soit presque 5 tonnes pour aller à Saint Marcellin.

Les soutes de la locomotive avaient une contenance de 500 à 650 kg de charbon en briquettes. Ces machines à vapeur consommaient aussi de l'eau, le réservoir avait une contenance de 1 700 litres à 2 300 litres suivant le type et il fallait compter sur une consommation d'eau de 150 à 200 litres par km. Les arrêts voyageurs étaient bien utiles pour faire aussi le plein d'eau et de briquettes.

Le réseau fut équipé quasi-exclusivement, dès l'origine, de locomotives à deux plateformes, des bi cabines. Les deux plateformes étaient couvertes et furent rapidement pourvues de châssis vitrés pour protéger le personnel. Le chauffeur se tenait en permanence sur la plateforme où se trouvait le foyer qu'il pouvait ainsi alimenter avec du charbon alors que le mécanicien était systématiquement sur la plateforme se trouvant en tête. Les deux plateformes étaient équipées des commandes nécessaires pour commander la marche. Ainsi le mécanicien disposait d'un régulateur, d'un dispositif de changement de

marche, des commandes de frein, de sablière et de sifflet. Cette disposition exceptionnelle a été retenue car la ligne traversait parfois sans visibilité de nombreux villages.

Le parc de voitures voyageurs était constitué de 27 voitures à essieux construites par les chantiers de La Buire ; 13 voitures à bogies, construites par Decauville et 11 voitures mixtes (2^e classe et fourgon) à essieux. Il y avait aussi les fourgons à bagages, à 2 essieux et les wagons de marchandises.

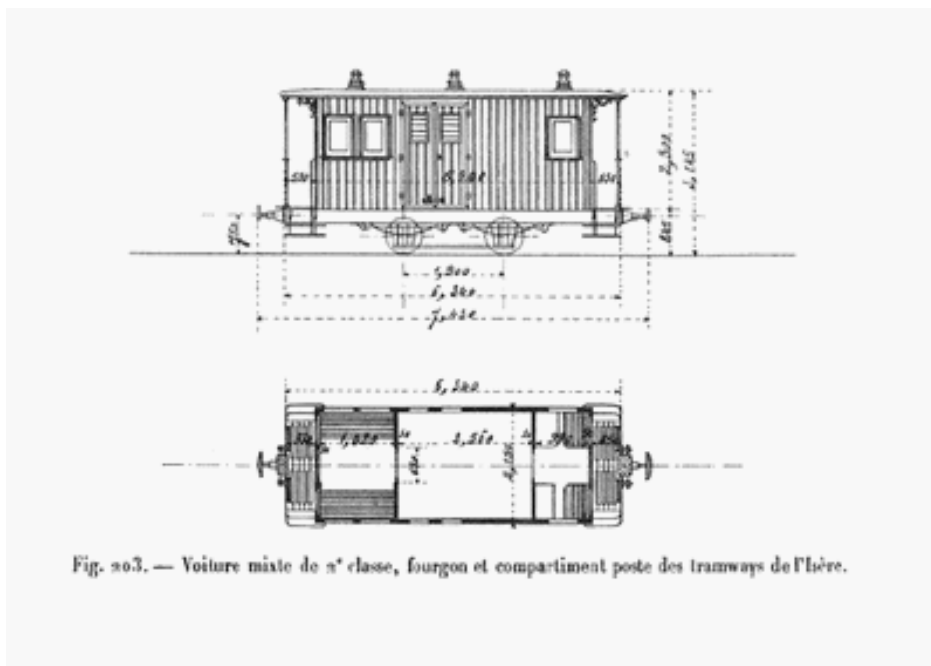


Fig. 203. — Voiture mixte de 2^e classe, fourgon et compartiment poste des tramways de l'Isère.

Les voitures mixtes / fourgon / Poste à deux essieux disposaient d'un compartiment fourgon central et de part et d'autre d'un compartiment voyageurs et d'un compartiment poste d'extrémité accessibles chacun par une plateforme ouverte. Le châssis de caisse était métallique. La caisse était revêtue de frises verticales. Pour les voitures mixtes 2^e classe / fourgon / Poste, le compartiment voyageurs avait une capacité de 6 places. Les baies étaient surmontées de porte-bagages. Chaque compartiment était éclairé par une lampe à huile.

