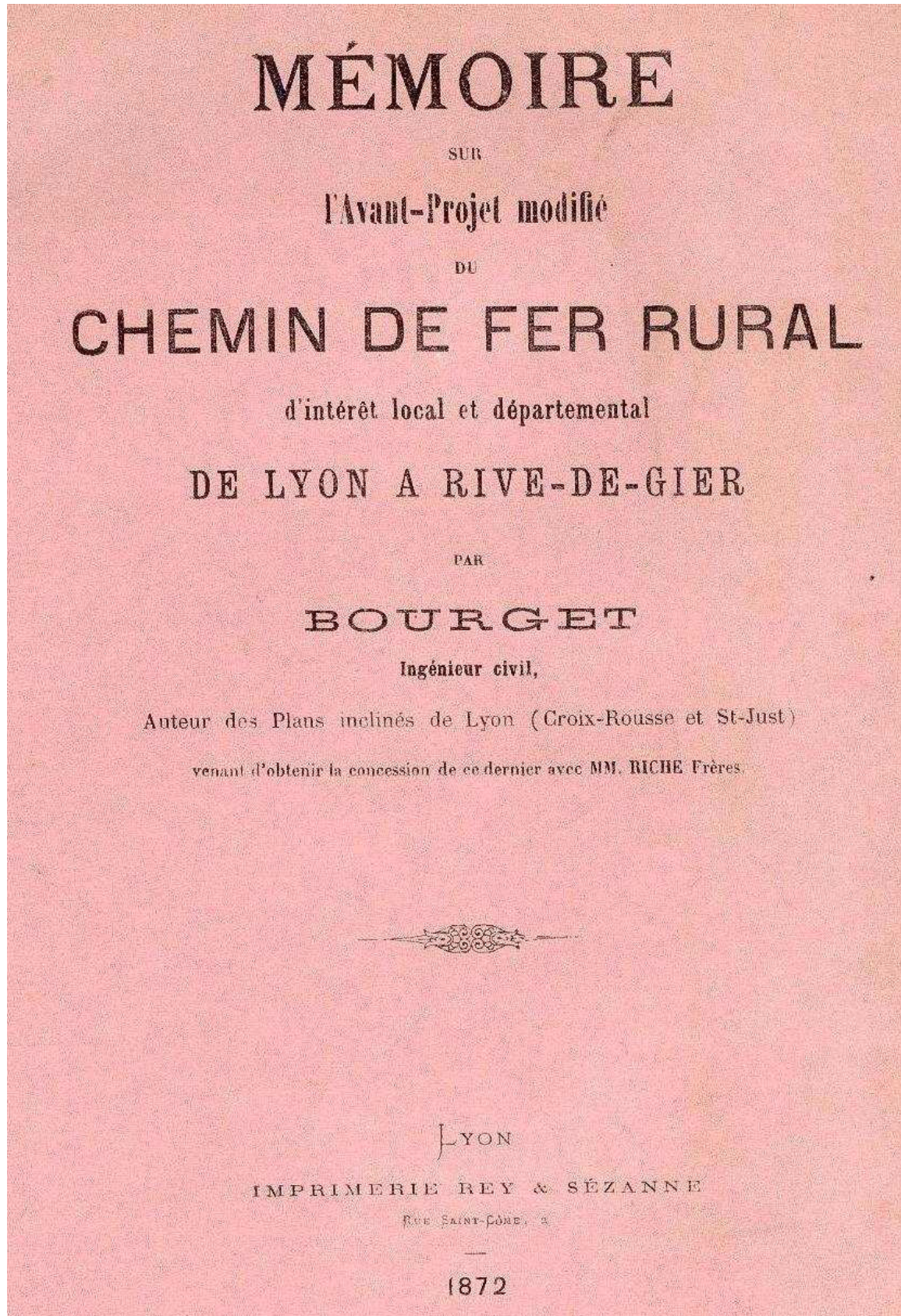


Mémoire sur l'Avant-Projet présenté par Monsieur C. BOURGET

**Projet de ligne de chemin de fer d'intérêt local et départemental
entre LYON-Saint-Just et Vaugneray et Mornant (Rive de Gier *)**

Dossier établi en 1872 par Monsieur C.BOURGET, ingénieur civil



(*) Le projet initial portait effectivement sur une ligne de chemin de fer qui devait aller de Lyon-Saint-Just à Rive de Gier mais le train s'arrêtera à Mornant. Des travaux ont été réalisés entre Mornant et Rive de Gier mais jamais terminés.

