TDI, TOD, histoire d’un train entre Saint-Marcellin et Lyon

Chapitre 1

C’est en 1982 que je me suis intéressé pour la première fois à cette histoire de train qui reliait Saint-Marcellin, en Isère, à Lyon. Un an plus tard, après une longue reconnaissance des premières parties du trajet, un diaporama « TOD, TDI et Cie » était présenté au public d’un festival local de diaporamas: Diaphane. Tout cela n’est pas d’aujourd’hui….

En 2020, nombreux sont celles et ceux qui ont tenté de retracer cette aventure et qui ont partagé leurs recherches, parfois même en se recopiant les uns les autres. Mon objectif est de dresser une synthèse de tout ce qui concerne ce réseau. En ouvrant cette synthèse par une réflexion sur ce qu’était le contexte historique, politique et industriel lors de sa création. Et en fermant ce travail par une autre réflexion sur les effets induits du réseau et les causes de sa disparition.

Toutes les références bibliographiques seront publiées au terme de la rédaction de ce projet.

Le Plan Freycinet

Quatre dates pour un peu d’histoire.

1871 est marqué par la révolte dite de la Commune de Paris (18 mars – 28 mai), écrasée par les troupes « versaillaises », de Versailles où Thiers s’était réfugié.

1873, le maréchal de Mac Mahon devient Président de la République, une république conservatrice. Il le restera jusqu’en 1879, malgré de fortes pressions, et sera remplacé par Jules Grévy.

1875, la Troisième République est proclamée officiellement le 30 janvier.

1878, l’ambiance sociale et politique est dominée par l’Exposition Universelle de Paris, consacrée aux nouvelles technologies (1er mai 1878 – 31 octobre 1878).

C’est dans un contexte de foi en un avenir de progrès, grâce à la technique, que le ministre des Travaux Publics, Charles de Freycinet, lance un gigantesque programme de travaux. Celui-ci s’appuie sur trois orientations.

a) La construction, sous l’égide de l’Etat, de 8700 km de voies ferroviaires d’intérêt général au gabarit de 1,43 m d’écartement. Toutes les sous-préfectures doivent être accessibles par le train ! Les Conseils Généraux des départements, pour leur part, sont invités à relier tous les chefs lieux de cantons par des voies d’intérêt local, au gabarit de 1,00 m d’écartement (voie métrique).

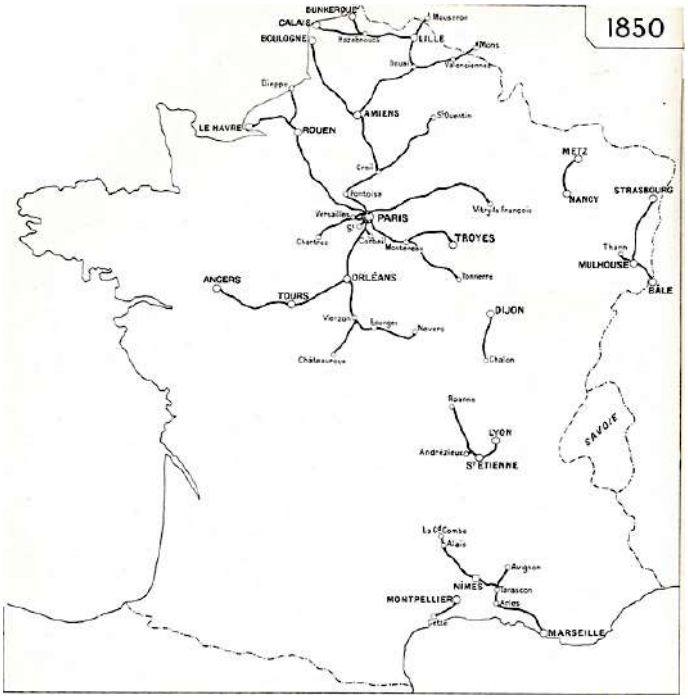
b) L’aménagement d’un réseau fluvial de 14600 km de voies existantes et la mise en chantier de 1900 km de canaux nouveaux. Un gabarit Freycinet est appliqué, lequel

demeure encore le gabarit européen de classe I. Les péniches de 38,5 m de long sur 5,05 m de large pénètrent dans des écluses de 39 m de long sur 5,20 m de large !

c) La modernisation de 116 ports: agrandissement et approfondissement des bassins, extensions des quais, …

Le Plan Freycinet, d'un coût programmé de 4,5 milliards de 1878, prévu pour être décennal, ne sera pratiquement achevé qu'en … 1914.

Concernant les voies ferrées, le réseau principal (1,43 m) passera de 560 km en 1841 à 25000 km en 1875, avant de se voir complété par 8700 km du Plan Freycinet. Seules, les sous-préfectures de Castellane et de Barcelonette ne verront jamais le train. Quant au réseau métrique reliant les chefs lieux de cantons, il passera de 2187 km en 1880 à 17653 km en 1913, à son apogée. C'est dans ce réseau secondaire qu'il convient de placer la ligne reliant Saint-Marcellin à Lyon.



Le réseau ferré en 1850.

Le réseau ferré en 1860, apparition des petites compagnies.

Le réseau ferré en 1870

Le réseau ferré en 1890.

Le réseau ferré entre 1910 et 1930.

Le réseau voyageur en 1954.

Chapitre 2

Résumé des épisodes précédents. Le Gouvernement lance en 1878 un immense plan de travaux publics. Sont notamment programmées 8700 nouveaux km de voies ferrées d'intérêt général. Les Départements sont invités à organiser la réalisation d'un réseau local reliant tous les Chefs-Lieux de canton. C'est dans ce contexte que se place notre ligne entre Saint-Marcellin et Lyon.

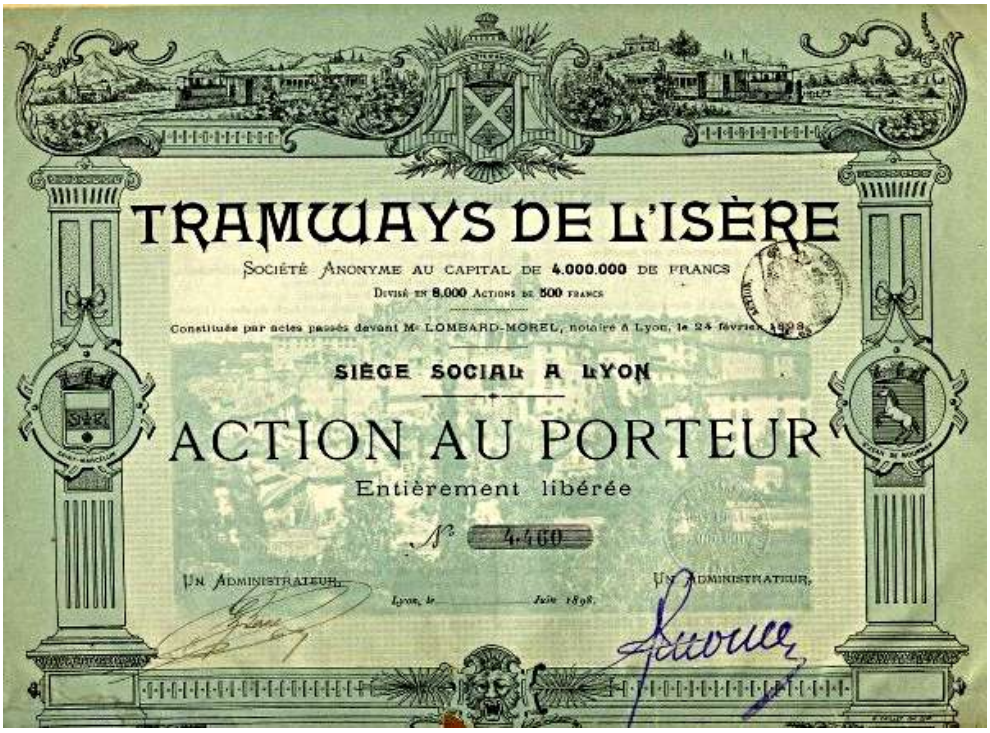
Les premières concessions en Isère

Le Département de l'Isère dispose déjà d'un solide réseau ferré d'intérêt général, au gabarit de 1,43 m, exploité par PLM, l'ancètre de la SNCF. En sus de la présence de la ligne Lyon-Marseille sur la bordure ouest du département, nous avons:

- Saint-Rambert d'Albon – Grenoble, achevé en 1858
- Lyon – Grenoble, achevé en 1862
- Valence – Grenoble, achevé en 1864
- Grenoble – Montmélian, ouvert en 1864
- Grenoble – Gap ouverture complète en 1878

Le Département de l'Isère ne reste pas inactif. Par Déclaration d'Utilité Publique (DUP), la Compagnie des Chemins de Fer Economiques du Nord (CEN) se voit attribuer la construction d'une ligne métrique entre Vienne et Bonpertuis, dont le premier segment Vienne – Saint-Jean de Bournay est ouvert en 1891.

Le 17 août 1897, avec DUP en date du 12 janvier 1898, une concession est attribuée à CEN pour des lignes à voie métrique entre La Côte Saint-André et le Grand Lemps, et entre Saint–Jean de Bournay et Saint-Marcellin. Le cœur imaginé de ce nouveau réseau est Saint-Jean de Bournay. Cette concession est très rapidement rétrocédée à la Compagnie des Tramways du Département de l'Isère, une société créée pour l'occasion (TDI). Le capital souscrit est de 4 millions de francs, sous forme de 8000 actions de 500 francs.



Action TDI de 500 francs – 1898

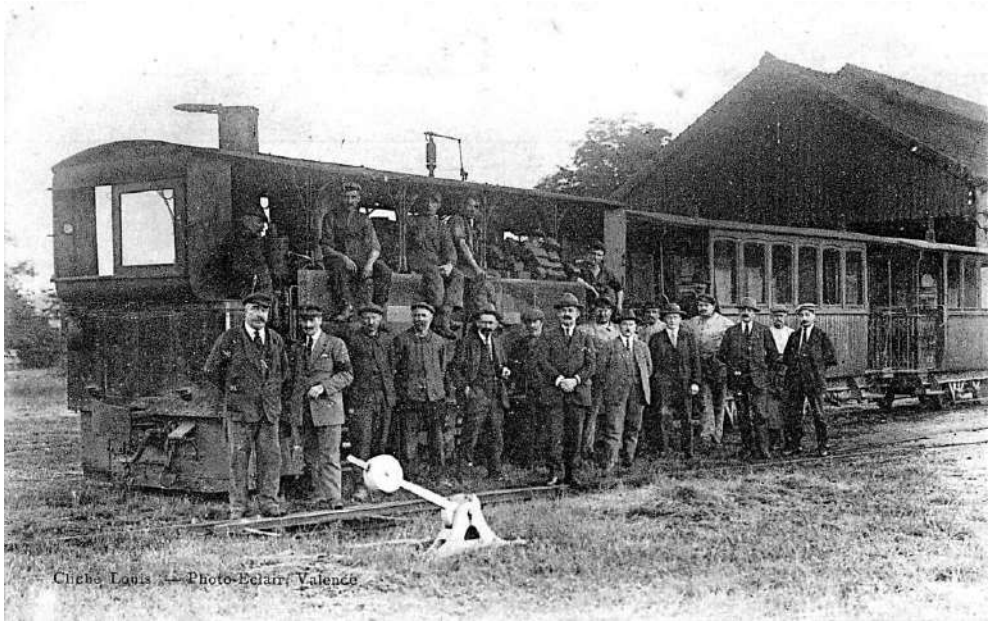
Les travaux commencent de suite. Le 18 juin 1899 est ouverte la ligne entre La Côte Saint-André et le Grand Lemps. Une ligne de 13,5 km parcourus en 50 minutes, avec arrêt à Séminaire, Chozaux, Gillonay, La Fournache, Saint-Hilaire de la Cote, La Frette, Bevenais, La Bourgeat et Le Grand Lemps.

Gare de La Frette, sur la ligne La Cote Saint-André – Le Grand Lemps

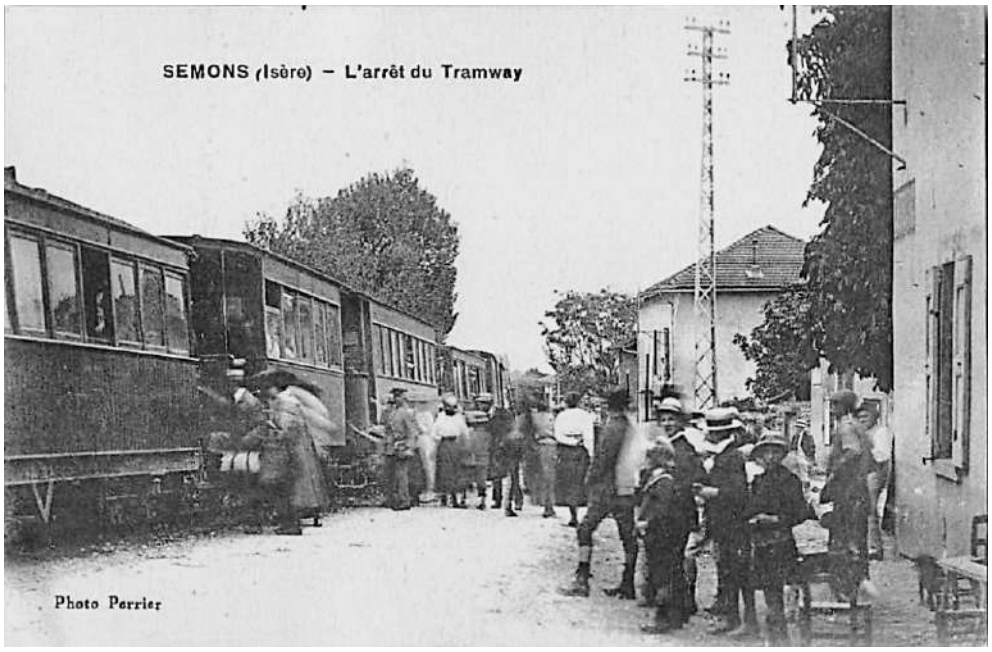
Puis c'est au tour de la section entre Saint-Jean de Bournay et La Côte Saint-André d'être ouverte le 17 décembre 1899. Cette première partie de la future ligne entre Saint-Marcellin et Lyon représente 18 km parcourus en 60 minutes, avec arrêt à Les Monts, Villeneuve-Bonnevaux, Lieudieu, Semons centre, Semons gare, La Blache, Balbins-Ornacieux et La Côte Saint-André ville.

