

*LES ENJEUX DE LA
CONSTRUCTION
D'UNE LIGNE
DE CHEMIN DE FER
D'INTÉRÊT LOCAL :
LA COMPAGNIE DE L'EST
DE LYON,
(1881-1947)**

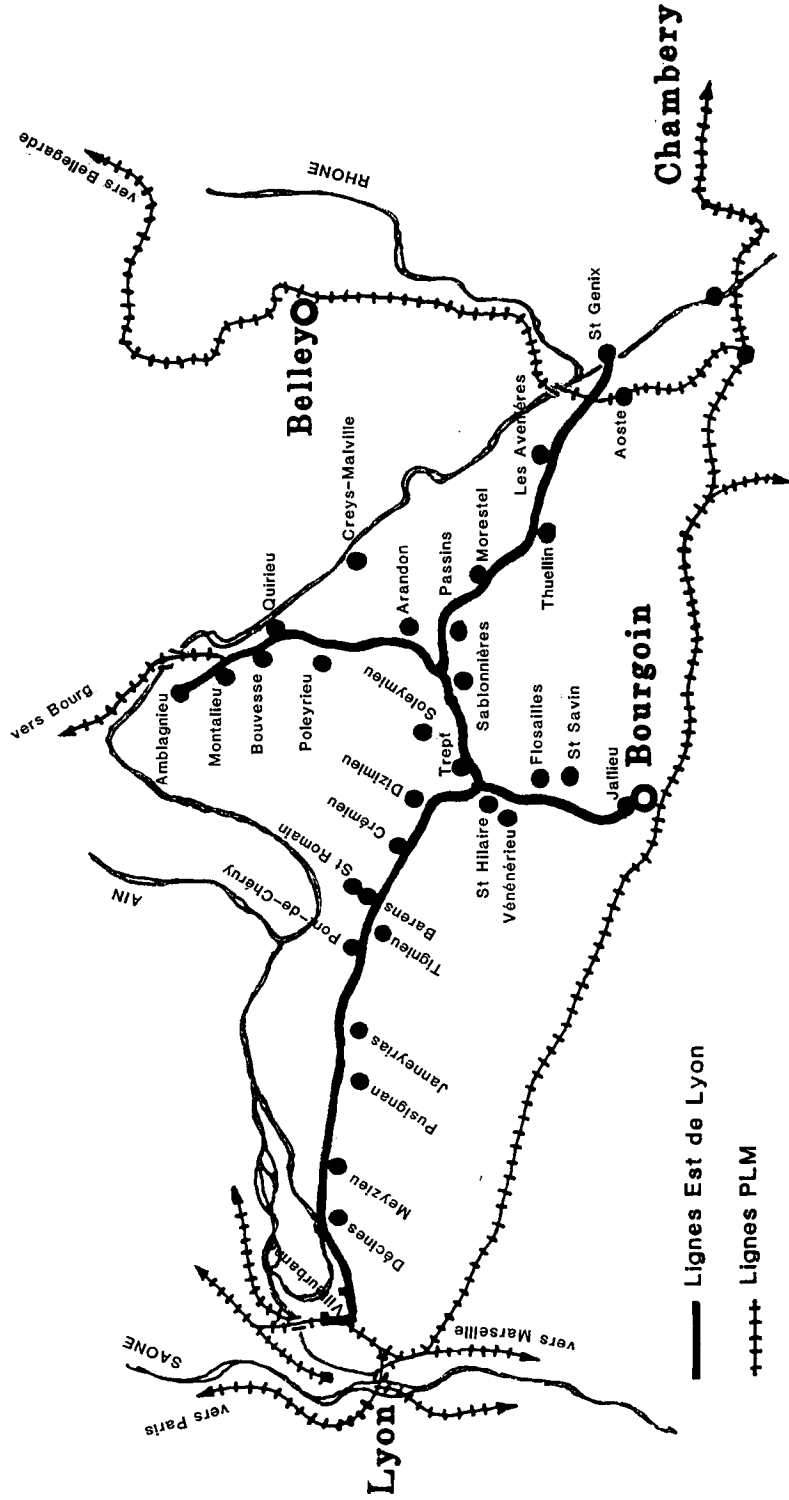
David PAULOZ

David PAULOZ
Centre Pierre Léon

En quoi une ligne de chemin de fer d'intérêt local peut-elle intervenir dans le processus d'industrialisation d'une région rurale proche d'un grand centre industriel tel que Lyon et en être éventuellement un des facteurs ? La compagnie de l'Est de Lyon a desservi la région de 1881 à 1986, mais le trafic voyageur s'est arrêté en 1947. Durant 66 années le chemin de fer d'intérêt local (CFIL) de la compagnie de l'Est de Lyon a aussi bien transporté des hommes que des marchandises, entrant de manière directe dans la vie des indi-

* Thèse de doctorat en cours sur « Chemin de fer et industrialisation régionale, l'exemple de la compagnie de l'Est de Lyon aux XIX^e et XX^e siècles » (direction Sylvie SCHWEITZER).

**CARTE DU RESEAU
DES CHEMINS DE FER DE L'EST DE LYON EN 1938**



vidus et modifiant considérablement les habitudes et la structure économique de la région.