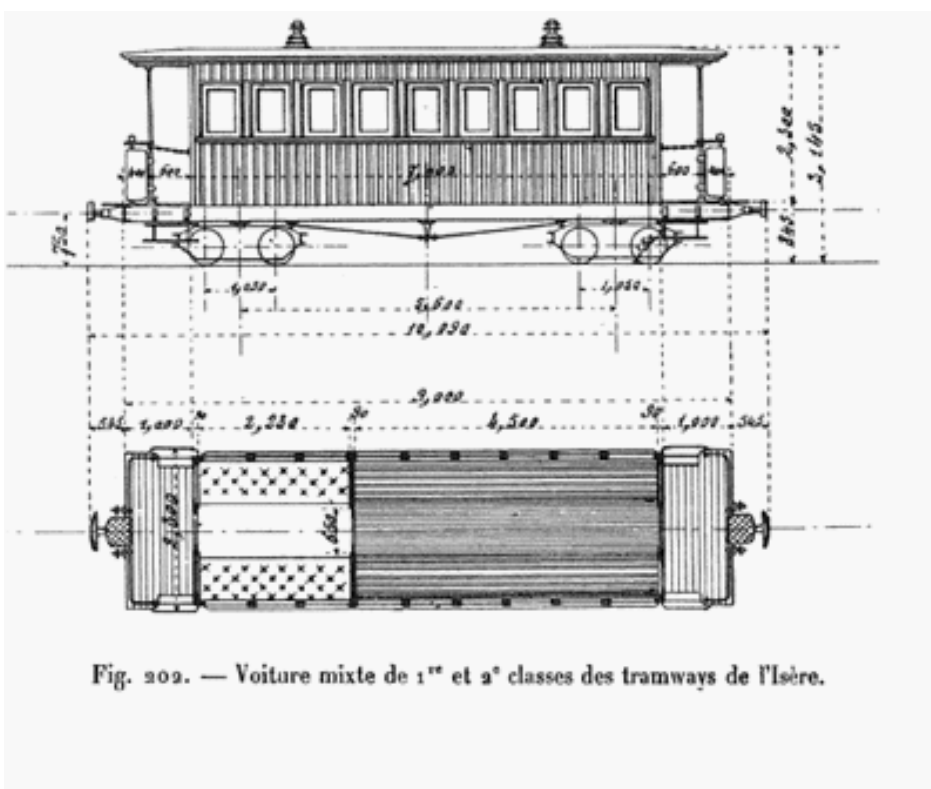


Fig. 202. — Voiture mixte de 1^{re} et 2^e classes des tramways de l'Isère.

Les voitures à bogies disposaient d'une plateforme ouverte à chaque extrémité. La caisse était revêtue de frises verticales. Elles étaient éclairées par 9 baies par face latérale. Les baies étaient surmontées de porte-bagages.

Les voitures mixtes 1^{ère} et 2^e classe comportaient un compartiment de 8 places en 1^{ère} et de 20 places en 2^e. Les sièges et dossiers de 1^{ère} étaient capitonnés et garnis de tissu-crin. Ceux de 2^e étaient en frise en bois à claire-voie. Chaque plate-forme pouvait accueillir 6 voyageurs debout. L'éclairage était assuré par deux lampes à pétrole, et le chauffage par des chaufferettes Fabre.

III- GARES

Le réseau comptait 28 gares, 35 stations et 51 arrêts facultatifs en 1920. Soit un point d'arrêt tous les 1 500 mètres.

Pour les gares standards, les TDI avaient prévu la réalisation de bâtiments voyageurs avec un rez-de-chaussée et un étage d'une surface au sol de 50 m². Au rez-de-chaussée, le bâtiment accueillait un bureau, une salle d'attente, et un local à bagages. Un escalier montait au premier étage où se trouvaient deux chambres. Les toilettes étaient installées dans une annexe accolée au bâtiment. Indépendamment était installé un local à marchandises d'environ 25 m² accolé à un quai haut. Les gares de La Côte-Saint-André, Saint-Jean-de-Bournay, et Saint-Siméon-de-Bressieux étaient équipées de la sorte.

Le Sud-France a construit des bâtiments voyageurs reprenant les mêmes fonctions, mais sur des surfaces plus petites. En revanche, la halle pour les marchandises était systématiquement accolée aux bâtiments voyageurs, sauf à Heyrieux et Roybon. La station Camp de Chambaran reçut, elle, un bâtiment à étage plus vaste que celui de bien des gares.

