

HONORÉ

Petit journal du patrimoine, 5^{es}, collège Honoré D'Urfé, Saint-Etienne.

DES RAILS ET DES HOMMES

Une aventure stéphanoise

Des passionnés exposent l'aventure des premiers chemins de fer de France à Saint-Etienne

18^e édition
2022-2023



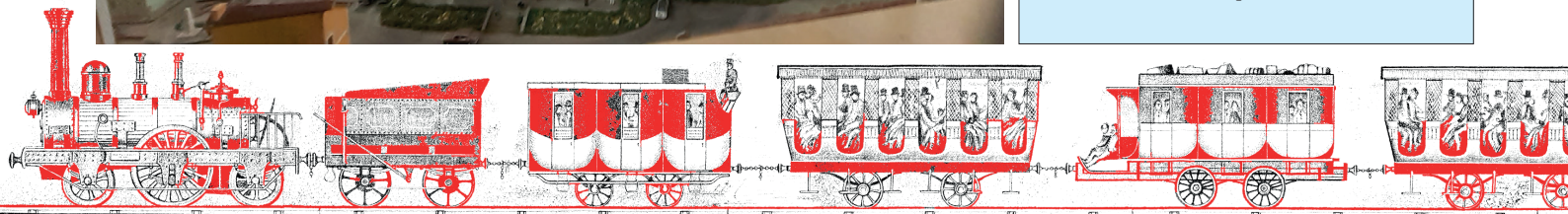
Concours scolaire du
Petit Journal du Patrimoine

THÈME

A la rencontre de ceux
qui s'engagent pour le patrimoine

SOMMAIRE

- Page 1 :** Des rails et des hommes, une aventure stéphanoise
- Page 2 :** Honoré d'Urfé chez les Amis du Rail du Forez, interview
- Page 3 :** Le transport du charbon stéphanois vers la Loire L'arrivée du chemin de fer
- Page 4 :** Mots mêlés Anecdotes et expressions



EDITO

Pour participer au concours scolaire du Petit Journal du Patrimoine, notre professeure d'histoire géographique a choisi de nous faire découvrir l'association des Amis du Rail du Forez située dans la gare de Bellevue à Saint-Etienne (Loire), qui met en valeur l'aventure des pionniers du rail.

Certains, vous parlerez de vélo ou d'autres d'un maillot vert, mais Saint-Etienne et sa région, c'est avant tout une terre de charbon. C'est le premier bassin houllier, exploité dès le XIII^e siècle, puis surtout au XIX^e siècle de Rive-de-Gier à Firminy. Sur ce territoire vont naître les premiers chemins de fer.

Patrimoine historique: la première ligne de chemin de fer de France relie Saint-Etienne à la Loire. Concédée le 27 février 1823 par le roi Louis XVIII, elle parcourt 23 km pour amener le charbon stéphanois jusqu'à la Loire. Dès le 30 juin 1827 elle transporte la houille destinée à alimenter les usines et chauffer les appartements Parisiens.

Patrimoine matériel: locomotives, wagons et réseaux mobilisent des savoir-faire en constante évolution.

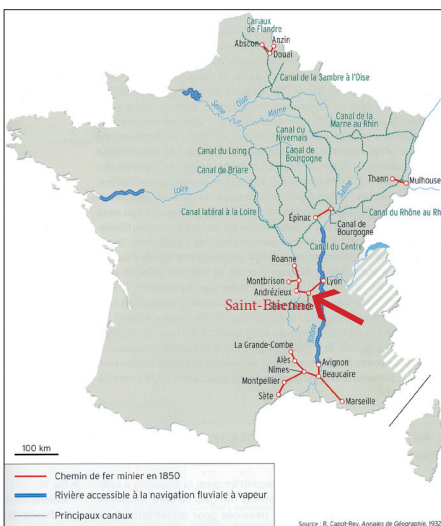
Patrimoine immatériel: voyager en train est souvent une expérience partagée d'ambiances plurielles.

Nous sommes heureux de vous faire découvrir ce patrimoine qui, il y a 200 ans, a fait de notre ville le point de départ des premières lignes de chemin de fer d'Europe continentale, un moyen de transport toujours d'avenir.



Amis
du Rail
du Forez

Les ARF font revivre l'aventure du rail, créant des maquettes visibles chaque samedi après-midi.