L'ENVIRONNEMENT

D'un point de vue territorial, le réseau de chemin de fer d'intérêt local se situe sur les communes de Lyon, de Villeurbanne et les cantons de Crémieu et de Morestel, soit les départements du Rhône et de l'Isère. Géographiquement, les lignes traversent quatre types d'espaces. Une zone urbaine et périurbaine comprenant Lyon et Villeurbanne, puis, jusqu'à Crémieu, la plaine de Lyon, de 30 kilomètres de longueur et de 18 kilomètres de largeur ; elle offre une altitude assez régulière, 190 mètres à Villeurbanne et 215 mètres à Crémieu. Constituée de sols perméables, elle ne comporte qu'une seule rivière d'importance, la Bourbre. L'île Crémieu est composée d'un plateau calcaire, faisant partie du Jura, qui en a été séparé par le Rhône. Elle marque une franche coupure avec la plaine de Lyon avec des altitudes maximales de 444 mètres. Crémieu était une ville importante au Moyen Age quand le commerce avec l'Italie était abondant. Son site, fortifié, commandait l'accès à l'île Crémieu. Enfin la région des Terres-Basses, qui est parsemée de moraines et occupée en partie par les marais de Bourgoin et de Morestel¹.

En 1865, existent des métiers à tisser la soie, disséminés dans toutes les communes, les commandes et le travail provenant de Lyon². Leur nombre est de moins de 100 ou de 100 à 200 métiers par localité. Il n'y a pas d'autre industrie, pas de sites miniers, pas d'industrie lainière, pas de papeterie, pas de métallurgie, alors que ces activités sont présentes sur le reste des arrondissements de la Tour-du-Pin et de Vienne.

L'activité économique repose essentiellement sur les fabriques de chaux et de ciments, les carrières (pierres de taille et pierres composant les liants) et l'agriculture. L'industrialisation du département de l'Isère qui s'affirme, semble oublier ces deux cantons, tout simplement parce qu'ils n'offrent guère de possibilités de croissance pour les productions nouvelles telles que la métallurgie. Le développement proviendra d'une autre branche industrielle, les cimenteries.

La première personne s'intéressant au potentiel économique de cette région est Félix Mangini. Il dépose, en avril 1865, un projet de chemin de fer devant relier Lyon à Trept³. Pourtant, dès les années 1850, les conseils municipaux de Lyon et des Avenières demandent une ligne ferrée reliant Lyon à Chambéry et passant par l'ancienne route d'Italie. Le projet de Félix Mangini poursuit deux buts. D'une part, il vise à doter le nord du département de l'Isère d'une voie de communication ferrée directe avec Lyon. En effet, la ligne de chemin de fer d'intérêt général de Lyon à Grenoble de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée (PLM) est ouverte depuis le 14 juin 1862 ; mais son tracé laisse une grande partie des arrondissements de Vienne et de la Tour-du-Pin isolés (notamment les cantons de Morestel et de Crémieu). Le réseau routier est lui aussi insuffisant. Seule la route départementale n° 12 suit le tracé projeté, alors que deux nationales passent au sud et au nord de la région (la route nationale 6 de Paris à Chambéry et la route nationale 75 de Chalon-sur-Saône à Chambéry). D'autre part, le tracé permettra d'écouler les produits industriels et agricoles vers Lyon. L'entreprise Giraud, fondée à Saint-Hilaire-de-Brens en 1810, fabrique de la chaux et le transport de celle-ci s'effectue avec des voitures à chevaux jusqu'à Lyon⁴. Il y a aussi des carrières de calcaire de très bonne qualité, le choïn, dont les

1 - BARRAL, (Pierre), *Le département de l'Isère sous la Troisième République (1870-1940)*, Paris, 1962, p. 36-37.

2 - LEON (Pierre), *La naissance de la grande industrie en Dauphiné (fin XVIII^e siècle-1869)*, Paris, PUF, 2 tomes, 965 p., cartes p. 601, 559, 575, 607 et 622.

3 - Archives départementales de l'Isère (ADI), III S 2.5.

4 - FRANCOIS, (L.), «L'île Crémieu», *Les Études rhodaniennes*, vol. 4, 1928, p. 95.

5 - ADI, III S 2 5,
non daté.

6 - ADI, III S 2 5,
extrait du registre
des délibérations,
session de 1865.

7 - Archives
départementales du
Rhône (ADR), 70 J 83.

8 - ADI, III S 2 41,
42 et 46.

gisements se trouvent à Trept, Saint-Hilaire-de-Brens et Crémieu. Belle pierre de taille, le choïn est utilisé dans la construction de nombreux bâtiments de Lyon. Pour justifier la valeur et la rentabilité de son projet, Félix Mangini a effectué un comptage des marchandises et des voyageurs circulant sur la départementale 12 : il transite par le réseau routier 175 tonnes de marchandises et 710 voyageurs par jour⁵.

