

LE PREMIER TRAMWAY

DE FRANCE

(Embranchement sur route de Montbrison à Montrond)

1833 -1852

Tiré de L.-J. GRAS,
Histoire des premiers chemins de fer français
et du premier tramway de France,
imp. Théolier, Saint-Etienne, 1924, p. 327-349

CHAPITRE PREMIER

LA CONCESSION

En 1832 parut à Montbrison, imprimerie Cheminal, une brochure du maire Ildefonse Rater, ancien substitut du procureur du Roi à Montbrison, originaire de Lyon où il mourut en 1857. La révolution de 1830 valut la mairie à Rater en remplacement du légitimiste M. de Meaux. Il l'occupa jusqu'en 1837. La même révolution fit de Rater un député en remplacement de son ex-grand chef, le garde des sceaux de Chantelauze, signataire des ordonnances et condamné, comme tel, à la détention perpétuelle. Rater fut remplacé en 1832 au Parlement par Lachèze, président du tribunal civil de Montbrison.

On venait de concéder les trois premiers chemins de fer, qui réuniraient bientôt Roanne à Lyon par Saint-Etienne.

Montbrison, siège de la Préfecture¹, pouvait-il rester isolé, les deux sous-préfectures du département étant dotées d'une voie ferrée ? Aucun Montbrisonnais n'aurait pu le soutenir et le maire de Montbrison moins que personne. Le raccordement de Montbrison à la ligne de Saint-Etienne à Roanne pouvait se faire en plaine, sur une route idéale, la plus belle des routes départementales, portant à ce titre le n° 1 : la route de Montbrison à Lyon par Montrond.

Voici des extraits de la brochure :

Jusqu'ici les injustes prétentions de Saint-Etienne pour nous enlever le chef-lieu sont restées sans résultat aux yeux du Gouvernement. Il n'en serait peut-être plus de même si, au milieu de l'activité qui l'entoure, Montbrison restait isolée, et ne participait pas au mouvement rapide qui va faire communiquer les deux autres arrondissements.

¹ La Préfecture a été transférée à Saint-Etienne, le 1^{er} janvier 1856.

Toutefois l'entreprise projetée devant être confiée aux capitaux particuliers, on ne peut espérer que l'amour-propre et le patriotisme seraient seuls des mobiles suffisants. C'est le résultat, le produit net, l'argent touché par chaque actionnaire qu'il faut établir.

Il serait facile de convaincre de l'utilité de l'entreprise d'un chemin de fer de Montbrison à Montrond les personnes accoutumées à ces sortes de calculs, et éclairées par de nombreux exemples. Elles jugeraient au premier coup d'oeil, en jetant les yeux seulement sur la situation topographique du pays, qu'avec un pareil chemin de fer Montbrison surgirait tout à coup, que les idées, les calculs, les occupations de beaucoup d'habitants seraient changés et prendraient une direction nouvelle², que Montbrison deviendrait entrepôt, pour une grande partie de l'Auvergne, de toutes les houilles qu'elle consomme, des verres, des vitres, bouteilles de Rive-de-Gier, etc. ; que toutes les denrées coloniales y arriveraient à meilleur marché par cette route que par celle de Bordeaux, à l'époque peu éloignée où la communication sera ouverte avec le Midi³.

Elles affirmeraient hardiment, par une démonstration numérique, que toutes les voitures et charrettes de roulage allant de Saint-Etienne à une destination autre que Sury, et donnant actuellement au pont d'Andrézieux un péage de plus de 35 000 F par an, l'abandonneraient pour venir passer sur le pont de Montrond et sur le chemin projeté.

Elles porteraient, en outre, en ligne de compte, toutes les voitures de roulage qui vont de Duerne à Feurs ; elles regarderaient comme certain que cette route montueuse et difficile serait désertée pour la nouvelle voie.

Enfin, instruites par les exemples cités dans la note, elles tripleraient, décuplèrent peut-être même toutes les sommes pour établir leur produit net et arriveraient en compte rond à un bénéfice de 30 ou 40 %...

La route de Montrond à Montbrison ne présente aucune difficulté de terrains, et, par conséquent, n'entraînera que peu de frais de terrassements.

Elle est en ligne droite, presque horizontale, avec de légères inclinaisons aux abords du pont de Montrond, au village de Fontanes, au domaine de Merlieux, et à l'entrée de la ville; elles ont déjà été rigoureusement évaluées par les géomètres chargés du nivellement.

