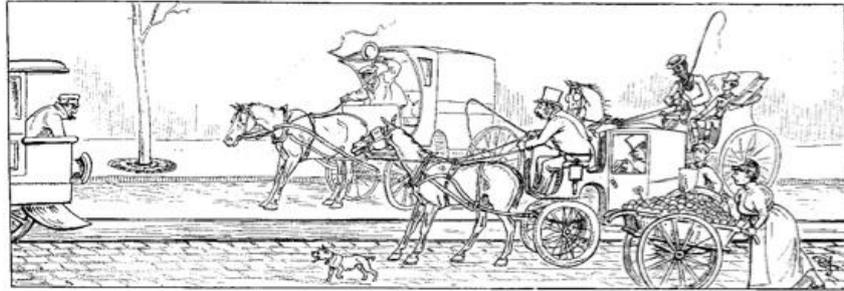


L'histoire du tram circulant de LYON à St MARCELLIN

Réalisation 26/04/2016 Jean-Paul BRAYMAND



Le tramway va passer



Le tramway a passé



N° 34344. — DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'Établissement, dans le département de l'Isère, de deux lignes de Tramways entre Saint-Jean-de-Bournay et Saint-Marcellin et entre la Côte-Saint-André et le Grand-Lemps.

Du 12 Janvier 1898.

(Promulgué au *Journal officiel* du 16 janvier 1898.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu l'avant-projet présenté, le 24 mars 1896, pour l'établissement, dans le département de l'Isère, de deux lignes de tramways à traction mécanique destinées au transport des voyageurs et des marchandises entre Saint-Jean-de-Bournay et Saint-Marcellin et entre la Côte-Saint-André et le Grand-Lemps;

Vu, notamment, le plan d'ensemble desdites lignes;

Vu les pièces des enquêtes d'utilité publique ouvertes sur cet avant-projet, en exécution de l'article 29 de la loi du 11 juin 1880 et dans les formes déterminées par le règlement d'administration publique du 18 mai 1881⁽¹⁾;

Vu, notamment, le procès-verbal des opérations des commissions d'enquête, en date des 16 mai et 25 juillet 1896;

Vu les avis de la chambre consultative des arts et manufactures de Voiron, en date des 18 avril et 29 juin 1896; de la chambre de commerce de Vienne, en date des 27 avril et 29 juin 1896, et de la chambre de commerce de Grenoble, en date des 1^{er} mai et 17 juillet 1896;

Vu les délibérations du conseil général de l'Isère, en date des 23 août

⁽¹⁾ XII^e série, Bull. 629, n° 10747.

Jean-Paul

1895 et 15 avril 1896, et de la commission départementale, en date des 27 février, 26 mars, 28 mai et 30 juillet 1896;

Vu l'adhésion directe à l'exécution des travaux donnée, le 9 juillet 1897, par le directeur du génie à Lyon, conformément à l'article 18 du décret du 16 août 1853⁽¹⁾, ainsi que les lettres du ministre de la guerre, en date des 29 mai et 17 juin 1897;

Vu la convention passée, le 17 août 1897, entre le préfet de l'Isère, au nom du département, et MM. *Pollard* et *Rolland*, demeurant à Lyon, pour la concession de l'entreprise, ainsi que le cahier des charges y annexé;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 1^{er} avril 1897;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, en date du 2 juin 1897;

Vu la lettre du ministre des finances, en date du 16 juin 1897;

Vu les lettres du préfet de l'Isère, en date des 21 août 1896 et 26 juin 1897;

Vu la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways;

Vu les règlements d'administration publique, en date des 18 mai⁽²⁾ et 6 août 1881⁽³⁾, 20 mars 1882⁽⁴⁾ et 23 décembre 1885⁽⁵⁾;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Isère, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, de deux lignes de tramways à traction mécanique, destinées au transport des voyageurs et des marchandises entre Saint-Jean-de-Bournay et Saint-Marcellin et entre la Côte-Saint-André et le Grand-Lemps.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution desdits tramways ne sont pas accomplies dans le délai de quatre ans à partir de la date du présent décret.

2. Le département de l'Isère est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation des lignes de tramways dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

3. Est approuvée la convention passée, le 17 août 1897, entre le préfet de l'Isère, agissant au nom du département, et MM. *Pollard* et *Rolland*, demeurant à Lyon, pour la concession des tramways susmentionnés, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

4. Pour l'application des articles 15 et 36 de la loi du 11 juin 1880

⁽¹⁾ X^e série, Bull. 97, n° 816.

⁽²⁾ XI^e série, Bull. 629, n° 10747.

⁽³⁾ XII^e série, Bull. 604, n° 11222.

⁽⁴⁾ XI^e série, Bull. 695, n° 11818.

⁽⁵⁾ XII^e série, Bull. 988, n° 16264.

et 12 du règlement d'administration publique du 20 mars 1882, le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor, pendant une durée de vingt-cinq ans au plus, est fixé à vingt et un mille francs (21,000^f) pour l'ensemble des deux lignes.

Le montant de la subvention annuelle du Trésor et le remboursement ultérieur de cette subvention seront réglés d'après les bases fixées aux articles 5, 6 et 7 de la convention précitée du 17 août 1897 pour le maximum du capital de premier établissement, tant primitif que complémentaire, l'intérêt à servir à ce capital et les frais d'exploitation.

5. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Paris, le 12 Janvier 1898.

Signé : FÉLIX FAURE.

Le Ministre des travaux publics,

Signé : A. TURREL.



Jean-Paul BRAYMAND

Voie du tram entre Roybon et Viriville



Viriville

Perretière

Le Grand Fayard

Camp de Chambaran

Roybon

Les ouvertures des différents tronçons s'échelonnèrent de 1899 à 1909

Section	Ouverture	Fermeture
Saint -Jean-de Bournay à la Côte-Saint André	17 décembre 1899	1936
La Côte-Saint André à La Côte-St André Le Rival	8 avril 1900	fin 1937
Viriville à Roybon	3 juin 1901	1936
Roybon à Saint-Marcellin	6 avril 1908	1935
Saint-de-Bournay à Heyrieux	23 novembre 1909	1935/1936
Heyrieux à Lyon	23 novembre 1909	21 juin 1937

Horaires au départ de Lyon Monplaisir-la-Plaine :

Heure de départ	Lieu d'arrivée	à	Durée (environ)
5 h 58	La Côte St-André	9 h 53	4 h
8 h 31	Saint-Marcellin	17 h 52	9 h 20
14 h 15	Roybon	20 h 10	6 h

Quand tout allait bien il fallait plus de 9 h pour faire 116 km soit une moyenne d'environ 13 km / h arrêts compris. Cela semble long mais pour l'époque c'était une révolution comparée au temps mis par une patache tirée par 2 chevaux. C'est environ la même différence qu'entre notre TGV et les trains rapides qui l'on précédé.



Locomotive Pinguely Bicabine n° 31

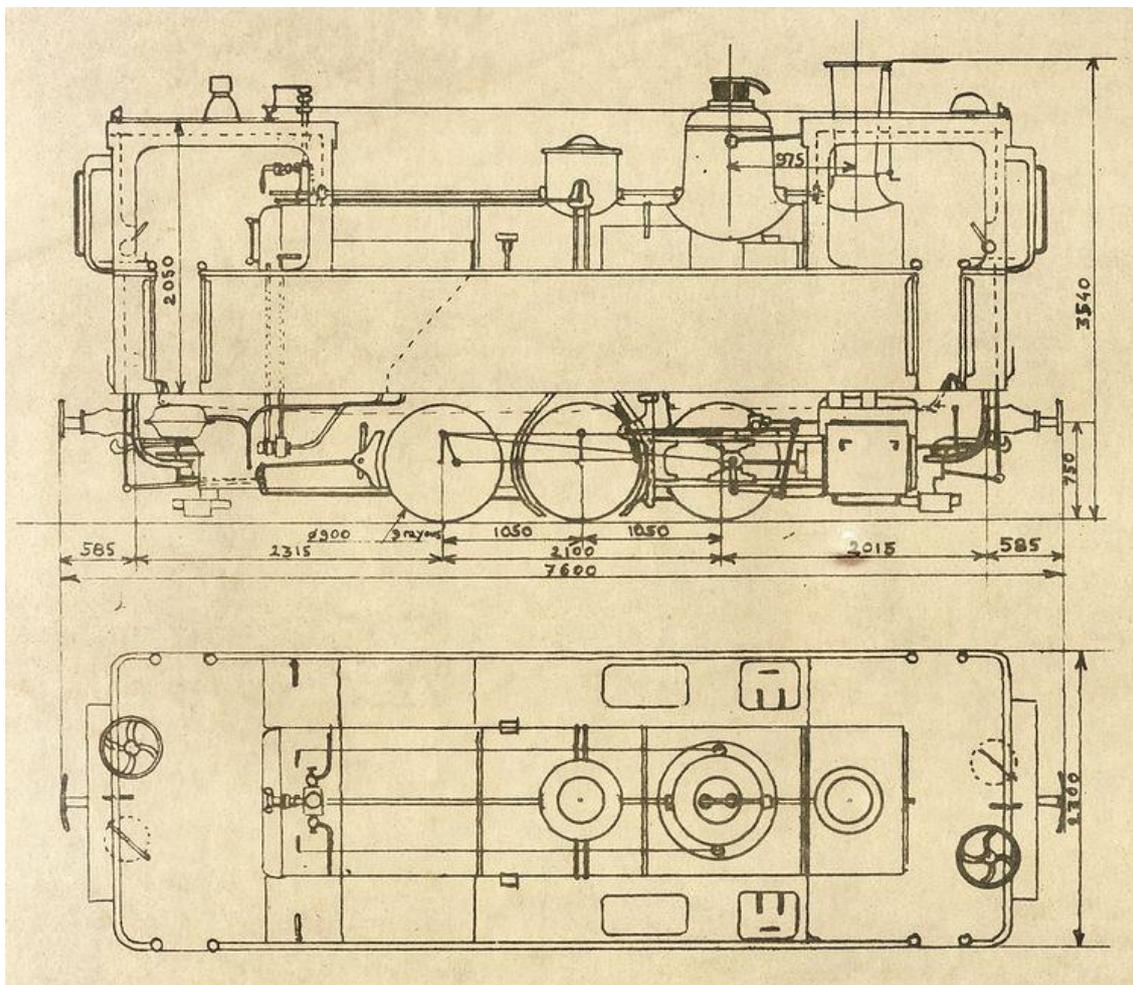


Schéma de la locomotive Pinguely 31 - Archive datant de 1955 - Collection SGVA

Fiche Technique :

- Locomotive à vapeur du type 030 T à voie métrique
- Année de construction : 1909
- Chaudière Paponaud (Rive de Gier) n° 1957-2
- Numéro de fabrication chez Pinguely : 240
- Nom de baptême : Isère
- Masse à vide : 22 tonnes
- Effort de traction : 4508 kg
- Surface de la grille : 0,84 m²
- Surface de chauffe du foyer : 4,65 m²
- Diamètre des roues : 0,90 m
- Empattement rigide : 2,10 m
- Longueur hors tampons : 7,60 m
- Puissance : 280 chevaux-vapeur
- Machine bicylindre à simple expansion
- Chaudière timbrée à 12 kg/cm² comportant 160 tubes



Plaque constructeur de la locomotive Pinguely 31 - Collection SGVA

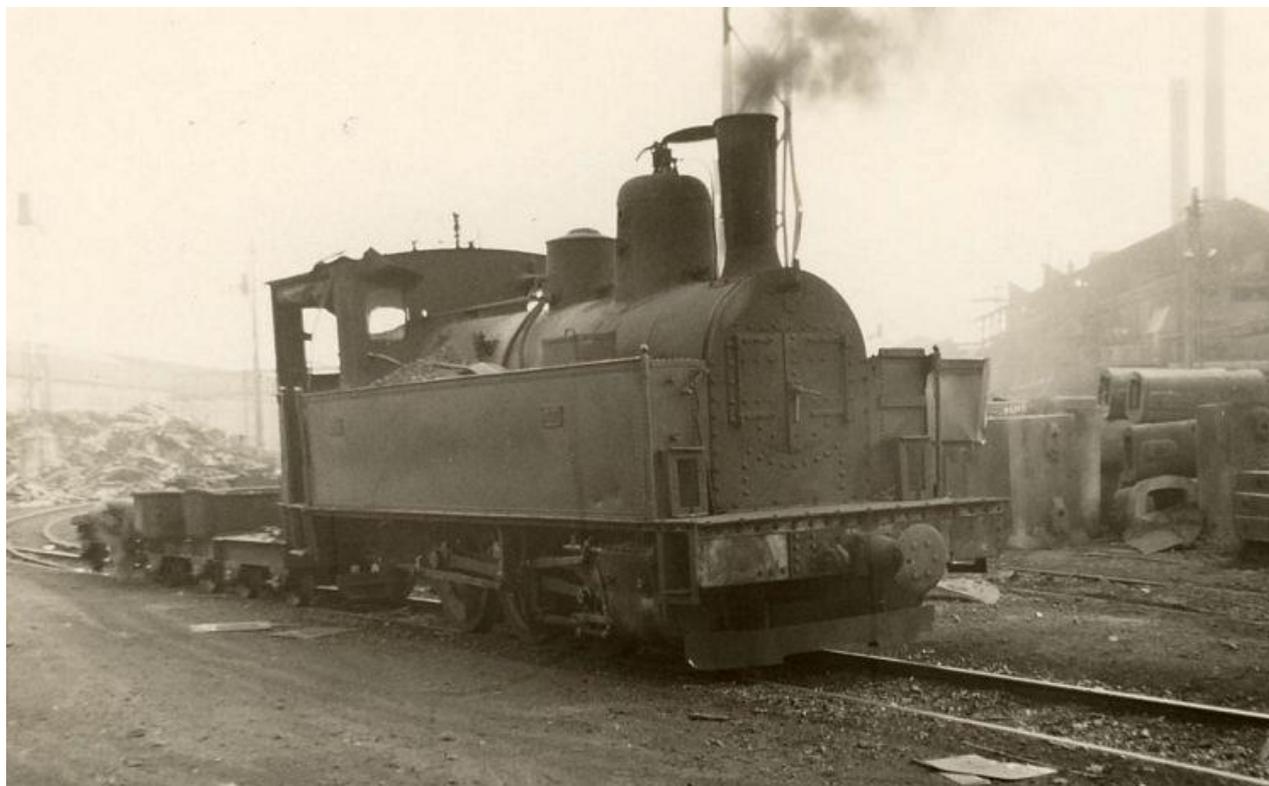
L'histoire de cette locomotive est plutôt mouvementée. Construite par la société lyonnaise Pinguely, en 1909, pour les Tramways Départementaux de l'Isère (TDI) alors exploités par la Compagnie des Chemins de Fer du Sud de la France (SF) pour le compte du département de l'Isère, la 31 est la première unité d'une petite série de quatre locomotives de 22 tonnes. La présence d'une cabine de conduite, à l'avant comme à l'arrière, était destinée à permettre une conduite plus sûre lors des fréquentes traversées en chaussée urbaine tant à Lyon que dans les communes desservies jusqu'à Saint Marcellin. Chacune des deux cabines était ainsi équipée des mêmes commandes pour le mécanicien ; le chauffeur restant bien entendu dans la cabine côté foyer. Cette réversibilité n'imposait pas le retournement de ces locomotives "bicabines" sur des plaques tournantes.