MÉMOIRE

SUR

l'Avant-Projet modifié

DU

CHEMIN DE FER RURAL

d'intérêt local et départemental

DE LYON A RIVE-DE-GIER

PAR

BOURGET

Ingénieur civil,

Auteur des Plans inclinés de Lyon (Croix-Rousse et St-Just)

venant d'obtenir la concession de ce dernier avec MM. RICHE Frères.

Ce chemin de fer, très-utile pour desservir les communes des quatre cantons au sud-ouest du département du Rhône, devient un besoin pour toutes les localités qui avoisinent ces cantons.

Cette voie apportera la prospérité dans ces contrées, déjà si laborieuses et commerçantes par leurs produits et leurs industries, qui rendent leurs relations indispensables avec la ville de Lyon.

ITINÉRAIRE

Nous avons dû, sans sortir des limites de moyens pratiques, chercher le passage le plus utile et le moins coûteux.

A cela nous affirmons qu'il est impossible de passer ailleurs (*voir*

plan ci-annexé) sans déranger les intérêts de ces contrées ou soulever des contradictions soit de la part de l'Administration compétente, soit des localités éludées.

Pour arriver à trouver cette *Ligne*, nous avons procédé nous-même à un minutieux parcours sur le terrain, avant de faire commencer les études de l'Avant-Projet ci-joint présenté.

Territoire et cours d'eau traversés.

	DISTANCE du lieu indiqué à l'autre	HAUTEUR au-dessus du niveau moyen de la mer
Le point de départ à St-Just, en aval de la place Trion, dans les masses de terrain entre le chemin de la Favorite et le chemin des Grandes-Terres.	»	266
De ce départ, la ligne est dirigée vers le chemin de Francheville aux Trois-Chemins, Petit-Ste-Foy. La longueur de cette première distance.	1,200	270
Aux Trois-Chemins, la ligne entre dans la prairie de la vallée dite des Crases, la suit en la cotoyant, côté du nord, jusqu'à Francheville, et la distance entre ces deux points, lit de l'Izeron.	1,800	215
L'Izeron, torrent, sera traversé par un viaduc-chaussée, établi sur le rocher du Vieux-Château, pour atteindre la hauteur de Francheville-le-haut.	»	250
De Francheville, la ligne est prolongée sur la rive droite du petit ruisseau au sud du Mont-Boucho, château de Ruoltz, suit ce petit ruisseau jusqu'à sa source au Pivolet, commune de Chaponost, et de l'Izeron au Pivolet.	3,000	296
Du Pivolet, la ligne trouve un terrain à peu près plaine, longeant le chemin allant à Brindas, au Boulet et à la berge de la vallée du Garon, torrent.	3,600	305
<i>A reporter.</i> . .	9,600	

	DISTANCE du lieu indiqué à l'autre	HAUTEUR au-dessus du niveau moyen de la mer
<i>Report.</i>	9,600	
Sur ce point appelé Chabran, le Garon forme deux branches; la seconde s'appelle la Chalandresse, entre les deux presqu'îles.	500	306
La traversée de ces deux branches exigera un viaduc double, chaussée qui élèvera la voie-rails à vingt-cinq mètres au-dessus de l'eau de la rivière, et sa longueur égale à la largeur que forme l'évasement de la vallée	"	"
Du lit du Garon, la ligne passe sur le territoire de la commune de Soucieux, longe le bourg au levant jusqu'au lit du ruisseau appelé le Furon, et du Garon au Furon	2,800	325
De ce ruisseau, la ligne passe aux fermes, appelées le Violon, continue sur le même plan jusqu'au ruisseau d'Orliénas (le Mardouson)	1,200	345
De ce dernier ruisseau, la ligne entre sur le territoire d'Orliénas, ensuite elle le quitte pour entrer sur celui de St-Laurent-d'Agnay jusqu'au Mollard-bas-Clair au levant de ce bourg.	3,500	365
Du Bas-Clair point culminant, la ligne descend jusqu'au ruisseau le Janon, limite des communes St-Laurent et Mornant	1,000	325
Du Janon, la ligne traverse Mornant à l'est, et arrive au ruisseau de la Pavière.	1,800	315
Du ruisseau la Pavière au ruisseau le Mornantay, près la route nationale.	1,500	315
Du Mornantay, la ligne traverse la route nationale et un mamelon qui exigera une tranchée et arrive au.	1,500	315
<i>A reporter.</i>	25,100	