Les indemnités à accorder aux propriétaires seront presque nulles, la route départementale étant à peu près partout suffisamment large pour la voie charretière et pour le passage des wagons⁴....

Les ingénieurs consultés ont ainsi évalué la dépense : longueur du chemin environ 15 000 mètres ; dépense d'établissement du chemin de fer 200 000 francs ; frais annuels d'entretien et d'administration, y compris les intérêts du capital, 20 000 francs ; ce qui donne par jour une dépense de 55 francs.

A ce compte et en supposant le péage net à 10 centimes par kilomètre⁵, par voyageur et par tonne⁶, il suffirait, pour atteindre cette somme par jour, et obtenir conséquemment 5 % d'intérêts par an, que le passage journalier s'élevât à 40 tonnes de marchandises par jour, ou à 20 tonnes et 20 voyageurs⁷.

² Jusqu'à présent l'Administration municipale de Montbrison a lutté avec obstination pour établir quelques branches d'industrie dans cette ville ; si le chemin projeté est ouvert, la même lutte, dirigée en sens inverse, n'empêche pas l'industrie de Saint-Etienne d'arriver jusqu'à nous.

³ "La route de Saint-Etienne au Rhône, par Annonay, qui sera terminée dans quinze mois, lui ouvrira une communication facile si abrégée avec tout le midi."

⁴ "Cette route étant construite et entretenue aux frais du département, il faudra obtenir le consentement du Conseil général ; le Gouvernement devra ensuite homologuer ce consentement."

⁵ "A ce prix, le quintal de marchandise, qui vaut actuellement 2 fr. 20 centimes de transport de Lyon à Montbrison, vaudrait environ 60 centimes, ou 12 sous.

⁶ La tonne ou tonneau (poids marin) équivaut à 20 quintaux. (de 100 livres).

⁷ Les ingénieurs ou architectes sont fort exposés à donner des devis de beaucoup au-dessous de leur valeur réelle. Cela arrive fréquemment, surtout lorsque le caprice du constructeur demande des embellissements et des changements au premier projet. On sent qu'il n'en sera pas de même pour la dépense projetée, qui ne présente aucune difficulté de terrains, aucun pont à construire ; je serais même fondé à croire que la dépense doit être ainsi établie :

"Longueur du chemin, mesurée exactement, 13 850 mètres, donne, à raison de 8 francs le mètre, une somme de 110 800 francs

"Terrassements 20 000 francs.

Le roulage, sur le chemin de Montrond, représentait 14 124 colliers circulant sur le pont de Montrond, non compris les voitures suspendues et les chars à bœufs servant aux fermiers. Les charrettes à un cheval n'étaient comptées que pour moitié. En y ajoutant 3 754 colliers venant de Sury pour amener du charbon à Montbrison, le total représentait 17 878 colliers. A 17 quintaux de 100 livres par collier, on obtenait 303 826 quintaux ou 15 192 tonnes, soit 42 tonnes par jour, "nombre de beaucoup supérieur à celui exigé pour donner un revenu de 5 % aux actionnaires".

Quant aux voyageurs, d'après les registres des huit voitures publiques de Montbrison qui se rendaient à Saint-Etienne, à Lyon ou à JRoanne, leur nombre moyen était de soixante-trois par jour "c'est-à-dire plus du triple de celui demandé pour arriver à 5 %".

Une autre brochure non signée, publiée également chez Cheminal, insistait dans le même sens : la plaine était riche en produits agricoles, qui ne demandaient qu'à être exportés. La construction de l'embranchement de Montbrison amènerait des échanges nombreux entre les trois arrondissements. Il appellerait le transit entre Lyon et Saint-Etienne d'une part, Clermont et Bordeaux de l'autre. Soixante voyageurs entraient chaque jour dans Montbrison ou en sortaient. La *facilité des transports* décuplerait ce nombre.

Ce chemin devait être établi sur accotement de la route de Montbrison à Montrond, à une seule voie de 1 m 50, à double voie sur un vingtième de sa longueur. Occupant une largeur de 3 mètres, il laisserait encore 7 mètres de largeur à la route.

Quelques terrassements étaient nécessaires pour adoucir les inégalités du sol, des murs de soutènement devaient être construits pour les remblais ou la chaussée, des dalles devaient supporter les rails.

La masse des transports, d'après l'octroi de Montbrison et le péage du pont de Montrond, dépassait 15 000 tonnes par an. On prévoyait un tarif de 15 centimes par tonne kilométrique.