En 1920, la régie départementale des Voies Ferrées du Dauphiné (VFD) est créée pour réformer le système ferroviaire secondaire du département. L'ancien "Sud France Isère" est évincé et le réseau devient alors celui des "Tramways de l'Ouest du Dauphiné" (TOD). Malgré l'emploi d'autorails dès 1922, les lignes fermeront progressivement, en commençant bien sûr par les sections les plus déficitaires, jusqu'à la suspension de tout trafic en 1937 (section Lyon - Heyrieux encore exploitée en traction vapeur).

Sans emploi, la 31 échappe une première fois au ferrailage lorsque les VFD décident de la transférer au dépôt de Vizille, en 1939, pour assurer les renforts sur la ligne de Bourg-d'Oisans (vallée de la Romanche) comptant de nombreux embranchements industriels. Elle change de numéro et devient alors la 51. En 1941, elle est équipée des organes de frein à air comprimé en usage sur ce réseau. Après la guerre, dans un état médiocre, elle est toujours active mais ne sert quasiment plus qu'aux manœuvres en gare de Vizille-Terrasse. En fin de carrière TOD + VFD, elle a effectué un total de 156 000 km.

Nouvelle affectation en 1947 : la 51 est vendue à la société des Forges de Gueugnon, pour son service intérieur (*les Forges de Gueugnon étaient embranchées au réseau CFD de Saône et Loire également à voie métrique*). La locomotive est alors envoyée en grande réparation, à Rive de Gier, dans les Etablissements Paponaud. D'après les archives connues, elle y recevra notamment une nouvelle plaque tubulaire côté boîte à fumée et sera transférée à Gueugnon en fin d'année 1948. Utilisée conjointement avec d'autres locomotives de réemploi acquises auprès de diverses compagnies (*comme la locomotive Pinguely 103 du Morbihan également sauvée par la SGVA*), la 51 prend

le nom de baptême "Isère". Bien que désignée comme "*machine à refaire entièrement*" dans le cahier de suivi des locomotives des forges, en 1953, elle continue à être entretenue et à manœuvrer en complément ou en substitution des autres matériels alors en révision quand vient enfin son tour en... octobre 1955 ! De gros travaux sont alors effectués, une nouvelle fois chez Paponaud, avec notamment le remplacement de son foyer d'origine en cuivre par un foyer en acier. Les années passent et elle continue, en toute discrétion, à accomplir sa mission ingrate : manœuvrer inlassablement des wagonnets chargés de ferraille ou de lingots sur les voies des forges.



La Pinguely « Isère » à Gueugnon – Septembre 1966 – Photo D.Aubert

Sans pouvoir dater précisément cette modification tant esthétique que technique, "Isère" perd sa seconde cabine - et la plupart des commandes dédoublées - pendant ses années d'utilisation industrielle. Toujours active dans les années 1960, plusieurs amateurs connaissent son existence et la surveillent... à distance !





La Pinguely "Isère" manœuvre toujours à Gueugnon - Mars 1975 - Photo J.Banaudo

Progressivement, la vapeur disparaît un peu partout en France et le phénomène s'accélère au début des années 1970. Contre toute attente, les forges continuent à la maintenir en service jusqu'en... avril 1975 ! De ce fait, "Isère" est la dernière locomotive à vapeur en activité, à voie métrique, sur un réseau industriel (*pour mémoire, mais à voie normale, la traction vapeur s'éteindra en juillet 1975 sur la ligne d'intérêt local Etival - Senones et en septembre 1975 sur le réseau national, ligne Troyes - Châtillon-sur-Seine*). Mais marquée par des années de service intensif, les agents des forges iront même jusqu'à rajouter un "M" devant sa plaque de baptême... ce qui en dit long sur son état général !



La Pinguely "Isère" est devenue "M-Isère" - Gueugnon - Mars 1975 - Photo J.Banaudo

Des membres de la SGVA interviennent rapidement et, avec l'aide de la Fédération des Amis des Chemins de fer Secondaires (FACS), sauvent *in extremis* cette rescapée de la ferraille. Alors expédiée aux ateliers de Gray, en Haute-Saône, elle subit une cure de rajeunissement bien nécessaire ! Lorsqu'elle arrive à Tournon en janvier 1978, elle a même retrouvé sa seconde cabine. Elle reçoit alors les organes de frein à vide et commence une douce retraite "touristique".





La Bicabine sortant de révision - Tournon - Mars 1978 - Photo L.Manoha

Sa puissance, inférieure aux autres locomotives en service sur la ligne Tournon - Lamastre, limitera son utilisation à la traction de trains légers ou limités aux gares intermédiaires de la ligne.



Au petit matin, la Bicabine emmène 300 randonneurs à Boucieu-le-Roi - Mordane - Avril 2001 - Photo P.Géranton

En novembre 1993, la 31 est classée "Monument Historique". Active jusqu'en fin de saison 2006, la 31 a parcouru 8 800 km en Ardèche souvent pour des trajets partiels limités à Colombier-le-Vieux ou Boucieu-le-Roi, affrétés en particulier par des croisiéristes naviguant sur le Rhône, ou pour des trains spéciaux comme ceux des journées du patrimoine. Il est essentiel d'ajouter qu'elle a servi également pour de nombreux "stages vapeur" d'initiation à la technique et à la conduite, dont la SGVA était organisatrice en collaboration avec le chemin de fer du Vivarais.



La Pinguely 31 "Isère" marque l'arrêt à Colombier-le-Vieux - Juin 2000 - Photo V.Piotti

Aujourd'hui, la 31 nécessite à nouveau des travaux de chaudière. La SGVA compte bien redonner vie à cette locomotive, en permettant à des passionnés ou des personnes plus modestement intéressées par les techniques anciennes de pouvoir approcher un tel condensé de mécanique et de sciences qu'est une machine à vapeur ! Ce projet, susceptible de vous plaire, ne se fera pas sans une aide extérieure à la seule association SGVA. Pour le permettre, vous pouvez venir nous aider sur le terrain et aussi souscrire à ce projet en téléchargeant le document suivant : [Souscription Bicable](#)

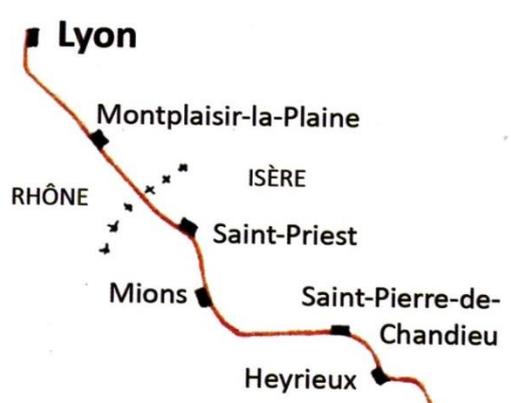


La Bicabine assure un train supplémentaire pour Lamastre - Tournon - Juin 2006 - Photo V.Piotti



Jean-Paul BRAYMAND

Trajet du tramway Lyon - Saint-Marcellin



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.

Les voitures à bogies disposaient d'une plate-forme 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 classes 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 chauffettes Fabre.

Les 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, quant à elle, un bâtiment à étage plus vaste que celui de bien des gares.



215. PELUSSIN (Loire) — Le Pont de Charantonay en construction (Entreprise Mercier)

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 autre 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 Saint-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 Saint-Jean-de-Bournay déraillait pour aller s'encaster entre une boulangerie et un magasin

de cycles, dans le 8^e arrondissement de Lyon.

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

De Diémoz à Saint-Georges-d'Espéranche, le tramway prenait 100 mètres d'altitude en quelques centaines de mètres de trajet. À 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 Saint-Jean-de-Bournay, où le 7 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 8 août 1921 : le tramway du 7 août a écrasé au km 47 près de Saint-Jean-de-Bournay le nommé Berthier Pierre 48 ans, célibataire en état d'ivresse, qui était couché sur la voie.

Arrivée à Lieudieu puis à Semons-Comme 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 ».

en douceur et en toute légalité d'un exploitant avec qui les autorités étaient en conflit permanent. Le département ayant accepté 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, les autocars, réguliers et rapides, remplaçant 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 8 h 40 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 12 h 18.

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 1935-36, 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-Bourney 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.

Le matériel

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.

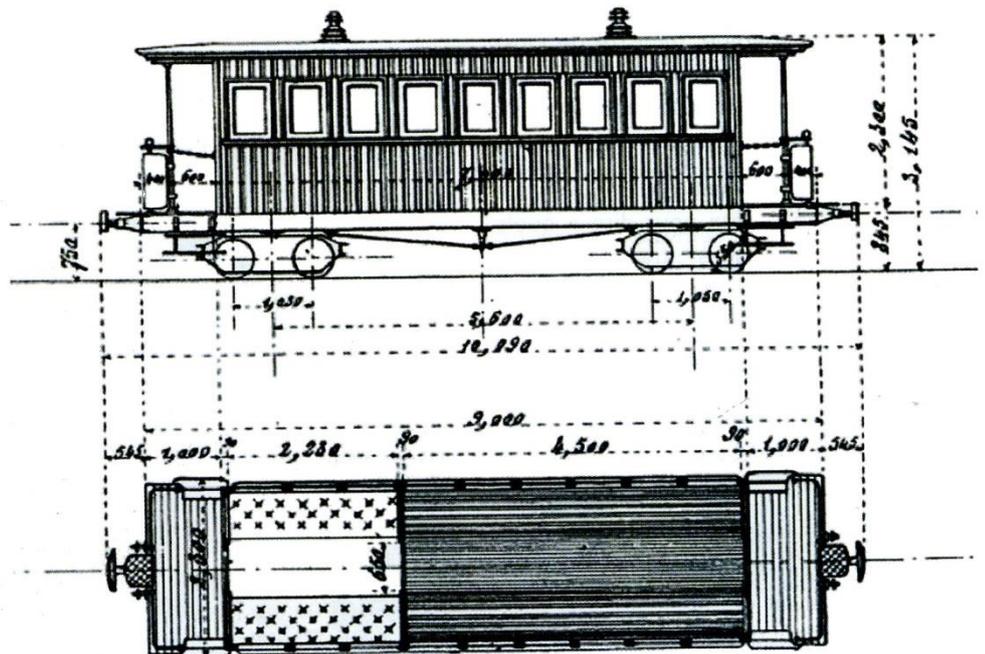
Les soutes de la locomotive avaient une contenance de 500 à 650 kg de charbon en briquettes. Ces machines à vapeur consommaient aussi de l'eau, le réservoir avait une contenance de 1 700 litres à 2 300 litres suivant le type, et il fallait compter sur une consommation d'eau de 150 à 200 litres par km. 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 plates-formes, des bicabines. Les deux plates-formes étaient couvertes et furent rapidement pour-

vues de châssis vitrés pour protéger le personnel. Le chauffeur se tenait en permanence sur la plate-forme où se trouvait le foyer qu'il pouvait ainsi alimenter avec du charbon alors que le mécanicien était systématiquement sur la plate-forme se trouvant en tête. Les deux plates-formes 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 deux essieux et les wagons de marchandises.

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 plate-forme ouverte. Le châssis de caisse était métallique. La caisse



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

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 !



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.

Ils font le trajet en tramway. Le ministre en profita pour dire « quels délicieux paysages traverse cette ligne ». À 11 h 30, le tramway arrive à Saint-Marcellin. La fanfare du 4^e 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.

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 excen-

tré 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.

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

Pour les animaux, c'est 50 centimes par wagon et par km. Le chargement normal est de 34 animaux par wagon 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'armement, 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 Saint-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 4 novembre pour que la section Roybon - Saint-Marcellin soit entièrement réparée 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. Il souhaite aussi la déchéance de la compagnie.

Le 15 novembre le préfet met l'exploitation sous séquestre administratif. Ce fut une occasion de se débarrasser



Le cortège le jour de l'inauguration du tramway

TRAMWAYS DU SUD-EST

Le tramway Lyon - Saint-Marcellin

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 Bonpertuis via Saint-Jean-de-Bourney et Le « Grand-Lince » (Le Grand-Lemps).

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'usinières avancent leur proposition : un tram à 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-Bourney à Saint-Marcellin) avec une subvention de 500 fr par km.

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

L'histoire

Les travaux sur les premières sections commencèrent dès 1898, et permirent l'ouverture au service voyageur 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-Bourney 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 du 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 Saint-Jean-de-Bourney - 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 1^{er} 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, l'inauguration de la ligne eut lieu le 20 septembre 1908.



Ci-dessus, Gaston Doumergue et ci-contre, Antonin Dubost tous deux présents à l'inauguration du tramway

Quelques anciens habitants de Monplaisir se souviennent du dépôt des cars V.F.D. situé 308 avenue Berthelot, mais peu connaissent la signification de ces initiales: Voies Ferrées du Dauphiné et surtout pourquoi voies ferrées car le dépôt était plein de cars ! Certains avaient une ancienne carte postale montrant une locomotive à vapeur devant le dépôt mais beaucoup ignoraient la destination et encore plus l'itinéraire de cette machine à vapeur.



VFD n'est que la suite d'abréviations de sociétés qui se sont succédées: TOD, TDI, SF, NLT et autres sigles. Essayons de faire l'histoire de ce tramway appelé par ses utilisateurs « le tacot »

Historique mouvementé

A la fin du 19^e siècle les infrastructures des grandes lignes ferroviaires sont réalisées et l'on commence à étudier des lignes transversales pour désenclaver les régions en projetant la construction de lignes de tramways électriques ou à vapeur longeant des routes.

Nous ne débuterons pas cet historique par le dépôt de tramways du 308 de l'avenue des Ponts (avenue Berthelot) qui devint le terminus de la ligne Saint-Marcellin (38160) à Lyon.

Changeons 2 fois de siècle et nous voilà en 1897 où une convention est signée, un 17 août, entre le préfet de l'Isère et messieurs Louis Joseph Pollart, ingénieur en tramways, et Jean Marie Rolland, architecte à Lyon, pour une concession de 75 ans de lignes à voies métriques de la Côte Saint-André au Grand-Lemps soit 14 km et de Saint-Jean-de-Bournay à Saint-Marcellin par La Côte-Saint-André soit 70 km. La concession est rétrocédée à une société créée le 24 février 1898 dont le siège est au 45 de la rue de la République: La Compagnie des Tramways de l'Isère ou TDI au capital de 4 000 000 F divisé en 8 000 actions de 500 F. Rétrocession actée par le décret du 29 octobre 1899. Les concessionnaires dès le début avaient envisagé une extension vers Lyon mais le Conseil Général de l'Isère s'opposa à cette proposition ; décision imprévoyante car le trafic de Lyon à Saint-Jean-de-Bournay aurait été bien supérieur à celui de Saint-Jean-de-Bournay à Saint-Marcellin. Le Conseil Général du Rhône, partie prenante, donna un avis unanime. Les frais de construction et la fourniture du matériel étant à la charge des concessionnaires. Pour l'exploitation ils bénéficiaient d'une subvention initiale de 500 F par km installé et par an.

- Début 1900 les voyageurs pouvaient emprunter la ligne de Saint-Jean-de-Bournay à La Côte-Saint-André et au Grand Lemps ou La Côte-Saint-André à Viriville. Cette rapidité se fit au détriment du confort : attente des trains en plein vent, retards très fréquents par une organisation très imparfaite, marchandises en souffrance par manque de matériel. Dans le courant de l'année les travaux continuèrent de Viriville à Roybon. Cette fois les travaux avancèrent avec une sage lenteur à cause des difficultés financières et techniques et le 3 juin 1901 la ligne atteignit Roybon.