Carte des voies navigables et des premiers chemins de fer (1850)

HONORÉ D'URFÉ CHEZ LES AMIS DU RAIL DU FOREZ

Vers le site
des Amis
du Rail
du Forez



Rencontre à Saint-Etienne avec des passionnés du rail :
une aventure en constante évolution!
Le lundi 28 novembre 2022, nous avons rendez-vous en demi-groupe (15)
dans les locaux des Amis du Rail du Forez,
nous leur avons posé toutes les questions que nous avons préparées.



Pourquoi votre association s'appelle ainsi?

M. Dally : Le Forez désignait autrefois la région de Feurs ancienne capitale du peuple gaulois des ségusiaves, mais il correspond aujourd'hui à l'actuel département de la Loire avec Saint-Etienne comme première ville du département. Aussi, nous avons appelé notre association les Amis du Rail pour la passion, et du Forez pour la localisation.

Depuis quand avez-vous fondé votre association?

M. Dally : Depuis 1973 avec quelques personnes au départ qui aimaient aussi faire du modélisme et quelques anciens cheminots, c'est-à-dire des anciens employés des chemins de fer. Nous sommes aujourd'hui une soixantaine.

Pourquoi faites-vous cela ?

Notre but est la défense et la promotion du chemin de fer et des transports urbains aussi bien réels que miniatures. Nous sommes installés dans l'ancienne gare de Bellevue et nous nous réunissons le samedi après-midi. Concrètement, nous sauvons des matériels ferroviaires et ceux liés aux transports urbains. Nous faisons aussi des expositions, du modélisme et des publications. Notre passion est née quand nous étions petit, et cela ne nous a pas quittées.

Qu'est-ce que le modélisme?

MM. Dally et Daclin : Et bien, regardez autour de vous, il y a des maquettes qui reconstituent à différentes échelles une partie des réseaux ferroviaires depuis le premier train qui était en fait un train qui commence à transporter en 1827 du charbon des mines de Saint-Etienne jusqu'à la Loire, le tout tiré par des chevaux. Puis le 1^{er} Janvier 1828 est inaugurée la ligne Saint-Etienne /Andrézieux toujours pour transporter le charbon vers des voies d'eau les plus proches comme la Loire, puis le Rhône. C'est une ligne à caractère industriel car Saint-Etienne avec la Révolution Industrielle prend de l'importance grâce au charbon qui est expédié grâce au fleuve Loire à Andrézieux à 21 km d'ici. Le charbon était déchargé sur des petites embarcations que l'on appelle des «rambertes».

Comment ça marchait une locomotive?

M. Dally : En fait, il en existe trois sortes: au départ ce sont les chevaux qui tirent les wagons sur des rails, puis avec le charbon, c'est la vapeur qui va faire fonctionner une locomotive qui sera en 1893 électrifiée pour la première fois à Saint-Etienne sur 2,8 km entre les tunnels de Montmartre et de la Béraudière, toujours pour le transport de la houille. Et il faut attendre 1837 pour avoir la première ligne voyageur de France entre Saint-Etienne et Lyon.

Lorsque vous faites des maquettes, cela vous prend combien de temps?

MM. Dally et Daclin : Cela nous prend en moyenne trois ans; il faut penser à des modules transportables car nous exposons nos trains, puis au système électrique, à l'échelle de la maquette et quel tronçon de ligne elle représente... C'est motivant car nous avons tous des compétences différentes qui se complètent. Certains préfèrent monter les rails, d'autres faire les gares, les personnages, les reliefs, ou la peinture. Nous utilisons du bois de balsa, du plastique, du polystyrène.

Nous sommes heureux lorsque le samedi des jeunes poussent la porte pour venir nous voir; d'ailleurs, venez avec vos familles nous vous accueillerons avec plaisir et passion.



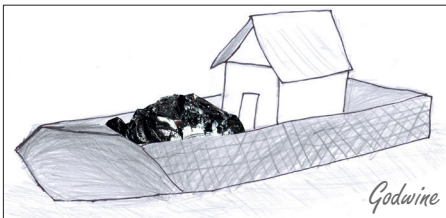
Reconstitution
de la locomotive
Marc Seguin,
vidéo youtube



LE TRANSPORT DU CHARBON STÉPHANOIS VERS LA LOIRE

L'ARRIVÉE DU CHEMIN DE FER.