	DISTANCE des lies indiqués à l'autre	HAUTEUR au-dessus du niveau moyen de la mer
<i>Report.</i>	25,000	
Ruisseau Combe-d'Ail entre St-Andéol et St-Jean, plus près de ce dernier hameau	2,200	527
De St-Jean-de-Toulas au château d'Ecocieux, terrain en plaine et vignes.	1,400	526
De ce château à Dargoire, traversant ce bourg au fond du vallon.	800	
Les côtes aux berges de ce vallon.	»	516
De Dargoire à Tartaras, au levant de ce bourg et sur le penchant du terrain en vignes et labourable.	800	506
De Tartaras en tournant sur le penchant de la vallée du Gier, torrent à un creux tombant vers l'écluse du canal	1,500	508
De ce point la ligne cotoie ce penchant et arrive à la route nationale, pont de la Magdelaine, limite du département	2,200	506
De cette limite la ligne se prolonge dans la Loire et parallèlement à la route nationale, jusqu'à Combe- Rive, propriété Bonnard, prairie à Rive-de-Gier, prolongement où sera établie la gare circulaire d'arrivée.	1,500	502
TOTAL	55,200	

Établissement de la voie.

(CONSTITUTION GÉOLOGIQUE)

Dans toute la longueur de la ligne, la voie s'établira sur terrain primitif, granit et gneiss, recouvert dans quelques parties de terrain d'alluvion, argileux et gréné.

La nature de ce terrain fournira à la voie un sol solide pour l'établissement des rails, et on trouvera au creusement des passages toutes les pierres à bâtir, le balastage, etc.

De Mornant à la limite du département la Magdelaine, la ligne passe sur des terrains houillers, quelques exploitations de charbon sont en activité depuis longue date, malgré les difficiles voies qu'elles ont pour faire leurs transports.

Lorsque notre voie ferrée sera construite, ces exploitations nécessairement se multiplieront et fourniront à cette voie des transports considérables.

Dans toute la longueur de la ligne, deux points exigeront des travaux assez grands et dispendieux.

1° La traversée de l'Izeron, torrent, à Francheville ; 2° la traversée du torrent, le Garon, à Brindas, lieu appelé le Chabran. Sur ces deux ruisseaux-torrents, il faut des viaducs-chaussées, dont le plus grand évasement, au niveau de la voie, mesure 100 mètres de largeur environ et la hauteur moyenne au-dessus de l'eau égalera 25 mètres. Les arceaux de ces passages seront construits avec soin, en pierres gros échantillon.

Malgré les ondulations de terrain et les différents lieux de passage, les pentes n'excéderont pas 0,010, et les plus petits rayons de courbe, de 400^m.

Disposition de la Voie

(PROFIL, TYPE)

Ce chemin de fer est projeté à double voie dans toute la longueur, avec deux gares circulaires de 40 mètres de diamètre aux deux extrémités, pour éviter les manœuvres, perte de temps dans la composition des convois de wagons et leur mise en marche.

La largeur fixée est de 8 mètres de chaussée d'une arête extérieure à l'autre, 2 mètres entre voie, 5 mètres pour recevoir les rails, et 5 mètres pour les banquettes latérales et fossés d'écoulement des eaux ; en tout 8 mètres.

Stations

Le nombre de ces arrêts est fixé, pour le moment, à 15 stations.

1° Au Point-du-Jour, vers les Trois-Chemins et celui de St-Irénée à Francheville, du petit Ste-Foy.