Pour le conseil d'arrondissement de la Tour-du-Pin, les avantages du projet demeurent aisément cernables, le chemin de fer devra mettre en communication les populations industrielles du nord du département de l'Isère avec Lyon⁶. Les seules industries pouvant profiter du chemin de fer sont les carrières de Crémieu et de Trept, qui selon le conseil d'arrondissement « [sont] des carrières inépuisables qui [manquent] de débouchés ». La voie ferrée, en abaissant les coûts de transports, réduit le prix des produits et en augmente la consommation, ou plus simplement apporte des produits qui ne peuvent être utilisés à cause d'une trop grande distance entre le producteur et les potentiels utilisateurs. Enfin, le chemin de fer facilitera le transport des voyageurs actifs entre Morestel et Crémieu pour Lyon, « dont ils [forment] une partie de la banlieue industrielle ». Le projet Mangini écarté, c'est Eugène Bachelier qui reprend un projet de chemin de fer d'intérêt local. Ingénieur civil possédant une entreprise de construction de matériel pour chemin de fer à Lyon, il permettra à la région de se doter d'une ligne de chemin de fer d'intérêt local.

ENQUÊTES D'UTILITÉ PUBLIQUE ET PIQUETAGE

Entrant dans sa phase d'exécution, la ligne va être construite, après de nécessaires travaux préparatoires. Se met

en place un travail préparatoire essentiel, le piquetage, pour transformer le tracé figuré sur les plans en un balisage sur le terrain⁷. Afin que le personnel employé par la compagnie n'ait pas de problèmes en traversant les propriétés privées, un arrêté du préfet leur en permet l'accès. Dans un même temps, les enquêtes sur les stations et les haltes sont autorisées par la préfecture durant le troisième trimestre 1878. Un bilan des résultats peut s'organiser comme ceci : les communes où passera la ligne de chemin de fer sont enthousiastes, à l'exception de celle de Pont-de-Chéry où s'affrontent deux populations, celle de la rive gauche de la Bourbre où passera la ligne et la population de la rive droite qui veut aussi le passage⁸. C'est finalement la rive gauche qui obtiendra gain de cause, par son nombre plus important d'habitants et la présence de huit entreprises, dont une usine de tissage de soie, deux tréfileries d'or et d'argent, quatre minoteries et une scierie à vapeur. Ensuite, plus on s'éloigne de la ligne de chemin de fer d'intérêt local (environ cinq kilomètres), plus les populations émettent un avis défavorable aux causes multiples : mauvais état des chemins, éloignement des gares trop important. Enfin quelques communes affichent un désintérêt total pour le chemin de fer.

L'ACQUISITION DES TERRAINS

Ensuite, une dernière procédure se met en place, l'acquisition des terrains. Ce travail est long et difficile ; il nécessite une visite chez chaque propriétaire de parcelle située sur le tracé et un achat au meilleur prix. La surface nécessaire à la mise en place du chemin de fer de Villeurbanne à Saint-Genix-d'Aoste est estimée à 114 hectares et les acquisitions de terrains portent sur 1 499 parcelles. Pour faciliter l'acquisition des terrains, la

compagnie constitue un dossier pour chaque commune où sont décrites les parcelles et où sont inscrits les noms des propriétaires⁹. De nombreux employés de la compagnie ont dû parcourir les campagnes : les acquisitions à l'amiable, régies par l'ordonnance du 22 mars 1835, ont duré deux ans (1878-1879).

Les prix fixés par la compagnie des Chemins de fer de l'Est de Lyon sont souvent composés de deux montants. Une somme est calculée au mètre carré selon la nature du terrain, une autre représente un dédommagement. Pour l'achat de petites surfaces, le montant de la compensation peut représenter la moitié du total perçu. Globalement, lorsque l'on compare le prix moyen à l'hectare de chaque type de terrain avec le prix moyen de l'hectare en 1894, il apparaît que les vendeurs ont été largement dédommagés. En 1894, le prix moyen à l'hectare de terre de qualité supérieure ou labourable s'échelonne entre 7 567 et 2 492 francs. L'hectare de terre a coûté en moyenne 4 911 francs à la compagnie, 2 398 francs pour le bois (553 francs par hectare en 1894). Seule la vigne apporte une moindre rémunération, 2 138 francs l'hectare contre 4 170 francs en 1894. Ceci peut s'expliquer par la mauvaise qualité des vignobles de la région. Toutefois, sur 114 hectares à acquérir, 22 hectares (dont 20 hectares en Isère) font l'objet d'une procédure d'expropriation, les propriétaires refusant de céder leur terrain, ou demandant trop d'argent.

Lorsqu'une compagnie de chemin de fer ne parvient pas acquérir tous les terrains à l'amiable, elle peut recourir à l'expropriation. Cette procédure, selon Marie-Odile Piquet-Marchal « ne [doit] servir qu'à l'acquisition des terrains destinés à l'exécution des travaux publics¹⁰ ». Les dossiers sont envoyés aux sous-préfets de Vienne et de la Tour-du-Pin

