



Le colporteur des Bois Noirs

N°37 - 2021

ISSN : 2258-14820

Editorial



Un numéro spécial concernant la section de la voie ferrée Boën - Thiers ou Thiers - Boën pour commencer l'année 2021, mais pourquoi ? J'avais noté qu'un collectif de défense de la ligne s'était créé, mais je n'avais pas eu l'occasion de participer à ses activités.



Mon ami Patrick Aujard m'a un jour sollicité pour que je lui procure de la documentation sur l'histoire de la ligne car il voulait concevoir un de ces petits bijoux de films dont il a le secret.



J'ai évidemment accédé à son souhait, lui fournissant moult documents et même des écrits partiels que j'avais rédigés.

Le film terminé et diffusé, il m'a suggéré, à partir de la documentation recueillie, de rédiger une plaquette au bénéfice du collectif.

J'ai eu alors l'idée de proposer la rédaction d'un numéro spécial du Colporteur, retraçant en partie l'historique de la ligne et dans lequel le collectif pourrait s'exprimer, proposition qui a reçu l'aval du collectif.

Ce numéro spécial a vocation à être diffusé gratuitement et largement en PDF. Nos abonnés le recevront également comme le n°37 de la revue. Mais, eux, auront implicitement payé ce que d'autres recevront gratuitement. C'est pourquoi, il leur sera proposé une indemnisation.

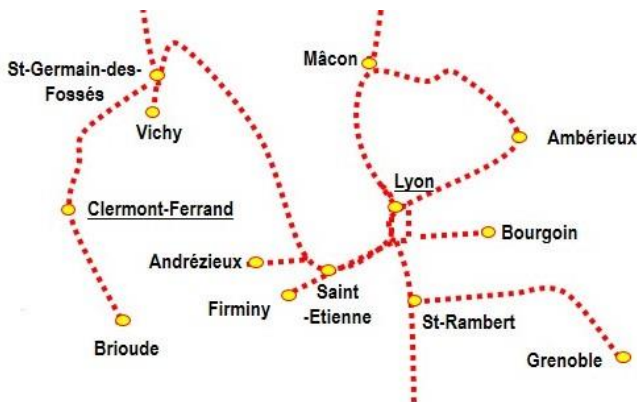
Nous vous souhaitons une bonne année 2021, en bonne santé, sans pandémie ni confinement.

Sommaire

- ✂ Une genèse chaotique, page 2
- ✂ Les difficultés du chantier de construction, page 3
- ✂ Le tronçon à ses débuts, page 4
- ✂ Quand chaque commune revendiquait sa gare, pages 5 à 8
- ✂ Le passage du train présidentiel, page 8
- ✂ Les faits divers de la section Boën-Thiers, pages 9 à 11
- ✂ Manifeste du collectif de défense de la liaison ferroviaire, page 12

Une genèse chaotique

Le maillage de la France par le chemin de fer fut la plus grande opération d'aménagement du territoire du XIX^e siècle. En 1827, le premier train français conduit le charbon du bassin minier de Saint-Étienne à Andrézieux, soit 18 km. Ce train à vapeur est encore en partie tiré par des chevaux. En 1832, la ligne va jusqu'à Lyon. Le chemin de fer arrive à Clermont en 1855. Le 19 juillet 1857 est créée la Compagnie PLM (compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée) reprenant les actifs de plusieurs firmes. La première étude pour la construction de la ligne Clermont – Montbrison remonte à octobre 1853. Puis l'année suivante est étudié le Projet Michaud.



Mais la section de Thiers à Boën qui achèverait la liaison ferroviaire Clermont / Saint-Étienne est la plus difficile à construire en raison de la traversée des gorges de la Durole et de l'Anzon et du franchissement du col de Noirétable. Sur 45km, la pente de la voie dépasserait 20 millimètres par mètre. C'est pourquoi, le 7 juin 1858, est ouverte la section Lapalisse - Roanne reliant ainsi Clermont-Ferrand à Roanne via Saint-Germain-des-Fossés.

Pour Thiers, Boën et Montbrison, ce choix est une catastrophe. Quelques mois après l'ouverture de la voie Clermont / Lyon par Roanne, la chambre de commerce de Thiers, appuyée par le Conseil municipal et une pétition des ouvriers de Thiers, s'émeut auprès du ministre du commerce de ce que cette ligne nouvelle a fait pratiquement cesser « *le roulage considérable qui se faisait sur la route 89* ».

Cette route transversale est l'une des plus anciennes qui relie Lyon (et donc la Suisse et la Savoie) à Bordeaux et l'océan. C'est de Lyon que l'Auvergne reçoit le fer et l'acier, ainsi que le charbon (la coutellerie et les forges de Thiers et de la Montagne thiernoise utilisent alors essentiellement la houille du bassin de la Loire).

Presque toutes les marchandises entre Clermont et Lyon / Saint-Étienne sont acheminées par chemin de fer. De ce fait, les matières premières dont a besoin la ville de Thiers n'y transitent plus et leur réacheminement occasionne des surcoûts de prix de transport qui handicapent l'activité économique. On réclame donc, une nouvelle fois, la création d'une ligne directe de Clermont à Lyon via Thiers.

Ce n'est qu'en juillet 1861 que la construction d'une ligne reliant Saint-Étienne à Clermont-Ferrand par Boën et Thiers est déclarée d'utilité publique. La longueur de cette nouvelle voie est de 108 km. Elle abrègera de 65 km le parcours de Clermont à Lyon. De même, Montbrison voit dans cette nouvelle ligne une réduction de 40 km de la distance pour se rendre à Lyon, sans passer par Saint-Étienne.

La concession de la compagnie PLM

Le décret du 11 juin 1863 donne la concession de cette section à la compagnie PLM. Les lignes étaient alors concédées à des compagnies privées pour des durées limitées. L'État finançait partiellement et surveillait les travaux ainsi que l'exploitation.