La portion de ligne Saint-Jean-de-Bournay à Lyon était retardée pour des raisons administratives et aussi de pénétration dans Lyon.

Le 15 septembre 1901 les travaux sont interrompus. La société TDI est en état de cessation de paiement, elle est assignée par 3 de ses créanciers dont M. Pinguély fournisseur des locomotives, demeurant 65/67 rue Bugeaud à Lyon. En décembre le président et 2 administrateurs démissionnent, la compagnie est dans l'impossibilité d'assurer la paye du personnel et pour cause: l'encaisse n'était plus que de 511,75 F et les dettes atteignaient 1 400 000 F ... La mise en faillite est prononcée le 21 janvier 1902 par le tribunal de commerce de Lyon. TDI n'a vécu que 2 ans. Déconfiture due autant à l'appât d'un gain facile de certains entrepreneurs et à la légèreté de certaines administrations. L'exploitation ne fut interrompue finalement que durant quelques jours, le département l'ayant placé sous séquestre dès le 3 janvier 1902, séquestre qui dura jusqu'en 1909, année qui vit l'achèvement du réseau sous la direction de M. Couturier ingénieur départemental du Contrôle.

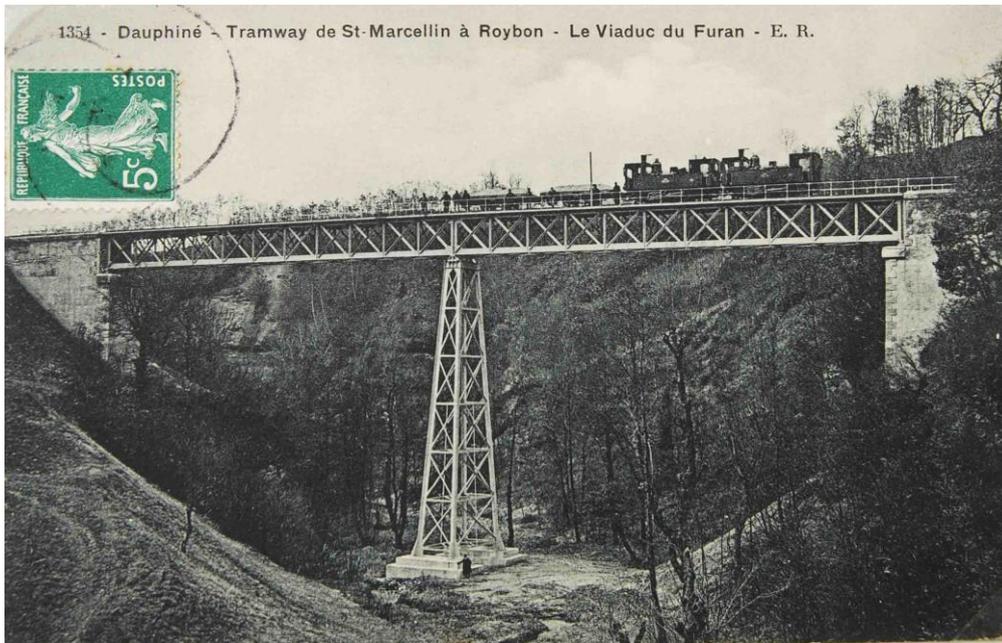
Sud-France

La puissante société des Chemins de Fer du Sud de la France (SF) s'engage le 18 septembre 1904 à exploiter l'ensemble du réseau comprenant les lignes déjà construites, celles dont la construction était décidée et de fournir la totalité du matériel roulant, sous réserve:

1. De la modification du tracé aux abords de Lyon: passage dans le centre de SaintPriest et terminus dans le centre ville de Lyon et non à l'entrée comme prévu.
2. De l'augmentation de la garantie d'exploitation portée à 2700 F par km pour tout le réseau.
3. Du financement intégral par le Département de la construction des lignes ou sections de lignes situées dans l'Isère.
4. La section de la ligne Lyon à Saint-Jean-de-Bournay restait à la charge du concessionnaire ainsi que l'aménagement du terminus urbain dans l'ancien dépôt de la Compagnie Nouvelle Lyonnaise de Tramway (NLT) devenue propriété de la compagnie OTL et inutilisé.

Sur ces bases l'enquête d'utilité publique put démarrer un an plus tard, par un décret du 1° mai 1906

La réalisation du tronçon Roybon à Saint-Marcellin fut très difficile à réaliser. Elle nécessita le creusement d'un tunnel à Dionay et la construction d'un viaduc métallique à Saint-Antoine-l'Abbaye. La voie était en site propre sur quelques tronçons pour éviter une trop forte déclivité comme à Saint-Georges-d'Espéranche et entre Roybon et Saint-Antoine. Finalement la section Roybon à Saint-Marcellin ne vit le jour que le 6 avril 1908 soit plus de 7 ans après la date prévue.



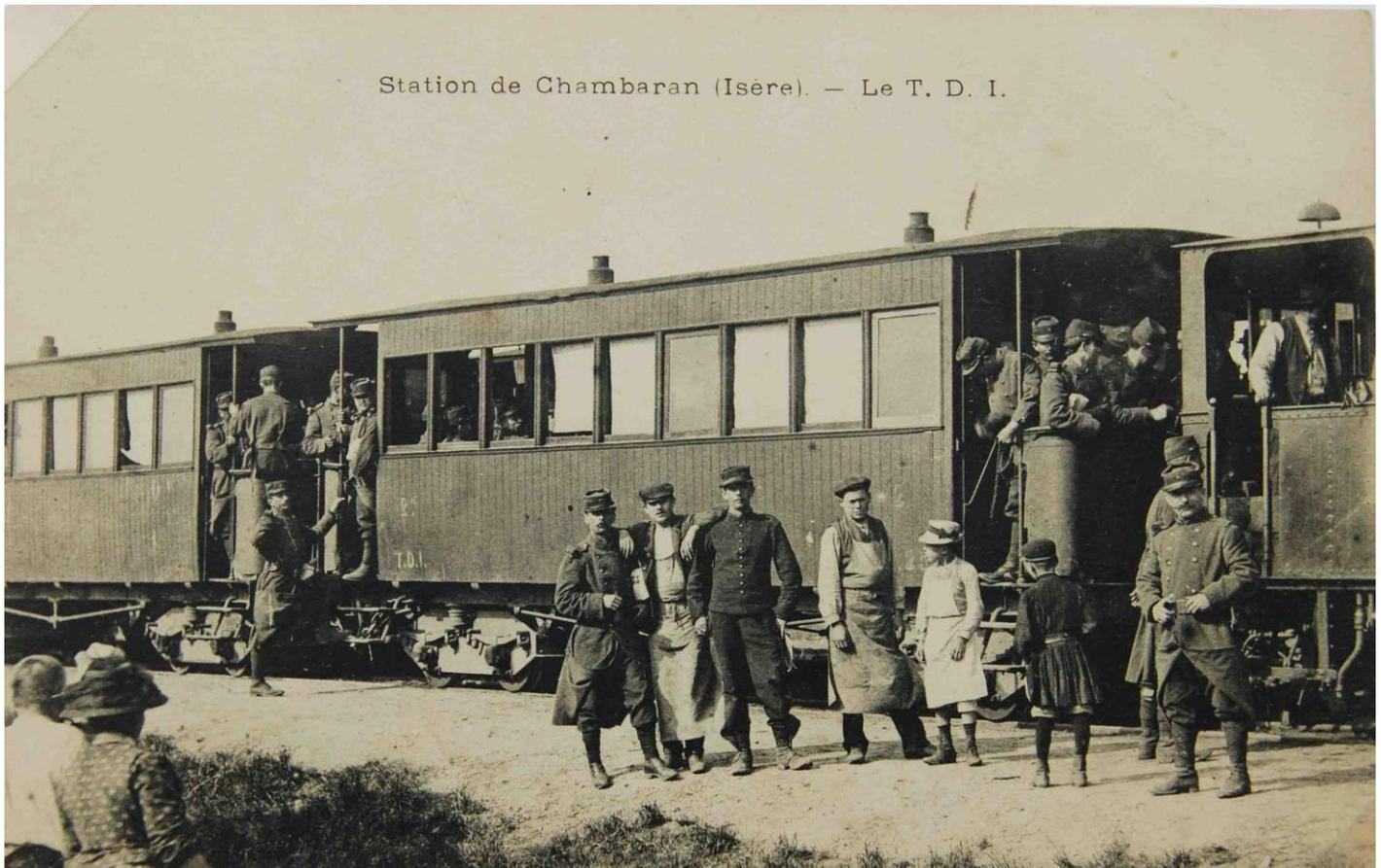
A ce tracé il manque la section Lyon à Saint-Jean-de-Bournay qui fut elle aussi riche en péripéties:

- divergences sur le tracé : SF voulait que la ligne passe par le centre de Saint-Priest
- demande de subventions.
- pénétration de la ligne dans le centre de Lyon (Cordeliers)

Finalement la ligne fut inaugurée le 23 novembre 1909 et de 1909 à 1911 l'exploitation fut assurée par SF avec des résultats peu encourageants et pour le compte du département de l'Isère. Les discussions reprirent pour la pénétration dans Lyon car la gare terminus de Lyon Monplaisir-la-Plaine était sommairement aménagée dans l'ancien dépôt de la Compagnie Nouvelle Lyonnaise (Cie NLT) avenue des Ponts (avenue Berthelot) et racheté par l'OTL. Finalement une gare fut construite pour 320 000 F avec l'achat des terrains avenue des Pont !

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 1914/18 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



Chambaran

Les trains des obus :

Certains trains s'appelaient les trains des obus dont certains provenaient des usines Berliet.

Les trains de soieries :

Ce service très particulier fut organisé à partir de 1912 à la demande de la Chambre de Commerce de Lyon afin de pallier les difficultés des fabricants disséminés dans tout le Bas Dauphiné pour assurer leur approvisionnement en produits bruts et leurs livraisons en produits finis. Les trains en provenance de Lyon livraient les ballots de soie grège et chargeaient en retour les pièces de soie destinées à la « Condition des Soies » de Lyon. Le succès de cette initiative fut immédiat : en 1912, les trains de soieries circulèrent pendant 300 jours et parcoururent au total près de 50.000 km.

Malheureusement, suite à un litige financier entre transporteur et client, cette expérience pourtant positive cessa le 31 décembre.

Tarifs et trajets

- Sur un prospectus des « Droits de péage et de transport » nous relevons que :
 - Le km en 1° classe coûte 0.07 fr et en 2° classe 0.05 fr, péages inclus
 - Les enfants au dessous de 3 ans ne payent rien à la condition d'être portés sur les genoux des personnes les accompagnant.
 - Les enfants de 3 à 7 ans payent demi-place et ont droit à une place distincte ; toutefois 2 enfants dans un même compartiment ne pourraient occuper que la place d'un voyageur
 - Les enfants au dessus de 7 ans payent la place entière
 - Les chiens transportés dans le train de voyageurs payent le km 0.015 fr sans que la perception puisse être inférieure à 0.50 fr
 - Pour les bêtes existe un tarif à petite vitesse qui variait entre 0.15 fr / km pour un bœuf à 0.03 fr / km pour une chèvre, mais si ces animaux, ci-dessus dénommés, étaient transportés à la vitesse des trains de voyageurs le tarif était

doublé.

- Pour les marchandises le tarif était à la tonne par km avec 2 catégories :
Grande vitesse à 0.36 fr
Petite vitesse avec 2 classes : 1° classe à 0.16 fr et en 2° classe à 0.14 fr

Horaires au départ de Lyon Monplaisir-la-Plaine :

Heure de départ	Lieu d'arrivée	à	Durée(environ)
5 h 58	La Côte St-André	9 h 53	4 h
8 h 31	Saint-Marcellin	17 h 52	9 h 20
14 h 15	Roybon	20 h 10	6 h

Quand tout allait bien il fallait plus de 9 h pour faire 116 km soit une moyenne d'environ 13 km / h arrêts compris. Cela semble long mais pour l'époque c'était une révolution comparée au temps mis par une patache tirée par 2 chevaux. C'est environ la même différence qu'entre notre TGV et les trains rapides qui l'on précédé.

Le 5 novembre 1919 une 2° grève éclate. Les relations entre SF et le personnel sont toujours très tendues de même avec les départements. 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 fit droit à toutes les revendications les tarifs augmentèrent de 125 % pour les passagers et 175 % pour les marchandises ! La compagnie comprenant que son éviction était inévitable, choisit de négocier. La 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 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.

Avec l'absence d'investissement lourd la situation financière se dégrade et commence la lente fermeture du réseau. Voir tableau récapitulatif.

Les relations entre le département de l'Isère et OTL sont très mauvaises à cause d'un litige sur la ligne Lyon la Balme (ligne de tramways n° 16) La liaison Lyon à Saint-Jean-deBournay ne fut pas rattachée à l'OTL malgré la demande de certains conseillers généraux. Mais l'OTL fut autorisée à électrifier la ligne entre Monplaisir-la-Plaine et Saint-Priest, ceci permit le 6 avril 1925 d'ouvrir la ligne n° 34 prolongeant ainsi la ligne 23 Cordelier à Monplaisir-la-Plaine. Cette ligne 34 électrique fut fermée 10 ans plus tard.

Section	Ouverture	Fermeture
Saint -Jean-de-Bournay à la Côte-Saint André	17 décembre 1899	1936
La Côte-Saint André à La Côte-Saint André Le Rival	8 avril 1900	fin 1937
Viriville à Roybon	3 juin 1901	1936
Roybon à Saint-Marcellin	6 avril 1908	1935
Saint-de-Bournay à Heyrieux	23 novembre 1909	1935/1936
Heyrieux à Lyon	23 novembre 1909	21 juin 1937

La ligne de tramways T2 allant de Perrache à Bron/Porte des Alpes sera prolongée 68 ans plus tard jusqu'à Saint-Priest et l'inauguration sera faite le 27 octobre 2003

Un peu de technique

Locomotives :

Ce réseau était équipé de locomotives Pinguély d'un poids de 18 à 22 tonnes à vide, d'un prix d'environ 33 000 fr. La dernière machine se trouve sur le circuit de chemin de fer touristique de Tournon à Lamastre. 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, car il n'y avait pas de tender, 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 l à 2 300 l suivant le type et il fallait compter sur une consommation d'eau de 150 à 200 litres par Km. Nous observons donc que l'autonomie en eau ou charbon était d'environ 10 km, ce qui suppose que les arrêts voyageurs servaient aussi à faire des pleins d'eau et de briquettes.

Elles étaient équipées de bi-cabines de commande disposition indispensable car toutes les gares n'avaient pas de voies de retournement.



Sur cette photo on voit bien les briquettes dans le poste de conduite

Voitures et fourgons :

Étaient soit de marque Decauville pour les voitures à bogies et les fourgons, soit de marque « Ateliers de la Buire » pour les voitures à essieux de 1° et 2° classe

Certaines voitures achetées d'occasion à l'OTL, furent construites en 1898 et elles avaient servies sur la ligne n°1 des Cordeliers à Bron. Elles furent adaptées aux Ateliers de la Buire de 1910 à 1914

L'éclairage et chauffage :

L'éclairage était par lampes à pétrole insérées dans le plafond et le chauffage par chaufferette dans le plancher. L'histoire ne dit pas si ce chauffage était suffisant, en hiver, dans les rudes contrées de Chambaran.