2° A Francheville, pour les hameaux qui en dépendent.

3° Au Pivolet, pour Chaponost et Brossin-Craponne.

4° Au Boulot, pour Brindas, Messimy, etc.

5° A Chabran, plateau de Soucieux, pour Brindas, Messimy, Malaterverne.

6° Soucieux au milieu des deux hameaux et ceux des environs.

7° Au Violon, pour Orliénas et les hameaux voisins.

8° A St-Laurent-d'Agnny, Bas-Clair, Mollard, Taluyer, etc.

9° A Mornant, à l'entrée du côté du nord du chemin de Lyon.

10° A la Pavière, près la route nationale, pour le voisinage de ces quartiers.

11° Près de St-Jean, en ce dernier hameau et St-Andéol, pour Bellevue, etc.

12° Dargoire et Tartaras, pour les hameaux qui les environnent.

13° A la limite du département du Rhône à la Magdelaine et le voisinage de ce point. Gare à Comberive, Rive-de-Gier.

Dépenses d'exécution

PAR KILOMÈTRE

Pour établir la voie d'une manière convenable, il faut acquérir une bande de terrain de 15 mètres dans toute la longueur, et nous fixons cette longueur à acquérir, à 52 kilomètres. Le prix des terrains, en général, est évalué, au maximum, à 6000 fr. l'hectare, ou à 60 centimes le mètre carré; la superficie de ces 15 mètres de largeur sur la longueur est de 48 hectares et le kilomètre 15.

Or,

1° 1,50 hectares, à 6000 fr. l'un	9.000	}	250.000
2° Terrassement, ouvrages d'art.	90.000		
3° Tranchée et rochers à extirper.	40.000		
4° Balastage et regalage	4.000		
5° Clôture	1.000		
6° Voies et appareils.	50.000		
7° Matériel roulant	20.000		
8° Gare et stations	5.000		
9° Frais généraux	11.000		
10° Intérêts	11.500		
11° Somme à valoir.	8.500		

Trafic et Revenus

Les localités que la voie est appelée à desservir, comprennent les communes sus-désignées et celles qui leur sont voisines, des montagnes du Lyonnais ; toutes sont populeuses et trafiquent considérablement avec la ville de Lyon.

Sur toutes ces considérations et celles-mêmes que nous négligeons, nous pourrions établir les comptes des revenus présumés ; mais nous le croyons inutile. Chacun peut apprécier ce que nous rapportons et voir que cette voie sera placée dans des conditions les plus favorables, et donner des produits importants sous une intelligente direction.

Le service de l'exploitation sera organisé sur le modèle du chemin de fer à lacet, de Paris à Sceaux. Un départ toutes les 90 minutes (1 heure 1/2) à chaque gare extrême Lyon, Rive-de-Gier, et pendant 16 heures consécutives tous les jours. La marche des convois étant de 40 kilomètres à l'heure ; pour le trajet de 52 kilomètres, 48 minutes, 5 minutes d'arrêt à chaque station ; pour les 15 stations, 59 minutes, et $48 + 59 = 87 + \text{imprévu, } 5 \text{ minutes, total } 90 \text{ ou } 1 \text{ h. } 1/2$.

Le nombre moyen de wagons par convoi = 10,7 wagons de voyageurs, de 40 places, et trois wagons ou trains pour les marchandises, contenant

chacun 6 tonnes. Les prix des tarifs étant 0,06 c. par voyageur et par kilomètre, et 0,04 c. par tonne et par kilomètre.

(SERVICE COMPLET)

Un convoi fera 10 courses par jour largement.

240 personnes à 4 fr. 92 = 460 fr. 80	} 485 fr. 84, retour = 967 f. 68
18 tonnes à 4 fr. 28 = 25 fr. 04	

Comme les convois seront toujours à double = 967 68

Ce que les convois pourront obtenir pour 180 minutes 1935 56

Si on multiplie ce produit 1935 fr. 56 par 5, qui est le nombre de voyage que pourront faire les deux machines en 16 heures, nous avons un produit = 9676 fr. 75 c. par chaque jour de travail, et pour le produit de l'année, 9676 fr. 75 \times 365 = 3,552,014 recette brute.