afin qu'ils les communiquent aux tribunaux civils de première instance. Les terrains à exproprier sont situés sur 18 communes (25 communes au total). Les jugements sont rendus en juillet 1879 à Bourgoin et à Vienne au cours de plusieurs séances. Les terres expropriées ont été acquises à des montants très supérieurs à ceux des acquisitions à l'amiable. En effet, lors des acquisitions à l'amiable, la compagnie obtient pour les terres des valeurs moyennes de 4 911 francs, et lors des expropriations, le prix de l'hectare atteint 11 680 francs ; de même, celui de la vigne passe de 2 138 à 22 055 francs par hectare. Pourtant, le jury n'a pas du tout favorisé les propriétaires expropriés. En établissant un rapport entre la demande des propriétaires et l'offre de la compagnie (demande/offre, multiplié par 100), on trouve un rapport de 4,97 pour les terres et 15,76 pour les vignes. Lors des expropriations, le rapport entre les offres du jury et les offres de la compagnie n'est plus que de 2,67 et 2,30. Les demandes des propriétaires sont parfois étonnantes, pour 7 hectares 13 ares 38 centiares, ils réclament 439 170 francs soit 61 562 francs par hectare ! Le rôle du jury est de tenir compte des revendications de chacun et d'estimer au plus juste le prix des parcelles. Emile Guillaumin disait : « Des petits propriétaires expropriés, bien qu'ayant touché dix fois la valeur de leur terrain gémissaient sur le grand dommage causé à eux¹¹ ». Si des expropriés n'ont pas été satisfaits des sommes perçues, il n'empêche qu'au regard des prix de ventes à l'amiable, ils ont réussi à vendre leur terrain au meilleur prix.

LES TRAVAUX DE CONSTRUCTION

La compagnie ne fournit pas d'ouvriers ; elle met les chantiers en régie, passe des contrats avec des entre-

9 - Archives départementales du Rhône (ADR), 70 J 119.

10 - PIQUET MARCHAL (M-O), *Étude économique des chemins de fer d'intérêt local*, Paris, Editions Cujas, 1964, p. 74.

11 - GARRIER, (Gilbert), «le temps des tortillards», *L'Histoire*, n° 154, 1992, p. 86-93.

- 12 - ADI, III S 2 5. preneurs privés, les tâcherons, choisis après un appel d'offres ou une demande de devis¹². Par conséquent, pour tous les types de travaux, la ligne est découpée en tronçons sur lesquels travaillent les ouvriers employés par les entrepreneurs (les tranchées de terrassement sont numérotées, chaque numéro correspondant à un entrepreneur). La compagnie concessionnaire est donc dispensée d'embaucher du personnel¹³. Le contrat conclu avec les entrepreneurs comporte le prix total du coût des travaux et les délais de clôture du chantier. Mais la compagnie fournit l'encadrement technique : ingénieurs, chefs de chantier, ainsi que le matériel utilisant la voie ferrée (wagons, chevaux, locomotives, etc.). Le chantier en régie offre un grand avantage pour les régions traversées car il favorise l'embauche et les affaires des entreprises locales. A Soleymieu, sur les 30 ouvriers employés, 24 viennent de la commune ou des communes environnantes¹⁴. Le chantier a dû accroître aussi la production en amont car les deux fournisseurs de pierre de taille des gares de Morestel, Crémieu, Pont-de-Chérui, Les Avenières et Saint-Genix exploitent des carrières à Trept¹⁵. Il est certain qu'ils ont dû embaucher pour répondre à cette demande. La chaux utilisée en maçonnerie provient des fours installés à Saint-Hilaire. Ils appartiennent à Giraud et enfin les moellons de pavement sont tirés des carrières de Crémieu. S'il n'est pas possible de compter tous les individus ayant travaillé en amont pour la ligne, on sait que le chantier a employé 400 ouvriers permanents pour tous les types de travaux effectués¹⁶.

Si, globalement, le choix du chantier en régie semble donner une grande souplesse de réalisation, la compagnie de l'Est de Lyon est toutefois confrontée à un problème provenant du mode de construction élaboré. Le maire de Soley-

mieu écrit au sous-préfet de la Tour-du-Pin le 27 août 1879 pour lui annoncer que 30 ouvriers travaillant sur la commune n'ont pas eu de salaire depuis deux mois. Le tâcheron Navet ayant eu des différends avec la compagnie ou n'ayant pas pu faire face aux dépenses, a préféré partir, abandonnant les ouvriers. Par conséquent, la compagnie ferme le chantier¹⁷. Les ouvriers portent plainte envers la compagnie concessionnaire à laquelle ils demandent des dommages et intérêts. Ainsi, la compagnie, en sous-traitant du travail à un tâcheron, n'a pas de garantie sur la solvabilité du tâcheron, ni sur son sérieux. En vertu des accords passés avec le tâcheron, la compagnie a versé de l'argent pour les salaires. En définitive, ce mode de travail, donne une grande liberté à la compagnie, mais les ouvriers sont laissés à la merci de leur employeur direct.

Les terrassements nécessitent plusieurs types de qualifications ouvrières : le piocheur, le pelleteur, les rouleurs à la tâche (ceux qui utilisent une brouette)¹⁸. Après avoir fixé les limites de la tranchée, les piocheurs doivent casser la surface de terre (quand les pelles ne peuvent pas s'enfoncer). A Crémieu, pour la tranchée n° 48, Ange-retti, terrassier piocheur, possède une pioche tournée d'une masse de 2,4 kg à 3,5 kg ; il s'agit ici d'une tâche sur un déblai. Ensuite, la terre retirée est transportée vers un remblai (cela évite de multiplier les opérations de transbordement de terre). Les rouleurs à la tâche ont la charge de transporter la terre à l'aide de brouettes. Ils peuvent, dans une journée de huit à neuf heures, parcourir environ 30 km avec une brouette chargée de 60 à 100 kg, pour un parcours maximum de 90 mètres.