Saint-Jean de Bournay, entrée ville par l'avenue de la gare

Saint-Jean-de-Bournay, la gare

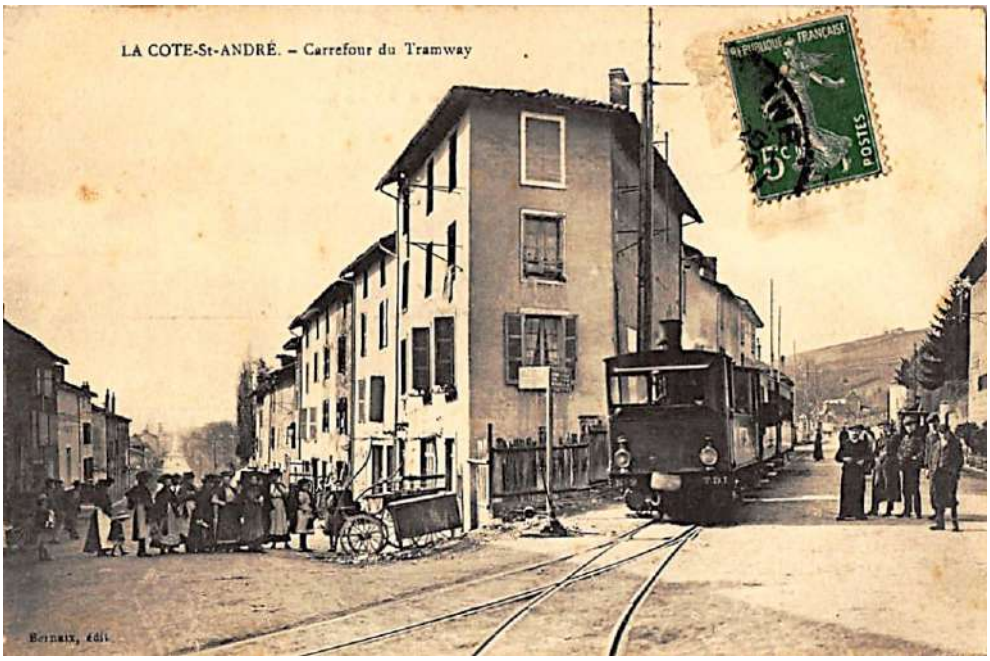


En gare CEN de Saint-Jean de Bournay



En gare de Semons

Gare de La Côte Saint-André

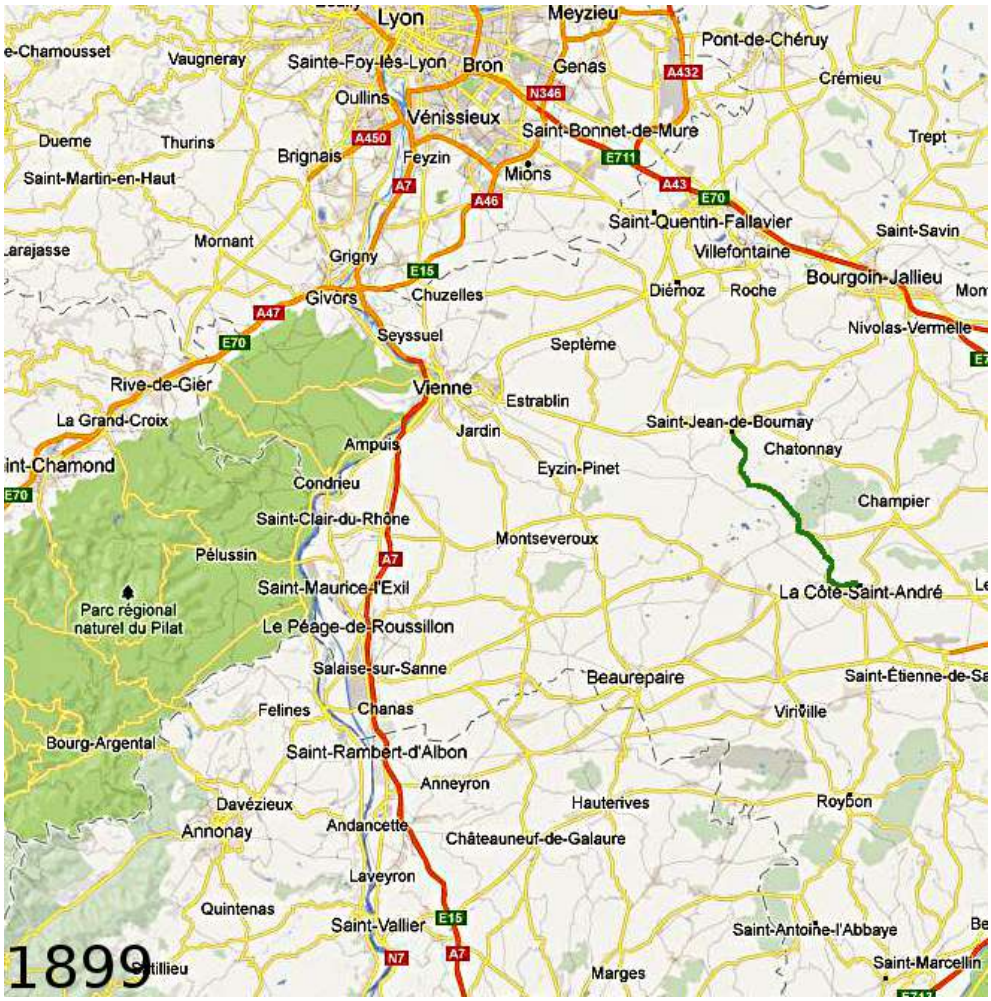


Le tramway dans La Côte Saint-André

Saint-Jean de Bournay devient ainsi le croisement de deux lignes: celle de la CEN en provenance de Vienne et celle de TDI en direction de La Côte Saint-André. Chaque société dispose de sa gare, distante de l'autre de moins de cent mètres et les voies se croisent.

Saint-Jean de Bournay, atelier de la CEN

Saint-Jean de Bournay, les deux gares: CEN et TDI



Le premier barreau de la ligne de Lyon à Saint-Marcellin …

17 janvier 2021. Avec l'aimable autorisation de l'Association des Amis de la Galicière, voici une remarquable photographie de la Pinguely 030T dans La Côte Saint-André, réalisée en 1900 par le chanoine Romain Crozel. (https://www.galiciere.org/)

Chanoine Romain Crozel-La Côte Saint-André-©Association Les Amis de la Galicière

Chapitre 3

Résumé des épisodes précédents. Concession ayant été accordée en 1897, la Compagnie des Tramways du Département de l'Isère inaugure un premier segment de la ligne entre Saint-Marcellin et Lyon le 17 décembre 1899, quelques jours avant l'an 1900.

Quatre mois plus tard, à peine, le 8 avril 1900, un nouveau tronçon est inauguré. Il s'agit de rejoindre La Côte Saint-André et Viriville. Les travaux sont assez rapides parce que la voie ferrée se situe en accotement de la route et ne nécessite donc que des aménagements relativement simples. Les premiers arrêts sont ceux de la Place Hector Berlioz, de Ponal, de Mi-Plaine.

Environ 5 km après le départ de La Côte Saint-André, le tracé coupait la voie du PLM reliant Saint-Rambert d'Albon à Rives, puis Grenoble, une voie que nous avons citée dans le chapitre précédent. La gare du Rival, située à cet emplacement permettait

ainsi une correspondance avec le réseau PLM. Puis le tramway s'arrête à proximité des immenses usines de tissage de soie Girodon, installées à Saint-Siméon de Bressieu. Créée entre 1873 et 1875, cette usine-pensionnat fait travailler près de 1000 ouvriers et ouvrières (surtout !) en 1889, 1200 en 1900 (et 1800 en 1910). Logées dans une cité ouvrière adjacente, les employées ont recours à des dizaines de pataches pour se rendre chez elles le dimanche et revenir à l'usine. L'arrivée du train sera un recours en faveur d'un peu plus de confort pour nombre d'entre elles.

Saint-Siméon de Bressieux. La sortie des ouvriers de l'usine de tissage de soieries Girodon

Les arrêts suivants sont ceux de la gare officielle de Saint-Siméon de Bressieu, du Mollard, de Chevalin, de Châtenay et de Viriville. A l'exception d'une petite portion du trajet en site propre et avec un petit tunnel d'une cinquantaine de mètres, entre Saint-Siméon et Chatenay, tout le reste du parcours se trouve en accotement de la route.

Saint-Siméon de Bressieux, avenue de La Cote, avec les rails du TDI

Saint-Siméon-de-Bressieux – La halte du tramway

Saint-Siméon de Bressieux, la gare moins fréquentée …

Le tunnel de Saint-Siméon de Bressieux en 2013 (Droits réservés:JB)

Chatenay

Viriville – La gare

Gare de Viriville

La gare de Viriville en 2013 (Droits réservés:JB)

Extension du réseau

Chapitre 4

Résumé des épisodes précédents. La Société TDI, concessionnaire d'un réseau ferré à voie métrique depuis 1897, poursuit l'extension de celui-ci en direction de Saint-Marcellin.

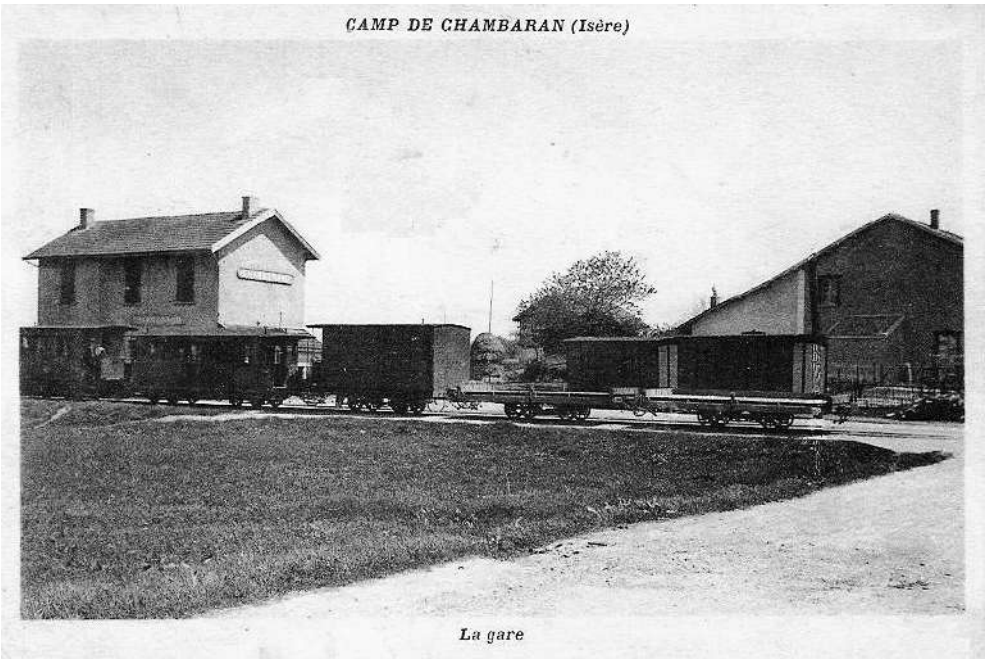
Une nouvelle section est ouverte le 3 juin 1901. Elle prolonge la voie de Viriville à Roybon, 13 kilomètres de grand intérêt car ils sont établis en site propre pratiquement de bout en bout. Un trajet que le train est censé parcourir en 44 minutes. Ce temps de parcours s'explique par un fort dénivelé entre Viriville et la gare de Chambarand: l'altitude passant de 366 mètres à 568 mètres, soit plus de 200 mètres sur 8 km.

Après Viriville, les stations sont Les Etangs, le Camp militaire de Chambarand, le Grand-Fayard et Roybon. Le tracé est actuellement identifiable sur tout le parcours: voirie en courbe à la sortie de Viriville, au cœur d'un récent lotissement, chemin agricole avec un courte portion sur la route goudronnée jusqu'à Chambarand. Cette gare, pratiquement en pleine nature, desservait essentiellement un Camp Militaire (d'entrainement au tir du canon de 75 mm) créé en 1882.

Peu après Viriville, en direction de Chambarand, en 2017 (Droits réservés : JB)

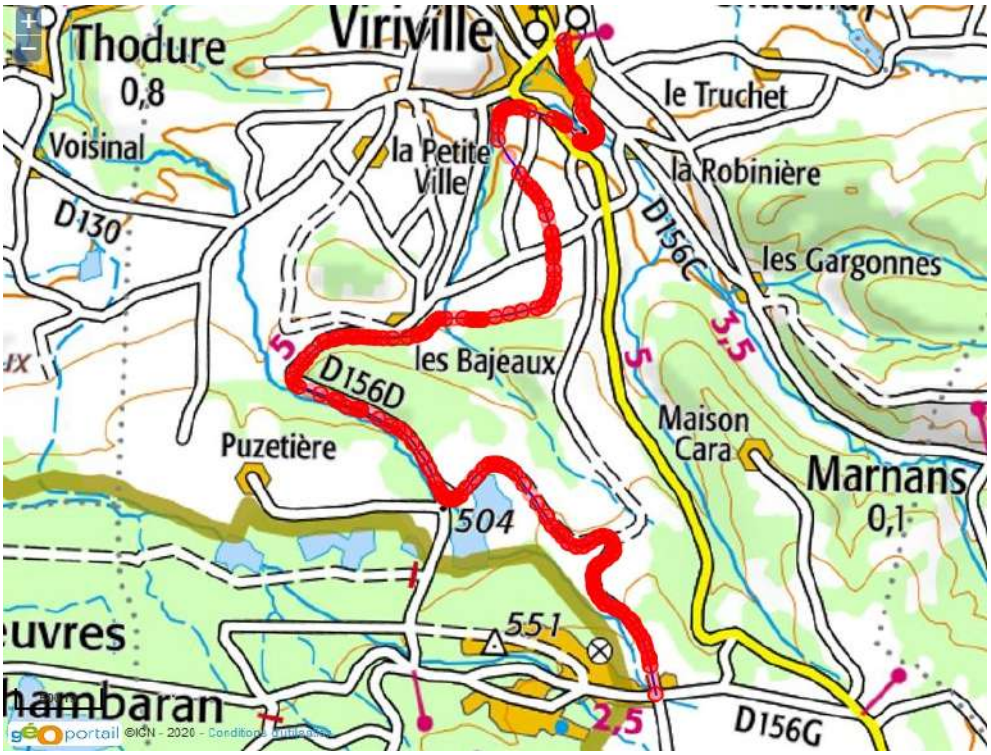
Viriville, la montée sur Chambarand

Peu avant de parvenir à la gare du Camp de Chambarand, en 1982 (Droits réservés : JB)



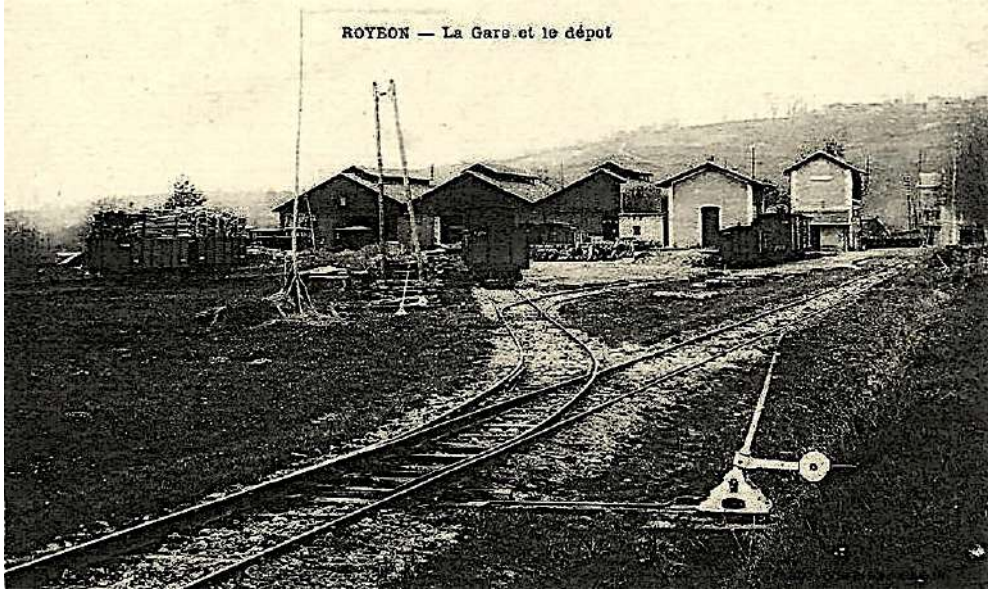
Gare de Chambarand

Gare de Chambarand en 2013 (Droits réservés : JB)