A déduire frais d'exploitation 40 % 1,412,000

Il reste. 2,120,014 recette nette.

RÉSUMÉ

Nous venons d'énumérer brièvement les données et les avantages à retirer de notre projet de chemin de fer de St-Just à la limite du département du Rhône. Ces données sont basées sur des éléments existants et certains, que chacun peut apprécier. Et si la concession nous est accordée, nous justifierons toutes ces prévisions qui entrent dans l'intérêt public comme dans le nôtre.

BOURGET.

Courriers divers et documents annexes

● Lettre de C.BOURGET au Maire de BRINDAS (Cession du terrain pour la gare) - 2 août 1872

CHEMIN DE FER
RURAL
D'INTERÊT LOCAL & DÉPARTEMENTAL
PAR
BOURGET
INGÉNIEUR CIVIL
AUTEUR
des Plans inclinés de Lyon
(CROIX-BOUSSE et St-JUST)
venant d'obtenir la concession
de ce dernier
avec MM. RICHE Frères

LYON, le 2 août 1872

A Monsieur le Maire
de la commune de Brindas

(1) Loi du 12 Juillet 1865

« Tous les départements sont
« autorisés à établir des Chemins
« de fer d'intérêt local pour leur
« service, en contribuant, pour un
« tiers ou un quart, dans la dépense
« de la construction.

« Ils peuvent prélever cette
« dépense sur l'impôt annuel des
« centimes additionnels. »

Peu de départements, et de
communes peuvent faire cette
dépense sans des capitaux
étrangers.

Vous avez déjà fait connaître par pétition, à la Préfecture, la
nécessité d'avoir, pour votre commune, le Chemin de fer rural
que j'ai projeté dans le département du Rhône, entre St-Just-Lyon et
la Magdelaine-Rive-de-Gier (Loire), et demandé qu'elle en autorise
la construction au plus tôt.

Vos sollicitations, jointes aux miennes, ont été accueillies, et
le Conseil général a ordonné l'enquête pour décider de la concession.

Pour se conformer aux prescriptions de la loi sur les Chemins
de fer d'intérêt local (1), il faut que les communes du département
fournissant le passage de la voie, contribuent pour une part dans
la dépense d'établissement, afin qu'après la durée de la concession
ce département succède, non l'Etat.

En conséquence, Monsieur le Maire, je viens, par la présente,
vous demander cette part, qui consiste seulement dans la cession
gratuite, par votre commune, d'une superficie de terrain, d'environ
600 mètres carrés, compris dans la ligne, pour former la gare-station
d'arrêt, utile pour le service de votre commune, et des lieux
voisins y correspondant.

Vous pouvez voir, sur les plans ci-joints, les stations projetées de la ligne, indiquées par des signes petits pavillons.

Ces gares-stations indiquées pourront être modifiées de concert avec vous, Monsieur le Maire, et Messieurs les Membres municipaux, et elles seront placées sur les points les plus à la convenance et facilité, pour le service de votre commune.

J'ose espérer, Monsieur le Maire, que je trouverai chez vous et vos administrés, unanime approbation à ma demande, et qu'une délibération du Conseil municipal régularisera cette cession.

Avec ces titres, il me sera permis, dans un court délai, de réaliser, suivant les formes de la loi, le projet de cet intéressant

Chemin de fer.

Vous avez déjà fait connaître par votre délibération, la nécessité d'avoir pour votre commune le chemin de fer rural

Les capitaux nécessaires à la dépense sont à ma disposition. Aussitôt le décret de la concession, la mise en œuvre sera immédiate.

En attendant une réponse favorable, j'ai l'honneur d'être,

Monsieur le Maire,

Votre très-humble et respectueux serviteur,

Paul Boyer
P. S. Veuillez bien me donner avis aussitôt l'avis
à la Préfecture de votre délibération.

4 rue du poyrat

L'an mil huit cent quatre vingt cinq et le 31 mars le Conseil Municipal de la commune de Brindas convoqué extraordinairement s'est assemblé dans la salle de la Mairie, sous la présidence de Monsieur le Maire.