Le personnel à engager devait se composer de : un directeur à 2 400 F ; un caissier à 1200 F ; quatre cantonniers-gardes à 600 F l'un ; un conducteur, à 1 200 F ; enfin, un mécanicien et un chauffeur de locomotive (d'une force de 6 à 8 chevaux). Le traitement de ces deux employés était bloqué avec les dépenses de la machine.

Le Conseil général de la Loire, en 1832 et 1888, émit le vœu de voir autoriser ce chemin de fer et de fixer le péage à 15 centimes.

Grâce aux Lachèze père et fils, l'un et l'autre députés de la Loire, beau-père et beau-frère du préfet Bret, en fonctions en 1832-1833 (on disait que la raison sociale : *Lachèze père et fils, Bret et Cie*, disposait du département), le gouvernement de Louis-Philippe intervint auprès des Chambres pour faire délivrer la concession.

Jusqu'à-là, les concessions avaient été accordées par le pouvoir exécutif seul. Elles se limitaient aux trois chemins de fer de la Loire, au chemin d'Epinaac au canal de Bourgogne (7 avril 1830) et au chemin de Toulouse à Montauban (21 août 1831). Celle-ci d'ailleurs resta sans effet.

"Honoraires d'ingénieurs pendant les trois mois que durerait le travail 8.000 francs.

Total 138 000 francs.

"La somme de 20 000 F demandée tant pour le service des intérêts que pour les frais d'entretien et d'administration, paraît exagérée de plus d'un quart".

"A ce compte, la somme de 61 200 francs qui resterait sur les 200 000 francs demandés servirait sans doute à l'achat d'une machine locomotive, à l'établissement d'un équipage de trente wagons, à la construction d'un pavillon pour loger les surveillants et percepteurs".

"Mais une machine anglaise de premier choix coûte 18 000 francs".

"Trente wagons coûteraient, à 300 francs pièce, 9 000 francs ; on sait qu'un wagon faisant un service journalier, dure quatre fois plus qu'une charrette, et coûte 100 francs de moins, toutes les parties exposées au frottement étant exécutées en fer coulé. Il resterait encore la somme de 34 200 francs pour l'exécution du pavillon. Les actionnaires veilleraient avec soin à ce qu'il soit construit sans luxe. *Toutes les fois que j'aperçois des colonnes et un riche portique à un établissement d'utilité publique dit M. Say (J. B.), j'affirme hardiment qu'il est sur le chemin de sa ruine.*

M. Picard, dans son livre *Les Chemins de fer français*, dit que ce fut l'organisation du transport des voyageurs et l'emploi des locomotives sur la ligne de Saint-Etienne à Lyon qui fit comprendre que l'importance des voies ferrées comportait désormais l'intervention du législateur.

Le projet de loi portant concession du chemin de fer de Montbrison à Montrond, déposé le 1^{er} février 1833, fut rapporté par Baude, député de la Loire, ancien directeur-fondateur de la Compagnie des mines de Roche-la-Molière et Firminy. L'affaire n'alla pas sans difficultés. La discussion fut longue. L'emprunt de la route, l'emploi des machines, l'absence d'une enquête, l'avis défavorable du Conseil général des Ponts et Chaussées quant à "l'usurpation" de la route, servirent à combattre, le projet. L'exemple de l'Angleterre servit à le défendre. Une enquête n'était pas nécessaire, car la législation d'alors ne l'exigeait que pour l'exécution d'une voie nouvelle et il s'agissait dans l'espèce de poser des rails sur une voie existante.

La loi votée fut promulguée le 26 avril 1833. La ligne était dénommée *Embranchement du chemin de fer d'Andrézieux à Roanne*. La concession, au lieu d'être perpétuelle, était limitée à 99 ans. La largeur de la route, après la pose de la voie ferrée, devait rester au minimum de 6 m. 80. Le consentement des concessionnaires du pont de Montrond (*le pont Henri V*), car les ponts étaient concédés, avec péage, à des Compagnies, était nécessaire pour que les autorisations données par la loi eussent leur effet. Le droit à percevoir ne pouvait excéder 0 F 15 par tonne kilométrique.

Le cahier des charges, très rudimentaire dit M. Picard, spécifia le droit de contrôle et de surveillance de l'Etat. Il fixa le maximum du prix des places par voyageur à 1 F.