La concession fixe à 8 ans le délai de construction de la ligne. Mais ce délai sera dépassé. En effet, au départ de Saint-Étienne, les travaux permettront d'atteindre Montbrison en 1866, puis Boën qu'en 1872.

Les difficultés du chantier de construction

La section entre Clermont-Ferrand et Pont-de Dore est ouverte à l'exploitation le 10 mai 1869.

Début août, malgré les difficultés, les travaux se poursuivent jusqu'à Thiers, où les terrassements sont terminés et où on a commencé les ouvrages d'art les plus importants.

Ainsi, le tunnel des Garniers est percé sur une longueur de 70 mètres environ et les ouvriers s'activent à maçonner la voûte.

Le tunnel de Thiers est l'ouvrage le plus important et le plus long. Les galeries sont déjà ouvertes sur une étendue totale de 270 mètres, dont 188 côté Clermont et 82 côté Boën.



Tunnel de Thiers

Le journaliste du Mémorial de la Loire et de la Haute-Loire se veut donc optimiste « *Tout fait donc espérer que la ligne, dans un temps peu éloigné, sera livrée à la circulation entre Clermont et Thiers* ».

Mais la ligne Clermont-Thiers ne sera finalement ouverte qu'en 1872 (car la guerre de 1870 avait freiné considérablement les travaux). Et pour pousser jusqu'à Boën, ce sera encore plus dur et dangereux !

Ce n'est que le 30 octobre 1873 que les soumissions pour l'adjudication du chemin de fer de Thiers à Montbrison, pour la section comprise entre Thiers et Noirétable sont déposées. Les chantiers sont ouverts au printemps de 1874. Rien que sur les 16 km de Thiers à la limite du département du Puy-de-Dôme, il fallut construire 9 souterrains, 2 viaducs et 5 ponts sur la Durole. Ces travaux sont dangereux. Ainsi, lors du percement des tranchées par la sape et la mine, à quelques minutes du Château-Gaillard, l'entrepreneur en chef, M. Guillon, venu inspecter les lieux pour mesurer le danger que pouvait faire courir à ses travailleurs une masse granitique ébranlée par les coups de mine, fut broyé par la chute d'un rocher que la pluie avait sans doute achevé de déchausser.

Pour effectuer les travaux, il fallait moult bras. La compagnie embaucha des travailleurs sur place mais elle eut aussi recours à de la main d'œuvre étrangère. Ainsi, des équipes de Piémontais vinrent travailler sur les voies. Cela ne se fit pas sans tension entre nationalités. Le lundi 17 mai 1875, sur le chantier de la commune de Saint-Jean-la-Vêtre éclata une rixe violente entre une équipe composée en grande partie de Piémontais et une équipe voisine d'ouvriers français. La veille, la compagnie avait procédé au paiement de la paye. Quelques ouvriers français avinés et jaloux auraient attaqué des travailleurs piémontais. Mais les agressés auraient riposté brutalement à l'aide de pierres et de bâtons, et aussi de couteaux et d'armes à feu. Le bilan de la rixe fut dramatique : huit ouvriers blessés dont trois grièvement. Et le lendemain, un des ouvriers français, transféré à l'hôpital de Montbrison, y est décédé de sa blessure par balle reçue dans le dos. Un autre qui avait été frappé d'une balle au talon a dû subir une amputation à l'hospice de Lyon. Sept ou huit ouvriers Piémontais furent mis en état d'arrestation.

Sources : Le Messenger de Paris du 4 août 1869, Riom-journal du 2 novembre 1873 et Le Mémorial de la Loire et de la Haute-Loire des 19 septembre 1869, 11 octobre 1874 et 22 mai 1875.

Le tronçon à ses débuts

Extraits du compte-rendu de l'inauguration du tronçon de Thiers à Montbrison (Album de Thiers)

« Celle ligne est vraiment fantastique ; il faudrait le crayon de Gustave Doré pour peindre ces montagnes à pics, ces ravins profonds, garnis d'une culture pauvre et noircie par les vapeurs de la Durolle, dont le mugissement sourd couvre par moments le bruit de la machine et des lourds wagons.

Au sortir de la gare, un long tunnel, au-dessus duquel travaille une partie de la ville, prive le voyageur de la lumière du jour, et au bout de quelques instants, sans transition, avec la brusquerie des changements à vue des lanternes magiques, un rayon de soleil succède à la nuit, et le touriste, transporté au-dessus d'une profonde vallée, jouit du plus beau et du plus grandiose spectacle qu'il soit donné de voir. Devant lui, les Margerides arides et déchirées par les eaux, le dominant ; coupées brusquement, à pic, elles laissent passer à leur pied la Durolle que l'on voit se précipiter en cascade bien loin, ...

D'un côté, le rocher noir et sombre, marqué par des lignes blanches tracées par les éboulements ; plus loin, la verdure de petites prairies, oubliées là comme pour faire parvenir dans ces profondeurs un peu de gaieté. Puis, plus loin encore, des bois plus noirs et plus sombres, et tout au bas, sur le bord de l'eau, des maisons assez semblables, de cette hauteur, à des huttes de lilliputiens. Tout cela est fantastique. On ne le peut rêver, il faut le voir. ...