La séance a été annoncée le vingt-sept courant.

Présents: Mrs Bérard, Collomb, Fuchez, Viard, Boyrivent Claude, Chorlier, Boyrivent Jean, Crayton.

Absents : Mrs Bador, Guigou, Fenochaz.

Après l'ouverture de la séance, Monsieur le Maire a présenté au Conseil toutes les pièces formant le dossier de l'enquête parcellaire du chemin de fer de Lyon Saint-Just à Vaugneray et à Mornant, ainsi que le procès-verbal des réclamations faites par des habitants de la commune au sujet des prises d'eau et des voies de communication interceptées. Il a invité le Conseil à délibérer sur cette affaire et à examiner bien sérieusement la question des voies de communication.

1°) Le Conseil après avoir examiné attentivement les pièces de l'enquête prend en considération les réclamations de sieurs Bouchard, Benoît et Rivollier, propriétaires à Brindas au sujet du chemin rural n°16 de la Bonnetière, le Conseil explique à la Compagnie que si elle intercepte ledit chemin, elle devra en compensation mettre le chemin de desserte allant de la halte de la Pillardière aux Broussatières à une largeur de 5 mètres, au lieu de faire le chemin latéral à la voie. Dans le cas contraire, le Conseil demande le maintien du chemin rural n°16, tel qu'il est.

2°) Sur la Route Départementale, la pente ne devra pas être augmentée et le passage sur la voie devra avoir la même largeur que celle intérieure du pont de Craponne sur la même route.

3°) Au sujet du chemin rural n°25, le Conseil approuve la pétition faite par un grand nombre de propriétaires et demande que ledit chemin ne soit pas intercepté.

4°) Le passage à niveau sur le chemin rural n°12 de la Croix des Rameaux au Brochaillon devra être établi à six mètres de largeur.

5°) En ce qui concerne le chemin vicinal n°5 au Pré clos indiqué par erreur sur le plan sous le n°9 du Brochaillon, le Conseil proteste énergiquement contre toute déviation et demande que le passage à niveau soit établi sur le chemin actuel et à une largeur de six mètres. La Compagnie sera libre de raccorder le chemin rural à celui-ci si elle le désire.

6°) Quant à la gare, le Conseil demande qu'elle soit établie sur l'emplacement indiqué sur le premier plan d'enquête. Le chemin latéral à la voie dans cette partie devra aussi être maintenu où il était indiqué dans le même plan avec une largeur de six mètres.

Le passage à niveau sur le chemin d'intérêt commun n°19 devra avoir sept mètres de largeur.

7°) Sur le chemin vicinal n°6 des Roulattes, le passage à niveau devra avoir six mètres de largeur.

8°) Le Conseil appuie la demande des propriétaires intéressés qui demandent que le chemin latéral à la voie, allant du n° 6 des Roulattes au n° 25 sur le territoire des Roulattes soit fait à une largeur de quatre mètres.

9°) Pour le chemin d'intérêt commun n°25, le Conseil demande que le passage ait six mètres de largeur.

10°) Le Conseil demande que la Compagnie établisse des barrières sur tous les chemins vicinaux d'intérêt commun et sur la Route Départementale.

Enfin, le Conseil demande que la halte de la Pillardière soit établie.

Ainsi fait et délibéré à Brindas, le 31 mars 1885 par les membres présents qui ont signé : ***Bérard, Collomb, Fuchez, Viard, Boyrivent Claude, Chorlier, Boyrivent Jean, Crayton***

Réunion extraordinaire du 19 octobre 1885

L'an mil huit cent quatre vingt cinq et le 19 octobre le Conseil Municipal de la commune de Brindas convoqué extraordinairement s'est assemblé dans la salle de la Mairie, sous la présidence de Monsieur le Maire.

Présents: Mrs Perrachon, Boyrivent Claude, Bador, Fuchez, Chorlier, Crayton, Bérard, Collomb.

Absents : Mrs Guigou, Boyrivent Jean.