Autorails :

Il y eut plusieurs essais, de différentes marques. Le Conseil Général de l'Isère mit à l'étude des autorails à la dénomination bizarre « autobus sur rails ou automotrices mi-lourdes ». Après appel d'offre, un marché fut passé avec les établissements Saurer à Lyon pour la fourniture de 3 autorails à essence et d'une remorque légère qui seront livrés en 1923/1924.

Autorails Saurer

Le moteur à essence de 4 cylindres avait une puissance de 45 ch. L'essieu avant était formé de 2 grandes roues de type automobile qui donna lieu à de nombreux déboires et fut remplacé par un bogie à 4 roues. Le 10 février 1923 les 1^{er} essais en ligne eurent lieu entre La Côte-Saint-André et Saint-Marcellin. Les 54 km furent franchis en 1 h 50 sans compter les arrêts, soit une vitesse commerciale de 25 km/h n'apportant pas un grand progrès par rapport à la vapeur. La consommation fut de 25 l/100 km. D'un poids de 6,5 tonnes il avait 30 places. Ces autorails furent retirés du service en 1935 à cause de leur inconfort ahurissant et de leur fragilité. Ils furent remplacés par des autocars.



Autorails Berliet

En 1928 ils firent quelques services entre Lyon et Saint-Jean-de-Bourny.

Un modèle fut conservé par Berliet pour assurer certains jours un service de transport entre Lyon-Monplaisir et les usines Berliet de Vénissieux





Autorail Crochat:

Fut le dernier autorail livré en 1929 C'est un engin d'une qualité supérieure aux précédents. Cette automotrice pétroléo-électrique développait 85 ch.

Avec 2 cabines de conduite et un vaste compartiment à bagages il offrait 24 places assises. Il aurait remplacé les autorails Saurer entre les 2 gares de la Côte-Saint André.

Voies :

Il existe différents types d'écartement de voies :

Voies normales : (Vn) d'un écartement de 1,435 m (4 pieds 8 pouces et demi)

Voies étroites : toutes les voies inférieures à la Vn

Voies métriques : (Vm) donc d'un mètre d'écartement.

Voie Décauville en 0.60 m très utilisé sur des chantiers.

Et aussi bien d'autres voies étroites.

Les tramways et les métros sont soit en Vn soit en Vm

En Vm, métro parisien.

En Vn, métro lyonnais.

En Vm, le tramway de St.-Etienne.

En Vn ,le tramway de Lyon.

Le « tacot » était en Vm.

Le train à Diémoz

Diémoz, comme la plupart des gros villages, était à l'époque, accessible par des diligences qui assuraient la liaison entre Grenoble, Lyon et Vienne. Ces diligences servaient à transporter les voyageurs et le courrier. Elles s'arrêtaient dans les villages, la plupart du temps, devant un bistrot ou un hôtel qui servait de relais de poste.

Diémoz ne coupait pas à cette organisation du voyage et disposait d'un relais à l'ancien hôtel du village, l'hôtel Linage

A la fin du 19^{ème} siècle, une grande révolution va traverser le nord Isère avec l'arrivée des chemins de fer régionaux pour desservir les campagnes. Il y eut plusieurs lignes qui avaient des particularités communes

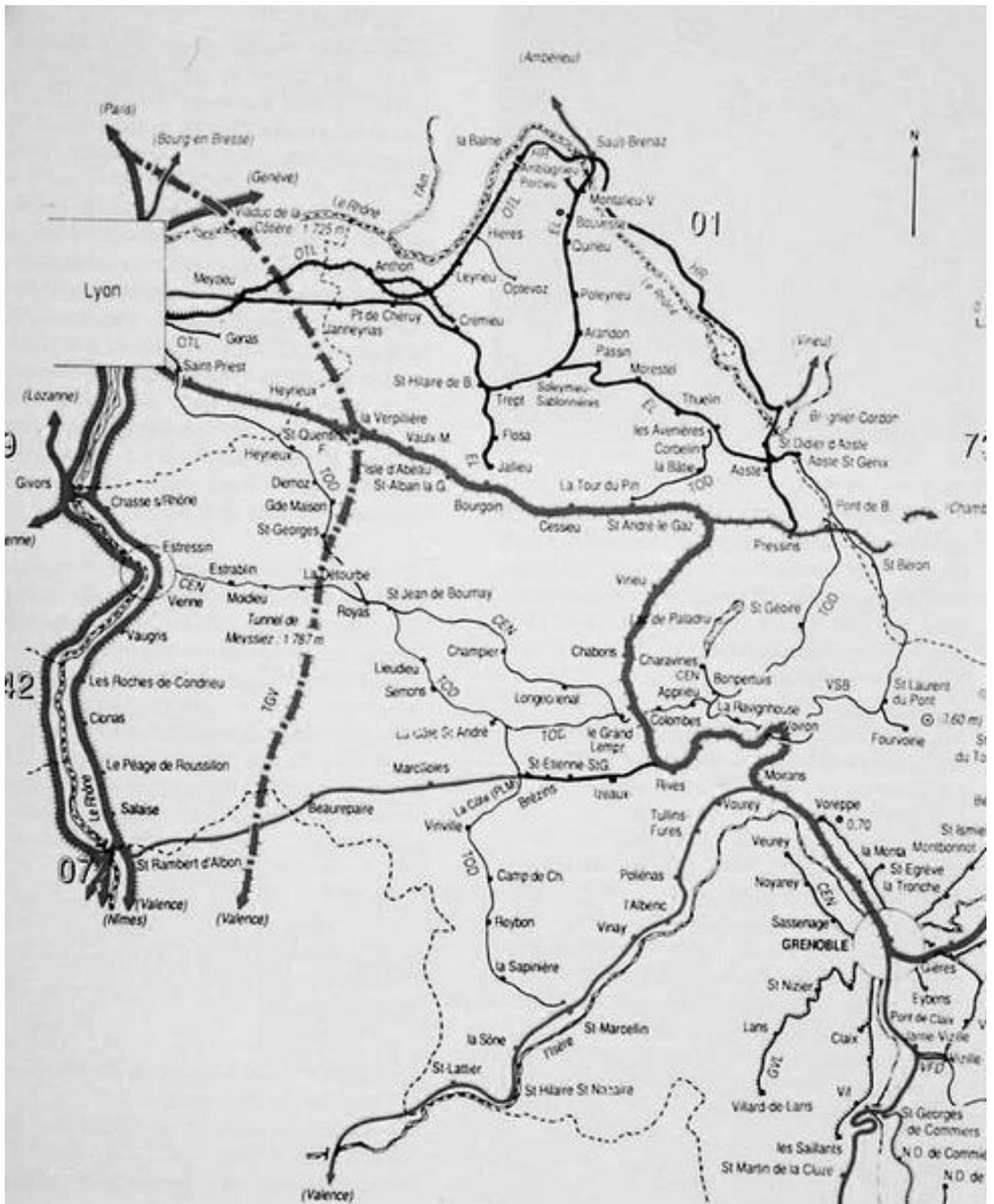
- Elles étaient en accotement le long des routes, c'est-à-dire en bordure de route avec ou sans rehaussement et en chaussée dans les villages, c'est-à-dire au milieu de la rue, à fleur de surface comme les tramways en ville.
- Les courbes étaient serrées et les déclivités importantes.
- Les lignes étaient principalement en milieu rural.
- L'utilisation d'autorail était restreinte au profit de tramway.
- L'écartement des rails était de 1 mètre.

Diémoz n'allait pas échapper au progrès. C'est en 1898 que MM ROLLAND et Cie reçoit la concession d'une ligne de chemin de fer allant de St Jean de Bournay à St Marcellin avec embranchement. L'année suivante, en 1899, c'est la Cie des TI (Tramways de l'Isère) qui reprend la concession. Cette dernière ne peut terminer les travaux et elle est remplacée en 1906 par la Cie des Chemins de Fer du Sud France (SF-I) créée pour exploiter les réseaux de provence. C'est elle qui reçoit l'extension de la première concession entre Saint Jean de Bournay et Lyon Montplaisir puis les concessions de la Côte St André au Grand Lemps, de Bonpertuis à Pont de Beauvoisin et de enfin de la Tour du Pin aux Avenières.

En 1919, le département rachète le réseau et le confie aux VFD (Voies Ferrées Dauphinoises) qui créent le groupe du TOD (Tramway de l'Ouest Dauphiné) en 1922.

Diémoz se retrouve ainsi sur la ligne de Lyon Montplaisir à Saint Marcellin. Cette ligne, d'une longueur de 119 kilomètres, a été construite par tronçon. Le tronçon de Saint Jean de Bournay à la Côte Saint André (18 kilomètres) date de 1899. En 1900, la ligne s'allonge de 13 kilomètres de la Côte vers Viriville, puis en 1901 de 13 nouveaux kilomètres vers Roybon puis en 1908 de 27 kilomètres jusqu'à Saint Marcellin. C'est en 1909 que la ligne part de Lyon jusqu'à Heyrieux sur 22 kilomètres et de Heyrieux à Saint Jean de Bournay sur 26 kilomètres, la déviation pour Saint Priest datant de 1914. Elle a vaillamment fonctionné jusqu'en 1927, année où les bus ont commencé à remplacer certaines sections. Le premier tronçon à fermer fut celui de Roybon à Saint Marcellin en 1935 et tous les autres en 1937. La voie fut définitivement déclassée en 1939, c'est-à-dire que les rails ont été démontés et ôtés.

Jean-Paul BRAYMAN



Les trains régionaux du nord Isère

Les discussions furent âpres à cette époque pour savoir où passerait la ligne et quel village voulait l'accepter ou pas. Initialement, la voie devait quitter Saint Georges qui hébergeait une grosse gare et descendre sur Diémoz par la nationale 518 et traverser le village par le haut. La municipalité de l'époque refusa tout bonnement le projet avec une telle énergie que le tracé fut changé.

En définitive, la ligne partait de Lyon Montplaisir et passait par Parilly, Vénissieux, Saint Priest, Mions, la Croix Rouge, Toussieu, Saint Pierre de Chandieu, Rajat, l'avenue de la république à Heyrieux, le carrefour de l' Alouette, Diémoz, le carrefour de Lafayette, la grande Maison, Sur la Ville, Saint Georges d'Espéranche, Charantonnay, Chasse, Beauvoir de Marc, Gerbolle, Royas, le Rouleau, Saint Jean de Bournay, les Monts, Villeneuve Bonnevaux, Lieudieu, Senions, Semons, La Blache, Balbins Ornacieux, la place Hector Berlioz puis la gare PLM et l'usine Girodin à la Côte Saint André, Saint Siméon de Bressieux, le Mollard, Chevalin, Chatenay, Viriville, les Etangs, le Camp de Chambarrand, le grand Fayard, Roybon, le Pont, Aigues Noires, la Trappe, la Sapinière, Dionay, l'abbaye de Saint Antoine, Cizières, Chapèze, Chatte, Puvelin et enfin le champs de mars et la place Maloc à Saint Marcellin.

La voie construite en 1909, arrivait donc d'Heyrieux par le carrefour de l'Alouette en longeant la route puis tournait vers la droite au carrefour des 4 routes pour rejoindre le carrefour de Lafayette, sans passer dans le village. De là, la voie tournait à gauche et montait en zigzagant à travers la vallée vers Saint George d'Espéranche. En arrivant sur Saint Georges, on voit encore sur la droite de la route actuelle en peu en hauteur, un chemin plat longeant les bois. C'était la voie ferrée.

De cette révolution que le village a boudé, il ne reste que quelques vestiges, des noms de rue dans les villages traversés par la voie ferrée et certaines gares.



La Côte Saint André



Chatenay



La Côte Saint André



Saint Siméon de Bressieux

Viriville

Saint Marcellin

Diémoz a la chance d'avoir sa gare, dernier symbole de la voie ferrée. Il s'agit du petit bâtiment sur la droite de la nationale lorsque l'on arrive d'Heyrieux au niveau du carrefour des 4 routes. Elle appartient aujourd'hui à un particulier.

Il est possible de lire sur une carte postale du 16 avril 1915, ce témoignage émouvant d'une époque passée

*« Point de bons nouveaux à Diémoz au contraire, nous n'avons pas que la guerre pour avoir de grands blessés. Lundi soir, **Marie Baud**, la repasseuse, revenait de Lyon à la gare de Diémoz en descendant elle est tombée. Le tram lui est passé dessus on l'a évacuée à l'hôpital, ils ont dit que l'on va être obligé de lui couper la jambe, c'est bien triste. »*