Les populations de Saint-Rémy et de Chabreloche, postées aux passages à niveau ou aux gares, attendaient le passage du train. Pour eux, c'était la première fois qu'ils voyaient le chemin de fer. (30 août 1877)

Horaires des trains de la section à la même époque

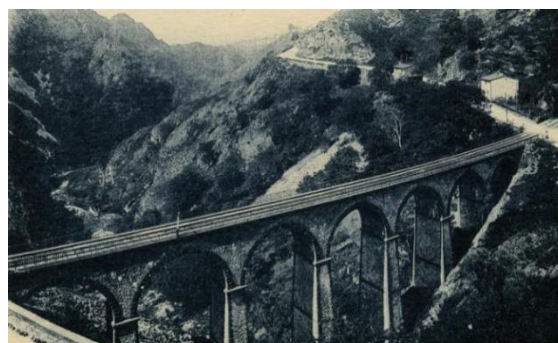
Heures de départ Thiers - Boën			
Thiers	4h35	7h41	15h14
Saint-Rémy (La Monnerie)	4h50	7h56	15h29
Chabreloche	5h10	8h16	15h49
Noirétable	5h28	8h34	16h07
Saint-Thurin	5h58	9h06	16h40
L'hôpital-sous-Rochefort	6h12	9h20	16h54
Sail-sous-Couzan	6h22	9h30	17h05
Boën	6h34	9h43	17h21

Heures de départ Boën - Thiers			
Boën	8h31	16h04	19h54
Sail-sous-Couzan	8h41	16h13	20h03
L'hôpital-sous-Rochefort	8h51	16h24	20h13
Saint-Thurin	9h10	16h43	20h31
Noirétable	9h40	17h13	21h01
Chabreloche	9h58	17h31	21h19
Saint-Rémy (La Monnerie)	10h15	17h47	21h35
Thiers	10h29	18h01	21h49

La station suivante se trouve à 12km2, à Saint-Thurin (la gare de Saint-Julien-la-Vêtre n'est pas encore construite). Pour obtenir une pente régulière, il a fallu percer les deux petites tunnels des Ruines et une demi-douzaine de ponceaux. La voie ferrée suit la rivière d'Anzon durant 6km2 sous un tunnel de verdure jusqu'à L'Hôpital-sous-Rochefort. 4km1 plus loin on atteint la gare de Sail-sous-Couzan située à 1,5km du bourg. Il faut encore 3,6km pour arriver à Boën. (Notes inspirées des « Excursions foréziennes sur le chemin de fer de Saint-Etienne à Montbrison, Boën, Couzan et Thiers » du docteur Rimaud)

De la gare de Thiers à celle de Saint-Rémy (La Monnerie), on dénombre 8 tunnels qui s'étalent sur plus du quart de ce trajet de 4km4. Le plus long est celui qui passe sous la ville de Thiers (606m). Les rails sur la voie taillée en corniches passent d'abord en contre-haut de la rive droite de la Durolle puis sautent fréquemment d'une rive à l'autre franchissant deux ponts, plusieurs ponceaux et deux viaducs de 5 et 7 arches.

7km8 séparent les gares de Saint-Rémy et de Chabreloche. Dans une vallée beaucoup moins encaissée, la voie franchit plusieurs fois la Durolle et le seul petit tunnel de Gorces de 69m50. La gare de Chabreloche a été construite sur une langue de terre comprise entre la route et la Durolle. A 9km, Noirétable, la station la plus élevée de la section située dans la Loire, se situe près du hameau de la Contamine à 500m du bourg.



Viaduc du Grand-Tournant

Les tunnels de Thiers à Boën



Sources : <http://www.massifcentralferroviaire.com>

Section auvergnate

Nom du tunnel	Longueur
Thiers	606 m
Tournaire	261 m
Barberin	331 m
Croix-Rouge	153 m
Granetias	84 m
Château-Gaillard	100 m
Chêne-Rond	129 m
Martinets	61 m

Section forézienne

Noirétable	174 m
Les Ruines	78 m
Bois des Ruines	54 m
La Roue	160 m
Collet	362 m
Colmy	77 m
Buriches	46 m

Quand chaque commune revendiquait sa gare

Une voie de chemin de fer, outre les gares de départ et d'arrivée, ne se conçoit pas sans d'autres stations permettant l'acheminement et la prise en charge des voyageurs et des marchandises. Ce peut être une gare secondaire qui disposera généralement d'un évitement à double voie permettant le croisement des trains et où l'on pourra trouver la plupart des services ou une « Halte » qui se tient le long d'une voie unique. Là, les services sont le plus souvent restreints. Il n'y a pas comme dans les gares un chef de gare disposant de plusieurs employés. Les haltes n'ont qu'un seul agent : le chef de halte. Enfin, il existe des « Arrêts » ne disposant que d'infrastructures sommaires sans bâtiment voyageurs avec seulement la maison du garde-barrière.

Et bien entendu, dès l'annonce qu'une voie ferrée pourrait s'ouvrir les communes environnantes vont revendiquer ardemment d'avoir leur gare, une vraie gare.

Prenons comme exemple les communes voisines d'Arconsat, dont le hameau et déjà section de Chabreloche ne s'est pas encore détaché, et de Celles-sur-Durolle.

A deux reprises, le Conseil municipal d'Arconsat est amené à donner son avis sur les projets de construction de la ligne, et surtout sur l'emplacement d'une future gare.

Consultée une première fois en 1868, la municipalité d'Arconsat, dans sa séance du 23 août, donne son approbation au projet, mais fait aussi sa publicité présentant « la localité de Chabreloche comme le point le plus convenable pour une station entre Thiers et Noirétable, étant donné que c'est le lieu où se réunissent les deux routes impériales de Roanne et de Clermont à Lyon. C'est par ces deux routes qu'arriveront au chemin de fer tous les voyageurs des communes voisines du département de la Loire (Les Salles, Saint-Romain-d'Urfé, Saint-Just-en-Chevalet, Saint-Priest-la-Prugne, etc.) se rendant à Thiers et sur la route de Clermont. C'est par ces deux routes que seront conduits au chemin de fer tous les bois provenant des forêts qui couronnent les montagnes du Forez, depuis l'Ermitage jusqu'à Chabreloche, depuis Montoncel jusqu'à Cervières, et qui s'écoulent vers Thiers, Clermont et alimentent toutes les foires d'Auvergne.