Ce cahier, qui fit l'objet de l'ordonnance du 16 novembre 1834, avait été arrêté après enquête, tandis qu'aucune enquête n'avait précédé la loi. Le rapport de l'ingénieur en chef (14 novembre 1833) reconnaissait que l'entreprise n'avait pas le caractère d'une spéculation, mais, dans la pensée des fondateurs, c'était une opération utile à la localité. Un *très* fort dividende n'était rien moins qu'assuré. On renonçait à employer des locomotives, à cause de sujétions capables d'augmenter la dépense, et sans doute on ne voulait pas effrayer les chevaux circulant sur la route.

La butte de Fontanes était le mouvement de terrain le plus prononcé entre Montbrison et Montrond. Il fallait la tourner. Egalement les bâtiments à la sortie du pont de Montrond, des deux côtés, créaient des sujétions de tracé. L'accès de ce pont, en pente raide, nécessitait une rectification.

CHAPITRE II

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE MONTBRISON A MONTROND

Par acte reçu M^e Martin, notaire à Montbrison, en date du 18 février 1835, quatre-vingt dix-sept propriétaires de cette ville et des environs constituèrent la Société anonyme dite *Compagnie du chemin de fer de Montbrison Montrond*.

Cette société délégua M. Cherblanc, ancien notaire, pour l'adjudication. Il fut déclaré adjudicataire par procès-verbal du 6 juin 1835 approuvé par ordonnance royale du 14 septembre suivant. La Compagnie fut autorisée comme société anonyme par ordonnance royale du 31 janvier 1837 et substituée à M. Cherblanc.

Son capital se composait⁸ :

1° D'une subvention de 50 000 F. accordée par le Gouvernement :

2° D'une subvention de 25 000 F accordée par la Ville de Montbrison ;

⁸ L'ordonnance royale modifia sur ce point les statuts.

3° De 175 000 F, montant de 175 actions de 1 000 F

La subvention de 25 000 F de la Ville de Montbrison était subordonnée à l'arrivée du chemin de fer place de la Grenette, au cœur même de Montbrison⁹. L'hôtel de ville et la Grenette font partie des bâtiments de l'ancien couvent des Cordeliers.

Le maire de Montbrison, Rater, figurait en tête des souscripteurs. Parmi les actionnaires se trouvaient Lucien Souchon-Duchevalard ; Richard de Soultrait, receveur général des finances du département; Henri Levet, conseiller de préfecture ; Dulac, avoué ; Augustin de Meaux ; Jean-Léon Levet, avocat ; Laurent Chavassieu ; Antoine Lachèze père, conseiller de préfecture de la Loire, et son fils, député, président du tribunal civil de Montbrison ; Bouchetal-Laroche ; Michel Bernard, imprimeur ; J.-B. d'Allard ; Simon-Quirielle ; Dusser, ancien juge ; baron Despérichons ; Portier, secrétaire de la mairie ; Durozier, de Salt-en-Donzy ; Pierre Bruyas, à Lyon, ancien président de la Cour criminelle de la Loire ; Durozet, de Pouilly-les-Feurs ; de Laplagne ; J.-M. Ratier, tanneur, etc.¹⁰

Rater fut nommé président du Conseil d'administration, Duchevalard, vice-président, Cherblanc, secrétaire. L'Annuaire de 1843 indique que la « Commission gérante » se composait à cette date de : Duchevalard, président; Boudot, vice-président; Guerre, Lambert et Morel.

L'ingénieur Sérager dirigea les travaux. Quand le chemin de fer fut presque achevé, un sieur Camus, contrôleur de la Compagnie du chemin de fer de la Loire à Roanne, obtint, la direction de l'entreprise, "qui fut désastreuse". Camus, résidait à Roanne et ne venait presque jamais à Montbrison. Il quitta la Compagnie en novembre 1839. La ferme de l'exploitation fut donnée à Cantin et Granjon, puis à Morel, négociant de Montbrison. Enfin, en 1842, Guerre fut délégué comme gérant par le Conseil d'administration. La Compagnie fut déclarée en faillite en 1844.

CHAPITRE III

LE TRACÉ ET LES TRAVAUX

Le *Mercur*e ségusien du 16 septembre 1835 reproduisit un article du Journal de Montbrison, d'où je détache les renseignements suivants :

La Compagnie du chemin de fer de Montbrison avait adopté, le 4 septembre, le projet de l'ingénieur Sérager pour l'établissement du chemin de fer. Elle avait nommé cet ingénieur, directeur intéressé, chargé de la surveillance, régie, confection et administration de tous les travaux.