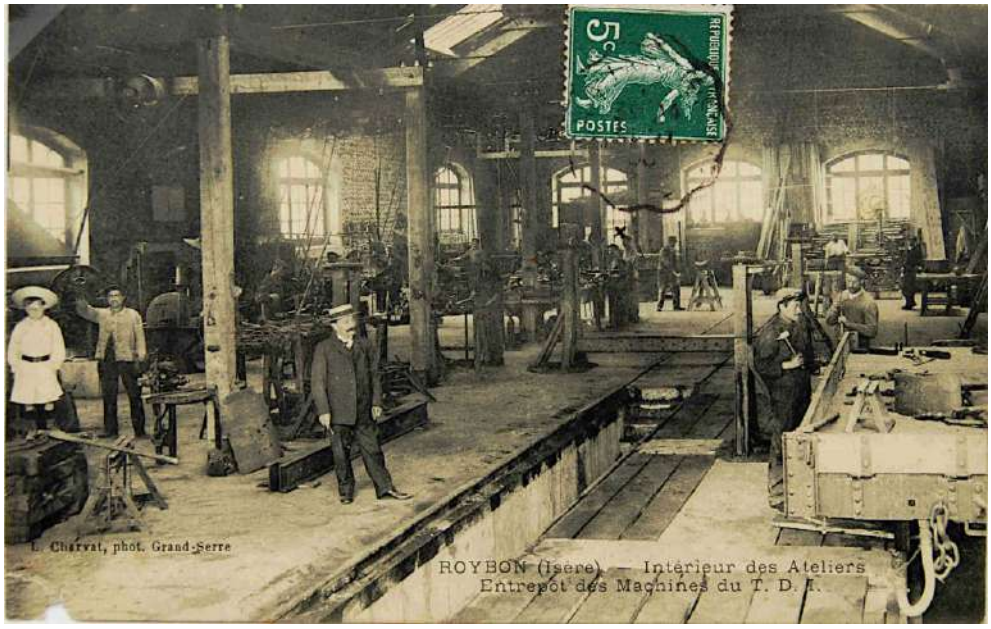


Le train poursuivait son trajet en direction de Roybon, en site propre à l'exception de l'entrée dans Roybon. Actuellement, cet itinéraire est celui d'une petite route. Roybon est choisie pour être le site de l'atelier du réseau: y sont entretenus, révisés, réparés tous les éléments du matériel roulant, locomotives comme wagons voyageurs ou marchandises. Trois hangars sont desservis par un faisceau de huit voies. Ils font la fierté de la ville et sont l'objet de très nombreuse cartes postales qui les représentent sous tous les angles.

Roybon, les ateliers et la gare



Roybon, les ateliers et la gare

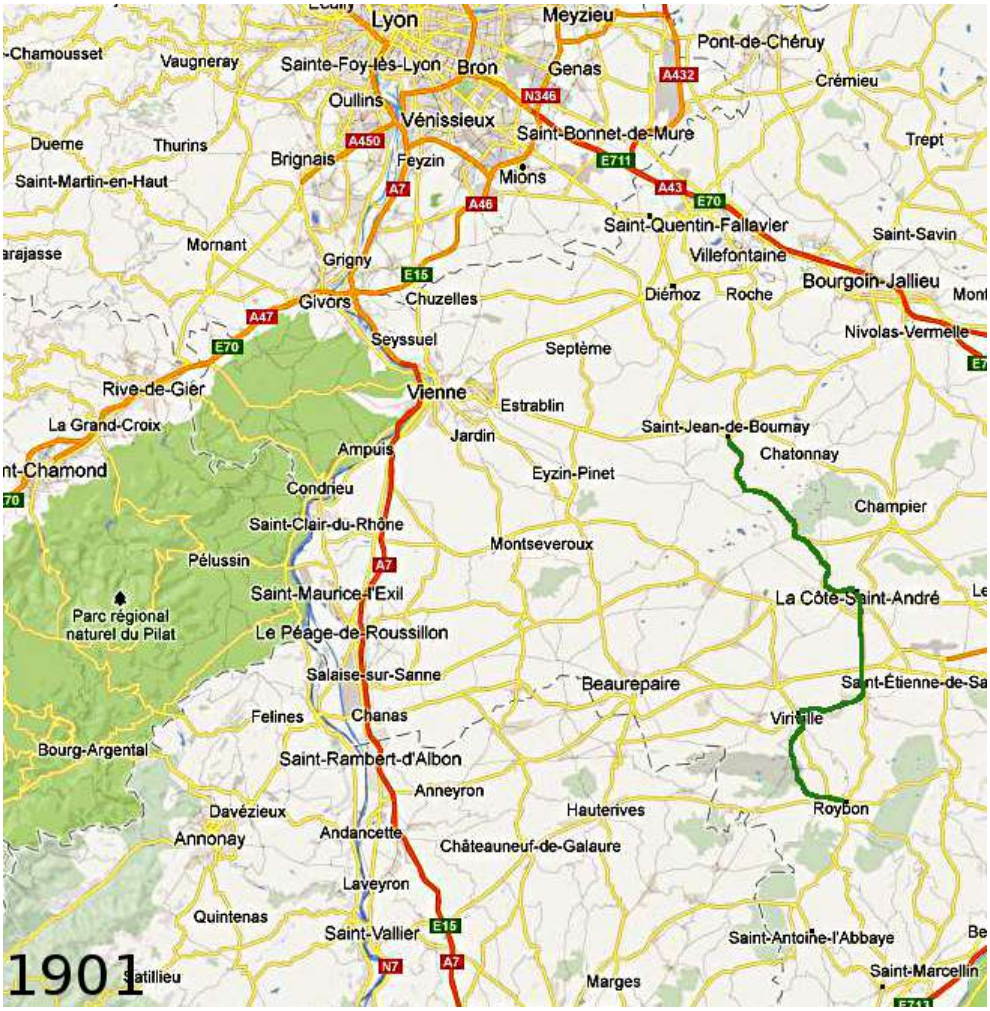


Roybon, intérieur des ateliers

Roybon, la gare en 2013 (Droits réservés : JB)

Roybon, les ateliers en 1982 (Droits réservés : JB)

Malgré cette avancée rapide du chantier, la Société TDI ne parvient pas à l'équilibre financier, bien au contraire. Mauvaise gestion, précipitation dans la mise en service du réseau alors que toute l'infrastructure n'est pas achevée, trésorerie initiale insuffisante, et surtout une ligne « *sans queue ni tête*« , car quelle clientèle peut trouver satisfaction sur un trajet reliant Saint-Jean de Bournay à Roybon ?… Toujours est-il que la Société est en cessation de paiement le 15 septembre 1901, poursuivie par Pinguely, le fournisseur de ses locomotives, ce qui interrompt les travaux et entraîne une grève du personnel à la fin de l'année. Le Département de l'Isère se saisit rapidement de ce dossier, déchoit la société exploitante de ses droits, et place le réseau sous séquestre après en avoir prononcé la faillite le 21 janvier 1902, ce qui lui permet de prendre directement en charge et la reprise des travaux et l'exploitation. Il tentera bien de nouvelles mises en adjudication, mais elles resteront infructueuses.



Chapitre 5

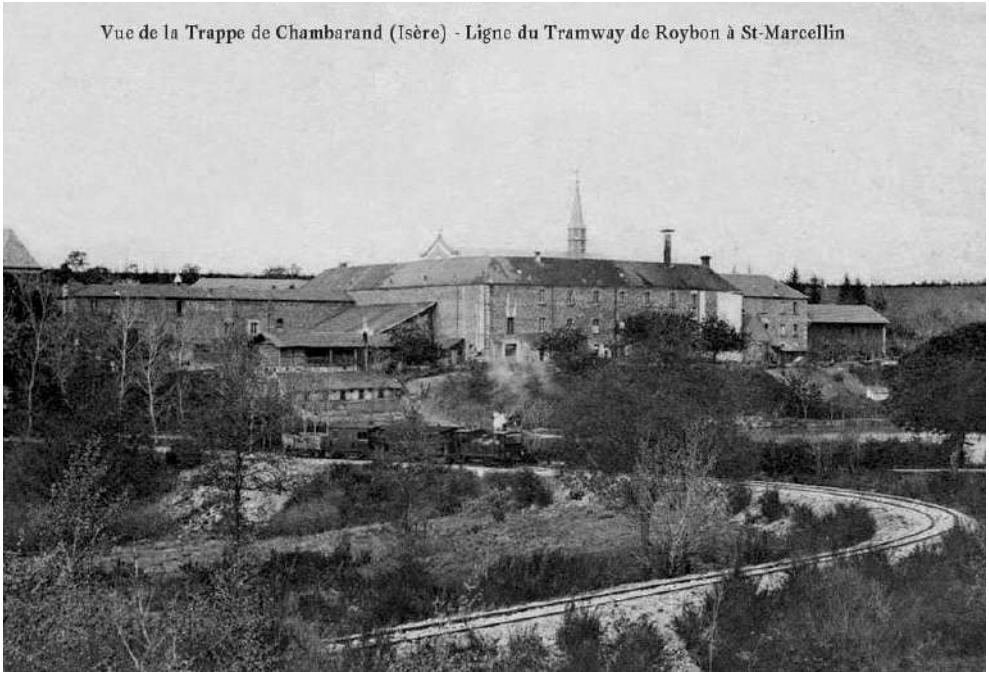
Résumé des épisodes précédents. Alors qu'elle poursuit, en direction de Saint-Marcellin, la construction du réseau ferré à voie métrique dont elle est concessionnaire, la Société TDI est déclarée en faillite.

Les travaux sont engagés, en régie départementale, entre Roybon et Saint-Marcellin à partir de novembre 1903. En septembre 1904, la Société des Chemins de Fer du Sud de la France (SF) s'engage à exploiter le réseau moyennant la possibilité d'achever la ligne Saint-Marcellin-Lyon **dans** Lyon et non à proximité. Elle exige également que la construction de toutes les sections en Isère soit financée par le Département. Enfin, elle revendique l'augmentation à 2700 francs par an et par kilomètre de la garantie d'exploitation, une subvention qui était de 500 francs par an et par kilomètre en 1897. Les conventions avec SF sont signées en avril 1906, sous forme de concession valable jusqu'au 26 août … 1964.

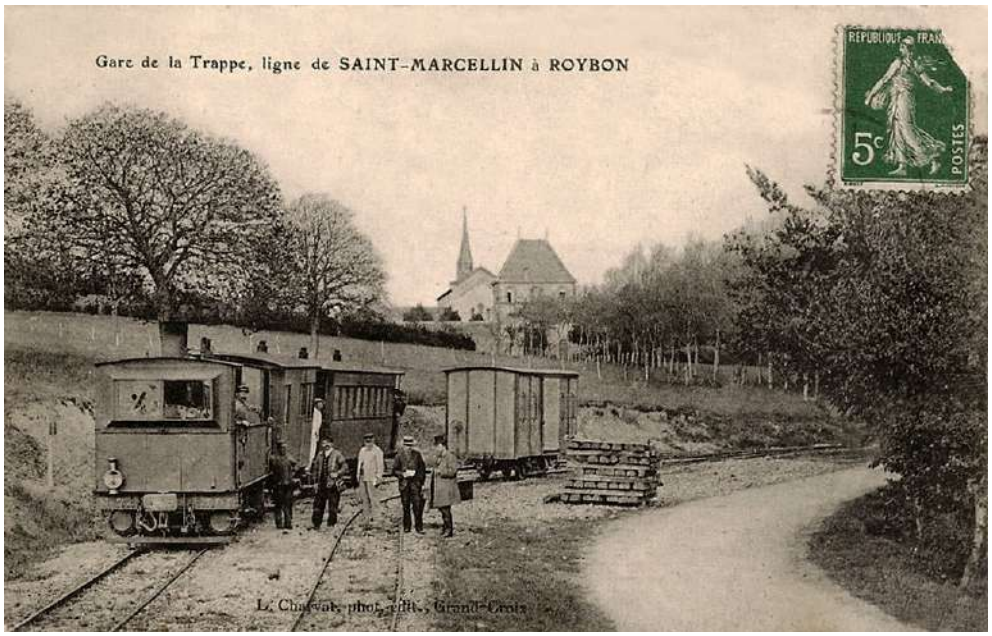
1982, café des tramways à Roybon (Droits réservés : JB)

La section entre Roybon et Saint-Marcellin, mise en service le 6 avril 1908, est certainement la plus intéressante de l'ensemble de l'ancien réseau TDI. Cinq kilomètres après le départ de Roybon, la voie est en site propre à hauteur du monastère de la Trappe de Chambarand. Cela se poursuit pratiquement jusqu'à Chatte, soit sur près de 15 km. Seule, la traversée de Saint-Antoine et les derniers kilomètres avant Saint-Marcellin font exception puisqu'en accotement.

1982. Lac de Roybon, dernière trace du passage de la voie ferrée (Droits réservés : JB)



La Trappe de Chambarand



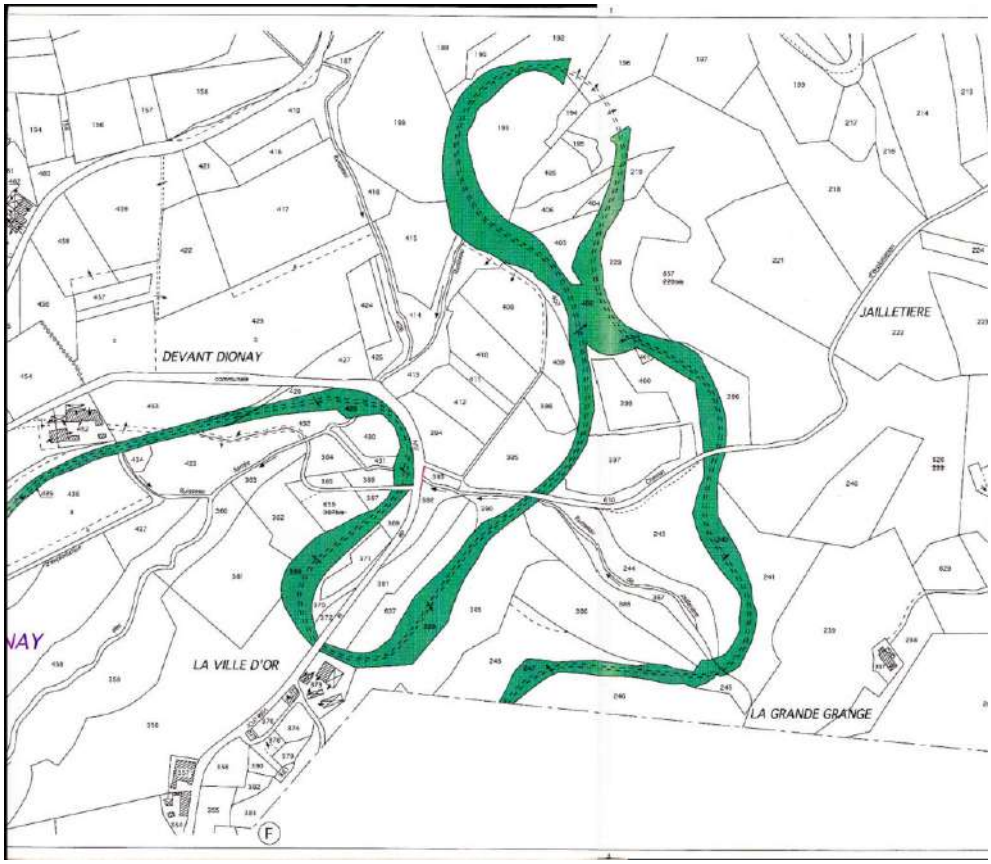
Gare de La Trappe

Les arrêts sont les suivants: Roybon, Le Pont, Aigues noires, La Trappe, La Sapinière, Dionay, Saint-Antoine, Le Canal, Chapèze, Chatte, Puvelin, Champ de Mars de Saint-Marcellin, Place Lacombe-Maloc et terminus face à la gare PLM. Ce trajet de 27 km était censé se réaliser en 112 minutes, soit près de deux heures.