Il est donc dans l'intérêt des voyageurs, du commerce et en même temps de la Compagnie... qu'une gare soit établie à proximité de la localité de Chabreloche où voyageurs et marchandises viennent aboutir et qui est assez éloigné de Thiers pour que voyageurs et marchandises aient à user de la voie ferrée, même pour la destination de cette dernière ville ».



Après le paiement de l'indemnité de guerre, fixée par le traité de Francfort en 1871, de nouvelles voies ferrées sont construites. Le préfet du département du Puy-de-Dôme par arrêté du 17 octobre, demande que les municipalités concernées donnent leur avis sur l'emplacement des gares du futur chemin de fer de Clermont à Montbrison dans la partie de l'arrondissement de Thiers entre cette ville et la limite du département du Puy-de-Dôme et de la Loire.

Une enquête a d'ailleurs été menée dans la commune d'Arconsat du 29 octobre au 5 novembre. Tous les habitants se sont empressés de venir déclarer qu'ils acceptaient complètement les deux stations prévues par l'avant-projet proposé par la compagnie concessionnaire, l'une à Saint-Rémy et l'autre à Chabreloche.

Le 7 novembre 1871, le Conseil municipal d'Arconsat reprend et développe les considérations de sa délibération du 23 août 1868, il s'agit cette fois de se positionner entre Thiers et Noirétable :

« Chabreloche ... sera l'entrepôt de tous les bois, tant de travail que de chauffage, qui donnent lieu à une immense exploitation. En outre, la fabrication de la coutellerie est aujourd'hui répandue dans toutes nos montagnes et donnera lieu à un trafic important pour la station de Chabreloche. Cette station sera très importante et certainement celle qui donnera le plus de produits des gares de Thiers à Noirétable.

L'Administration supérieure et la Compagnie concessionnaire pourront consulter les registres de la gare de Pont-de-Dore (ouverte depuis 1869) où elles verront la quantité énorme de bois de construction que la commune d'Arconsat et des communes voisines... y conduisent pour être transportés sur les marchés de l'Auvergne et cependant... cette quantité ne représente qu'une faible partie de ce qu'elle sera lorsque les populations des communes intéressées auront à proximité de leurs forêts un moyen de transport rapide et commode. Notre industrie prendra alors une extension qu'elle n'a pas eue jusqu'à aujourd'hui... »

La gare de Chabreloche, la première station du Puy-de-Dôme en venant de Lyon, sera finalement ouverte au service le 20 août 1877 (soit 15 mois après sa séparation de la commune d'Arconsat), mettant en 1897 la commune à un peu plus de 3 heures de Saint-Étienne et moins de 2 heures de Clermont quand il fallait compter par la diligence de 1852, 14 heures pour le trajet Clermont-Montbrison- Saint-Étienne.

Celles-sur-Durolle aussi veut sa gare

Mais la municipalité de Celles qui a pris, elle aussi, connaissance de l'arrêté du préfet, se défend et réclame également, le 5 novembre 1871, qu'une gare ou une station soit établie au hameau de Prenlat, en justifiant ce lieu comme étant le point d'aboutissement à la route nationale 89 du « *commerce considérable de fer, d'acier, de houille et de bois de construction en provenance de Celles, de Viscomtat, de Vollore-Montagne et Vollore-Ville, de la Renaudie et de Saint-Agathe* ». De l'autre côté, le chemin d'intérêt commun des Suchères se prolonge vers Palladuc, Ferrière, le Mayet-de-Montagne et l'Allier.

La municipalité d'Arconsat y est opposé. Elle « *conteste la création d'une seule gare entre Noirétable et Thiers au lieu de Prenlat. En effet dans ce cas, compte tenu des frais et de la lenteur résultant du transport et du déchargement à une gare intermédiaire, les commerçants préféreraient aller jusqu'à Thiers* ».

La compagnie PLM n'approuve également pas ce choix et lui préfère La Monnerie.

La municipalité de Celles après moult réclamations, relayées par celles de Viscomtat, Vollore-Montagne, Sainte-Agathe, la Renaudie et Palladuc, réitère à nouveau le 24 mai 1874, sa demande de « *l'utilité incontestable de l'établissement d'une gare au lieu appelé Pont de Prenlat* » ou sera d'ailleurs établi non loin un passage à niveau à Derbias.

Sans résultat, la demande est renouvelée le 10 février 1878. Ne parvenant toujours pas à convaincre, la municipalité revoit ses désirs à la baisse en réclamant, le 9 mars 1879, une simple halte à Prenlat. Elle propose d'établir une station à l'essai pendant six mois au passage à niveau de Derbias, très proche de Prenlat. Le garde halte sera logé dans la maisonnette du garde barrière. Sure de son fait, la municipalité s'engage auprès du PLM à financer les dépenses occasionnées qui ne seraient pas couvertes par les recettes.

Cet essai n'ayant pas été réalisé, Celles renouvelle sa demande de gare à Prenlat, le 29 mai 1882.

Enfin, le 28 février 1883, la chambre de commerce de Thiers et les municipalités concernées obtiennent que le Ministre des travaux publics intercède auprès du PLM pour la création d'une station à Prenlat. La compagnie fait cependant observer qu'une halte à Prenlat sera déficitaire et exige que les intéressés s'engagent à couvrir tout déficit. Pour sa part, Celles accepte de financer et demande au sous-préfet de convoquer à Thiers « *les maires des communes pour arriver à une entente générale* ». Cette réunion a lieu le 17 mai et un accord est trouvé : le financement de l'éventuel déficit sera couvert par Thiers et Celles à hauteur de 3/10^{ème} chacune, et par St-Rémy, Viscomtat, Sainte-Agathe et Vollore-Montagne pour chacune 1/10^{ème}. Toutes les municipalités acceptent l'accord, sauf les celles de Sainte-Agathe et Vollore-Montagne. La commune de Celles doit alors s'engager le 10 juin à payer 5/10^{ème} pour avoir sa gare.