Danilouh

Photos du tram



Départ LYON MONT PLAISIR LA PLAINE



Gare ST PRIEST



Gare de MIONS



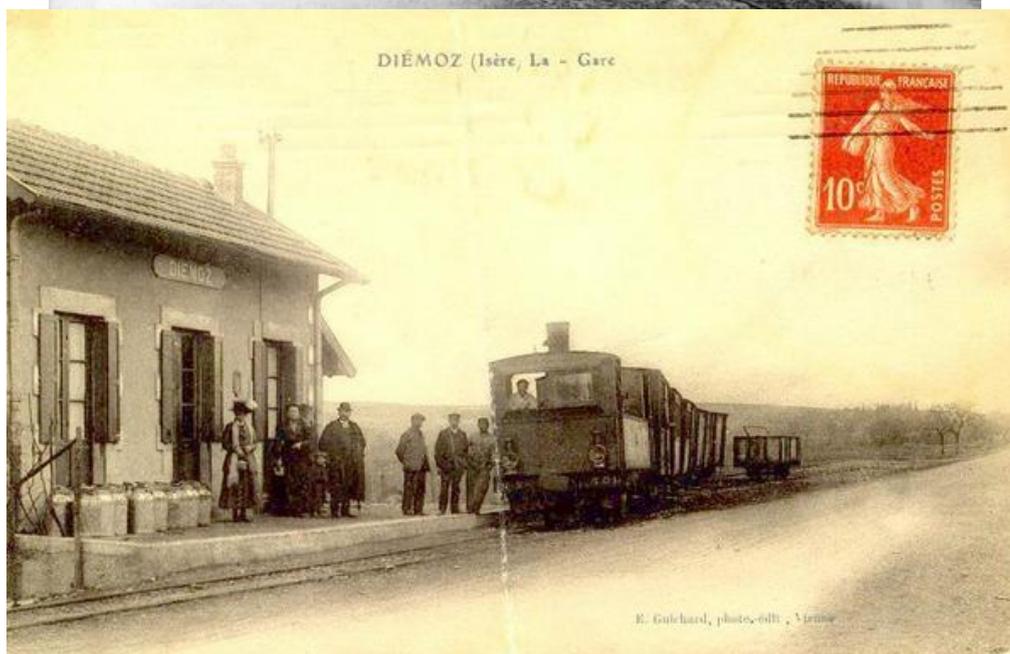
Gare ST PIERRE DE CHANDIEUX



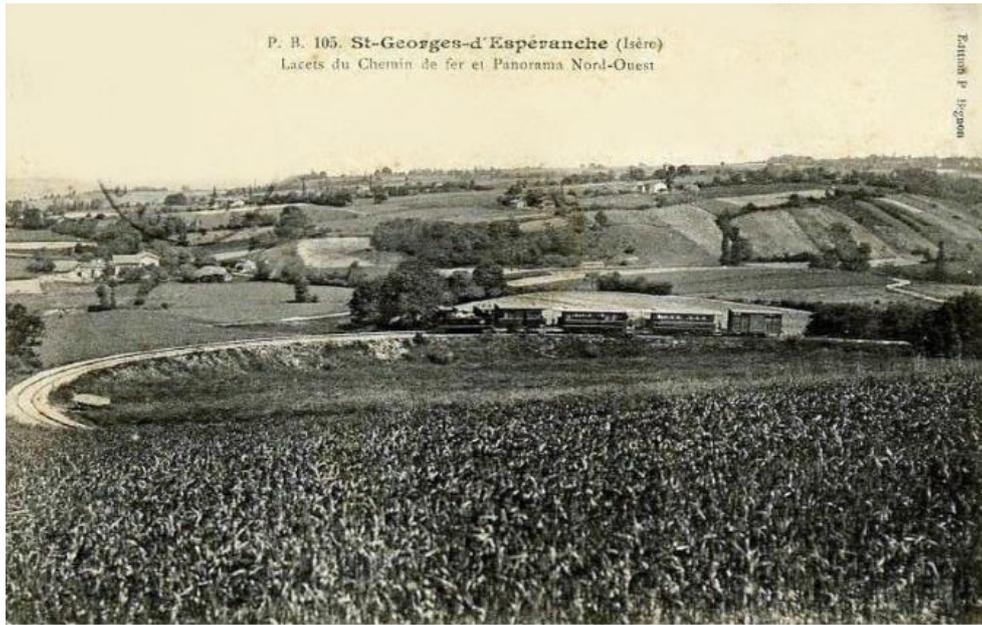
Gare HEYRIEUX

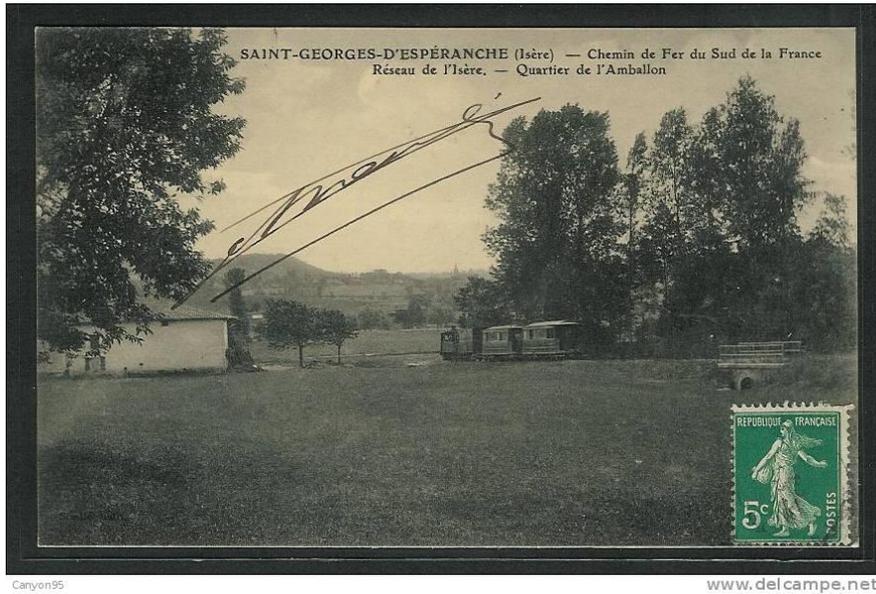


Gare de DIEMOZ



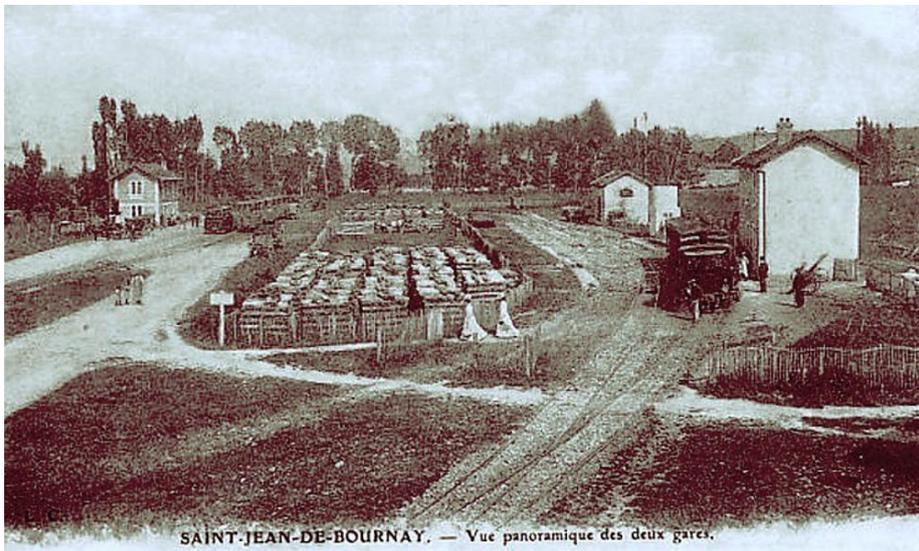
Gare ST GEORGES D'ESPERANCHE







Gare de ST JEAN DE BOURNAY





Henrymichel2006

www.delcampe.net

Gare LA DETOURBE



Arrêt de l'ESTRABLIN



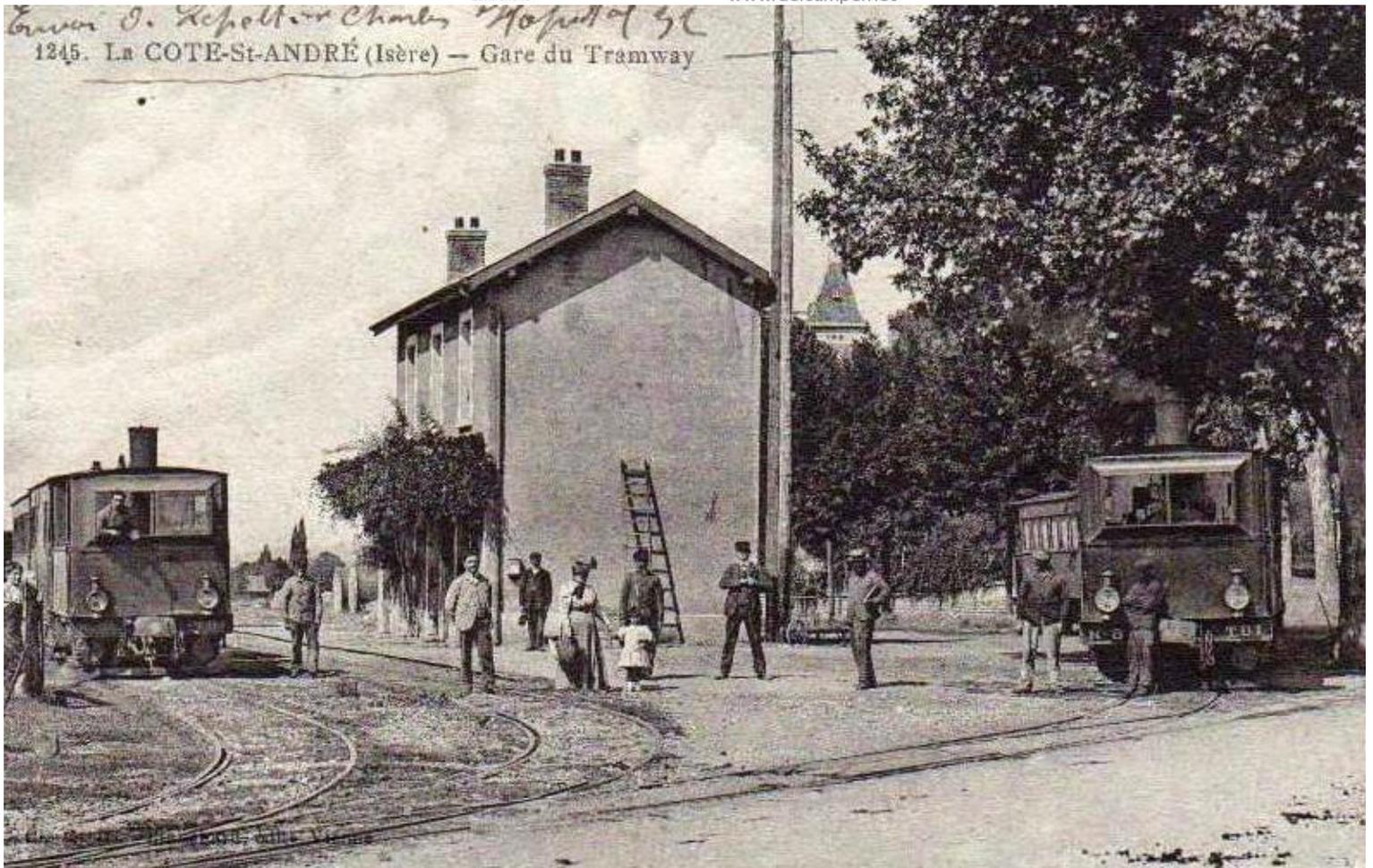
Gare de LA COTE ST ANDRE





8 La Côte St. André (Isère) — La rue de la République

Lamiche49 www.delcampe.net

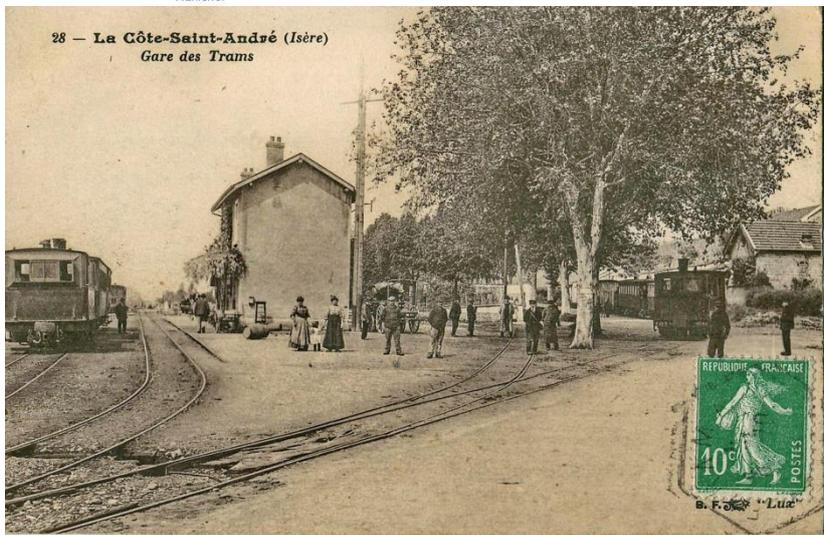


Tramway St. André
1245. La COTE-ST-ANDRÉ (Isère) — Gare du Tramway



Maxichef

www.delcampe.net



28 - La Côte-Saint-André (Isère)
Gare des Trams

Gare ST SIMEON DE BRESSIEUX



SAINT-SIMÉON-de-BRESSIEUX (Isère) - Avenue de la Côte

SAINT-SIMÉON-de-BRESSIEUX
Arrivée de l'Auto-Rail - A.M.