Un certain nombre de gares durent se contenter « d'abri » d'ampleur réduite. Ceux-ci, tous construits par le Sud-France ou les VFD n'étaient absolument pas standardisés. Leur seul point commun était de ne pas comporter d'étage, et d'avoir une surface inférieure à 33 m². On retrouvait ce type d'édifice dans les stations... Et exceptionnellement pour les arrêts facultatifs.

Dans certaines stations aucun abri ne fut jamais construit, et elles demeurèrent jusqu'à la fin assimilées à des arrêts facultatifs.

Des châteaux d'eau de 15 à 25 mètres cube et des grues hydrauliques furent installées, entre autres à La Côte-Saint-André, Saint-Siméon-de-Bressieux, Roybon, Saint-Antoine-l'Abbaye et Saint-Marcellin. Des prises d'eau de secours étaient situées au Camp de Chambaran.

L'ensemble des lignes était équipé d'un système téléphonique de gare à gare permettant l'échange des dépêches.

Nous allons désormais refaire le trajet de Lyon à St Marcellin, en s'attardant sur certaines gares, et en vous dévoilant quelques anecdotes.

Départ de Lyon, avenue Berthelot, et arrêt à Montplaisir-La Plaine.

Petit incident sur le parcours : le 11 août 1937, la locomotive en tête d'un tramway pour St Jean de Bournay déraillait pour aller s'encastrier entre une boulangerie et un magasin de cycles, dans le 8^{ème} arrondissement de Lyon.

Arrivée à Saint-Priest, il continuait vers Mions, puis Saint-Pierre de Chandieu, Heyrieux et Diémoz.

De Diémoz à St Georges d'Espéranche, le tramway prenait 100 mètres d'altitude en quelques mètres de trajet. A la descente, les passagers devaient espérer que les freins ne lâcheraient pas !

Arrivée à Charantonay : un procès verbal d'accident du 24 décembre 1915 nous apprend qu'un : « accident mortel est survenu vers l'aiguille de sortie de la station de Charantonay à Fournier Auguste, de Beauvoir de Marc. »

Le tram passe à Beauvoir de Marc puis à St-Jean de Bournay , où le 07 septembre 1936 : un dénommé Lombard, ivre, s'est endormi sur la voie et a eu le pied gauche sectionné lorsque le tramway est passé, en pleine nuit.

Le 08 août 1921 : le tramway du 07 août a écrasé au km 47, près de Saint-Jean de Bournay, le nommé Berthier Pierre, 48 ans célibataire, qui en état d'ivresse était couché sur la voie.

Arrivée à Lieudieu puis à Semons-Commelle où le 18 janvier 1915 un télégramme nous informe, je cite : « tramway a déraillé le 17 courant sur aiguille entrée gare Semons. Pierre placée entre les lames. Pas d'accident de personnes. Gendarmerie a procédé à enquête »

Nous poursuivons à La Côte Saint-André : un tramway a déraillé à un carrefour dans les années 1920-1930 et il s'engouffra dans la cave d'un café. Et à une date inconnue, un wagon de boulets de charbon s'est renversé dans un virage, directement dans la cave d'un habitant.

Le 10 juin 1917 la circulation a été interrompue entre la Côte Saint-André et Saint-Marcellin par suite d'inondation et d'éboulements.

Arrivée à Saint-Siméon de Bressieux : il y avait ici un petit tunnel de 50m de long pour le tramway. Il existe toujours et sert au passage d'une rue.

Le tunnel de Saint-Siméon de Bressieux(10)



A Chatenay : un télégramme nous apprend le 01 octobre 1923 qu'un homme couché sur la voie entre Chatenay et Viriville a été tué par le train du 30 septembre.

Passage à Viriville, puis au Camp de Chambaran, qui était un vaste camp militaire où se pratiquait surtout l'entraînement du tir au canon. Durant les premières années d'exploitation, la gare n'était qu'un simple abri en bois. La vraie gare a été construite en 1918-1919.

Photo du dépôt (11)



A Roybon, il y avait surtout un dépôt. On y entretenait et entreposait le matériel roulant. L'ensemble était composé de 3 vastes hangars, et employait une vingtaine de personnes.

Le chef de gare de Roybon nous informe par un télégramme que le 29 septembre 1915 : « un accident mortel est survenu au sieur Joseph Breymand à environ 500 m de la station du Grand Fayard ».