Mais Prenlat ne sera finalement pas l'emplacement de la halte car l'ingénieur du PLM a choisi celui, un peu plus loin, du Moulin du Puy, emplacement qui sera, de guerre lasse, accepté par les élus cellois le 22 novembre 1886. Un an plus tard, la municipalité demandera que la halte porte désormais le nom de « *Gare de Celles* », car ceux de « *Prenlat* » ou du « *Moulin ou Pont du Puy* » ne sont pas assez connus.

Sources : Délibérations des conseils municipaux d'Arconsat, Celles et Chabreloche

Côté Loire

Sur le tronçon forézien, il fallut aussi batailler avec les autorités et le PLM pour avoir sa gare.

Le Messenger de Paris du 10 février 1874 annonce « *Par arrêté de M. le préfet de la Loire, en date du 20 janvier dernier, une enquête est ouverte sur les projets présentés par la Compagnie de Lyon pour l'établissement des stations de Noirétable, Saint-Thurin, et l'Hôpital-sous-Rochefort sur la ligne de Clermont à Montbrison..* ». Rien n'était donc prévu pour Sail-sous-Couzan et Saint-Julien-la-Vêtre qui devront comme Celles convaincre de l'utilité d'une station en leur commune. Mais le 16 juillet 1884, Le Messenger de Paris peut écrire : « *La gare de Saint-Julien-la-Vêtre ... déjà ouverte au service des voyageurs, vient d'être pourvue d'un service complet de grande et de petite vitesse* ».

La bataille du choix d'emplacement de la gare gagnée, le combat devait se poursuivre sur d'autres plans : les voies d'acheminement des voyageurs et des marchandises vers la nouvelle gare, ainsi que le choix des horaires et des connexions avec d'autres lignes. Ainsi, comme exemple avorté, en 1914 à la demande du conseil général, la Société des Chemins de Fer du Centre a étudié le tracé d'une nouvelle ligne d'intérêt local branchée sur le PLM à Noirétable, venant de Saint-Just-en-Chevalet - par le col de Guérande avec trois projets de gares : St-Romain-d'Urfé, Champoly et Cervières - les Salles à Relange.

L'hôpital-sous-Rochefort



L'arrivée du train fut à l'origine de la création de nouveaux quartiers avec entrepôts.

Sail-sous-Couzan



Il en est ainsi du quartier d'Anzon et de la gare à L'Hôpital-sous-Rochefort et au quartier de la gare et des usines à Sail-sous-Couzan

(Gares achevées en 1875 et 1877)

Ci-contre, l'hôtel du chemin de fer que la famille Brière avait ouvert en 1909.

Il disposait d'une bascule pour poids publics car Paul Brière était aussi négociant en bois et en bétail.



Le passage du train présidentiel



Président de la République Française depuis trois ans, deux mois après la célèbre lettre ouverte « J'accuse » que lui a adressée Emile Zola dans le cadre de l'affaire Dreyfus, Félix Faure entreprend un voyage à Saint-Étienne pour présider la 24^e fête fédérale de gymnastique et inaugurer le monument érigé à la mémoire des combattants décédés durant la guerre de 1870.

Pour ce faire, on a ressorti et remis à neuf le train spécial, dont les wagons de luxe construits deux ans plus tôt à l'occasion du voyage en France du tsar de Russie.

La rame est remorquée par deux locomotives décorées de faisceaux et de drapeaux. Ce goût du faste et son élégance vestimentaire ont valu à Félix Faure le surnom de « *Président Soleil* ».

En gare de Thiers, un wagon-restaurant a été ajouté. Selon les instructions données, le convoi avance lentement pour ne pas arriver trop tôt à Saint-Étienne. Le 23 mai 1898, à 6h du matin, le train effectue un court arrêt en gare de Chabreloche. Le maire Jean Eugène Boudet vient saluer le Président, et deux jeunes filles habillées de blanc lui remettent un bouquet. Le jour s'est levé quand le train entre dans le département de la Loire. Dans toutes les gares et à leurs abords, une foule énorme s'est massée pour admirer le train présidentiel et espérer apercevoir le président.

Sources : Mémorial de la Loire et de la Haute-Loire du 28 mai 1898 et La Gironde du 30 mai.

Les faits divers de la section Boën-Thiers

La ligne Boën–Thiers a connu son lot de faits divers.

Les accidents

Les intempéries ont pu entraîner des incidents sur la voie. Ainsi, en février 1928, après 48h de pluies torrentielles qui inondaient la région, un glissement de terrain obstrua la voie entre Saint-Thurin et Saint-Julien-la-Vêtre, quelques instants avant le passage du train de Clermont-Ferrand. La circulation n'a pu être rétablie que quatre heures plus tard après creusement d'une tranchée au travers des terres éboulées. Par contre, aucun dommage ne fut signalé sur les voies après le tremblement de terre qui secoua la région de Noirétable le mercredi 12 septembre 1877.

Mais des accidents ont durement frappé quelques employés du chemin de fer.

Le plus terrible fut l'accident subit en septembre 1888 par Guillaume Devis, un employé à la gare de Thiers. En ce temps-là, les pentes de la ligne nécessitaient le service d'un « serre-frein », employé qui parcourait le train en circulant sur le toit des wagons pour aller tourner un volant permettant de serrer les freins de chacun d'eux. Sur le train 3383 entre les gares de Saint-Julien et de Noirétable vers les 3h, Guillaume Devis est tombé de son siège sur la voie. Quand le mécanicien de queue constata le drame et fit les signaux d'arrêt, sept wagons et la machine d'arrière du train étaient passés sur le corps du malheureux le coupant en deux parties seulement tenues par des lambeaux de chair. Il était âgé de 43 ans et laissait une veuve et deux enfants en bas âge.