1982. Entre La Trappe et Dionay, passage de la voie sous un pont aujourd'hui comblé.

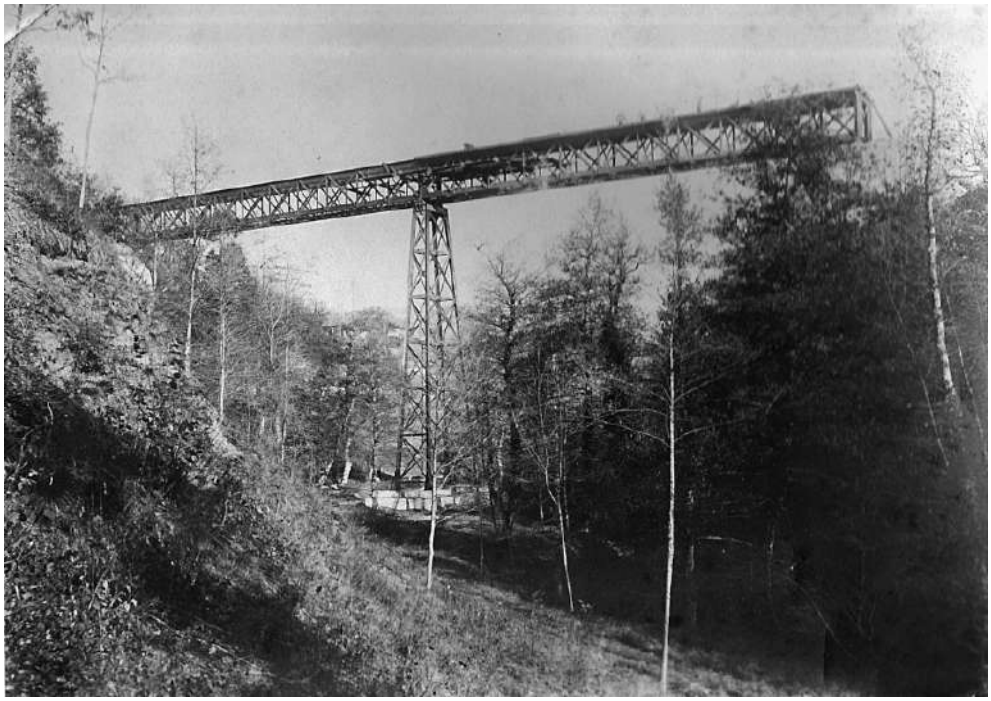
(Droits réservés : JB)

1982. Entrée du tunnel de Dionay (Droits réservés : JB)

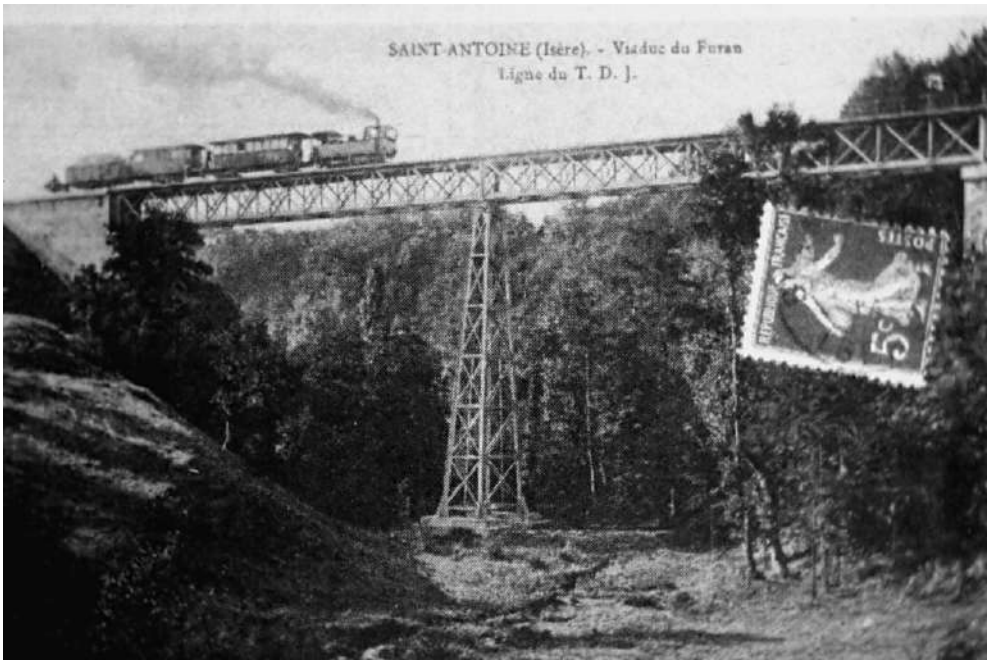


Les lacets et le tunnel avant Dionay, sur un projet d'aménagement en chemin de randonnée, datant de 1996.

Station de Dionay



Viaduc sur le Furan, en construction. Photo privée Emile Guéraud



Le viaduc du Furan

1982. Culée d’appui du viaduc sur la rive droite du Furan (Droits réservés : JB)

1982. Base du pilier du viaduc du Furan (Droits réservés : JB)

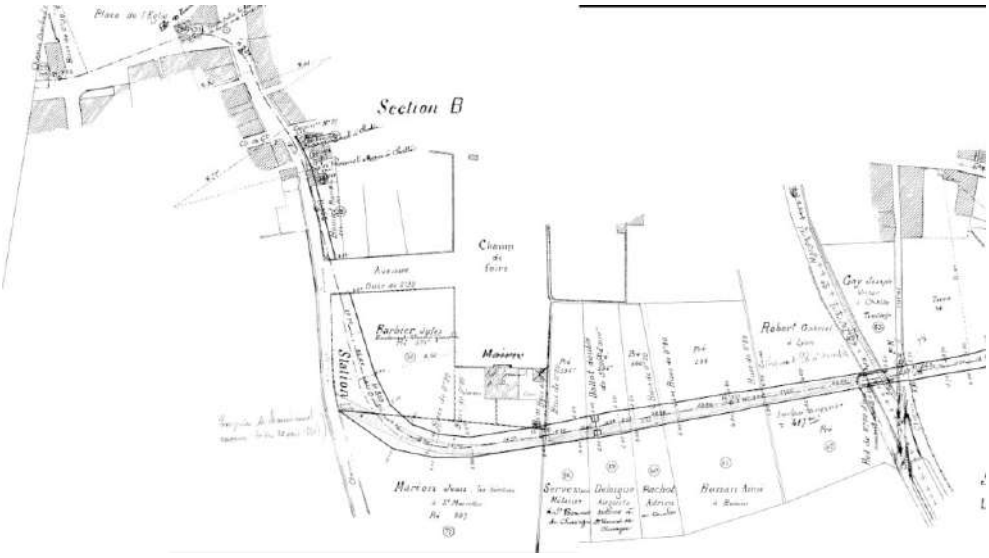
Le parcours est caractérisé par quelques ouvrages d’art, notamment avant Dionay, un tunnel de 78 mètres situé dans une impressionnante « épingle à cheveux ». Puis, après Dionay, et avant Saint-Antoine, afin de franchir la vallée encaissée du Furand, un viaduc métallique d’une portée de 64 mètres, composé de deux travées prenant appui sur des culées situées sur chaque rive et sur un pilier central de plus de 40 mètres de haut. Les restes de ces constructions sont encore visibles.

Arrivée à Saint-Antoine. A gauche, présence des rails (C)SC

Saint-Antoine et sa gare

1982. Gare de Saint-Antoine (Droits réservés : JB)

1982. Saint-Antoine. Café-restaurant de la gare (Droits réservés : JB)

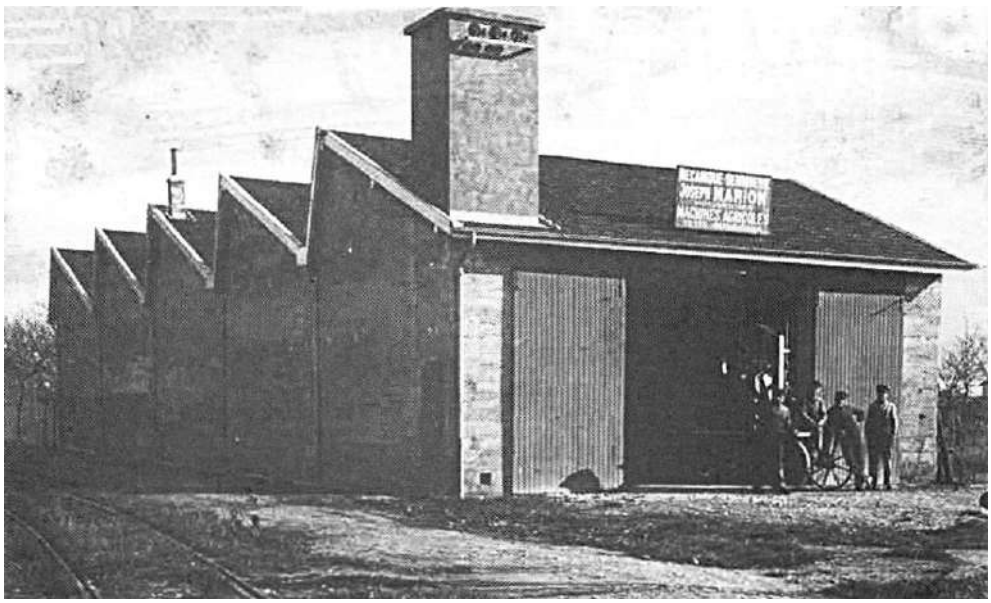


Traversée de Chatte. Extrait de l'enquête parcellaire au 1/1000° établie par TDI en novembre 1900

L'extrait de plan ci-dessus indique que la station de Chatte était prévue dans la courbe permettant de passer derrière l'école-ancienne mairie (sur la propriété Barbier Jules). De tout le réseau, cette station est l'une des très rares qu'aucune carte postale n'illustre.

Chatte. Passage du tramway

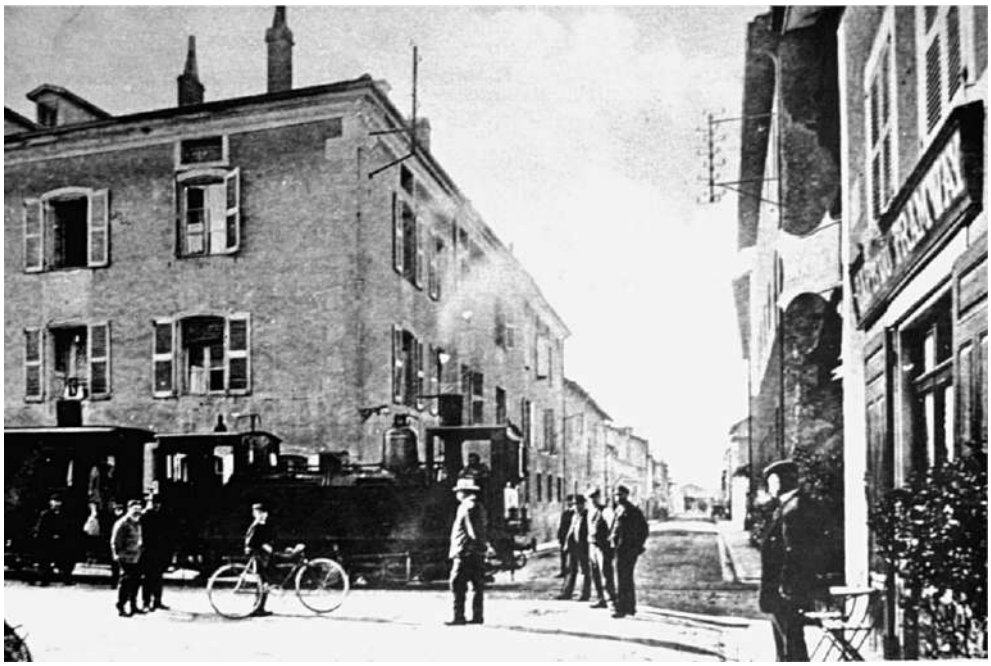
L'arrivée à Saint-Marcellin se fait par le Champ de Mars, le Boulevard du Champ de Mars, la place Lacombe Maloc, en passant devant la dernière tour ronde des remparts détruite en 1951, la rue Aymard Durivail et enfin la gare en quasi vis-à-vis avec la gare de la ligne Chambéry-Valence.



Entrée de Saint-Marcellin en provenance de Chatte. Rails sur la gauche de l'image.

Saint-Marcellin, arrivée sur le Champ de Mars

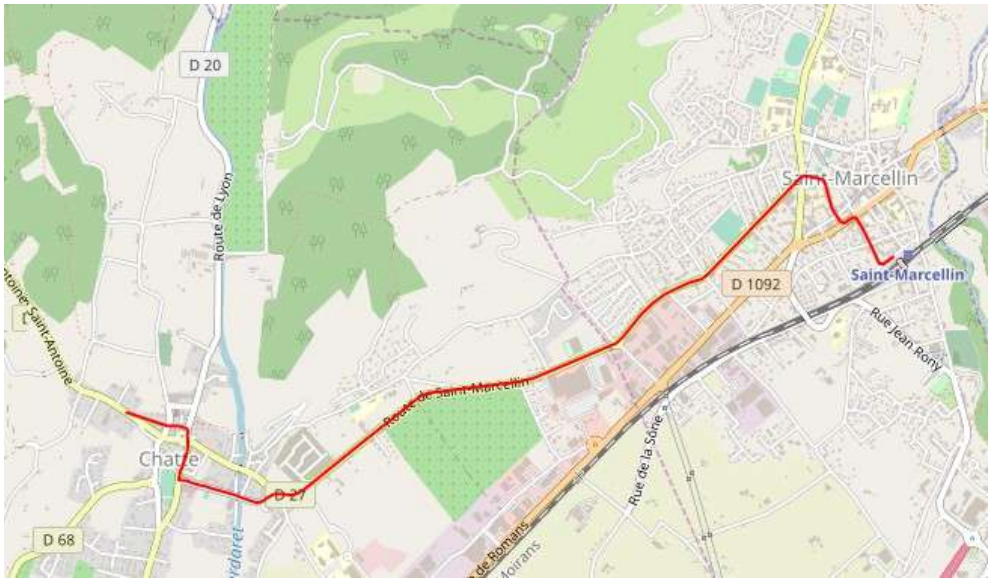
Saint-Marcellin. Boulevard du Champ de Mars (actuellement)



Saint-Marcellin. Place Lacombe Maloc

Saint-Marcellin. Sur la droite, rails en direction de la rue Aymar-Durivail

A gauche, gare TDI. A droite, gare PLM



Trajet de Chatte à Saint-Marcellin

Cette section Roybon-Saint-Marcellin a été inaugurée presque 6 mois après sa mise en service, lors de fêtes républicaines en date du 20 septembre 1908, marquées par la présence de Gaston Doumergue, ministre de l'instruction publique et de Antonin Dubost, sénateur de l'Isère et Président du Sénat.