Au concours ouvert trois projets avaient été présentés : 1° celui de Sérager ; 2° celui de Trabucco, chargé des chemins vicinaux de l'arrondissement ; 3° celui de Martin Bourboulon, concernant "la pose sur dés".

Le système Sérager comportait la pose sur *longrines*. Il avait été essayé avec succès à La Nouvelle-Orléans et sur "le chemin de la Loire" (d'Andrézieux à Roanne). Les longrines, disait le journal, sont des pièces de bois posées parallèlement sur des tasseaux et sur lesquelles sont fixées, dans leur longueur, les barres, ou bandes formant rails. Sérager avait aussi présenté un système dit "des dalles jointives" et un autre comportant l'emploi de dés en pierres. Les dalles avaient 0 m 30 de largeur et 0 m 20 de hauteur ; elles étaient taillées à grosses pointes sur toutes leurs faces, avec refouillement intérieur de 6 centimètres de largeur sur 37 mm de profondeur, destiné à recevoir le rebond de la roue des wagons ; le rail était encastré dans la pierre et maintenu par des chevillettes de fer. Les dimensions des dés étaient : 40 x 30 x 25 cm ;

⁹ Conseil municipal, 11 janvier 1835.

¹⁰ Je me permets de citer Jean-Marie Hatier, père de Pierre Hatier, et grand-père de mon oncle, Tony Hatier.

leurs faces parallèles étaient taillées à la grosse pointe; ils étaient espacés de 10 cm.

Pour les dalles, la dureté du roulis et par suite la détérioration du chemin et des wagons, pour les dés l'élévation de la dépense, firent rejeter ces deux systèmes. Les dalles ne devaient être employées que pour la traversée des routes royales et départementales et des chemins vicinaux, conformément aux prescriptions imposées à la Compagnie.

Les longrines étaient en chêne, goudronnées, de 12 cm.½ x 16 cm, équarries, bien droites dans les alignements suivant un rayon déterminé dans les courbes. Les tasseaux étaient espacés de 50 cm entre eux, entaillés à mi-bois, afin d'en bien consolider l'assemblage.

Les rails avaient 5 m de long, 3 cm de haut et 0,028033 d'épaisseur moyenne.

Le chemin de fer devait être à voie unique, excepté quelques points intermédiaires où il y aurait des gares ; à partir de Pleuvev (en arrière de la gare actuelle de Montbrison, contre le viaduc) il occuperait l'accotement *sud* de route, excepté à Fontanes et à Montrond, où l'axe éprouverait un légère inflexion à droite et reprendrait ensuite le même accotement. Il se raccorderait par une courbe avec la direction du chemin de la Loire, à moitié chemin de ce point au pont de Montrond.

La longueur totale jusqu'à la Grenette, à Montbrison, était de 15 466 mètres.

A ces renseignements j'ajouterai les suivants, extraits des Archives départementales :

Plusieurs tracés avaient été proposés : l'un par Mellet et Henry, concessionnaires du chemin de fer d'Andrézieux à Roanne, l'autre par Rolland de Ravel, plus coûteux, mais plus étudié et qui eut la préférence¹¹.

La courbe au hameau de Fontanes faisait écarter le chemin de fer de la route sur une longueur d'environ 1 km et à une distance maximum de 150 mètres. Fontanes appartient à la commune de Chalain-le-Comtal. La *butte* de Fontanes est une très légère surélévation du terrain qu'on rencontre après avoir dépassé le hameau de ce nom en allant sur Montrond.

Les travaux commencèrent vers la fin de 1838. On adopta le système de "chemin de fer américain" consistant en rails en fer plat pesant 12 kg par mètre, posés avec des clous ébarbés sur des longrines en chêne de 0 m. 15 sur 0 m. 18 d'équarrissage, ces longrines liées et soutenues par des traverses et tasseaux en bois encastrés dans du cailloutis¹².

En 1836, une enquête fut ouverte sur la question du tracé jusqu'à la place Grenette, à Montbrison. Ce projet, qui comportait la construction d'un pont sur le Vizézy, aurait débarrassé le pont Saint-Jean du passage de la voie ferrée. De nombreux habitants protestèrent contre l'arrivée place Grenette, qui aurait pour effet de gêner la circulation, d'occasionner des accidents et d'établir les entrepôts du chemin de fer dans ce quartier déjà privilégié, au grand désavantage des quartiers Saint-Jean et de la route de Lyon, habités par "une classe laborieuse de petits propriétaires et de commerçants industriels". Les habitants de la Grenette protestèrent en sens contraire¹³.