En décembre de la même année, un autre accident, heureusement moins dramatique, occasionna de sérieuses contusions à la poitrine et à la tête d'un wagonnier pris entre deux wagons en gare de Saint-Julien-la-Vêtre.

Une erreur humaine fut à l'origine en octobre 1937 du tamponnement de deux trains en gare de Thiers, l'un des deux ayant pris une mauvaise voie. Un chef de train et deux autres personnes furent blessés dans la collision, mais soignés à l'infirmerie du dépôt, ils purent regagner leur domicile.

Encore en gare de Thiers, fin mai 1928, un train de voyageurs fut séparé en deux tronçons pour permettre aux voyageurs de gagner la sortie située sur le quai opposé. Mais la rame de tête fut subitement refoulée vers les wagons de queue, alors que plusieurs voyageurs s'étaient engagés sur la voie. Tous purent s'écarter de justesse, sauf une thiernoise de 52 ans qui fut écrasée entre les rames sous les yeux horrifiés de son mari.

Fin septembre 1897, ce fut la présence d'esprit de la garde-barrière du Grand Tournant qui permit d'éviter la collision frontale entre un train de voyageurs arrivant de Lyon et un train de marchandises parti de Thiers. Ce dernier se devait d'attendre en gare de la Monnerie son croisement avec celui de Lyon. Mais le signal du départ lui avait été donné par erreur. Quand la garde barrière entendit la double sonnerie annonçant que deux trains avaient quitté leurs stations, elle eut le réflexe de placer des pétards sur la voie unique. Débouchant des tunnels, les deux trains s'approchaient en sifflant et on pouvait craindre qu'une effroyable collision ne se produise précisément sur un viaduc haut de 30 mètres. Heureusement, les mécaniciens avertis par les pétards purent arrêter leur machines à une faible distance l'une de l'autre. Le train de marchandises recula vers Thiers tandis que le train de voyageurs attendit sagement que la voie fut libre pour continuer sa route.

L'accident peut aussi être provoqué par l'imprudence des voyageurs. Ainsi, en septembre 1918, une rentière de Noirétable âgée de 70 ans qui était allée au train de 18h accompagner des amis se rendant à Paris voulut rentrer chez elle en traversant la voie. Mais une locomotive qui avait aidé à monter le train à Noirétable et manœuvrait pour redescendre à Boën lui broya la tête et lui sectionna une jambe.

En gare de l'Hôpital-sous Rochefort, un homme d'une cinquantaine d'années eut plus de chance. Il se trouvait sur la voie quand un train de marchandises manœuvrait en marche en arrière. Mais un facteur, M. Michel, le tira violemment de côté alors que le dernier wagon du train n'était plus qu'à 50cm de lui. C'était la troisième fois que M. Michel sauvait ainsi la vie d'un imprudent. Son acte de bravoure faillit lui coûter la vie car le talon de son soulier se prit dans le rail et il n'eut que le temps de se dégager.

Ce que l'on pourrait croire un accident, est parfois un suicide. Vers 5 heures, un employé du chemin de fer qui faisait sa tournée entre Noirétable et Chabreloche, découvrit sur la voie, à un kilomètre de cette dernière gare, le cadavre d'un homme aux jambes coupées à la hauteur du tronc et à la tête complètement écrasée. C'était à coup sûr le train 769 en direction de Lyon qui passait en cet endroit à 20h qui avait broyé ce malheureux. Après enquête de la gendarmerie, la victime fut identifiée : Michel Chambon, 24 ans, demeurant à Chabreloche, se serait ainsi suicidé.

Les déraillements

Les déraillements sont une autre cause d'accident.

Celui d'un train de marchandises eut lieu en gare à Noirétable en fin octobre 1877. M. Giraud le conducteur de queue fut jeté sur le talus se blessant ainsi à la cuisse gauche, mais sans gravité. L'enquête conclut à la responsabilité du mécanicien que le tribunal correctionnel de Montbrison condamna pour blessures involontaires à 16 F d'amende, pour n'avoir pas, par inattention et manque d'observation au règlement, arrêté sa machine comme il le devait.

Toujours en gare de Noirétable, un autre déraillement de quatre wagons du train de marchandises fut sans gravité si ce n'est le retard de trente minutes que prit le train de voyageurs partant de Saint-Étienne à 10h20 pour Clermont-Ferrand. Autre déraillement sans accident humain fut celui du train de voyageurs qui avait quitté Noirétable à 4h50, survenu au niveau de l'aiguillage en amont de la gare de Chabreloche. La locomotive seule fut sortie des rails.

Enfin, une malveillance faillit, en février 1878, entraîner un déraillement qui aurait pu être catastrophique. Vers 20h, le conducteur du train venant de Saint-Étienne et se trouvant à environ 1km5 de la gare de Sail-sous-Couzan, avec au moins 200 voyageurs à bord, ressentit une violente secousse qu'il pensa causée par un obstacle sur la voie. Il prévint en gare des employés de la compagnie qui inspectèrent la voie jusqu'à l'endroit indiqué. Pas de doute, c'était une tentative de déraillement : un vieux coussinet en fonte avait été mis à cheval sur la bande gauche de la voie et fixé par une pierre dans l'espace compris entre le rail et le coussinet. L'obstacle avait été malicieusement placé à un endroit où d'un côté de la voie se trouve un ravin profond et de l'autre un précipice où coule le Lignon. Mais la pression de la roue avait écrasé la pierre et le coussinet avait été chassé sur le rail sur environ 60 mètres.