L'acheminement du charbon des mines de Saint-Etienne jusqu'à la Loire n'était pas facile. Depuis 1740, la ville réclamait une route directe jusqu'à Roanne par la Fouillouse et Feurs pour rejoindre le réseau des canaux navigables. Le transport terrestre à dos de mulets était important en direction des ports de Saint-Just et Andrézieux. Là, le charbon était chargé sur des bateaux à fond plat appelés «rambertes».



Ramberte et son chargement de charbon.

Mais les voies ferrées employées avant les locomotives, vont bientôt révolutionner le transport de la houille. Dès 1728, elles sont utilisées dans des forges et des mines anglaises. La première ligne publique destinée au transport des marchandises est inaugurée en 1803 au sud de Londres. La traction animale des wagons y est progressivement remplacée par la traction à vapeur. C'est George Stephenson qui fabrique la première locomotive en 1814. Les ingénieurs des Mines de Saint-Etienne de Gallois et Beaunier vont en Angleterre étudier cette innovation afin de l'adapter à Saint-Etienne. Faute d'avoir pu construire un canal au-delà de Rive-de-Gier, l'exportation de la houille stéphanoise requérait un moyen de transport fiable et efficace. La première partie de la ligne destinée à raccorder le Rhône à la Loire est concédée entre Saint-Etienne et Andrézieux le 26 février 1822.

Elle part du Pont-de-l'âne, passe à l'ouest de Saint-Priest, puis rejoint la rivière du Furan qu'elle longe jusqu'à son embouchure dans la Loire.



L'arrivée à Andrézieux au bord de la Loire.
(A.-V. Deroy et Charles Motte, 1836)

Elle a alors trois stations à proximité des mines et usines : Mottetières, Montravel et Réjaillière. La construction se fait avec difficulté car certains propriétaires terriens s'opposent violemment aux travaux jusqu'au sabotage pour ne pas avoir de chemin de fer sur leurs terres.

Toutefois, avec ses ouvrages d'art, la ligne

est construite et ouverte à la circulation le 30 juin 1827. Les convois de chariots qui l'emprunte descendent d'abord grâce à la pente ou tirés par des chevaux. Le charbon est embarqué sur les plâtres miniers pour être acheminé jusqu'aux entrepôts qui bordent la Loire. Rapidement le tonnage de charbon atteint 50 000 tonnes par an.

Entre-temps, la seconde partie de la ligne entre Saint-Etienne et Lyon a été concédée à Seguin, Biot et C^{ie} en 1826. Elle ouvre progressivement entre 1830 et 1833.

Le chemin de fer de Saint-Etienne/Andrézieux est raccordé à celui de Saint-Etienne/Lyon au Pont-de-l'âne en 1833. Ce premier réseau est prolongé jusqu'à Roanne dès 1833, donnant naissance à la société anonyme dite «Compagnie du chemin de fer de la Loire».

Ce premier réseau ferré de France est ouvert aux voyageurs dès 1832. Au départ de l'Hôtel-de-Ville de Saint-Etienne, une diligence gagne la Terrasse. Là, elle est transférée avec ses voyageurs, au moyen d'une grue, sur les rails.

Il faudra attendre 1845 pour que ces premières lignes soient complètement desservies par des locomotives.



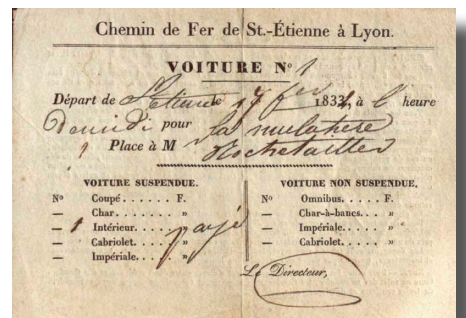
Louis-Antoine Beaunier
(1779-1835)



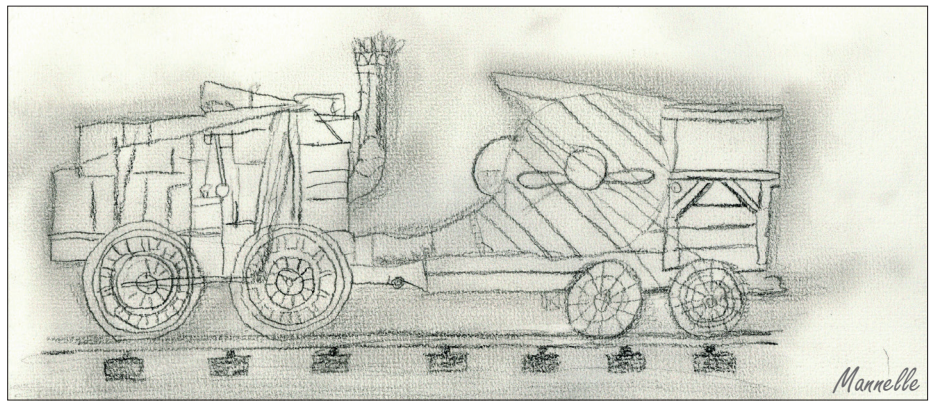
Pour voir fonctionner une locomotive à vapeur.