Le devis Sérager s'élevait à 232 000 F. Il ne comprenait ni indemnités pour les terrains aux points d'arrivée et de départ et pour l'écartement de la route à Fontanes, ni honoraires pour les ingénieurs, ni dépenses de clôtures, hangars, dépôts, bureaux, ni dépenses imprévues. La faillite du fournisseur de bois fit augmenter encore les dépenses.

Le tracé du chemin de fer fut poussé avec une double voie depuis l'entrée du faubourg Saint-Jean à Montbrison jusqu'au Vizézy, où un pont spécial fut construit, On acheta les terrains pour le prolongement

¹¹ Rapport de l'ingénieur en chef, 14 novembre 1833. Il y a des différences avec l'article du *Mercurie ségusien* quant au nom des auteurs de tracés. La carte annexée au *Rapport de la Commission d'enquête du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon* (1835) indique le tracé du chemin de fer de Montbrison à Montrond sur l'accotement sud de la route et jusqu'à la Grenette, où il devait se terminer.

¹² Rapport du Syndic de la faillite, 1845.

¹³ Le quartier de Saint-jean, doit son nom à l'ancienne commanderie de Saint-Jean-de-Jérusalem, aujourd'hui propriété privée. Il y a une *rue de la Commanderie*.

jusqu'au boulevard de l'Hôpital ; le prolongement sur la Grenette ne fut jamais entrepris ¹⁴.

On construisit des gares à Montrond, à Sourcieux, à Fontanes.

On dut, sur plusieurs points de la ligne, élargir la route, construire des murs de soutènement.

A la fin de 1837, on pouvait circuler sur le chemin de fer depuis le faubourg Saint-Jean à Montbrison jusqu'à la jonction avec le chemin de fer de la Loire à Montrond. On avait dépensé 270 500 F, somme supérieure au fonds social. Sur la subvention de 50 000 F promise par le Gouvernement, il n'en fut versé que 37 000, en attendant l'achèvement et la réception du chemin de fer. Les actionnaires ne versèrent que 170 000 F.

Un prêt de 45 800 F fut consenti par des actionnaires. On ne put obtenir davantage. On espérait un secours du Gouvernement.

On augmenta le matériel. Camus, nommé directeur de la Compagnie, hâta la confection des wagons et fit des dépenses "prématurées et improductives". La dépense totale s'éleva à 850 000 F. La dette de la Compagnie (emprunts et sommes restant à payer) s'élevait à 100 000 fr.

CHAPITRE IV

EXPLOITATION ET SITUATION

de 1838 à 1844

Le 7 mars 1838, le *Mercurie ségusien* annonçait que le préfet Jayr avait présidé au premier essai de ce chemin de fer. Le trajet de Montbrison à Montrond s'était effectué en 1 h 10. La voie n'étant pas parfaitement établie, il y avait eu quelques retards.

Le mouvement des voyageurs en 1840 fut de 8 000, soit une vingtaine en moyenne par jour.

Le chemin de fer n'avait ni clôtures, ni dépôts, ni bureaux. Les voitures et les wagons stationnaient sur la voie publique. Des soustractions de marchandises étaient opérées.

La ligne s'arrêtait à l'entrée du faubourg Saint-Jean, boueux, dépourvu de tout abri. Cantin et Granjon, fermiers du chemin de fer depuis novembre 1839, construisirent, en 1840, à l'entrée du faubourg et face au gazomètre, un bâtiment pour recevoir la bascule. Ce bâtiment n'étant pas à l'alignement de la route, on leur enjoignit de le démolir, au moins en partie.

A l'automne de 1841, au cours d'un voyage, le ministre Travaux Publics promit de faciliter un arrangement entre la Compagnie et celle du chemin de fer d'Andrézieux à Roanne pour permettre d'exécuter les travaux nécessaires, au moyen du concours financier de l'Etat.

¹⁴ Le pont fut construit d'après les renseignements que j'ai recueillis sur place au bout de l'impasse entre l'immeuble Tixier (angle de la rue de Lyon ou rue de la République), où se trouvait la gare, et l'immeuble voisin. L'impasse le Vizézy le tracé devait traverser la cour de la maison Béal. Après avoir passé le Vizézy le tracé devait déboucher boulevard de l'hôpital (aujourd'hui boulevard Gambetta) dans la cour de la deuxième maison (maison Boudier, fripier) en partant du pont Saint-Jean. Les anciens Montbrisonnais disent que cette maison était la "deuxième gare". Or le rapport du syndic de la faillite de la Compagnie indique que le chemin de fer ne fut pas prolongé jusqu'au boulevard de l'Hôpital, mais que ce prolongement était imposé au concessionnaire qui succéderait à la Compagnie. Il est possible cependant que la maison du Boulevard de l'Hôpital ait servi pour l'installation des services, la délivrance des billets, etc.