Une enquête suivit, sans résultat, la piste d'une bande de malfaiteurs qui, sur les lignes lyonnaises, coupaient des poteaux télégraphiques et menaçaient de faire dérailler les trains, si on ne déposait pas, à un endroit convenu, une somme de 10.000 F.

Les vols

Les gares sont, entre autres, des lieux où circulent et sont temporairement stockées des marchandises qui ne manquent pas d'attirer la convoitise. Deux exemples :

En novembre 1896, en gare de Saint-Thurin a été dérobé un fût de 50 litres d'eau-de-vie qu'on a fini par retrouver à peu près vide.



Deux ans plus tard, dans le hall des marchandises de la gare de Noirétable, des malfaiteurs se sont introduits par effraction, dans la nuit du 24 au 25 septembre, pour y soustraire des litres de vin d'une barrique destinée à M. G... des Salles.

On a juste retrouvé le lendemain matin les outils dont s'étaient servis les voleurs (une clef de tirefonds et une pioche) qui avaient été volés plus de dix mois auparavant à un propriétaire de la commune.

L'arrestation de l'ancien facteur des postes de Noirétable, Jean Roche, pour cambriolage, en mars 1903, du bureau du receveur de l'enregistrement, permit d'élucider un vol perpétré dans le bureau du chef de gare. Roche s'y était introduit en brisant un carreau et en faisant jouer l'espagnolette d'une porte-fenêtre, puis il avait fracturé deux tiroirs et volé une somme de six ou sept francs, des bulletins postaux pour une valeur de 353 F 70 et quelques talons de mandats de chemin de fer. Pour l'ensemble de ses œuvres, Roche fut condamné par la cour d'assises de Montbrison à quatre années de prison.

Fraudes et magouilles en tout genre

Qu'il peut être tentant de voyager sans payer !

Arrivé en gare de Saint-Thurin, le 7 juillet 1888, le jeune Jean-Marie Chazelle n'était porteur que d'un billet de 3^{ème} classe de Montbrison à Champdieu, payé seulement 35 centimes. Feignant de satisfaire un besoin naturel, il s'arrêta dans un endroit retiré tandis les autres voyageurs se présentaient à la sortie. Son manège repéré par un homme d'équipe, Chazelle tenta bien se s'enfuir à toutes jambes dans l'avenue de la gare. Mais son poursuivant courait plus vite et le ramena au bureau du chef de gare. Le resquilleur expliqua n'avoir plus eu assez d'argent pour payer la totalité du parcours. Comme un camarade de voyage vint lui prêter les 1 F 80 manquant, la Compagnie PLM consentit à ne dresser aucun procès-verbal. Mais quelques instants plus tard, dans un débit de boissons voisin, Chazelle sortit de sa poche pour payer sa consommation une pièce de 10 franc-or. Pas de chance, un employé de la gare s'en est aperçu et dressa immédiatement procès-verbal ! Au tribunal correctionnel de Montbrison, Chazelle dut déboursier près de 50 F pour couvrir l'amende et les frais de procès.

Le 1^{er} juin 1888, L... fit enregistrer à la gare de Thiers, contre reçu, une malle en cuir jaune à destination de Boën. Le même jour en soirée, il revint prendre le train de Boën pour Saint-Etienne et retira le colis, mais sans rendre le reçu.

Puis il fit à nouveau enregistrer une caisse pour Saint-Etienne, et la retira à destination. Il envoya alors deux lettres, les 2 et 5 juin, au chef de gare de Boën pour le prier de lui faire parvenir sa malle en cuir jaune, demande qu'il renouvela le 8 par une dépêche télégraphique. Mais la Compagnie PLM porta plainte pour fraude. Devant le tribunal correctionnel de Montbrison l'escroc en herbe tenta de s'expliquer en alléguant qu'il avait agi dans l'unique but de faire réprimander le préposé aux bagages de Boën, dont il avait à se plaindre, en affirmant également qu'il n'avait jamais eu l'intention de se faire payer une indemnité par la Compagnie pour la prétendue perte de sa malle, substituée en caisse pour rendre inopérantes les recherches qui seraient faites. Mais le tribunal ne fut pas convaincu par de tels arguments et condamna L... pour tentative d'escroquerie à quinze jours d'emprisonnement, à 200 francs d'amende et aux dépens.



Le 38 décembre 1809, le chef de gare de Noirétable informe son collègue de Saint-Rémy-sur-Durolle que trois faux-monnayeurs se trouvaient dans le train de Saint-Étienne à Clermont-Ferrand. Arrivés en gare de La Monnerie, ils prirent à pied la route de Thiers. Mais les gendarmes, avertis télégraphiquement, les arrêterent en pleine nuit au lieu dit Les Allumettes.

La fouille réalisée dans une maison voisine permit de trouver de fausses pièces de cinq francs Napoléon III, des bons de poste et une assez grande quantité de fausse monnaie d'argent.

Ils avaient en outre, entre la gare et leur arrestation, bu dans différents établissements, en payant avec des fausses pièces de cinq francs, dont le rendu s'était fait en monnaie légale. Le lendemain, on retrouvait aux Allumettes trois paquets contenant de la fausse monnaie qu'ils avaient eu le temps de dissimuler aux gendarmes.

Un criminel sur la ligne

Fin novembre 1912, on découvrait à 200 mètres de la station de Saint-Thurin le portefeuille de M. Ulysse Gouyon l'agent d'assurance qui avait été assassiné dans un wagon du train de Saint-Etienne à Clermont-Ferrand par Frank Barthélémy Bobillier, un publiciste de Montbrison que l'on disait « *libertin et débauché* ». L'assassin avait reconnu, en effet, avoir jeté par la portière du wagon, aux environs de Thiers, le portefeuille et le revolver de la victime.