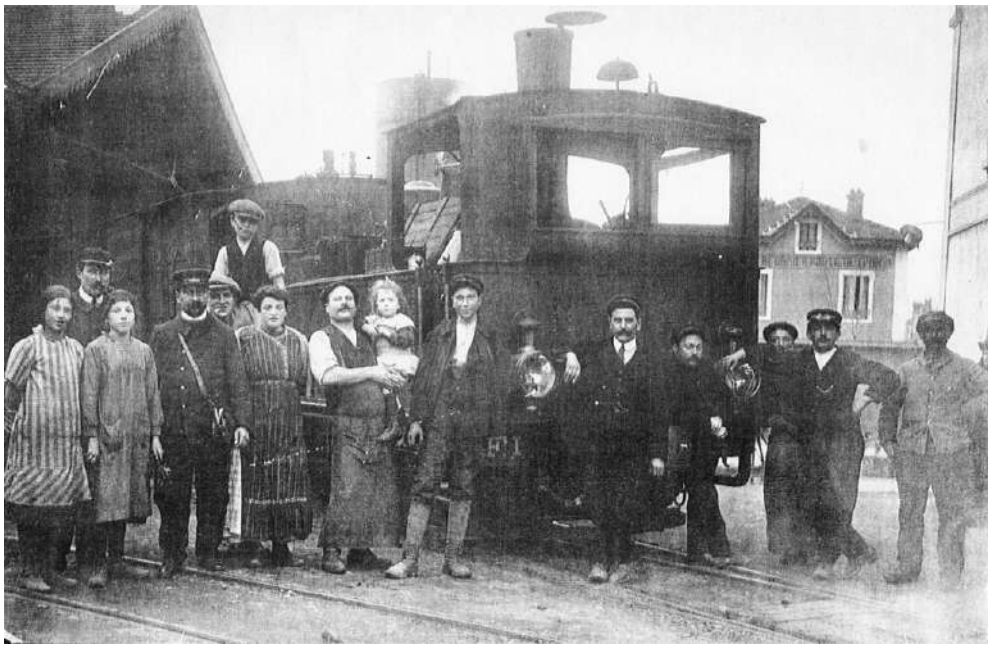
Chapitre 6

Résumé des épisodes précédents. TDI, devenu SF, parvient enfin à construire sa ligne de chemin de fer à voie étroite jusqu'à Saint-Marcellin. Ouverte en avril 1908, il reste encore à relier cette ville à Lyon …

La réalisation de la dernière partie de la ligne, celle qui doit rapprocher Saint-Jean de Bournay de Lyon est retardée par suite de difficultés concernant l'entrée dans Lyon. Il faut dire que les administrations de l'Isère et du Rhône ont bien du mal à collaborer sur un mode efficace. C'est ainsi que deux sections successives sont mises en service le 23 novembre 1909, soit un peu plus de dix ans après la mise en service du premier tronçon entre Saint-Jean de Bournay et La Côte Saint-André.

Ces deux sections sont Lyon-Monplaisir – Heyrieux et Heyrieux – Saint-Jean de Bournay. A de rares exceptions près (que nous citerons), le tracé se trouve en accotement de la route, soit à niveau, soit en légère surélévation. Entre Lyon-Monplaisir et Heyrieux, les arrêts sont ceux du Terminus OTL, de Saint-Priest, de Mions, de la Croix-Rouge, de Toussieu, de Saint-Pierre de Chandieu, de son domaine de Rajat, et de Heyrieux. 22 km parcourus en une heure et vingt minutes.

Lyon Monplaisir. Gare du tramway.



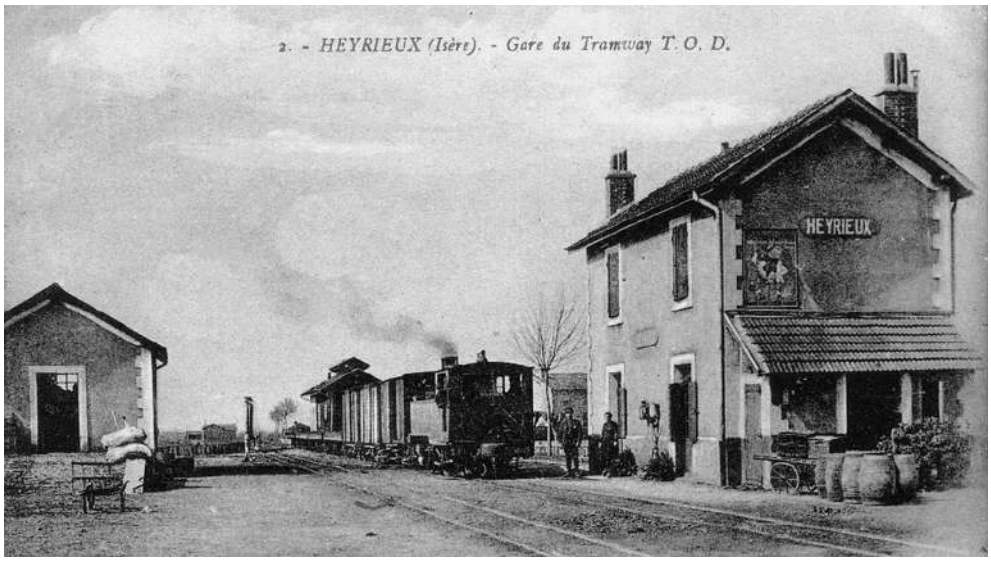
Lyon Monplaisir. Vue de groupe.

Lyon Monplaisir

La gare de Saint-Priest.

La gare de Mions.

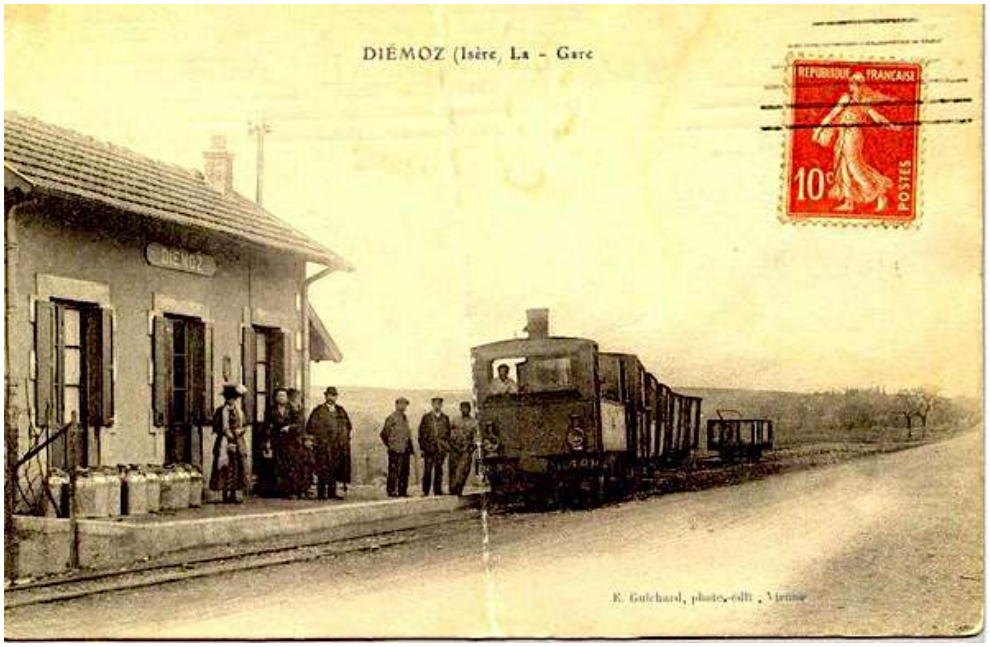
La gare de Saint-Pierre de Chandieu



La gare d'Heyrieux.

Quant à la section de Heyrieux à Saint-Jean de Bournay, elle desservait l'avenue de la République, l'Alouette, Diemoz, Lafayette, Grande-Maison, Sur-la-Ville, Saint-Georges d'Espéranche, Charantonnay, Chasse, Beauvoir-de-Marc, Gerbolle, Royas, Le Rouleau et Saint-Jean de Bournay. 24 km parcourus en heure et demie environ.

Heyrieux et sa gare.



La gare de Diemoz.

Saint-Georges d'Espéranche. La gare.

Les lacets avant d'atteindre la gare de Saint-Georges d'Espéranche.

La gare de Saint-Georges d'Espéranche.

Ainsi que le prouvent les cartes postales, la voie ferrée était en site propre peu avant d'atteindre Saint-Georges d'Espéranche.

Rappelons-nous: à Saint-Jean de Bournay, deux gares se voisinaient, celle de CEN et celle de TDI.

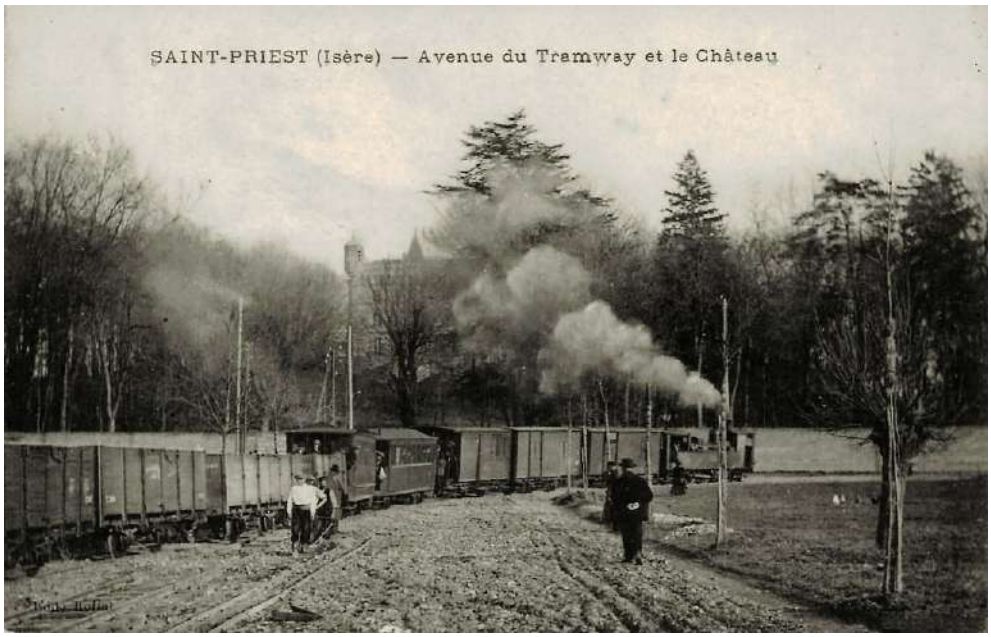
Ainsi s’achève une desserte de 116.550 kilomètres, reliant Saint-Marcellin à Lyon. Elle doit permettre à la région du Dauphiné dite du Bas-Grésivaudan, des Terres Froides, de la Bièvre, voire du Voironnais puisque des branches de ce réseau vont jusqu’à Voiron, de se développer. Tel est le but de ses promoteurs. Nous verrons comment a évolué ce réseau, quel a été son évolution économique, quels ont été les projets de connexion avec d’autres réseaux à voie métrique, quels étaient les matériel utilisés, …. Toujours est-il que la population plaçait beaucoup d’espérance dans ce progrès qu’était la voie ferrée devant la porte.

La fête en 1909 …

Chapitre 7

Résumé des épisodes précédents. 1909: il aura fallu plus de dix ans pour construire 117 km de voie ferrée métrique entre Saint-Marcellin et Lyon. Difficultés financières, difficultés administratives, difficultés techniques, … cela va-t-il s'améliorer ?

Non, la situation financière de SF ne s'améliore pas. Ce qui n'empêche pas que SF soit désigné comme concessionnaire pour l'exploitation du réseau le 12 janvier 1912. Un an plus tard, le Département de l'Isère concède enfin une modification du tracé afin qu'il puisse passer au cœur de Saint-Priest. Ces négociations auront empoisonné les relations entre le Département et SF pendant plusieurs années. Une nouvelle gare est créée à Saint-Priest, celle dite du Château.



Saint-Priest et la Château

La guerre entraîne une très forte augmentation du trafic passagers et marchandises, tout particulièrement entre Lyon et la station du Camp Militaire de Chambarand. Cela permet de rétablir l'équilibre financier. Mais dès la fin de la guerre, le Département impose le rachat du réseau et le confie à la régie départementale des Voies Ferrées du Dauphiné (VFD), sous le nom de Tramways de l'Ouest du Dauphiné (TOD). Il s'agit d'un nom générique et non de celui d'une société. VFD et le Département engagent rapidement une réflexion sur l'avenir de ce réseau. Des solutions visant à rationaliser l'exploitation sont recherchées au travers de l'utilisation d'autorails. La fermeture progressive est programmée.

La section Saint-Jean de Bournay à la Côte Saint-André, mise en service le 17/12/1899, est fermée en 1936.

La Côte Saint-André à Viriville, ouvert le 8 avril 1900, est fermé fin 1937.

Viriville -Roybon, ouvert le 3 juin 1901, est fermé en 1936.

Roybon à Saint-Marcellin, ouvert le 6 avril 1908, est condamné en 1935, après seulement 27 années de service.

La section de Lyon-Monplaisir à Heyrieux, mise en service le 23 novembre 1909, est fermée le 1er juillet 1937.

Enfin, Heyrieux à Saint-Jean de Bournay, ouvert également en 1909, est démantelé entre 1935 et 1936.

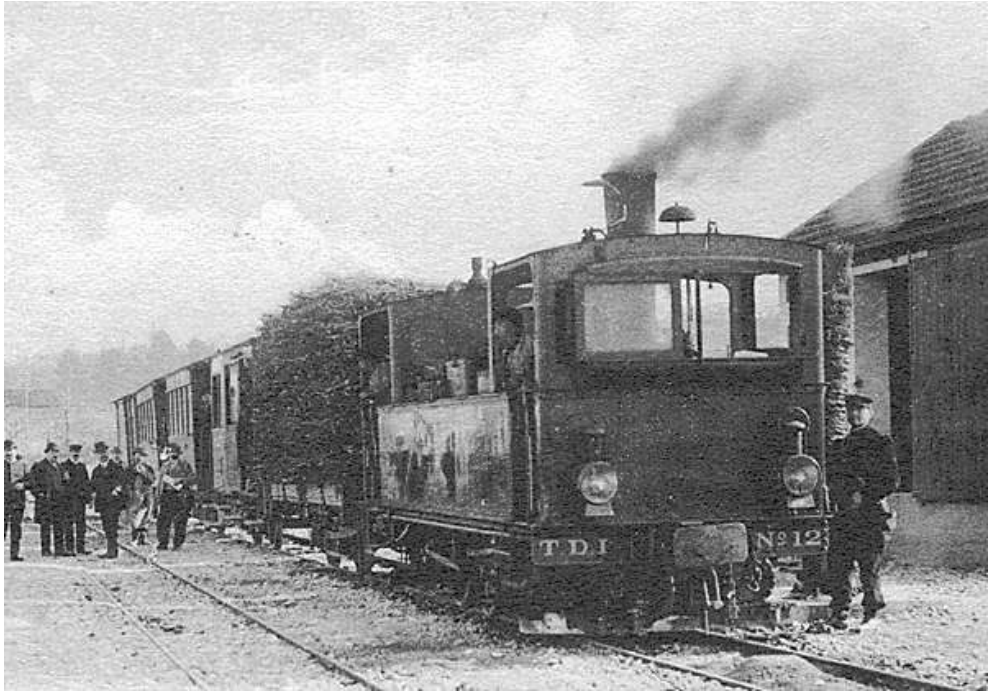
Tour d'horizon sur le matériel

Sans chercher à être exhaustif, voici un rapide inventaire du matériel roulant utilisé sur le réseau. D'autres que nous se sont exprimés plus complètement, que vous trouverez dans la bibliographie finale.