SAINT-SIMEON-DE-BRESSIEUX (Isère)
Rue de la Côte — Station du Tramway

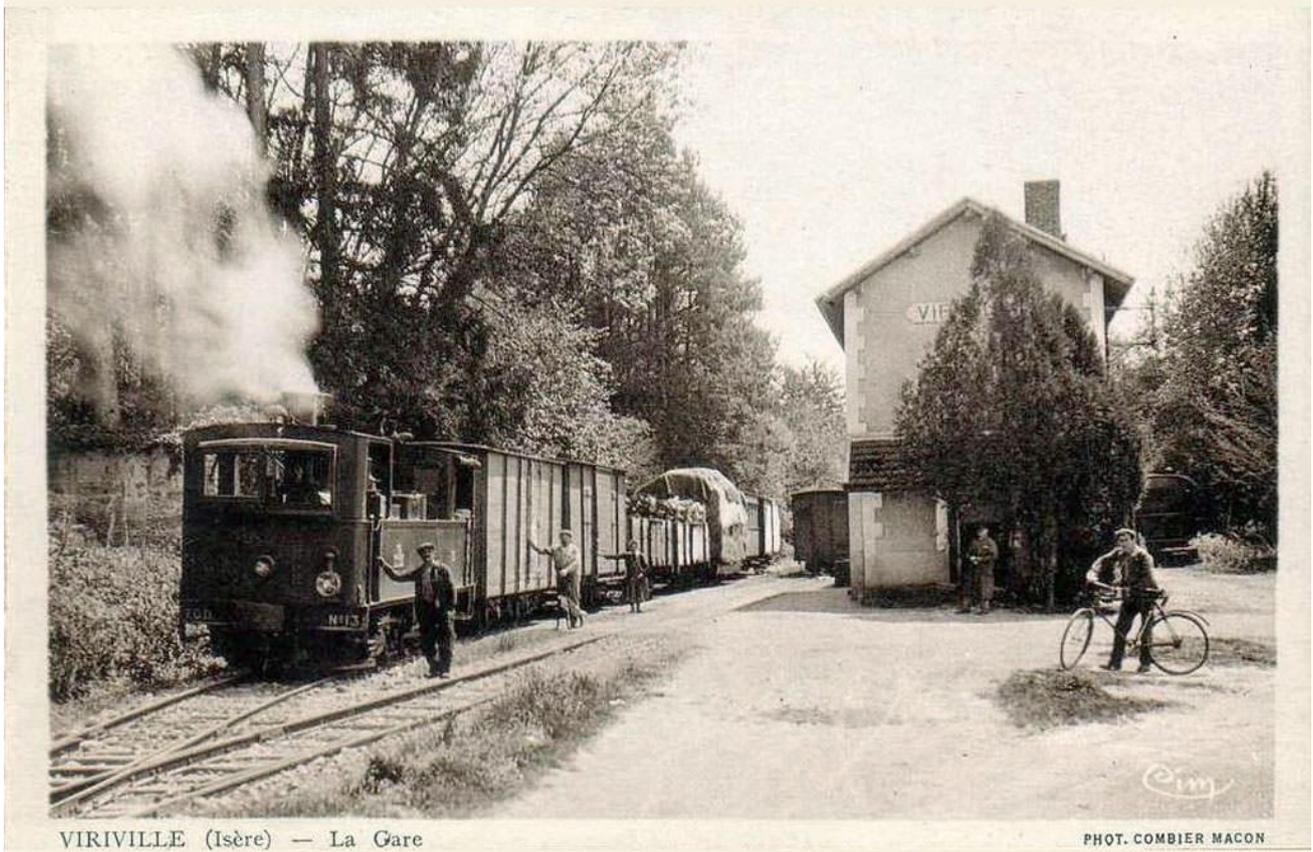


L. Charvat, phot., Grand-Croix



Gare de VIRIVILLE





VIRIVILLE (Isère) — La Gare

PHOT. COMBIER MACON

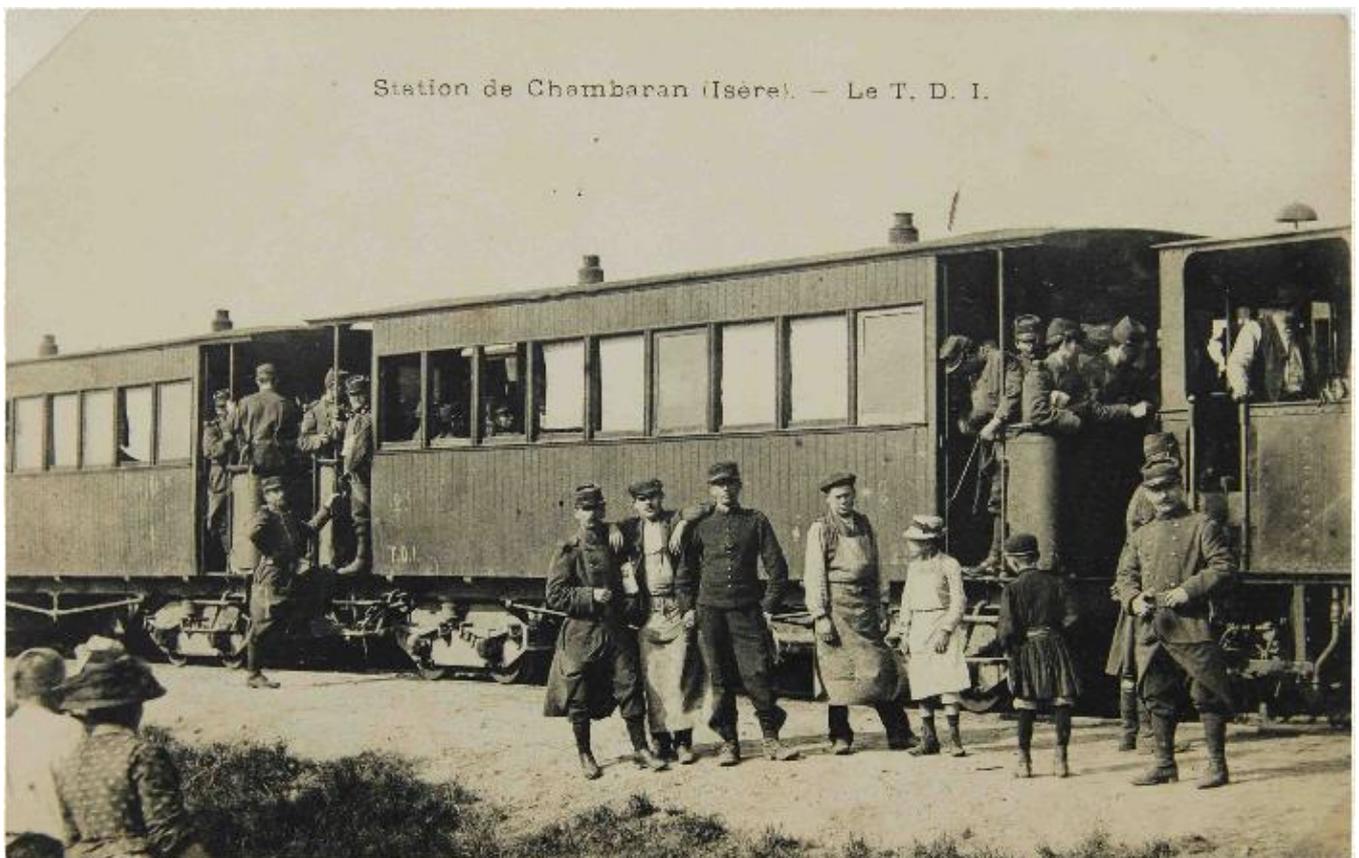


VIRIVILLE (Isère) — La Gare

PHOT. COMBIER MACON



Gare du CAMP DE CHAMBARAN



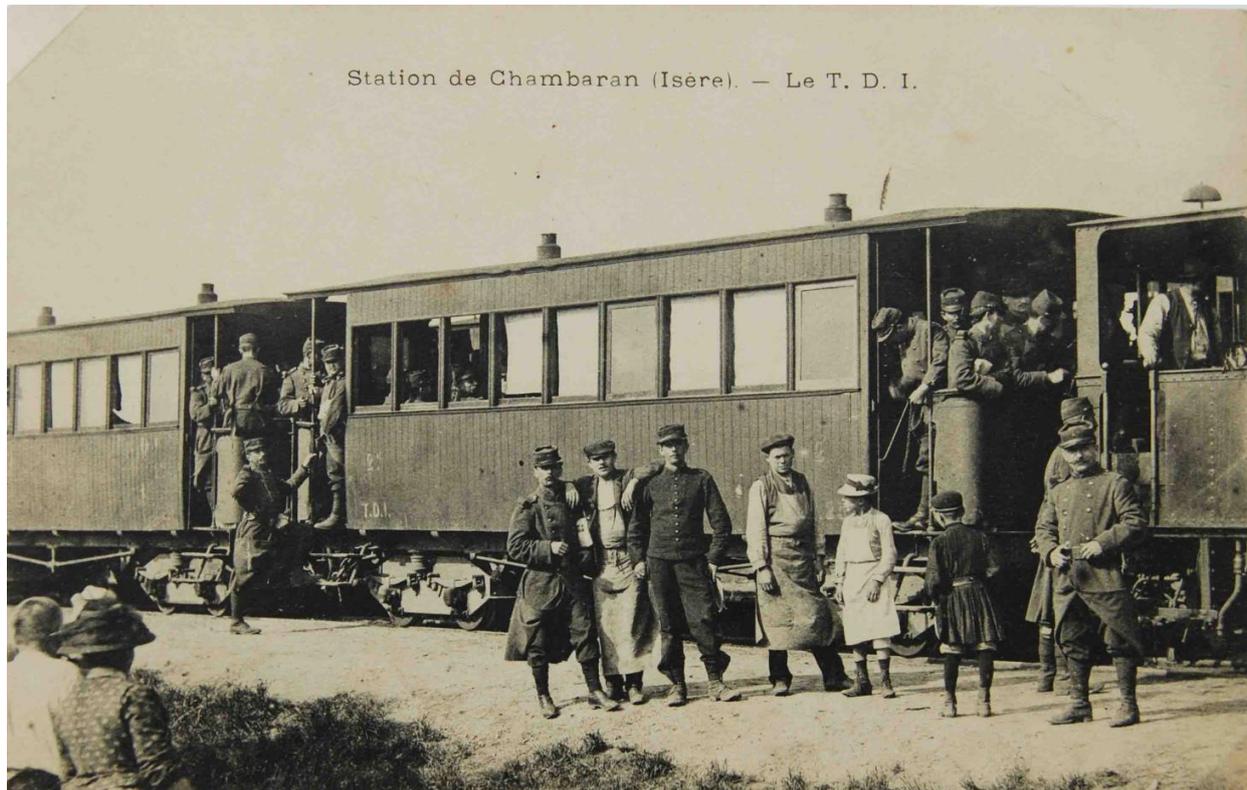
Station de Chambaran (Isère). — Le T. D. I.



Station du Champ de Tir de CHAMBARAN (Isère)

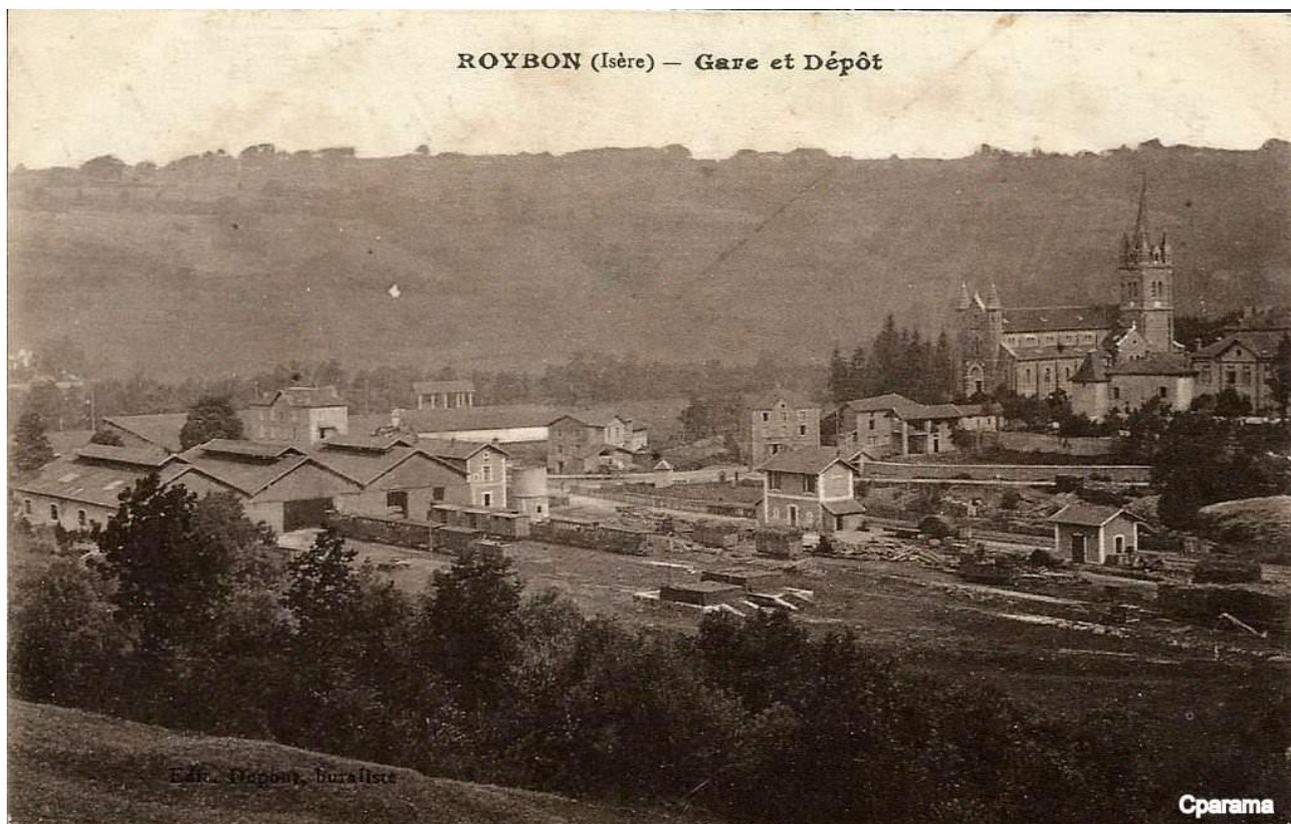


Station de Chambaran (Isère). — Le T. D. I.