Son avocat avait tenté, mais en vain, de plaider la débilité mentale de son client devant la cour d'assises du Puy-de-Dôme qui le condamna à mort le 26 juillet 1913. Mais le Président Raymond Poincaré commua sa peine en travaux forcés à perpétuité. Bagnard à Cayenne, Bobillier tenta une évasion le 22 février 1922 mais fut repris 3 jours plus tard. Il mourut au bagne à 40 ans le 23 mai 1930.

Sources : Mémorial de la Loire et de la Haute-Loire des 27 octobre 1877, 31 mai 1884, 8 août 1888, 20 septembre 1888, 23 décembre 1888, 8 mai 1891, 28 septembre 1897, 29 septembre 1898, 20 mai 1900, 18 septembre 1918, 20 juin 1903, 28 novembre 1912, 31 janvier 1926, 16 février 1928, 17 octobre 1937. Le Journal de Roanne du 19 novembre 1896, La Gazette du 2 septembre 1886

Le Français du 20 septembre 1877, L'Ordre de Paris du 20 février 1878. Le Petit Clermontois des 23 mars et 21 septembre 1888, L'Humanité du 31 mai 1928.

Manifeste du collectif de défense de la liaison ferroviaire Clermont-Thiers-Boën-St Etienne-Lyon

Le Train du Quotidien 63 42 69

La Transversale la plus courte
Clermont-Fd - Thiers- Saint Etienne - Lyon
Une nécessité pour un million d'habitants



Depuis la suspension de la liaison ferroviaire Thiers-Boën ou Boën-Thiers après 143 ans de loyaux services aux territoires concernés, des habitants regroupés en cinq associations et des élus se sont mobilisés pour demander sa réouverture au Président de la République, aux ministres des transports et de la transition écologique, à la SNCF, au Président de région Auvergne Rhône-Alpes. Cette mobilisation a franchi une nouvelle étape le 25 septembre 2020 lors de la semaine de la mobilité organisée par la Région Auvergne Rhône-Alpes : ainsi, les besoins de mobilité des trois départements Rhône, Loire, Puy de Dôme ont pu émerger. Habitants, responsables d'associations, élus se sont fédérés pour faire remonter les besoins exprimés par un collectif de défense de la liaison ferroviaire Clermont-Thiers-Boën-St Etienne-Lyon : « letrain634269.org » et organiser le « 1^{er} happening » du 18 octobre 2020.

Depuis, habitants de tous âges, sénateurs, députés, conseillers régionaux et départementaux, élus communautaires, maires et conseillers municipaux s'engagent avec nous pour défendre les enjeux sociaux et territoriaux déclinant le respect de nos valeurs républicaines dans de nombreux domaines : vie sociale, éducative et culturelle, économie locale, sécurité, environnement et valorisation du potentiel patrimonial. S'expriment également les besoins non satisfaits des jeunes, des actifs, des néo-ruraux, des personnes âgées, des touristes, des entreprises. Parallèlement, ont été identifiées par l'ensemble des acteurs des trois départements traversés, les difficultés pour accéder à l'emploi, aux hôpitaux et médecins spécialisés, aux formations supérieures et universitaires, aux enseignements primaires ou secondaires spécialisés, aux lieux de divertissement culturel ou sportif, aux services administratifs et sociaux de plus en plus regroupés dans les grandes villes. En outre, la satisfaction des besoins de fret des entreprises est le moteur de l'économie locale : ainsi, ce besoin est essentiel pour le développement, entre autres, d'une filière bois capable de valoriser les potentialités forestières du territoire.

A l'heure où les nécessités écologiques s'imposent et où le besoin de penser autrement notre mobilité est de plus en plus présent dans les débats, **il apparaît impensable que cette continuité ferroviaire ne soit pas respectée dans le contexte où une réflexion s'affirme au niveau européen et national pour favoriser une mobilité durable respectueuse de notre planète !** De plus, la nécessité de cette continuité ferroviaire implique une réflexion globale qui prendra de plus en plus d'importance car elle concerne l'unité de notre communauté républicaine, et donc la cohésion de notre société et de nos territoires dont le respect de leur vitalité... Ainsi, il devient inacceptable que des territoires soient laissés «sur le bord du chemin» comme le ressentiraient la Montagne Thiernoise et les Monts du Forez si cette continuité ferroviaire n'était pas rétablie entre Boën et Thiers ! Cela démontrerait que les régions mises à la taille XXL l'ont été pour renforcer la concentration urbaine des activités et des services publics, tout en soutenant la compétitivité d'une économie de plus en plus soumise à la seule logique de rentabilité financière... Or, il apparaît de plus en plus évident que les espaces ruraux contribuent à la bonne santé de notre société et à la construction d'une économie capable de soutenir les valeurs d'humanité et de solidarité, dans et entre tous les territoires.

Qui plus est, sur le plan de la cohérence entre les discours et perspectives annoncées, cette situation s'avèrerait être un non-sens très inquiétant à l'heure où l'Etat et la Région affirment de plus en plus vouloir favoriser les petites lignes et le fret ferroviaire.

Suivez-nous ou rejoignez-nous sur Internet « letrain634269.org » et encore mieux sur le terrain pour défendre le retour à la vie de cette transversale qui présente l'avantage d'être la plus courte pour relier les 3 métropoles « LYON - SAINT-ETIENNE - CLERMONT » : cela permettrait de diviser par 2 les coûts de transport des marchandises et des usagers, 3 fois moins coûteux et 4 fois moins polluant qu'un Bus, tout en favorisant l'ouverture sur le monde de notre territoire traversé...

A défaut, nos territoires entre Boën et Thiers se sentiraient abandonnés, sans respect de nos valeurs républicaines et malgré les beaux discours tenus en haut lieu !

Jean BARTHOLIN
Conseiller départemental
LOIRE

Karine LEGRAND
Co-coordinatrice
du collectif

Olivier CHAMBON
Conseiller départemental
PUY-DE-DÔME