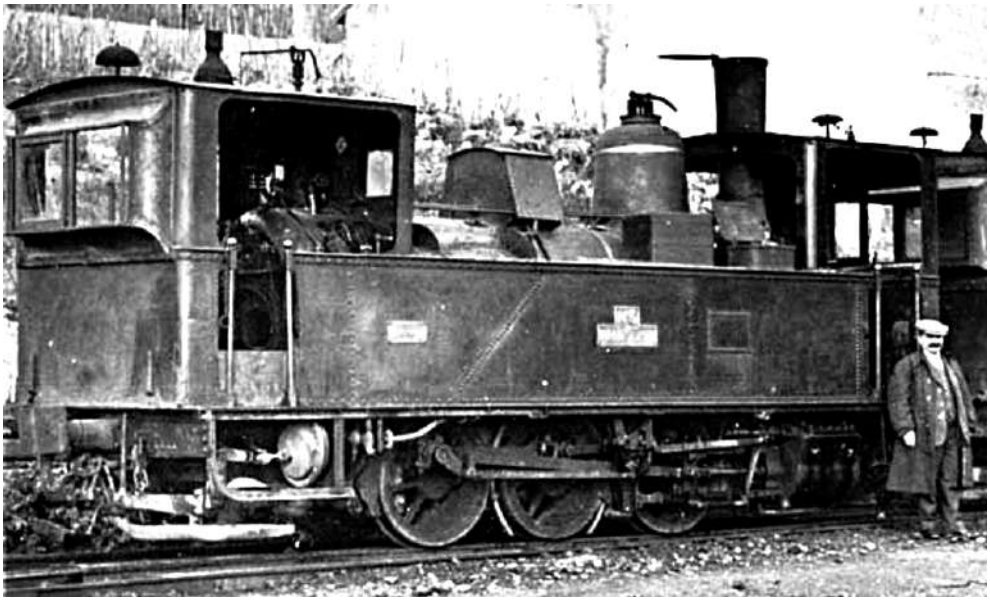
Les locomotives utilisées sur cette ligne sont fabriquées par la Société Pinguely, société lyonnaise qui fabriquera des locomotives jusqu'en 1932. Cette société existe encore de nos jours sous le nom de Haulotte et s'est spécialisée dans la fabrication de nacelles élévatrices.

La spécificité majeure de ces locomotives est d'être des bi-cabines, leur permettant d'évoluer dans les deux directions sans retournement obligatoire. Elles pèsent une vingtaine de tonnes, consomment près de 40 kg de charbon et environ 200 litres d'eau au kilomètre.

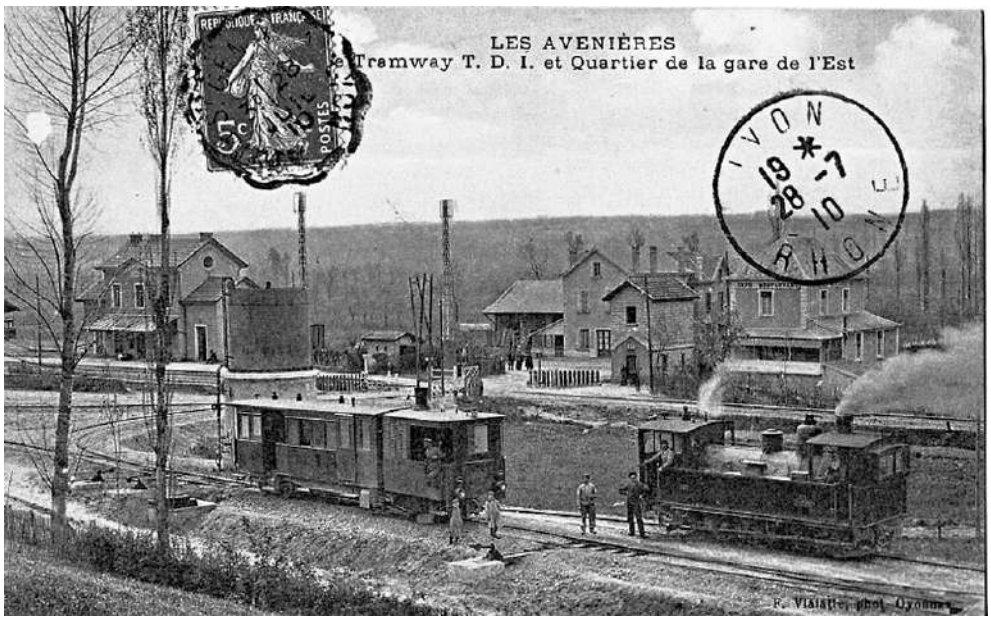
Locomotive Pinguely du réseau TDI



Locomotive Pinguely



Locomotive Pinguely



Locomotive Pinguely aux Avenières (à droite)

Il existe encore en France UNE locomotive Pinguely du type bi-cabine. Elle a été restaurée par l'**association de soutien au train du Vivarais**, car c'est là, à Tournon, dans l'Ardèche qu'on peut la voir. Actuellement, elle est de nouveau en phase de restauration.

1982. Pinguely du réseau du Vivarais. (Droits réservés : JB)

1982. Pinguely du réseau du Vivarais (Droits réservés : JB)

1982. Pinguely du réseau du Vivarais (Droits réservés : JB)

1982. Pinguely du réseau du Vivarais (Droits réservés : JB)

1982. Pinguely du réseau du Vivarais (Droits réservés : JB)

1982. Pinguely du réseau du Vivarais (Droits réservés : JB)

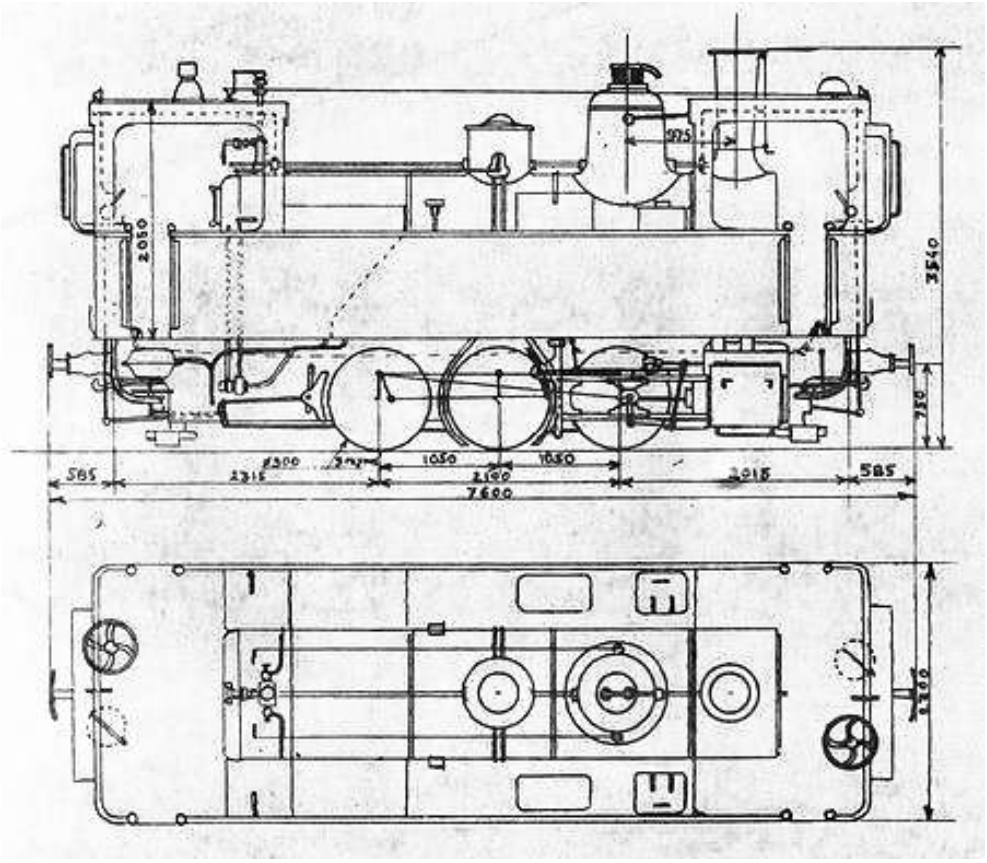


Schéma de la bi-cabine Pinguely

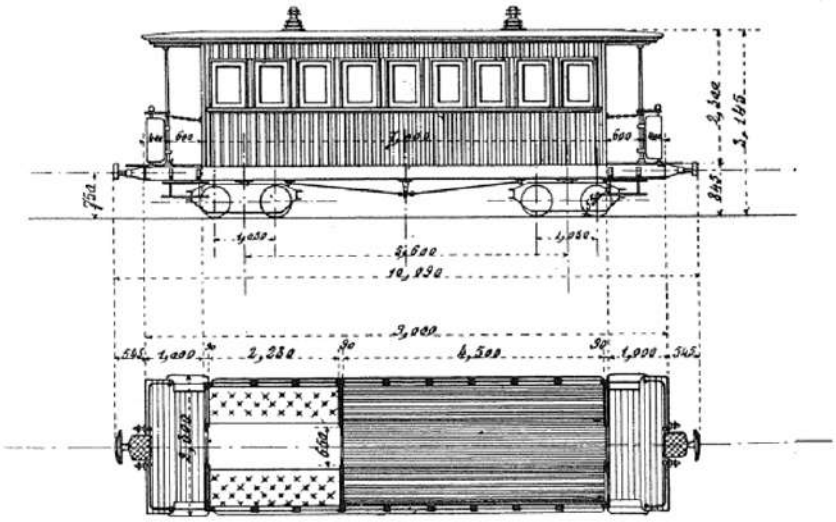


Fig. 202. — Voiture mixte de 1re et 2e classes des tramways de l'Isère.

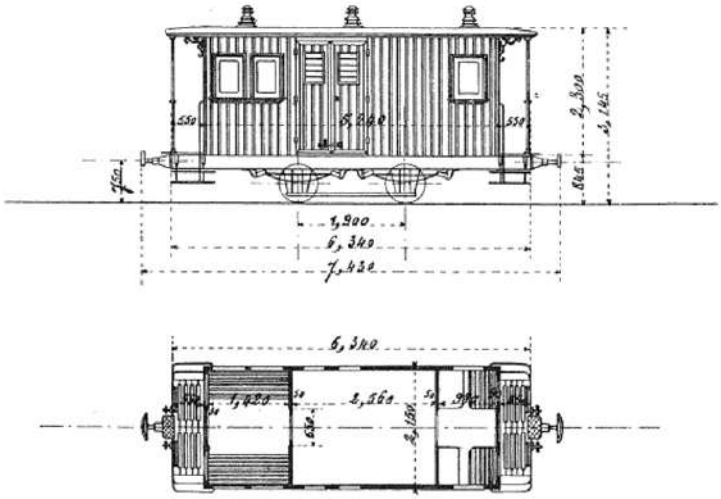


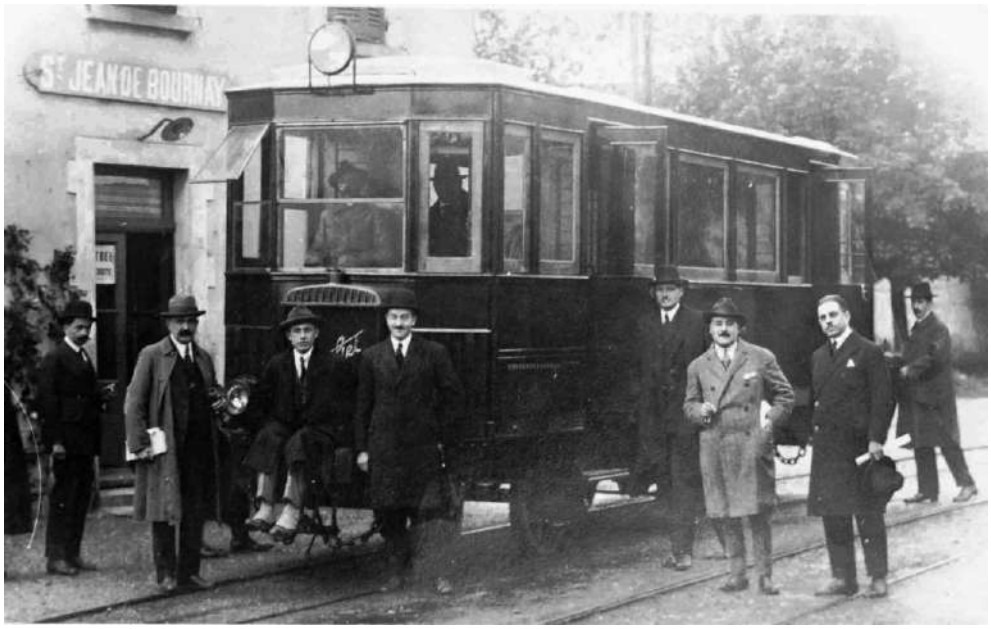
Fig. 203. — Voiture mixte de 2e classe, fourgon et compartiment poste des tramways de l'Isère.