Le 25 novembre 1919 l'administrateur du séquestre écrit à l'ingénieur du contrôle de St Marcellin pour l'informer d'un incident : « le conducteur Rey de Roybon a été mis à pied le 16 août pour indélicatesse. Il a été constaté que Rey donnait aux voyageurs des billets dont il avait déjà perçu une ou plusieurs fois leur valeur. Au moment où il a été surpris, 6 voyageurs étaient munis de billets déjà utilisés, ce qui représente une huitaine de francs qu'il s'est appropriée. Etant donné les difficultés du contrôle de

route, rien ne prouve que cette fraude ne se soit pas produite plusieurs fois. Pour la discipline et la bonne marche du service, cet agent devrait être congédié. »

Arrivée à La Trappe, un hameau lointain de Roybon, situé en bordure de la forêt appelé gargamelle. L'arrêt ici était plus touristique que commercial, des moines trappistes y avait créé une abbaye et vendaient de la bière et du fromage.

Arrivé à Dionay, Le tramway passait dans un tunnel de 78m, qui existe toujours et qui est désormais intégré dans un chemin de randonnée.

Photo du tunnel de Dionay (12)



Entre Dionay et Saint-Antoine, sur la rivière du Furan, le tramway empruntait un viaduc, qui fut construit de 1903 à 1908.

Photo du viaduc du Furan (13)



Le viaduc du Furan est un pont en poutres treillis. Il est composé de 2 travées d'une longueur de 32 m chacune, soit une longueur totale de 64 m. La pile centrale d'environ 40 mètres en fer est fondée sur deux massifs en béton. Le tablier d'une largeur de 2,20 m est composé de deux poutres treillis de 32 mètres chacune symétriques par rapport à la pile centrale. Le tablier repose donc sur la pile centrale et deux culées en béton.

Lorsque la ligne de tramway s'arrêta, la mairie de Saint-Antoine-l'Abbaye décida alors de le détruire afin de vendre la ferraille de la pile et du tablier. Une première tentative de dynamitage des embases en béton a échoué (seulement quelques dizaines de kilos de béton se sont effrités d'après le témoignage d'un ancien). C'est en 1952 que le tablier et la pile furent débités au chalumeau.

Photo de Chatte (14)



De St Antoine à Chatte il y avait presque 9 km, pratiquement tout à travers bois. Le tramway débouchait à Chatte dans une courbe, ce qui donnait parfois lieu à des déraillements. Il traversait la commune au prix de contorsions extrêmes dans ses rues étroites et sinueuses.

Le tramway finissait par entrer dans St Marcellin, il passait dans l'avenue du Dr Carrier, puis faisait un arrêt facultatif au Champ de Mars. Le virage rapide à cet endroit était parfois la cause d'un déraillement.

Photo du Champ de Mars (15)



Puis il passait devant l'actuelle médiathèque.

Photo médiathèque (16)



Puis, un second arrêt place Lacombe-Maloc.

Photo Lacombe-Maloc 1 & 2 (17 et 18)



Il entra ensuite dans la rue Aymard Durivail,

Photo Déagent (19)



puis il arrivait à la gare du tramway, située presque en face de la gare actuelle, à côté des deux cafés.

Photo de la gare (20)



CONCLUSION

Le nombre de passagers transportés évolua d'environ 500 000 par an avant-guerre à 285 600 dans les années 30. Pour les marchandises, le tonnage annuel peut être évalué à 80 000 tonnes avant-guerre, puis fluctua fortement jusqu'en 1927 (68 000 tonnes) avant de s'effondrer et de tomber à un niveau insignifiant vers la fin de l'exploitation.

Financièrement, l'exploitation fut peu brillante, Avant-guerre, le coefficient d'exploitation se maintenait entre 1,30 et 1,40, et des insuffisances de recettes de 50 000 à 130 000 francs par an. Cependant, au cours des années 1920, la situation financière du réseau se dégrada régulièrement, avec un coefficient d'exploitation de 1,70 en 1921, et un déficit atteignant le million de francs en 1930.

Cependant, le tramway permit de désenclaver les campagnes, et d'offrir des possibilités de transport utiles pour l'époque. Mais avec une vitesse très lente et des horaires aléatoires, il a fini par être logiquement supplanté par le train.

Les rails et les machines ont peu à peu été démantelés et vendues aux ferrailleurs. Une seule machine a été sauvée, elle se trouve sur le circuit de chemin de fer touristique de Tournon à Lamastre.

Je tiens à remercier tout particulièrement Max Gagnor qui a fait des recherches pour ce sujet aux archives départementales de l'Isère, et je remercie également Gérard Rousset, Maurice Hendboeg, Henriette Darlais et Claudia Champey pour leur aide.