Les remblais et les déblais terminés, il faut poser le ballast (stabilisant les rails), les traverses et les rails. Le tâche-

ron engagé par la compagnie des Chemins de fer de l'Est de Lyon, pour une portion de 31 400 mètres, utilise au début de la pose, des wagons tirés par des chevaux¹⁹. Le ballast provient de deux carrières, celle de Crémieu et celle de Passin. Le petit nombre de carrières de ce type a ralenti les travaux car les distances sont importantes quand il faut aller aux extrémités de la ligne²⁰. Dès que la compagnie dispose de locomotives, des trains de ballast de 18 wagons (190 tonnes) parcourent la ligne six à huit fois par jour. La compagnie ne possédant pas de tombereau, les ingénieurs s'arrangent comme ils le peuvent et font utiliser des wagons à marchandises qui ont l'inconvénient de ne pas avoir de côtés rabattants et nécessitent un surplus de main-d'œuvre²¹. Il faut jeter le ballast par dessus les bords, puis le reprendre et le remettre sur la voie ; trois hommes sont nécessaires pour cette opération. La compagnie PLM utilise des wagons spéciaux de deux mètres de largeur et de trois à six mètres de longueur dont les côtés se rabattent, laissant tomber directement le ballast sur les bords de la voie²². Ensuite, les ouvriers n'ont plus qu'à égaliser. Pour les rails, huit hommes sont nécessaires. Six déchargent les rails un à un à cause de la hauteur du wagon, et à terre, deux hommes les rangent. A raison de 30 kg/m soit 240 kg par rail, ce doit être particulièrement éreintant et dangereux. De plus, il y a des difficultés liées aux terrains des régions traversées.

Du département du Rhône jusqu'à Crémieu, la ligne traverse des terrains faciles qui, lors de la construction, ne causent aucune difficulté. Entre Crémieu et Saint Hilaire, les travaux commencent à ne rencontrer que des obstacles. Dans les gorges de la Fusa, l'étroitesse de la vallée s'ajoute aux fortes déclivités : de nombreux ouvrages d'art sont néces-

saires, tunnel de 90 mètres, ponceaux, dalots. Après la ligne traversant les marais de Bourgoin et de Morestel, les travaux de terrassement sont plus importants, les remblais sont nombreux et élevés pour une plus grande sécurité de la ligne. Leur taille est due au fait qu'il ne faut pas que la voie s'enfonce. Le plus gros problème dans les marais est le pont de 12 mètres entre les Avenières et Saint-Genix-d'Aoste. Le tablier du pont en maçonnerie exige des travaux de soutènement de longue haleine afin que les piles ne soient pas, avec les années, déstabilisées par les marais.

L'EXPLOITATION

Pour entreprendre l'exploitation du réseau, la compagnie de l'Est de Lyon a besoin d'un matériel important. La région et les entreprises lyonnaises n'ont pas profité de cette commande, car les dix locomotives et les 251 wagons proviennent des ateliers du Hainaut à Couillet, en Belgique, et 31 des 46 voitures de voyageurs sont construites par la société Bonnefond et compagnie à Paris.

La ligne est livrée à l'exploitation le 20 octobre 1881. Le service des trains, initialement mis en place, est modifié dès le 15 janvier 1882. Trois trains réguliers partent de chaque tête de ligne²³. Au départ de Lyon, le train mixte direct de 7 h. 31, puis le mixte marchandises de 12 h. 30, puis le mixte direct de 17 h. 30. De Saint-Genix-d'Aoste, le mixte direct de 6 h. 50, le mixte marchandises de 11 h. 15 et le mixte direct de 17 h. 15, avec une typologie spécifique : le mixte direct avec des voitures à trois classes, le mixte marchandises ayant des wagons voyageurs et marchandises, et les marchandises. Aux trains réguliers, s'ajoutent trois trains de marchandises et un de voyageurs pour chaque sens²⁴,

19 - ADR, 70 J 29.

20 - ADR, 70 J 97
et 149.

21 - ADI, III S 2 6.

22 - ADR, 70 J 29.

23 - ADR, 70 J 74.

24 - ADI, III S 2 6.

- 25 - ADI, III S 2 6. facultatifs mais nécessaires pour répondre à un trafic fluctuant. L'été, période de construction et de récoltes, rend nécessaire des transports supplémentaires de pierres, de chaux, de ciments et de produits agricoles.
- 26 - ADI, III S 2 53.
- 27 - FRANCOIS, (L.), ouvrage cité, p. 94.
- 28 - ADI, III S 2 53.

En décembre 1881, la compagnie de l'Est de Lyon, en vertu de l'article 53 du cahier des charges, passe un traité de correspondance avec Crozat, entrepreneur de transports, résidant à Lyon. Conclu pour cinq années, le traité comprend trois points²⁵ : la mise en place d'un service d'omnibus de la gare de Lyon Est jusqu'à l'intérieur de la ville, pour ne pas isoler la gare et permettre aux voyageurs d'accéder rapidement au centre ville ou à d'autres points de transport. Ensuite, un service de factage à Lyon : il s'agit pour l'entrepreneur d'un transport de marchandises au domicile du destinataire ou inversement ; pour la compagnie de l'Est de Lyon, cela permet de diversifier les marchandises transportées. Enfin, la création de trois services de correspondance ayant un aller-retour par jour et desservant les voyageurs de la gare de Pont-de-Chéruy à Belmont, de la gare de Pont-de-Chéruy à Hière, La Balme, Montalieu et de la gare de Pont-de-Chéruy jusqu'à Loyettes.