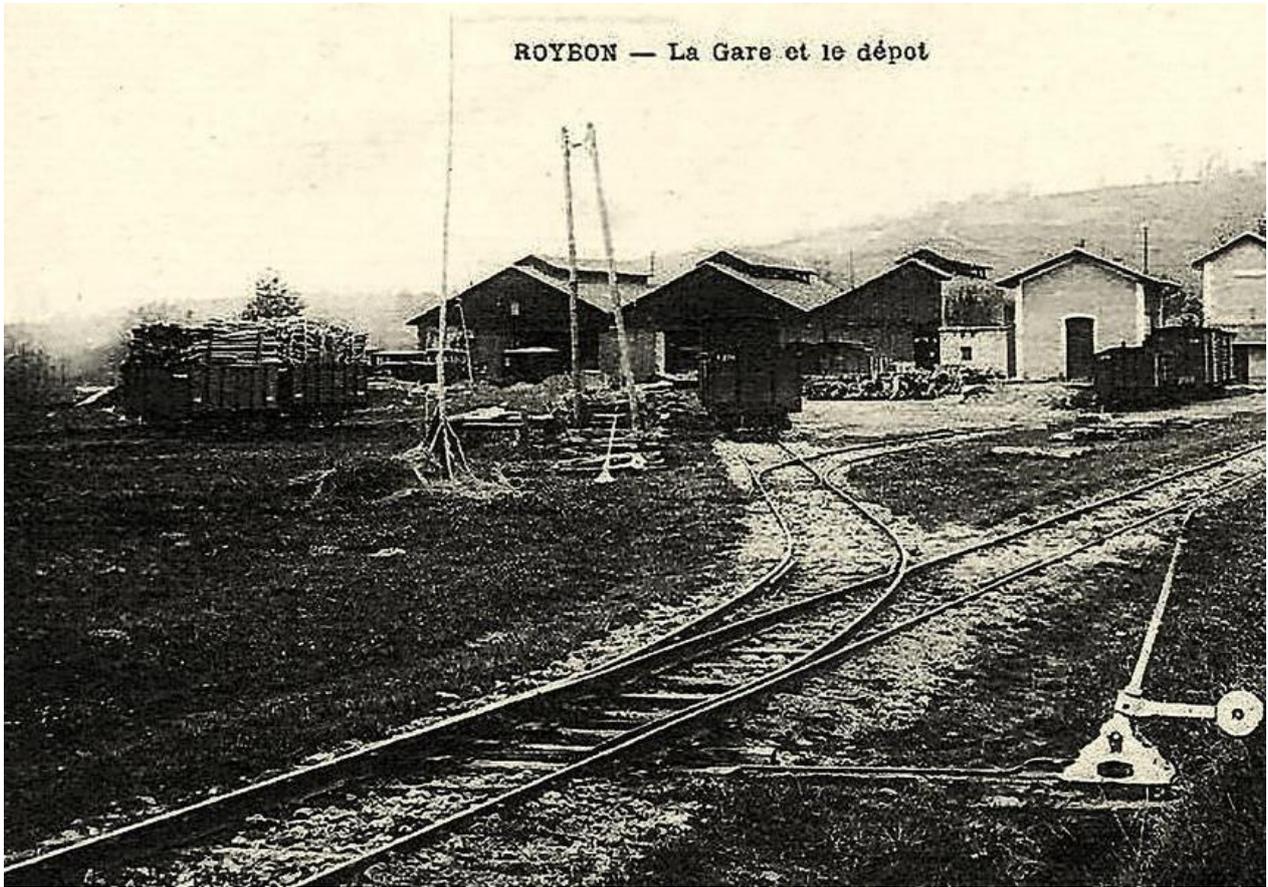


Gare de ROYBON

ROYBON (Isère) — Gare et Dépôt

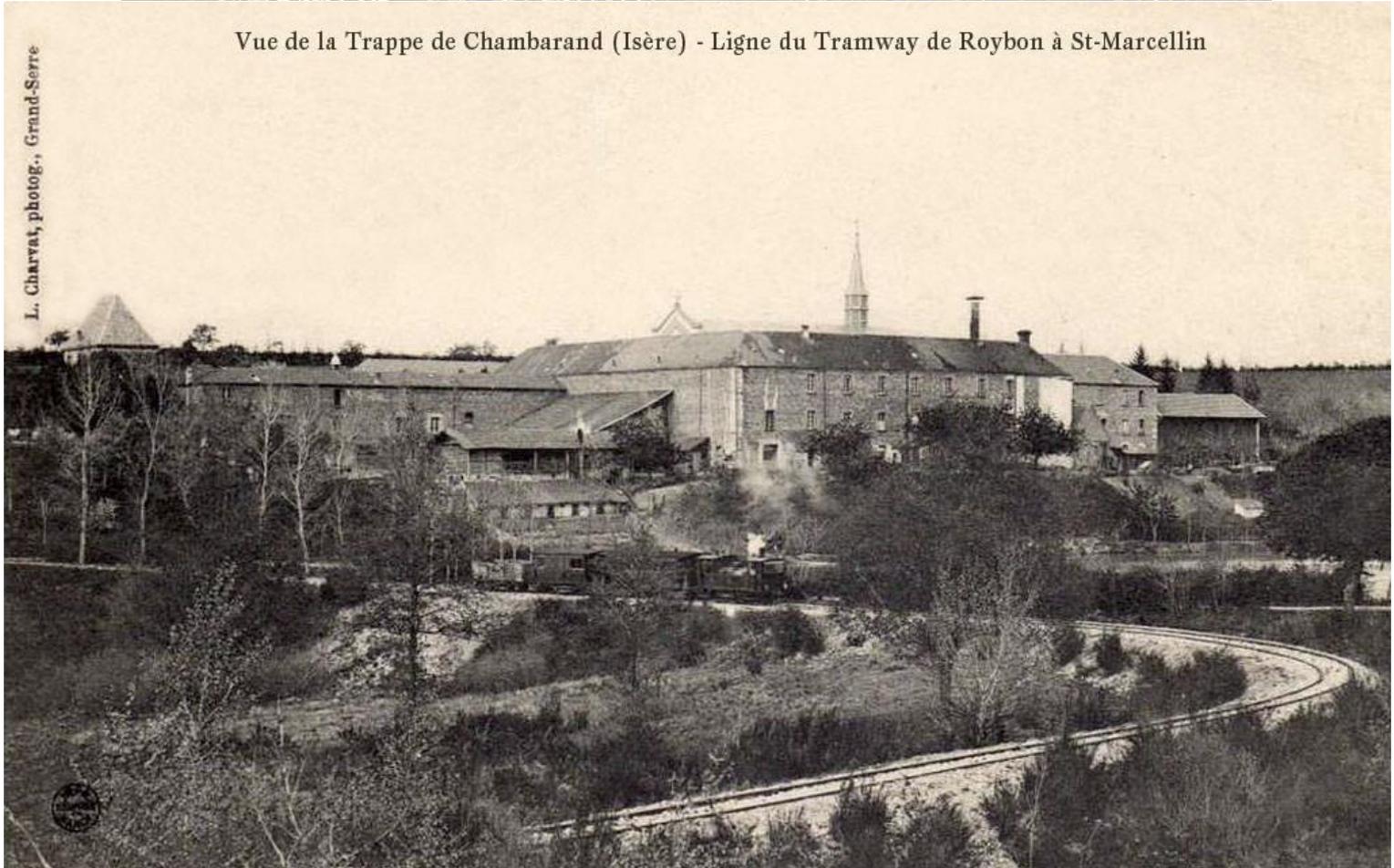


ROYBON — La Gare et le dépôt



Vue de la Trappe de Chambarand (Isère) - Ligne du Tramway de Roybon à St-Marcellin