La séance ayant été déclarée ouverte, Monsieur le Maire donne lecture au Conseil d'une notification d'offres faite par la Compagnie du chemin de fer de Lyon Saint-Just à Vaugneray et à Mornant pour l'expropriation des propriétés communales, ruisseaux et chemins nécessaires pour l'établissement dudit chemin de fer. D'après ladite notification, l'offre faite est de quatorze francs soit un franc pour chaque chemin ou ruisseau. Il l'invite ensuite à décider quelle suite il faudra donner à cette affaire.

Le Conseil Municipal après avoir vérifié la notification d'expropriation des chemins et ruisseaux de la commune, a reconnu qu'un des chemins portés à la notification sous le n°97 section C voie publique dénommée La Joanna, contenance soixante trois centiares, offre un franc, n'appartient pas à la commune. Le Conseil Municipal ne peut donc vendre cette parcelle, ni autoriser la Compagnie à s'en servir. Pour les treize autres chemins ou ruisseaux, l'offre de treize francs est acceptée pour la pose du chemin de fer, malgré qu'elle soit bien minime.

Quant aux déblais et remblais qui seront faits sur ces chemins ainsi que toute autre opération qui pourrait être faite devront être accompagnés de façon que la pente desdits ne dépasse pas deux pour cent excepté pour ceux où la pente serait plus forte et sur ces chemins elle ne devra jamais être supérieure à celle qui existe.

Ces travaux devront être chargés d'empierrements après leur création pour que la circulation n'ait pas à en souffrir ; l'empierrement à faire aura l'épaisseur de celui qui existe actuellement. Des panneaux seront faits partout où il sera nécessaire pour l'écoulement des eaux.

La commission des chemins et l'agent _____ de la commune de concert avec l'ingénieur de la Compagnie devront vérifier l'état desdits chemins avant leur occupation et il sera dressé un procès-verbal de leur état actuel d'entretien.

Le Conseil Municipal accepte les offres de la Compagnie pour lui être favorable mais il demanderait en compensation qu'il soit établi des barrières sur les principaux chemins.

C'est aussi bien dans l'intérêt de la Compagnie que dans celui de la sécurité publique.

Ainsi fait et délibéré à Brindas, le 19 octobre 1885 par les membres présents qui ont signé :

Perrachon, Boyrivent Claude, Bador, Fuchez, Chorlier, Crayton, Bérard, Collomb

Le procès-verbal de cette réunion a été affiché le 20 octobre 1885

Le Maire : *P. Rivière*

● Extrait de la carte de France dressée en septembre 1899 par ordre du Ministère de l'Intérieur sur laquelle on peut voir le tracé de la ligne de chemin de fer Lyon-Mornant par Brindas.



● Lettre de la Préfecture du Rhône au Maire de Brindas
(tentatives de sabotage) - 12 janvier 1900

PRÉFECTURE
DU RHÔNE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Division

LYON, le 19 janvier 1900

Bureau

N°

Indiquer en marge de la réponse
la division à laquelle appartient l'affaire

Monsieur le Maire,

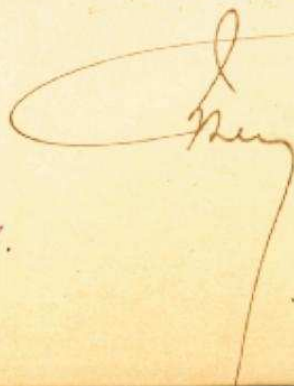
J'ai l'honneur de vous adresser 2 exemplaires d'un avis administratif ayant pour objet de rappeler à quiconque les pénalités qui entraînent, par application de l'art. 16 de la loi du 15 juillet 1875, les faits répréhensibles prévus dans ledite loi.

Il s'agit, dans l'espèce, de tentatives successives de déraillement sur le chemin de fer de Lyon à Saint-Jean-la-Fleur, et à Mésenant.

Je vous prie de vouloir bien faire publier et afficher ledit arrêté et de m'adresser un certificat constatant l'accomplissement de cette double formalité.

Je prie, Monsieur le Maire,
l'assurance de ma considération très distinguée

POUR LE PRÉFET DU RHÔNE.
LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DÉLÉGUÉ



Monsieur le Maire de Brindas.