Il aurait fallu dépenser 14 000 F pour prolonger jusqu'à la Grenette. La ville de Montbrison devait encore les deux cinquièmes de sa subvention. Elle venait de voter le paiement d'un troisième cinquième.

La nouvelle Compagnie du chemin de fer de Roanne venait de recevoir un prêt de 4 millions de l'Etat pour relever sa situation. Pour la ligne de Montbrison, la promesse ministérielle resta inexécutée. Des créanciers faisaient déjà signifier des commandements, avec menace d'expropriation forcée.

En 1842 la situation était déplorable. Le Conseil général demanda que le Gouvernement vînt au secours de la Compagnie. On demandait un prêt de 120 000 F ou une subvention de 60 000 F. L'un et l'autre furent refusés.

Voici les travaux qui restaient à achever : élargissement de la route en face de quelques étangs, dont la vague avait corrodé la chaussée, construction de murs de soutènement sur l'une des courbes que décrivait le chemin, régilage et bombement régulier à donner à quelques parties de la route pour faciliter l'écoulement des eaux, suppression de la pente vers le pont de Montrond, qui excédait le maximum prévu par le cahier des charges.

Le dernier cinquième de la subvention de la ville fut versé à M. d'Allard, qui, ayant souscrit 10 actions versa 5 000 F et offrit de considérer ces 5.000 F comme un prêt, si on le dispensait de verser les 5 000 F restant. On n'avait accepté, mais d'Allard réclama, car on remboursa avant lui d'autres créanciers. La ville, où il avait créé et où il dotait un établissement de charité, vota le remboursement sur ses propres deniers (16 mars 1842)¹⁵.

En 1842, un projet de règlement de police fut préparé. La Compagnie ne fit aucune observation. Ce règlement était inspiré par celui du chemin de fer de Roanne, dont le chemin de Montrond était considéré comme embranchement. Le commissaire spécial, à Roanne, avait un agent à Montrond pour la surveillance de la ligne de Montbrison.

L'Annuaire de la Loire pour 1843 disait, au sujet du chemin de fer de Montbrison à Montrond :

Ce chemin, qui se relie avec le précédent (d'Andrézieux à Roanne), a été entrepris par une réunion de propriétaires, dans un intérêt public, pour combler la lacune qui existait dans la communication des trois chefs-lieux d'arrondissement par ce nouveau mode de circulation.

Ce chemin, dont l'utilité est incontestable, a été entrepris avec des ressources insuffisantes, qui n'ont pas permis jusqu'à ce jour d'en tirer le parti dont il est susceptible. Il ne peut d'ailleurs avoir une existence indépendante de celui de Roanne dont il n'est qu'un accessoire. Les sacrifices qu'il a coûtés auront été faits en pure perte si l'on ne parvient pas à opérer bientôt cette réunion.

CHAPITRE V

FAILLITE ET FIN DE LA COMPAGNIE

¹⁵ M. d'Allard, mort en 1848, légua à la ville de Montbrison un riche cabinet d'histoire naturelle et ses collections. Sa gouvernante, Madame Perret, en avait l'usufruit, ainsi que la jouissance dans l'hôtel. La ville acheta l'hôtel, les dépendances et le jardin, qui devint le jardin public, moyennant une rente viagère à Madame Perret, qui la toucha pendant près de trente ans.

Le 12 janvier 1844, le tribunal de Montbrison déclara la Compagnie en faillite et le Gouvernement prononça sa déchéance le 5 avril suivant.

En attendant la vente, fixée au 21 septembre 1845, sur la mise à prix de 150.000 F, le syndic Faure fit exploiter, à forfait par un fermier, moyennant 250 F par mois. Il obtint de la Compagnie du chemin de fer de Roanne 0 F 50 par voyageur, en provenance ou à destination du chemin de fer de Montbrison, ce qui produisait un revenu de 4 à 500 fr. par mois. Le tout représentait de 600 à 700 F. On put de la sorte entretenir le chemin et améliorer le matériel.