La gare de triage du Pont-de-l'Âne à Saint-Etienne
(Collard, 1865)



L'un des premiers billets de voyageur (1834)
(collection musée d'Art et d'Industrie)



Locomotive tubulaire de Marc Seguin.



MOTS MÊLÉS

S	M	J	K	L	P	R	E	S	V	X	F
A	S	S	O	C	I	A	T	I	O	N	R
I	U	W	F	H	S	Q	R	P	K	B	C
N	H	T	Z	A	X	W	E	J	O	F	V
T	O	R	W	R	U	V	B	H	L	N	Z
E	P	A	C	B	E	Z	M	F	V	I	Q
T	B	I	S	O	R	T	A	P	U	W	J
I	V	N	T	N	U	H	R	A	I	L	G
E	C	K	L	R	J	V	Y	A	M	O	H
N	P	J	F	O	R	E	Z	N	S	K	L
N	K	L	D	B	V	C	I	R	X	A	Y
E	A	H	T	H	V	A	P	E	U	R	C

TRAIN

CHARBON

FOREZ

RAMBERTE

RAIL

ASSOCIATION

VAPEUR

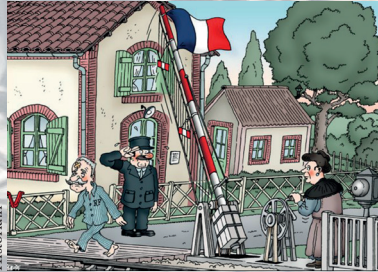
SAINT-ETIENNE

ANECDOTES ET EXPRESSIONS

Le professeur et physicien irlandais **Dionysius Lardner** a affirmé en 1830 :
«Le voyage en chemin de fer à grande vitesse n'est pas possible car les passagers incapables de respirer mourraient par asphyxie».



Nubiati 1844



Historia.fr

Le 23 mai 1920, tandis qu'il se rend par le train à Montbrison, alors préfecture de la Loire, le président Paul Deschanel, en pyjama, tombe du wagon non loin de Montargis. Accompagné chez le garde barrière le plus proche, l'épouse du garde dit : «on a bien vu que c'était un Monsieur, il avait les pieds propres!»

Jules Janin, natif de Saint-Etienne, fit une courte description du chemin de fer dans la Revue de Paris en 1829 « Une des merveilles du monde..., deux lignes de fer parcourent avec la rapidité de l'éclair quarante lieux de poste; elles uniront le Rhône et la Loire, ...elles feront de Saint-Etienne un entrepôt universel».



Musée de l'Image d'Épinal

Un train d'enfer

Boute-en-train

Prendre le train en marche

A fond de train

Train-train

REMERCIEMENTS

A Christophe Dally et Yves Dallin, président et secrétaire de l'Association les Amis du Rail du Forez dont nous avons particulièrement apprécié l'accueil et la générosité.
Nous les remercions aussi d'avoir ouvert leur porte à nos familles le samedi après-midi pour ceux qui le désiraient.
L'Association IGUERANDE pour ses prêts.

EQUIPE RÉDACTIONNELLE

Les élèves de la classe de 5^e 8: Manelle, Godwine, Zuhail, Hovsep, Inas, Shyhaize, Mounir, Andréa, Gabin, Ayoub, Israa, Heddy, Dina, Nourna, Juliette, Inès, Timothée, Idris, Ilyès, Lidia, Inès, Nolhan, Saïlan, Ayoub, Abderraham, Mélissa, Nathan, Thami.
Collège Honoré d'Urfé
Académie de Lyon

1 impasse le Châtelier 42000 Saint-Etienne
04 77 57 38 58 / ce.0421678w@ac-lyon.fr

DIRECTRICE DE RÉDACTION ET PHOTOS

Fabienne Ceresoli, professeure d'histoire-géographie-EMC