Pour la ligne d'omnibus jusqu'à Montalieu, le souhait des ingénieurs de la compagnie de l'Est de Lyon est de reporter une partie du trafic voyageurs de la ligne Montalieu – Villebois à la ligne Lyon – Saint-Genix-d'Aoste. C'est un parcours attractif par sa rapidité pour les voyageurs, car il évite de prendre la ligne de Villebois et de passer par Ambérieu pour rejoindre Lyon ; on veut habituer les voyageurs à prendre cette ligne car lorsque la ligne Sablonnières à Montalieu sera ouverte, l'arrêt de Montalieu disparaîtra.

LES EMBRANCHEMENTS

Quand la construction de la ligne de Lyon à Saint-Genix-d'Aoste est achevée et livrée à l'exploitation, le département de l'Isère est doté d'une longue ligne de CFIL pour le nord de son territoire. La construction n'a pas posé de gros problèmes, si ce n'est la durée des travaux due aux terrains difficiles.

La compagnie de l'Est de Lyon, tout en construisant la ligne Lyon – Saint-Genix-d'Aoste, s'active pour obtenir la concession Sablonnières – Montalieu, afin de consolider l'implantation de la compagnie et de profiter des riches carrières de Montalieu. Le 21 janvier 1878, Eugène Bachelier informe le préfet de son intention de demander une concession de Sablonnières à Montalieu²⁶. Il désire relier directement les départements de l'Isère et de l'Ain. A Montalieu, la ligne projetée doit se souder à la ligne de CFIL de Montalieu à Villebois, appartenant aux frères Mangini (Compagnie des Dombes) et livrée à l'exploitation depuis 1874 (première ligne de CFIL dans le département de l'Isère). Montalieu a un territoire très riche en carrières d'où l'on extrait le choin, une industrie ancienne et renommée. En 1862, il y a 835 carriers à Montalieu. Pour Eugène Bachelier, cette localité offre une capacité de trafic importante, en relation directe avec Lyon, tout au moins pour les marchandises, car les carrières emploient une main-d'œuvre essentiellement locale²⁷. On effectue une estimation du trafic voyageurs et marchandises de la ligne. Pour le trafic grande vitesse, Bachelier postule sur une fréquentation de 50 voyageurs par jour (un billet à un franc) soit 40 180 francs par an auxquels s'ajoutent 2 006 francs de bagages soit 42 156 francs par an²⁸. Pour le trafic

petite vitesse marchandise, les recettes totales sont estimées à 206 640 francs par an. Le minerai de fer, la pierre à chaux, la pierre de taille, la chaux et le ciment représentent 88,5 % des recettes potentielles. Ceci met bien en évidence l'importance des carrières de Montalieu et le peu de poids du trafic voyageurs dans les recettes totales (20,4 % du total).

Avant même la mise en exploitation de la ligne, le 29 août 1881, l'usine de ciment et de chaux Thorrand et Nicollet dépose une demande d'embranchement devant croiser la ligne de Sablonnières – Montalieu. L'embranchement doit servir pour le transport des pierres de la carrière aux fours. Le 21 janvier 1882, l'usine Laforte, fabricant de chaux, demande un embranchement industriel pour expédier ses produits et recevoir du combustible²⁹. L'arrêté du 24 février 1882 en autorise la construction. Pour le croisement demandé par l'entreprise Thorrand et Nicollet, l'affaire va être beaucoup plus complexe. La construction est légalisée par l'arrêté du 9 janvier 1882. La compagnie des Chemins de fer de l'Est de Lyon exige la cession gratuite d'un terrain leur appartenant. Devant leur refus, elle durcit sa position et détruit, le 18 juin, le croisement, risquant ainsi de priver à très court terme 70 carriers de leur emploi. Lors de l'arrêté du 24 février 1882, les dirigeants des deux usines cèdent gratuitement, sur la foi d'une convention verbale, les terrains nécessaires à la construction des deux embranchements. Thorrand et Nicollet étant revenus sur leur décision, l'existence des embranchements devient impossible et c'est pourquoi la compagnie a détruit le croisement. L'usine Laforte se trouve donc aussi privée de l'utilisation de son embranchement. Le temps jouant en sa faveur, la compagnie de l'Est de Lyon obtient un accord avec les deux usines le 14 juillet 1882 et la

cession gratuite de deux parcelles. La mise en exploitation des deux voies ne sera effectuée que le 14 décembre 1882.

Construite sans difficultés et ouverte à l'exploitation le 1er décembre 1882, la ligne de Sablonnières à Montalieu a permis de consolider la ligne Lyon – Saint-Genix-d'Aoste en apportant un trafic marchandises et en la soudant avec la ligne Villebois – Montalieu. Un petit prolongement de cette ligne est utilisé à partir de 1884 jusqu'à Amblagnieu qui est un lieu d'extraction de pierre, mais son importance sur le tonnage transporté demeurera toujours médiocre.