Voiture mixte 2ème classe, fourgon

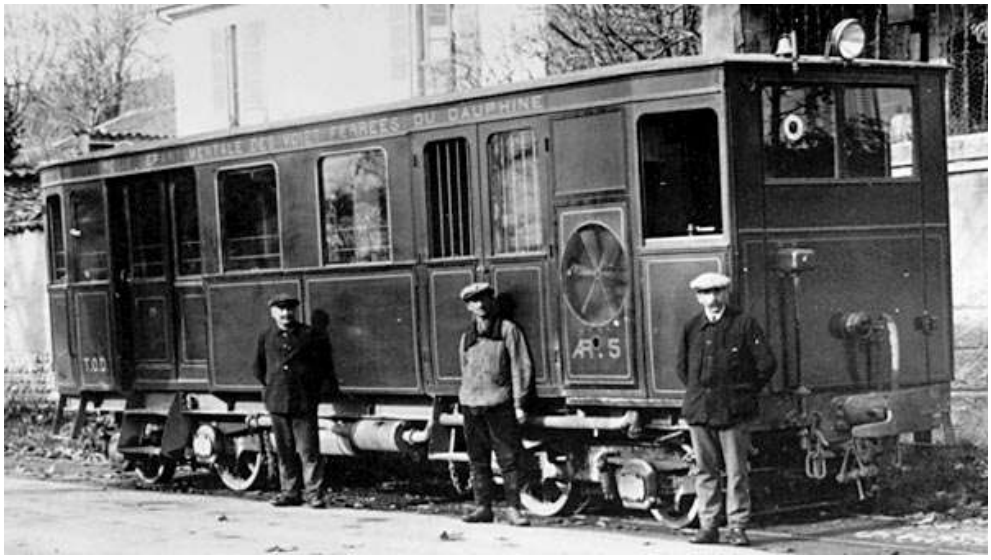
Au long de ses tentatives pour rentabiliser le service, en particulier en recherchant une plus grande vélocité et des économies de combustible, la régie VFD tentera de remplacer les locomotives et mettra successivement en place des autorails Saurer instables, des autorails Berliet et des autorails Crochat. Cela ne fera que retarder quelque peu l'échéance …

Autorail Saurer

Livraison d’autorail Saurer aux TOD



Autorail Berliet à Saint-Jean-de-Bournay



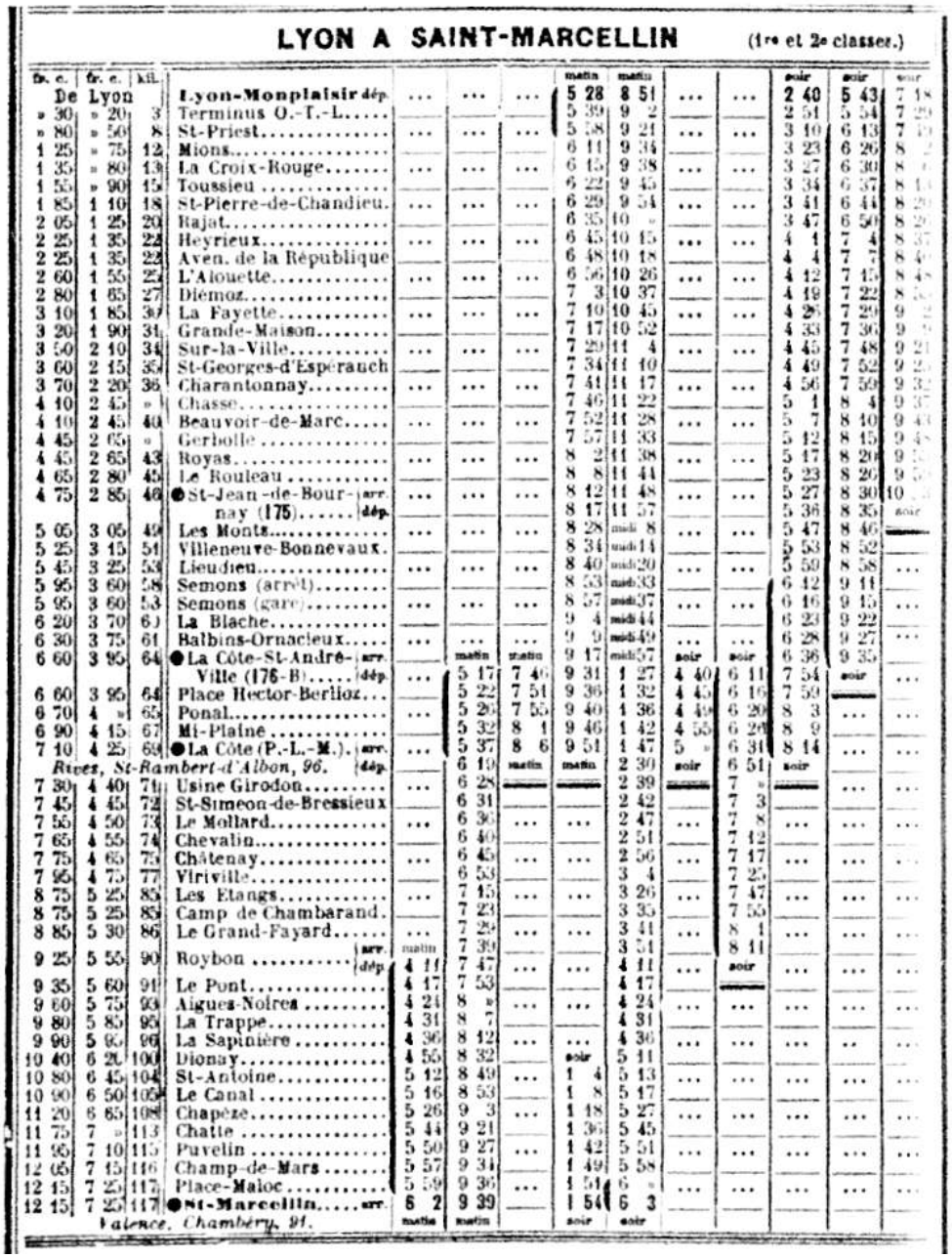
Autorail Crochat

Chapitre 8

Résumé des épisodes précédents. Après concession accordée par le Département de l'Isère en 1897, une ligne de chemin de fer à voie métrique est construite entre Saint-Marcellin et Lyon. Elle est achevée en 1909 … et démantelée à partir de 1935. Pouvons-nous en comprendre les raisons ?

Les explications sont nombreuses, très nombreuses. Aucune d'entre elles ne justifie à elle seule la fermeture du réseau, mais toutes y ont contribué. En tout premier lieu, il convient d'incriminer un réseau construit de façon beaucoup trop lente (plus de dix ans), ce qui n'a pas autorisé un trafic important entre le Dauphiné de la Bièvre, des Chambarands et du Sud-Grésivaudan et la région lyonnaise. Pour mémoire, l'itinéraire complet ne fut possible qu'à dater de 1909. La voie unique, sauf dans les gares, ne permettait pas de multiplier les horaires et les fréquences. Cette ligne n'aura pu désenclaver le cœur du département de l'Isère que de façon très temporaire.

Les difficultés financières des entreprises successives et les velléités du Département de l'Isère expliquent en partie cette lenteur. En sachant se replacer dans l'état d'esprit des débuts du XX° siècle, force est de constater que les entreprises adjudicataires n'avaient que peu de capitalisation et que leurs gestionnaires n'avaient souvent que les moyens d'un investissement limité, ce que traduisent les liquidations et faillites successives.



LYON A SAINT-MARCELLIN (1re et 2e classes.)

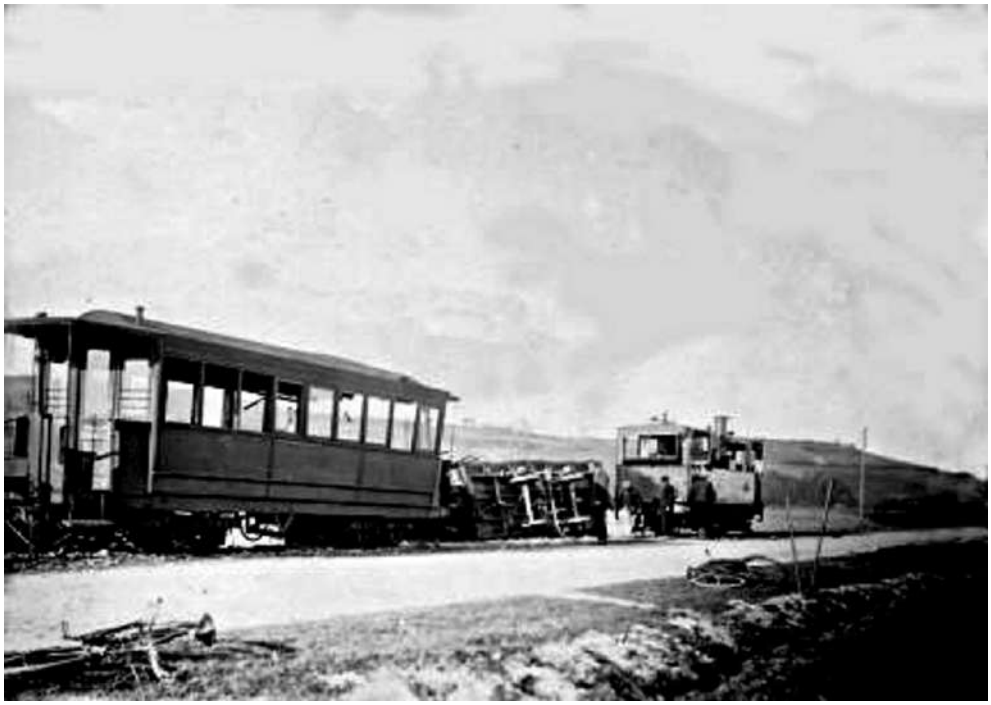
fr. c.	fr. c.	kil.											
De	Lyon		Lyon-Monplaisir dép.	...	...	...	matin 5 28	matin 8 51	...	...	soir 2 40	soir 5 43	soir 7 18
» 30	» 20	3	Terminus O.-T.-L.	—	—	—	5 39	9 2	—	—	2 51	5 54	7 29
» 80	» 50	8	St-Priest	...	...	...	5 58	9 21	...	...	3 10	6 13	7 [illegible]
1 25	» 75	12	Mions	—	—	—	6 11	9 34	—	—	3 23	6 26	8 [illegible]
1 35	» 80	13	La Croix-Rouge	...	...	...	6 15	9 38	...	...	3 27	6 30	8 [illegible]
1 55	» 90	15	Toussieu	—	—	—	6 22	9 45	—	—	3 34	6 37	8 [illegible]
1 85	1 10	18	St-Pierre-de-Chandieu	...	...	...	6 29	9 54	...	...	3 41	6 44	8 [illegible]
2 05	1 25	20	Rajat	—	—	—	6 35	10 »	—	—	3 47	6 50	8 [illegible]
2 25	1 35	22	Heyrieux	...	...	...	6 45	10 15	...	...	4 1	7 4	8 37
2 25	1 35	22	Aven. de la République	—	—	—	6 48	10 18	—	—	4 4	7 7	8 40
2 60	1 55	27	L'Alouette	...	...	...	6 56	10 26	...	...	4 12	7 15	8 48
2 80	1 65	27	Diémoz	—	—	—	7 3	10 37	—	—	4 19	7 22	8 55
3 10	1 85	30	La Fayette	...	...	...	7 10	10 45	...	...	4 26	7 29	9 [illegible]
3 20	1 90	31	Grande-Maison	—	—	—	7 17	10 52	—	—	4 33	7 36	9 [illegible]
3 50	2 10	34	Sur-la-Ville	...	...	...	7 29	11 4	...	...	4 45	7 48	9 21
3 60	2 15	35	St-Georges-d'Espéranch	—	—	—	7 34	11 10	—	—	4 49	7 52	9 25
3 70	2 20	36	Charantonnay	...	...	...	7 41	11 17	...	...	4 56	7 59	9 32
4 10	2 45	»	Chasse	—	—	—	7 46	11 22	—	—	5 1	8 4	9 37
4 10	2 45	40	Beauvoir-de-Marc	...	...	...	7 52	11 28	...	...	5 7	8 10	9 43
4 45	2 65	»	Gerbolle	—	—	—	7 57	11 33	—	—	5 12	8 15	9 48
4 45	2 65	43	Royas	...	...	...	8 2	11 38	...	...	5 17	8 20	9 53
4 65	2 80	45	Le Rouleau	—	—	—	8 8	11 44	—	—	5 23	8 26	9 59
4 75	2 85	46	● St-Jean-de-Bournay (175) arr.	...	...	...	8 12	11 48	...	...	5 27	8 30	10 [illegible]
			dép.	—	—	—	8 17	11 57	—	—	5 36	8 35	soir
5 05	3 05	49	Les Monts	...	...	...	8 28	midi 8	...	...	5 47	8 46	—
5 25	3 15	51	Villeneuve-Bonnevaux	—	—	—	8 34	midi 14	—	—	5 53	8 52	—
5 45	3 25	53	Lieudieu	...	...	...	8 40	midi 20	...	...	5 59	8 58	...
5 95	3 60	58	Semons (arrêt)	—	—	—	8 53	midi 33	—	—	6 12	9 11	—
5 95	3 60	53	Semons (gare)	...	...	...	8 57	midi 37	...	...	6 16	9 15	...
6 20	3 70	60	La Blache	—	—	—	9 4	midi 44	—	—	6 23	9 22	—
6 30	3 75	61	Balbins-Ornacieux	...	...	...	9 9	midi 49	...	...	6 28	9 27	...
6 60	3 95	64	● La Côte-St-André-Ville (176-B) arr.	—	matin	matin	9 17	midi 57	soir	soir	6 36	9 35	—
			dép.	...	5 17	7 46	9 31	1 27	4 40	6 11	7 54	soir	...
6 60	3 95	64	Place Hector-Berlioz	—	5 22	7 51	9 36	1 32	4 45	6 16	7 59	—	—
6 70	4 »	65	Ponal	...	5 26	7 55	9 40	1 36	4 49	6 20	8 3	...	...
6 90	4 15	67	Mi-Plaine	—	5 32	8 1	9 46	1 42	4 55	6 26	8 9	—	—
7 10	4 25	69	● La Côte (P.-L.-M.) arr.	...	5 37	8 6	9 51	1 47	5 »	6 31	8 14	...	...
Rives, St-Rambert-d'Albon, 96.			dép.	—	6 19	matin	matin	2 30	soir	6 51	soir	—	—
7 30	4 40	71	Usine Girodon	...	6 28	—	—	2 39	—	7 »	—	...	...
7 45	4 45	72	St-Simeon-de-Bressieux	—	6 31	—	—	2 42	—	7 3	—	—	—
7 55	4 50	73	Le Mollard	...	6 36	...	...	2 47	...	7 8	...	...	...
7 65	4 55	74	Chevalin	—	6 40	—	—	2 51	—	7 12	—	—	—
7 75	4 65	75	Châtenay	...	6 45	...	...	2 56	...	7 17	...	...	...
7 95	4 75	77	Viriville	—	6 53	—	—	3 4	—	7 25	—	—	—
8 75	5 25	85	Les Etangs	...	7 15	...	...	3 26	...	7 47	...	...	...
8 75	5 25	85	Camp de Chambarand	—	7 23	—	—	3 35	—	7 55	—	—	—
8 85	5 30	86	Le Grand-Fayard	...	7 29	...	...	3 41	...	8 1	...	...	...
			arr.	matin	7 39	—	—	3 51	—	8 11	—	—	—
9 25	5 55	90	Roybon dép.	4 11	7 47	...	...	4 11	...	soir	...	...	...
9 35	5 60	91	Le Pont	4 17	7 53	—	—	4 17	—	—	—	—	—
9 60	5 75	93	Aigues-Noires	4 24	8 »	...	...	4 24	...	...	...	...	...
9 80	5 85	95	La Trappe	4 31	8 7	—	—	4 31	—	—	—	—	—
9 90	5 95	96	La Sapinière	4 36	8 12	...	...	4 36	...	...	...	..	...
10 40	6 20	100	Dionay	4 55	8 32	—	soir	5 11	—	—	—	—	—
10 80	6 45	104	St-Antoine	5 12	8 49	...	1 4	5 13	...	...	...	...	...
10 90	6 50	105	Le Canal	5 16	8 53	—	1 8	5 17	—	—	—	—	—
11 20	6 65	108	Chapèze	5 26	9 3	...	1 18	5 27	...	...	...	...	...
11 75	7 »	113	Chatte	5 44	9 21	—	1 36	5 45	—	—	—	—	—
11 95	7 10	115	Puvelin	5 50	9 27	...	1 42	5 51	...	...	...	...	...
12 05	7 15	116	Champ-de-Mars	5 57	9 34	—	1 49	5 58	—	—	—	—	—
12 15	7 25	117	Place-Maloc	5 59	9 36	...	1 51	6 »	...	...	...	...	...
12 15	7 25	117	● St-Marcellin arr.	6 2	9 39	—	1 54	6 3	—	—	—	—	—
Valence, Chambéry, 91.				matin	matin		soir	soir					

Indicateur Chaix de 1910

L'ensemble du réseau souffrait également de coûts de fonctionnement trop élevés. En cause, les consommations de charbon (4,5 tonnes entre Saint-Marcellin et Lyon) et d'eau (20000 litres pour le même voyage). Cela impliquait des arrêts prolongés dans les gares régulièrement espacées du trajet afin de refaire le plein, soit de combustible, soit d'eau. Saint-Jean de Bournay: 10 minutes d'arrêt. La Côte Saint-André: 30 minutes d'arrêt. Roybon: 20 minutes d'arrêt. Et puisque l'on est penché sur le Chaix de 1910, il est loisible de constater que le trajet de 117 km comportait 58 arrêts, dont 27 gares, soit un arrêt en moyenne tous les 2 km. Et qu'en partant à 8 h 51 de Lyon, on ne parvenait, sans changer de train, à Saint-Marcellin qu'à 18 h 03.