Au moment de la vente, celui-ci se composait de deux voitures, huit wagons, un wagon-tombereau, un wagon dit "voyageur", quatre trains formant deux couplages, une bascule, un hangar, un chariot à bras, deux crics, d'une valeur totale de 6 000 F.

On imposait au nouveau concessionnaire de prolonger le chemin de fer jusqu'au boulevard de l'Hôpital. Une partie des terrains pour ce prolongement était payée et des travaux effectués. Un pont avait été construit sur le Vizézy. On en voit encore les restes en arrière de la propriété Sijallon, 22, rue de la République, où se trouve un dépôt de bois¹⁶. Le chemin de fer suivait l'impasse entre l'usine à gaz et la maison occupée actuellement par M. Tixier, négociant en vins. Il restait à acquérir 4 600 F de terrains et à faire 5 ou 6 000 F de travaux.

Le service était très défectueux. Des accidents se produisaient. Les 19 et 20 février 1844 la voiture dérailla quatre fois, à cause d'un écartement des rails, dû à ce que les chevilles fixant les *chairs* ou coussinets aux traverses étaient pourries.

L'adjudication échoua. Le syndic continua l'exploitation, tant bien que mal. Le fermier était le sieur Brun, conducteur de diligences du chemin de fer de Roanne à Andrézieux.

En 1847, le Syndic était en contestation avec Simonetti, directeur de l'usine à gaz, qui se plaignait du stationnement des wagons devant l'usine. Le débarcadère, en effet, était contre l'usine - qui existe toujours sur le même emplacement - au point où le chemin de fer (à deux voies dans cette partie) quittait la route de Lyon pour décrire une courbe et aller traverser le Vizézy, en attendant de rejoindre le boulevard de l'Hôpital et la Grenette¹⁷.

Enfin l'exploitation cessa. Un seul cheval, attelé à une seule voiture, avait assuré, une fois par jour, le dernier service. En 1851, le Conseil général, considérant que les "débris" du chemin de fer de Montbrison à Montrond étaient un obstacle au rétablissement, dans toute sa largeur de la route départementale n° 1, émit le vœu que le terrain occupé par ce chemin fût au plus tôt rendu à la route départementale et que l'ingénieur en chef fit disparaître les différences de niveau qui déparaient et rendaient dangereuse une des plus belles routes du département, la plus belle disait-on autrefois. Au même moment il votait une subvention de 20 000 F à la Compagnie du pont de Montrond pour reconstruire ce pont en pierre, les culées et les piles seules étant en maçonnerie.

Le 8 mai 1852, le *Mercurie ségusien* annonçait que le syndic était obligé, en vertu d'un arrêté du Préfet, de faire rétablir la route, de démolir et de vendre le matériel, sinon il y serait office. Le syndic Faure protesta. Le chemin de fer avait coûté à établir. Remis en état, il pouvait rendre de grands services.

Démolition, vente, furent opérées. Le 19 avril 1856, à la sous-préfecture de Montbrison, on adjugea les terrains dans les parties où la ligne n'empruntait pas la voie publique¹⁸. Montbrison, à cette époque, comptait voir reconstruire bientôt cette ligne par la Compagnie chargée de rectifier le chemin de fer de Roanne à Andrézieux¹⁹.

Ce sort malheureux aurait dû être évité néanmoins au premier tramway de France, tramway à voie normale, et non à voie étroite. Avec quelques dépenses, la voie pouvait servir au trafic, même par locomotive. Montbrison n'aurait pas eu à attendre quinze ans après la cessation de l'exploitation pour être

¹⁶ Le magasin de meubles de M. Sijallon est de l'autre côté de la rue.

¹⁷ La tradition place la gare au boulevard de l'Hôpital (aujourd'hui boulevard Gambetta), deuxième maison à gauche après avoir traversé le pont Saint-Jean, maison occupée actuellement par un fripier (Voir p. 340).

¹⁸ *Mercurie ségusien*, 17 mars 1856.

¹⁹ Voir V^e partie, chapitre III.

L.-J. Gras, *Le premier tramway de France : Montbrison-Montrond (1833-1852)*

relié, en 1866, par Andrézieux, au réseau des chemins de fer, ou vingt ans pour être relié, en 1873, par Montrond.

La faillite provint de ce que la Compagnie n'était pas solidement constituée. Elle n'en avait pas moins été formée avec des capitaux montbrisonnais, tandis que c'étaient de riches capitalistes, étrangers à la région, qui avaient doté le bassin houiller de la Loire des trois premiers chemins de fer.