L. Charvat, photog., Grand-Serre

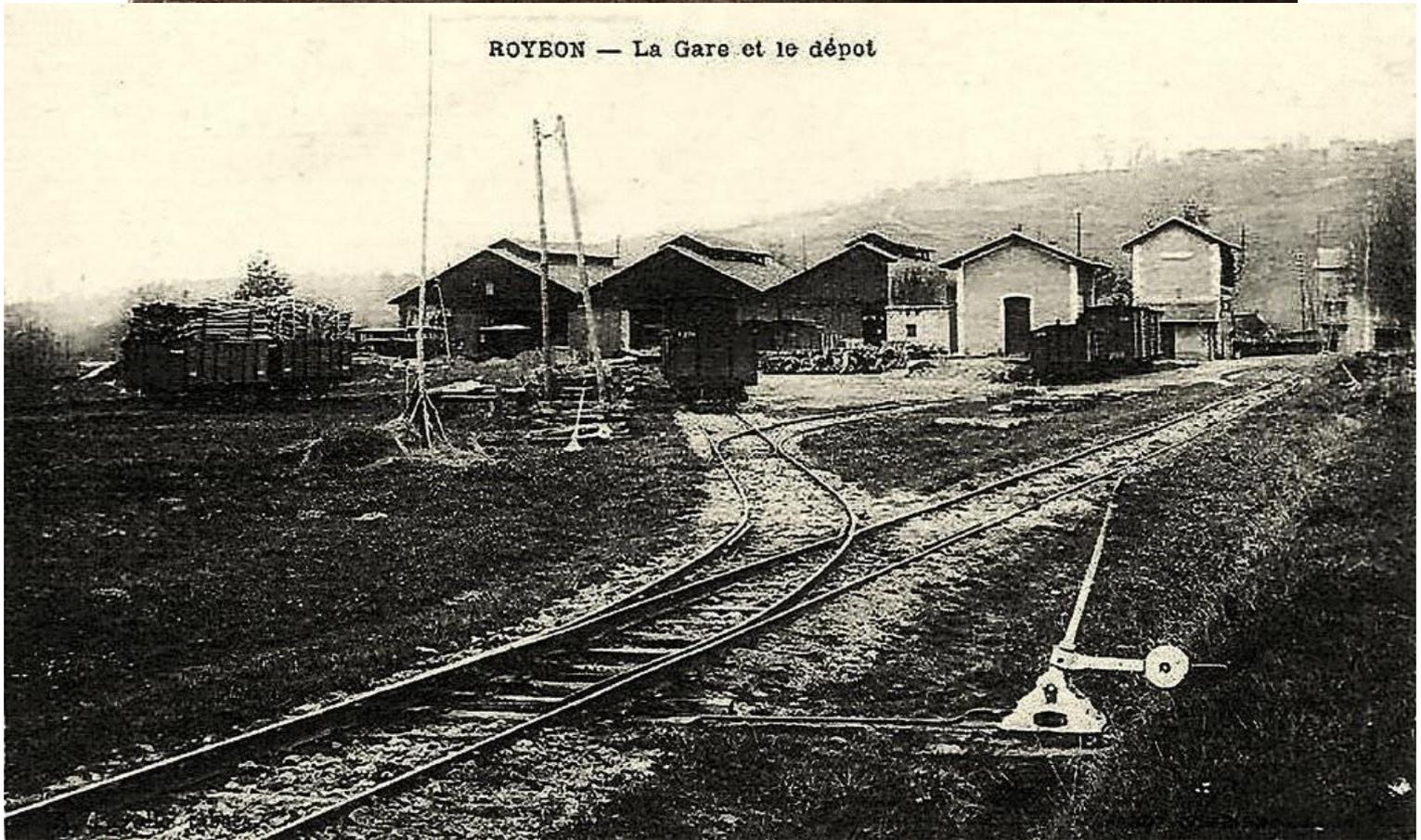


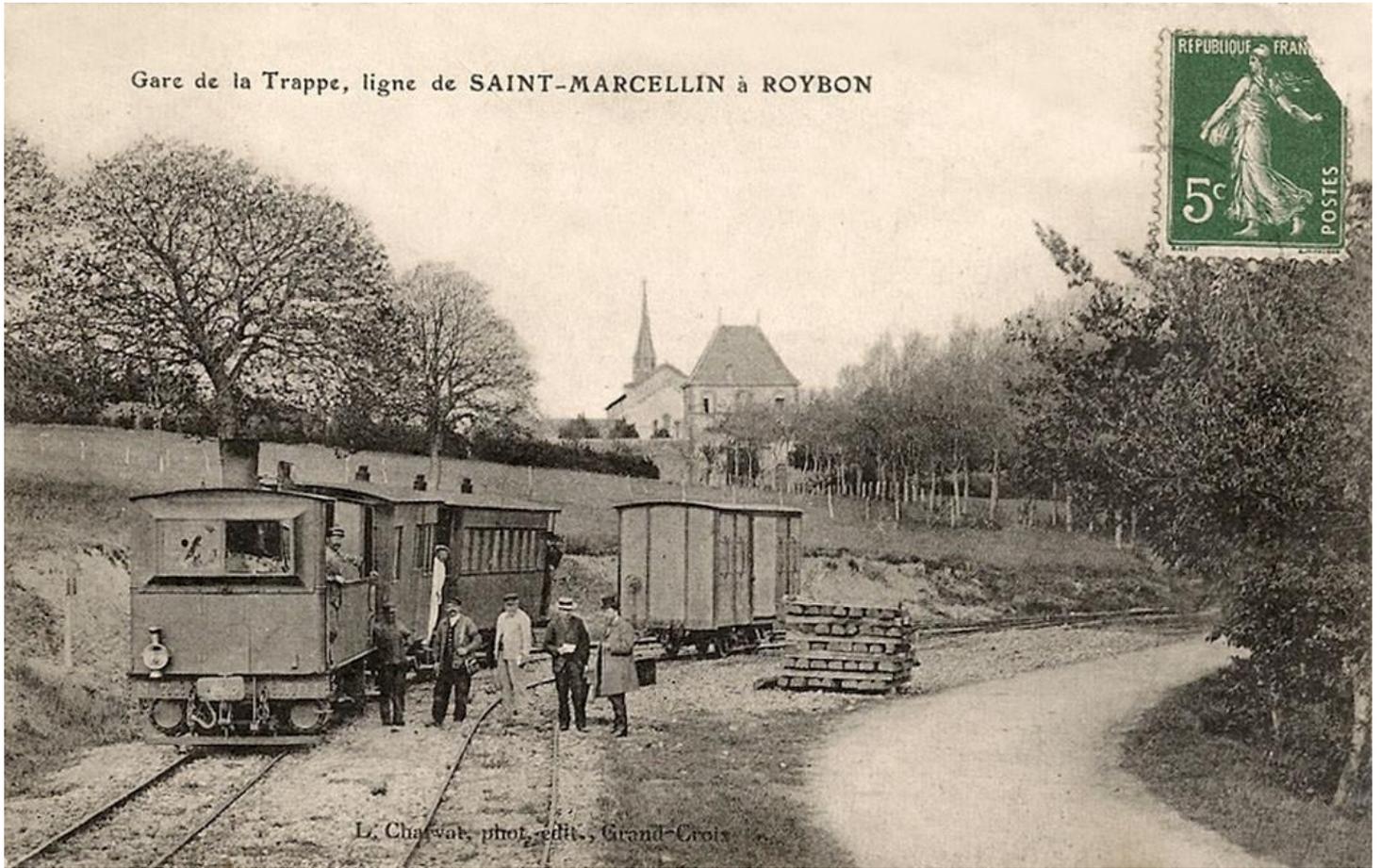
ROYBON (Isère) — Gare et Dépôt



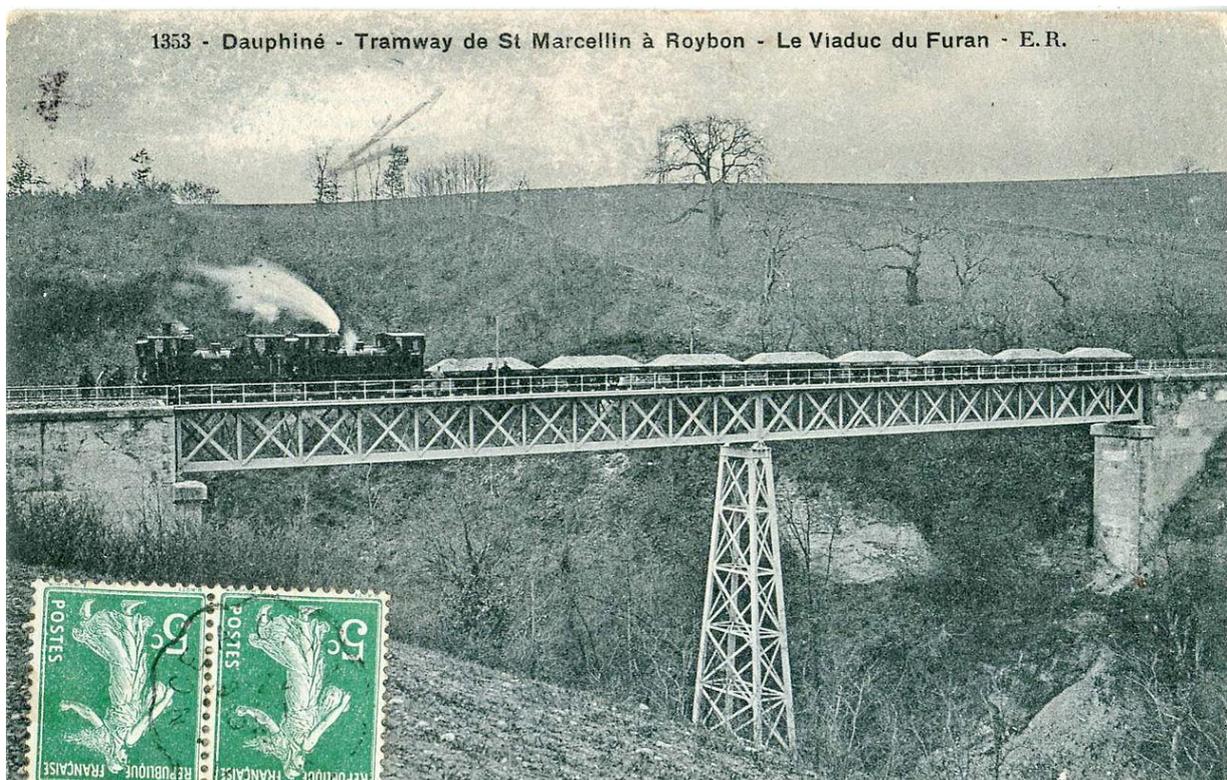
Edr. Depont, buraliste

ROYBON — La Gare et le dépôt





LA TRAPPE et environs

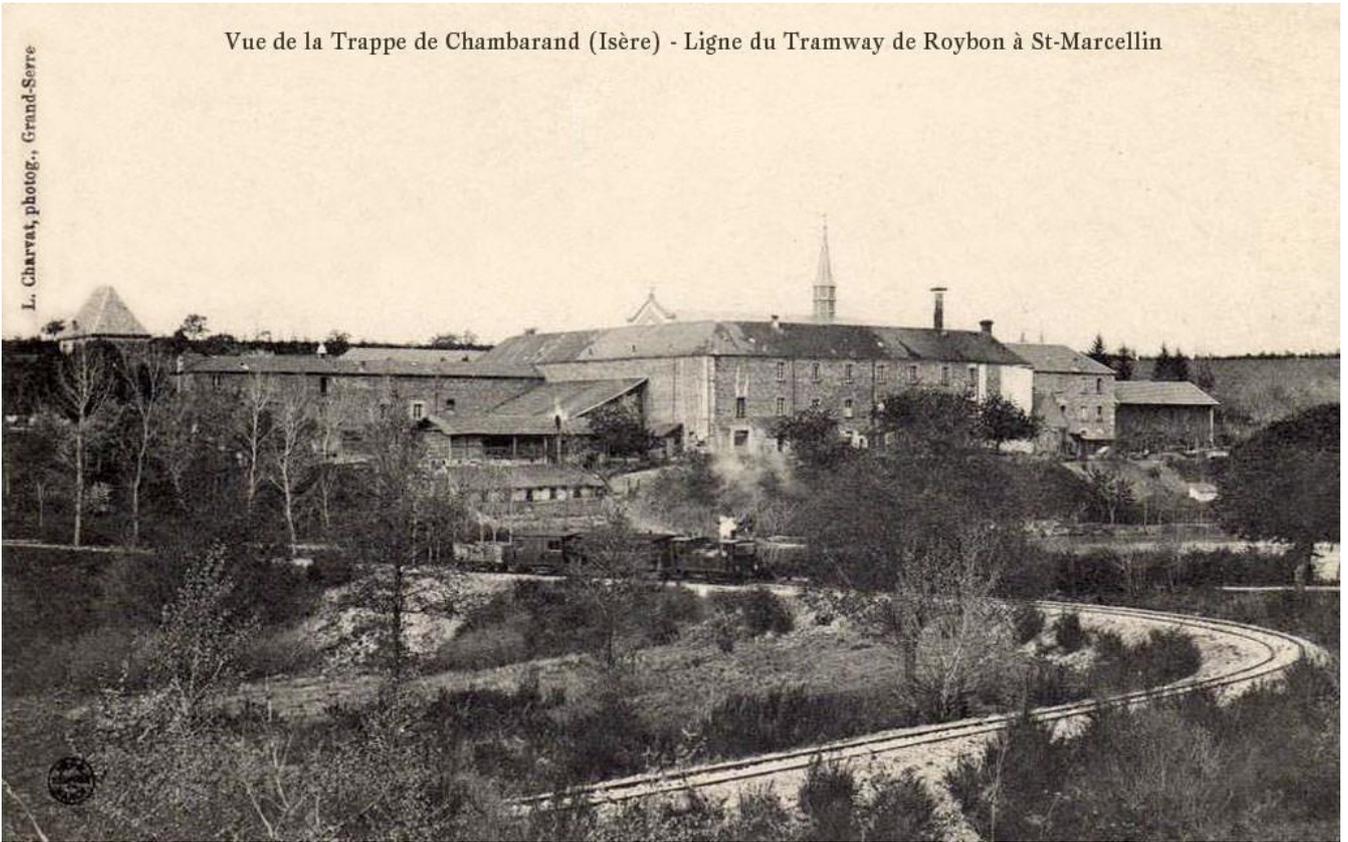




Jean-Paul

L. Charvat, photog., Grand-Serre

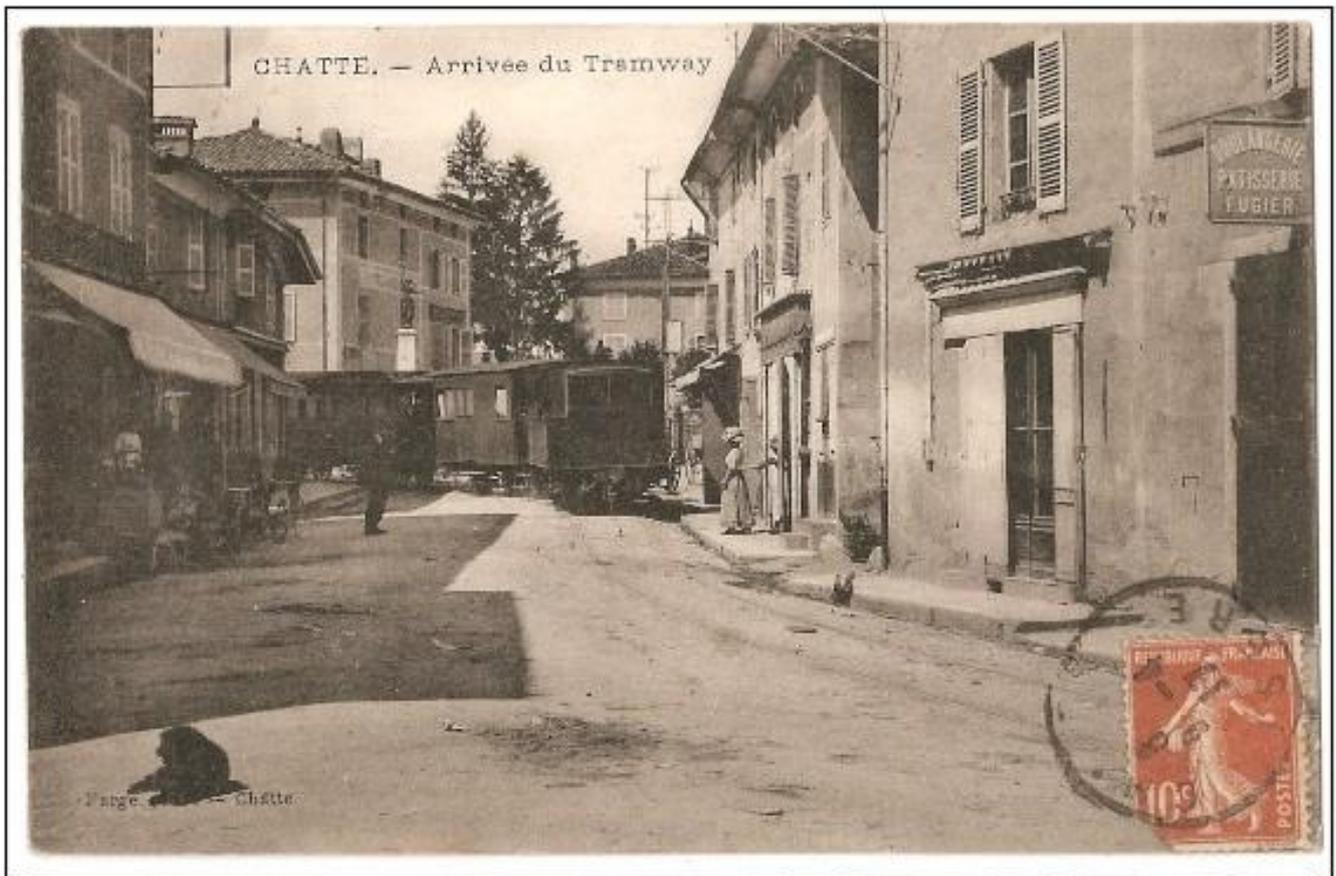
Vue de la Trappe de Chambarand (Isère) - Ligne du Tramway de Roybon à St-Marcellin



1353 - Dauphiné - Tramway de St Marcellin à Roybon - Le Viaduc du Furan - E. R.



Gare de CHATTE





2 CHATTE [Isère] - Avenue du Tramway

Edit. Trouillet, Chatte

Fyd9434

www.delcampe.net

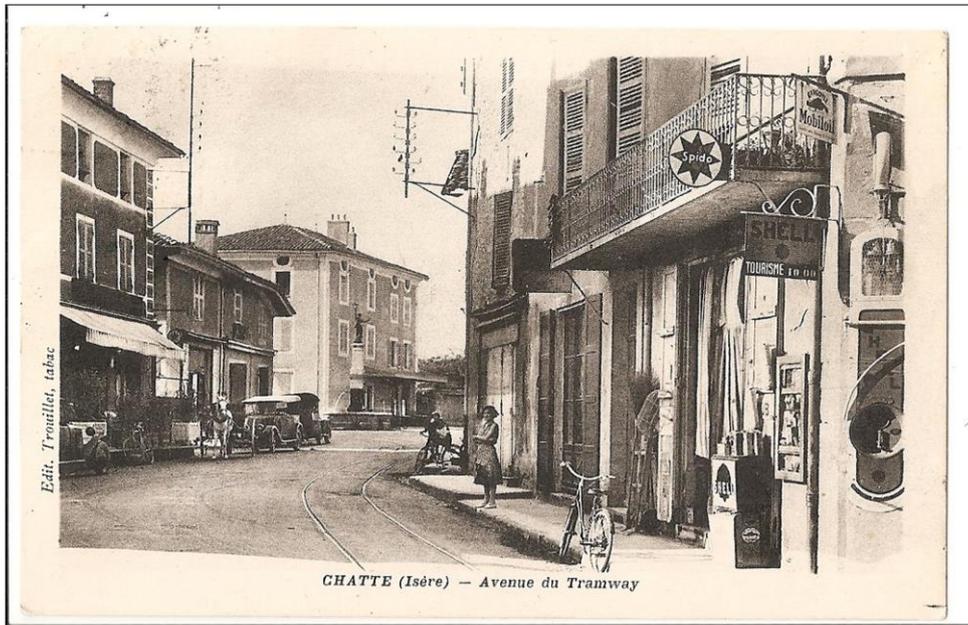


CHATTE. — Arrivée du Tramway

Farge photo — Chatte

Sa913

www.delcampe.net



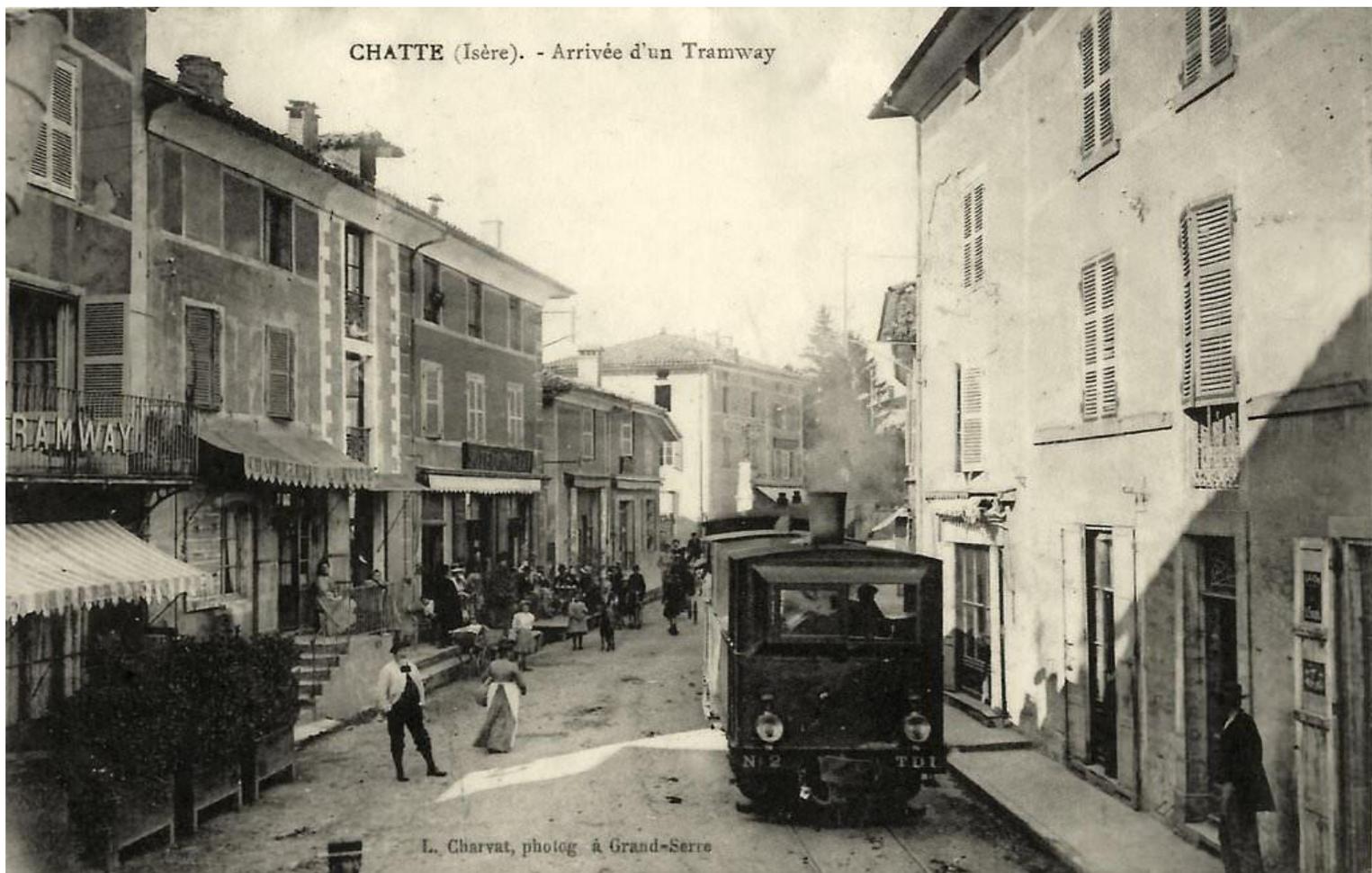
Henrymichel2006

www.delcampe.net



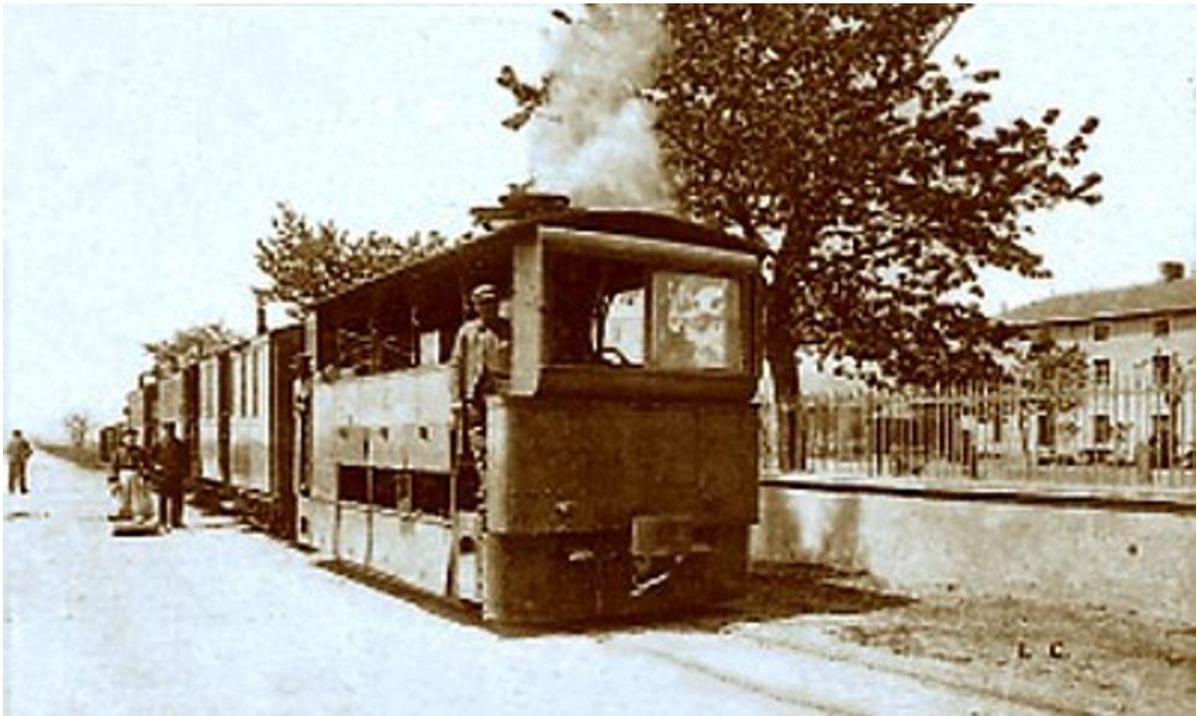
2 CHATTE [Isère] - Avenue du Tramway

CHATTE (Isère). - Arrivée d'un Tramway



L. Charvat, photog. à Grand-Serre

Gare ST MARCELLIN



8 - Saint-Marcellin (Isère) - Gare du Tramway



8 — Saint-Marcellin (Isère) - Gare du Tramway



Theau44

www.delcampe.net



28 SAINT-MARCELLIN. — Les deux Gares. — LL.

Theau44

www.delcampe.net



Fin

Réalisation Jean-Paul BRAYMAND nostalgie du transport en milieu rural



Jean-Paul BRAYMANE