En août 1893, la compagnie de l'Est de Lyon dépose un dossier pour la construction d'une ligne à voie normale de Saint-Hilaire-de-Brens à Saint-Savin³⁰. Le même mois, une autre demande est formulée afin de prolonger la ligne jusqu'à Jallieu, commune jouxtant Bourgoin. Les enquêtes d'utilité publique durent de décembre 1893 à juillet 1897. Elles ne font apparaître aucune opposition des communes, sauf la commune de Bourgoin qui émet une opposition formelle concernant la jonction entre la future ligne et la ligne d'intérêt général de Lyon à Grenoble, privant ainsi la compagnie de l'Est de Lyon d'un accès direct. Le trafic de cette ligne reposera essentiellement sur les produits agricoles, céréales et betteraves à sucre.

LE TRAFIC VOYAGEUR

Dans son avant-projet en 1878, la compagnie a notablement surestimé les populations susceptibles de faire des trajets par chemin de fer. Cette constatation se vérifie dès 1886, lorsque des habitants de Saint-Romain demandent un arrêt supplémentaire dans chaque sens. La compagnie refuse des trains supplémentaires car elle a déjà dû supprimer

29 - ADI, III S 2 53.

30 - ADI, III S 2 61
et 62.

- 31 - ADR, 70 J 149
à 165.
- 32 - ADR, 70 J 355
à 360.
- des arrêts, faute de recettes permettant de combler les dépenses. En 1889, plusieurs entreprises privées assurent la correspondance marchandises et voyageurs avec la compagnie sur les lignes Morestel – Lhuis (Ain) par Saint-Victor-de-Morestel, Brangues, Groslée et la gare des Avenières. Très tôt, la compagnie cherche à adapter ces tarifs au type de voyage le plus fréquemment rencontré. Ainsi, en 1890, le ministère des travaux publics donne l'autorisation d'abaisser, pour une période d'un an, le prix des billets aller-retour pour une distance minimale de 12 kilomètres. Cette forme de tarification est appliquée à des individus se rendant journalièrement à leur travail par le train. Comme pour le trafic marchandises, des modifications sont apportées aux gares et aux stations. Le buffet de la gare de Crémieu est agrandi en 1891, un autre est construit à la station de Sablonnières en 1901. Dès 1890, le journal *Le Progrès* est autorisé à la vente dans la gare de Pont-de-Chéruy par le préfet du département de l'Isère. Par cette activité, le chemin de fer entre dans la vie quotidienne des populations, il s'intègre dans l'espace qu'il s'est attribué. Durant cette même période les quartiers des gares des petits villages de Passins, Sablonnières ou Saint-Hilaire-de-Brens évoluent par la construction de bar-restaurant-hôtel.

LE TRAFIC MARCHANDISE

A partir de 1881 il y a une croissance constante du trafic sur le réseau de l'Est de Lyon. La mise en place des lignes Sablonnières – Amblagnieu et Saint-Hilaire – Jallieu a engendré une croissance du tonnage des marchandises par la création de nouveaux débouchés. Ceci est attesté par le nombre d'embranchements industriels qui sont construits :

fabricants de chaux à Saint-Hilaire, carrière de Blièd à Crémieu, minoteries à Pont-de-Chéruy. En 1896, un ingénieur du contrôle note une augmentation de 30 % du trafic pour l'année 1895 par rapport à 1894, ce qui rend nécessaire l'achat de 50 wagons supplémentaires³¹. Au même moment des transports spéciaux de betteraves sont autorisés sur la ligne de Saint-Hilaire à Jallieu. De 1881 à 1914, les gares font l'objet de nombreuses modifications : établissement d'une bascule à Meyzieu en 1889, construction d'un quai à bestiaux à Morestel en 1898, prolongement du quai de chargement à la station d'Amblagnieu et installation d'une grue de six tonnes à la gare de Montalieu-transit en 1902. Il faut ajouter toutes les modifications de voies et gares pour faciliter la circulation des trains, et la croissance du nombre de voies de croisement et de garage va de pair avec la croissance du trafic.

La première guerre mondiale est un moment charnière pour la compagnie. En 1916, le conseil municipal de la commune de Pont-de-Chéruy se plaint du service défectueux de la compagnie. Les recettes totales sont en 1918, par rapport à 1914, de 71,4 % plus élevées, les bénéfices bruts à + 33,5 % contre + 29,2 % en 1914 et les dépenses brutes en 1918 par rapport à 1914 s'accroissent de 65,9 %³². Malgré cette croissance, la guerre a affaibli considérablement le matériel roulant, la maintenance étant rendue plus difficile par le manque de personnel et l'activité économique de la région étant réduite par la mobilisation des hommes ; il n'y a donc que deux trains aller-retour sur le réseau en 1917.

Dès la fin de la première guerre mondiale et jusqu'en 1928, les embranchements industriels se multiplient le long des lignes. Neuf entreprises se relient au chemin de fer de l'Est de Lyon. Ce nouvel apport de marchandises est

important car il s'agit essentiellement de fonderies, de cimenteries, de carrières pour la chaux et d'usines de conduits et poteaux en ciment armé. Toutes ces entreprises demandent beaucoup de matières premières et de combustible (houille). Les produits expédiés sont, en tonnage et en volume, synonymes d'une forte croissance du trafic marchandises. Pour la région, ces embranchements représentent l'installation d'entreprises dans des villages jusqu'alors ruraux et la création de nombreux emplois. La concentration de ces entreprises s'opère le long de la ligne principale jusqu'à Sablonnières, puis jusqu'à Montalieu.