Outre ces difficultés d'horaire, le réseau souffrait également de faiblesses techniques. En tout premier au long du tracé des voies: celles-ci étaient parfois défectueuses, présentant des affaissements, des déformations ou des torsions par suite du passage de camions ou d'engins. Les locomotives, dont on a parlé, étaient fragiles et peu compétitives sur certaines parties du trajet. Les accidents n'étaient pas rares.

Accident entre Chatenay et Viriville



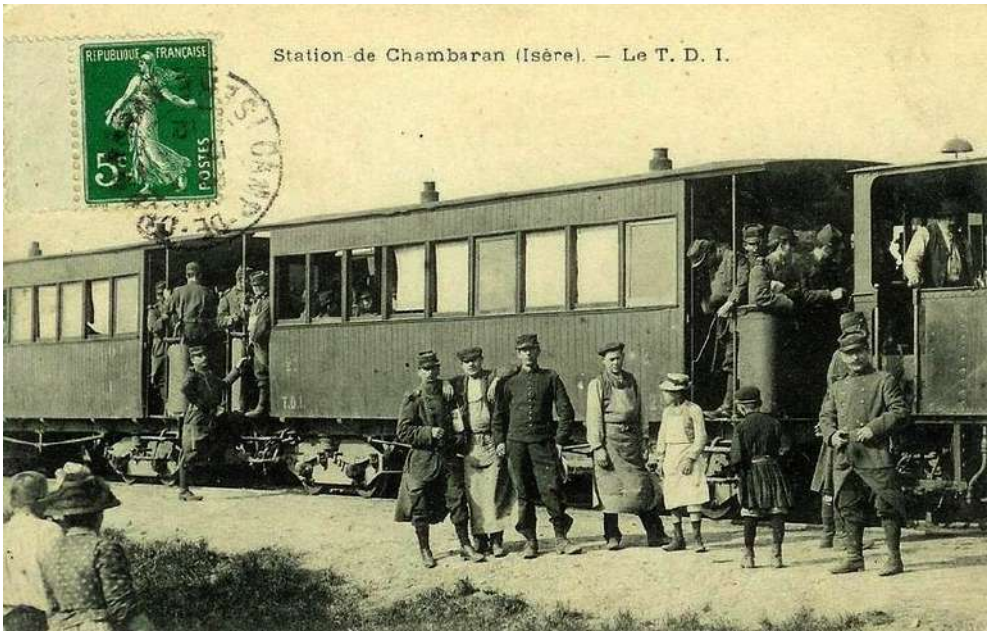
Accident au Mollard

Enfin, le dernier adversaire du réseau ferré fut bien le camion (et la voiture individuelle). En 1935, nous nous trouvons à la charnière de deux révolutions industrielles. La première révolution industrielle, celle du charbon, de l'énergie-vapeur, de l'imprimerie de masse a débuté en France vers le milieu du XIX° siècle. Le réseau ferré français prend son envol à la fin de la décennie 1830-1840. La seconde révolution industrielle, celle de l'électricité, du pétrole et du téléphone, retardée par la Grande Guerre, débute en France au cours de la seconde décennie du XX° siècle. Elle aura raison de l'existence de ce réseau, comme de beaucoup d'autres réseaux en France.

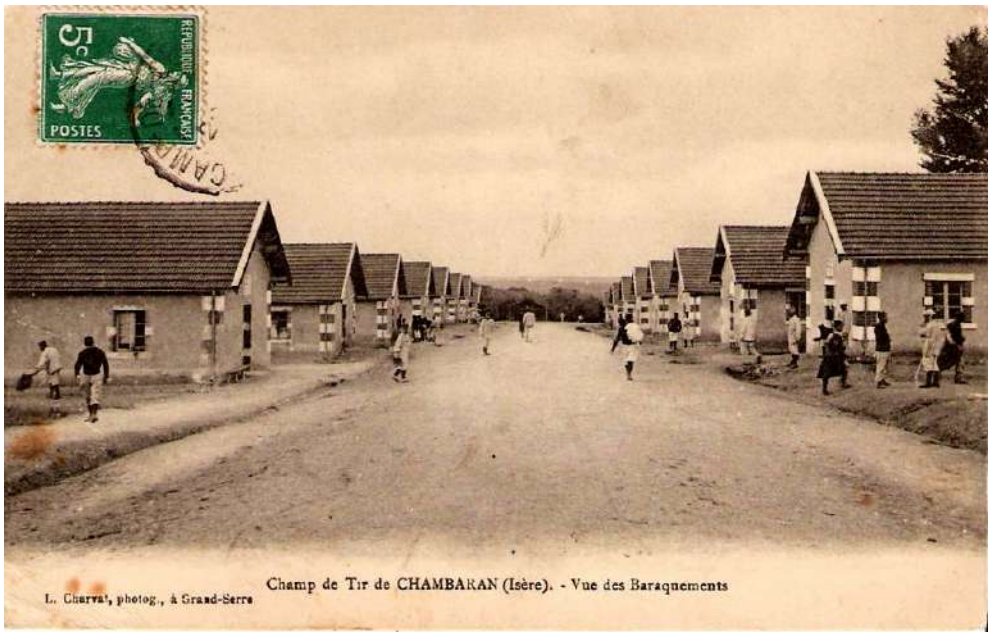
Si l'on peut émettre un jugement global sur cette histoire d'un train entre Saint-Marcellin et Lyon, c'est bien que le projet de réaliser ce circuit soit né trop tard. Tout comme l'on pourra reprocher au Plan Freycinet d'être intervenu trop tard.

Il est cependant possible d'attribuer à cette ligne de train (ou de tramway compte tenu du nombre d'arrêts !) quelques succès commerciaux. Tout d'abord, il convient de rappeler que le train, s'il transportait des voyageurs, était également fort utile pour le transport de marchandises. Des produits agro-alimentaires, du lait et des fromages pour les halles et la restauration lyonnaises, du bois dont la gare de La Trappe était l'un des points de chargement important. Dans tout le territoire traversé, existaient de très nombreux établissements consacrés à la soierie: magnaneries, filatures, tissages. Le train assurait la livraison des cocons vers les centres de filature. A partir de 1912, les fabricants lyonnais tentent d'organiser les marchés en livrant par train la soie sortant des filatures et en récupérant les produits des tissages. Expérience positive qui fut cependant vite interrompue par suite de conflits financiers. Sans oublier le transport du courrier …

Cependant, c'est la Grande Guerre qui fut l'élément majeur en matière de trafic de ce réseau. La gare du Camp de Chambaran fut le centre d'un trafic intense de matériel de guerre destiné à l'entrainement des soldats. Certains trains, dits « trains des obus » apportaient les munitions depuis Lyon. Des chiffres parlent également de plusieurs centaines de milliers de soldats qui débarquèrent ou embarquèrent dans cette gare.



Halte du camp de Chambaran – Voiture Decauville



Champ de tir de Chambaran

Bibliographie – Liens

- 4 articles de Jean Sorrel, *in* Le Mémorial de Saint-Marcellin, en 1979, N° 1704, 1734, 1735 et 1851
- Texte de Jean Briselet, *in* Journal paroissial de Chatte, en 1982
- Diaporama « TOD, TDI et Cie », réalisé par Jean Briselet en 1983 et présenté dans le cadre du Festival Diaphane
- Chemins de Fer régionaux et Urbains – Revue N° 202 et 203 de 1987 – « Le réseau des tramways de l'Ouest du Dauphiné », par H. Fournet et A. Ranchal

- Le Pays de Saint-Marcellin-Revue périodique-N° 14 Octobre 2005 – « Quand le tramway roulait chez nous » par Bernard GIROUD
- Conférence UIAD par Jean Briselet, en novembre 2016, à Saint-Marcellin
- « Poster » de 20 minutes par Jean Briselet, lors du Salon des Patrimoines 2019, à Saint-Marcellin
- Relevés cadastraux du tracé entre Saint-Marcellin et Roybon entre 1983 et 1984
- Plan parcellaire du trajet entre Chatte et Roybon, en vue du réaménagement de l'ancienne Voie Ferrée en Parcours de Randonnées.1996. Cabinet JM Loiseau
- Vapo-Tours en Isère, monographie réalisée par Georges NEMOZ, sur publication personnelle en 2008
- Enquête parcellaire des terrains à acquérir. Trajet de Viriville à Saint-Marcellin. Réalisé par le Département de l'Isère en novembre 1900, avec cachet de la Régie des VFD.
- Le Journal de Saint-Marcellin, Vingtième année-N° 14 du dimanche 5 avril 1908 – Annonce de l'ouverture de la ligne de tramway de St-Marcellin à Roybon.
- https://bibliotheques-specialisees.paris.fr/ark:/73873/pf0001959780/v0001.simple.selectedTab=record.hidesidebarrc Ce lien public vers la Carte Michelin de la France. N° 77 Valence-Grenoble de 1926 permet de découvrir le tracé au 1/200 000 de la ligne du tramway entre St-Marcellin et La Côte St-André.
- https://solidariteetprogres.fr/documents-de-fond-7/economie/Plan-Freycinet-grands-travaux.html
- http://www.ferro-lyon.net/tod/
- http://lyon.monplaisir.free.fr/Sauvegarde%20ancien%20site/VFD.htm
- http://jeanpieetlidwine.canalblog.com/archives/2016/03/08/33486798.html
- http://rubio.eric.pagesperso-orange.fr/historisncf.htm
- http://trevor.hornsby.free.fr/TRAMS/LSM/TOD-Lyon-St-Marcellin-Diemoz8.html
- http://train-du-vivarais.com/
- https://fr.wikipedia.org/wiki/Tramways_de_l%27Ouest_du_Dauphin%C3%A9
- https://fr.wikipedia.org/wiki/Pinguely
- https://fr.wikipedia.org/wiki/Viaduc_du_Furan
- Marina Bertrand, Marc Ellenberger, André Garcin, Christian Garnier, Guy Mouraret, Jean-Pierre Perazio, …

Le 13 janvier 2021, Olivier Gully crée une page web consacrée au TOD. Cette page vient compléter tous les travaux réalisés sur cette thématique en offrant une cartographie interactive de l'itinéraire des concessions TOD, accompagnée d'une très riche iconographie. Son adresse: http://tramway.tod.free.fr

En hommage final, une équipe de travailleurs construisant la voie près de Dionay ….(C) Ch.G

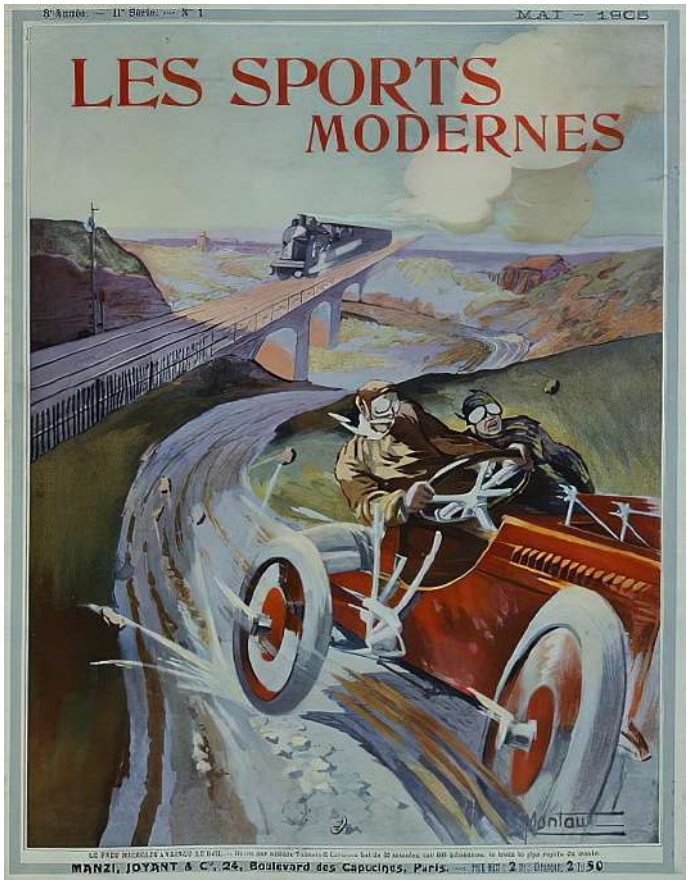
Chapitre 9

Tout au long des huit posts précédents, l'histoire de cette ligne a été racontée avec de nombreuses illustrations qui témoignent de l'importance de ce tramway dans la vie locale. Afin de mettre provisoirement un terme à cette histoire, voici un rapide diaporama regroupant d'autres cartes postales anciennes.

Ces photographies mettent en évidence l'intérêt que certaines villes et certains villages attribuaient à leur tramway. On peut noter les séries consacrées à Saint Georges d'Espéranche, La Cote Saint-André ou Viriville dont les enfants sont régulièrement mobilisés par le photographe. On remarquera également l'avion en piqué au-dessus de la gare de Saint Georges d'Espéranche: ajout ou réalité ?

A l'issue de ce travail, nous nous sommes interrogés sur la viabilité technique, financière et même « culturelle » de ce réseau en nous disant que sa réalisation intervenait sans doute trop tard. Voici une image. La première version sous forme d'une affiche signée Ernest Montaud (1878-1909) qui vante l'exploit d'un certain HEATH qui a vaincu de 30 minutes le train le plus rapide du monde avec une voiture équipée de pneus Michelin. La seconde version est celle de la couverture du magazine « Les Sports Modernes » daté de mai 1905. Comment imaginer qu'avec une telle idéologie de la vitesse ET de la voiture individuelle, nos tortillards de campagne aient pu avoir gain de cause ?

LE PNEU MICHELIN
A VAINCU
LE RAIL
HEATH
BAT DE 30 MINUTES
POUR 600 KILOMÈTRES
LE TRAIN LE PLUS RAPIDE DU MONDE
Montaut


8e Année. — 11e Série. — N° 1
MAI — 1905
LES SPORTS
MODERNES
Montaut
MANZI, JOYANT & Cie, 24, Boulevard des Capucines, Paris.

Plus tard, nous reviendrons sans doute sur ce patrimoine perdu en traitant de la ligne de tramway qui reliait Romans – Bourg de Péage à Pont en Royans. Nous évoquerons même les projets abandonnés visant à relier Saint-Marcellin à Pont en Royans …..

Jean BRISELET
Membre de GROUPE REMPART

https://thermopyles.info/category/tramway-tdi-tod/

Publié de juin à septembre 2020