Ainsi deux pôles apparaissent. Le premier est disséminé le long de la ligne allant de Pont-de-Chéruy à Montalieu. Eparpillées, les entreprises sont à Crémieu, Trept, Saint-Hilaire de Brens, Arandon et Montalieu. Le second s'étend de Villeurbanne à Meyzieu, il est proche de Lyon et des grandes lignes de chemin de fer d'intérêt général. De 1929 à 1947, quelques embranchements sont créés, mais sans atteindre le nombre de la décennie précédente. Pour répondre à ses nouveaux clients, la compagnie aménage et modifie en 1921 la gare de Décines en construisant une grue de déchargement et un quai. Il apparaît toutefois à travers l'implantation de ces entreprises que certaines parties de lignes ont un rôle minime dans le transport des marchandises. Ainsi en 1923, la gare de Saint-Savin sur la ligne de Saint-Hilaire à Jallieu est déclassée, pour devenir une simple halte à voyageurs.

LA CONCURRENCE AUTOMOBILE

Malgré une croissance des recettes de 1914 à 1918, la compagnie doit faire face en 1918 à une augmentation des dépenses de la voie et de la traction. En

1920 et 1922, elle demande aux conseils généraux des départements de l'Isère et du Rhône deux avances de 400 000 francs, qui sont intégralement remboursées. Connaissant des difficultés financières et la nécessité d'accroître les recettes, la compagnie s'engage dans une profonde restructuration des tarifs. De 1920 à 1929, on relève tous les tarifs marchandise, et en même temps, les dirigeants cherchent à réduire leur nombre ; ils créent aussi des tarifs spéciaux dans lesquels sont inclus les scories de forges, de hauts-fourneaux et de verrerie³³. Pour ce dernier point, il s'agit d'un avantage pour les entreprises nouvellement branchées sur le réseau, d'ailleurs le seul concédé sur la période. Les tarifs des frais accessoires des marchandises petite et grande vitesse sont augmentés en 1928, ainsi que les surtaxes des frais généraux petite et grande vitesse. Les tarifs voyageurs ne sont pas épargnés : augmentation pour les frais accessoires tels que bagages, animaux et objets d'art, augmentation des billets délivrés pour la correspondance de Jallieu à Bourgoin, ainsi que les abonnements sur l'ensemble du réseau.

La politique mise en place par les ingénieurs de la compagnie dans les années vingt trouve ses limites avec l'apparition de la concurrence automobile. Les dirigeants de la compagnie n'ont pas perçu l'apparition des transports automobiles comme un concurrent potentiel. Lorsque cette prise de conscience se fait, il ne s'agit plus de lutter contre le transport routier, mais bien de lui reprendre le trafic perdu. De 1932 à 1937, les baisses se multiplient sur toutes sortes de marchandises : produits chimiques, scories de forge, hauts-fourneaux et verrerie, combustibles végétaux, betteraves etc... A la concurrence automobile s'ajoute la gravité de la crise économique qui frappe le monde. La compagnie est obligée d'accorder des réductions de

33- ADI, III S 2 22 à 25, AN F 14 17289.

tarifs aux entreprises de chaux et de ciments fortement touchées par la crise, même si l'année 1930 est une année exceptionnelle, avec 880 000 tonnes de marchandises et 850 000 voyageurs transportés. Cette date est, pour les entreprises reliées, le moment des plus fortes productions. En 1931, une forte baisse survient et se poursuit jusqu'en 1935 pour les marchandises, 1938 pour les voyageurs ; 730 000 tonnes transportées en 1931, 410 000 en 1932 et une petite croissance en 1935 avec 480 000 tonnes soit 54,4 % du tonnage de 1930. Ce bilan démontre la gravité de la crise économique frappant les industries de la région. La situation est identique pour le trafic voyageurs : 750 000 en 1931, 450 000 par le train et 180 000 par les autobus en 1932, 290 000 et 270 000 en 1935, soit 66 % de 1930. Les populations semblent adopter l'autobus de manière très rapide. Toutefois un tel bilan est à nuancer, car si les voyageurs se reportent sur les autobus, ce secteur reste largement déficitaire, - 7,1 % de déficit en 1932 (rapport recettes/dépenses), - 19,1 % en 1935, - 46,1 % en 1938. Les lignes d'autobus de l'Est de Lyon sont confrontées à une forte concurrence de la part d'entrepreneurs privés qui ont perçu bien avant les ingénieurs de la compagnie la fantastique possibilité de développement qu'offrait le transport routier.

La seconde guerre mondiale survenant, la compagnie rétablit le trafic voyageurs. La pénurie de moyens de locomotion oblige les individus à reprendre le train de l'Est de Lyon : 200 000 billets vendus en 1940, un million en 1944. La compagnie permet notamment le ravitaillement en produits agricoles de la ville de Lyon durant ces cinq années, en donnant à ses habitants la possibilité de se rendre dans les fermes et en maintenant le transport par wagons de

marchandises. La guerre terminée, le trafic voyageurs chute brutalement, ce qui conduit la compagnie à l'interrompre définitivement en 1947.