

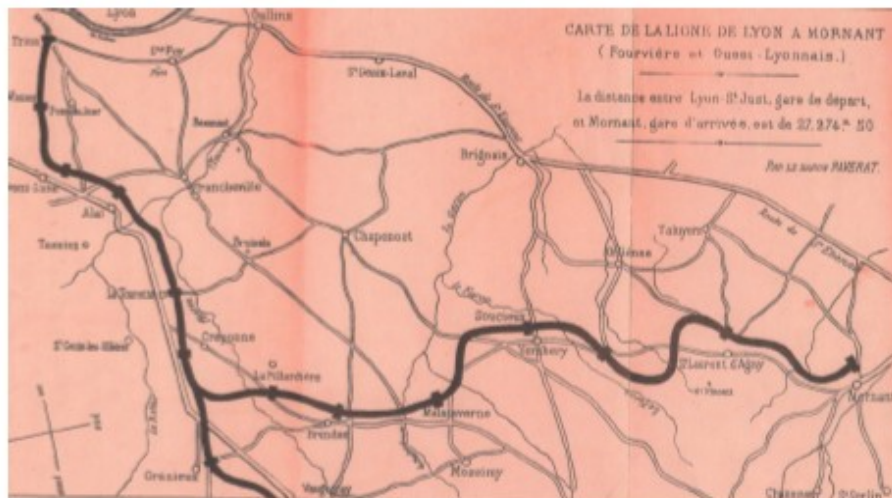
Pages d'Histoire : Le chemin de fer Lyon -St Just-Mornant...et au-delà !

Avant la fin du XIX^e siècle les communications MORNANT - LYON étaient assurées par un service de diligences à chevaux qui mettaient environ deux heures et demie pour effectuer un parcours de 24 kilomètres ponctué par de fréquents arrêts dans les auberges.

L'apparition du chemin de fer sur la première ligne LYON-SAINT-ETIENNE - ANDREZIEUX concédée en 1826 fut un événement qu'envièrent immédiatement les Communes qui désiraient déjà toutes voir le panache blanc, (plutôt noir que blanc d'ailleurs) , passer entre leurs murs.

Dès 1870, un deuxième projet de ligne LYON-SAINT-ETIENNE est envisagé passant par FRANCHEVILLE -SOUCIEU-MORNANT-LA MADELEINE et Rive-de-Gier ; Ce projet présenté par l'ingénieur civil BOURGET en 1872, n'est pas retenu, l'aspect rentabilité financière ayant été omis.

En 1879, c'est au tour du Président du Comité d'administration de la Compagnie du chemin de fer de LYON à SAINT-JUST de présenter un projet de LYON – SAINT-JUST à MORNANT, avec embranchement sur VAUGNERAY projet faisant suite à une demande de Monsieur DEVOS ingénieur civil de créer une concession d'un chemin de fer d'intérêt local de LYON – SAINT-JUST à Rive-de-Gier en passant par MORNANT.



Le 10 septembre 1880, le Conseil Général du Rhône retient le principe de la création d'une ligne à voie étroite de LYON – SAINT-JUST à VAUGNERAY et MORNANT ; Cette ligne est concédée par le Conseil Général du Rhône à la Compagnie du chemin de fer de LYON à FOURVIÈRE et SAINT-JUST. Ce projet est déclaré d'utilité publique le 21 août 1882 . En novembre 1883, la Société du chemin de fer de LYON à FOURVIÈRE et SAINT-JUST et tous les propriétaires d'actions fondent une Société anonyme ayant pour objet l'exploitation du chemin de fer LYON -SAINT-JUST à VAUGNERAY et MORNANT et du Funiculaire de LYON à FOURVIÈRE et SAINT-JUST. Les travaux commencent en avril 1884 et durent 3 ans. La première section LYON-SAINT-JUST -VAUGNERAY est ouverte le 19 avril 1886.

La deuxième section CRAPONNE-MESSIMY s'ouvre en janvier 1887 et le dernier tronçon MESSIMY – MORNANT le 10 juillet 1887. Quinze ans après le premier projet le train arrivait enfin à MORNANT ; L'inauguration eut lieu le 10 juillet 1887. A cette occasion, on frappa une médaille commémorative et le poète Mornantais François Marie PETITJEAN immortalisa cet événement dans un poème enflammé. Dans ses vers il exaltait la vapeur du « fier coursier s'élançant dans l'espace » qui venait de faire son entrée à MORNANT, et traduisait le vœu de tous de voir bientôt la ligne prolongée jusqu'à Rive-de-Gier...

LIGNE MORNANT – Rive-de-Gier

En 1909, les Départements du Rhône et de la LOIRE concèdent la construction et l'exploitation d'un réseau ferré d'intérêt local comprenant la ligne de MORNANT à Rive-de-Gier. Cette dernière se composait de 14 kilomètres de voie dans le RHONE et nécessitait la construction de nombreux ouvrages : 38 passages à niveaux , 7 ponts et 3 viaducs, dont le pont-viaduc de la Boutonne long de 109 mètres qui surplombe le ruisseau du Petit Bozançon ainsi que les deux énormes piles du futur viaduc du Grand Bozançon. L'installation du chemin de fer dans la partie RHONE était quasiment terminée à la guerre de 1914, les rails étant même mis en place à certains endroits. Malheureusement la guerre stoppera les travaux qui ne seront jamais repris. Sur la commune de MORNANT, l'ancienne voie s'appelle actuellement rue de l'Abbaye et Chemin de l'ancienne voie ferrée à la Pavière..

Fin de la ligne LYON – MORNANT

Le petit train de MORNANT à VAUGNERAY continuera de fonctionner jusqu'au 3 avril 1933 date à laquelle le transport des voyageurs sera supprimé. Le 10 juin 1935 s'arrête à son tour le trafic des marchandises . Les établissements Noël DUMOND (ateliers et produits métallurgiques à LYON) furent chargés d'enlever les voies OTL sur la section de MORNANT. Le train supprimé, fut créé le service d'auto-cars LYON – MORNANT assuré par l'entreprise JASSERAND



Caractéristiques de la ligne LYON – MORNANT

La ligne fonctionnait au départ en traction à vapeur et utilisait des locomotives tender de type 031 T construites par la Société FIVES-LILLE. Dans chaque train, l'équipage se composait d'un chauffeur, d'un mécanicien et d'un chef de train. Les billets ne pouvaient être pris que dans les gares où il y avait des receveurs. Le trafic LYON – MORNANT comprenait 4 trains dans chaque sens. L'électrification de la ligne de MORNANT aura lieu dès 1911 et le parc moteur s'enrichit de nouvelles motrices NLT d'une puissance de 100 Chevaux. En 1911, la Compagnie OTL (Omnibus et tramways lyonnais), rachète le réseau FOURVIERE OUEST LYONNAIS, (FOL).

CONCLUSIONS

Pendant 46 ans, le « tacot » a desservi MORNANT. *Sa construction avait nécessité des travaux considérables, travaux réalisés en un temps record.

On peut regretter aujourd'hui l'abandon de cette voie de communication qui aurait permis aux habitants de l'OUEST LYONNAIS, un accès plus aisé et plus rapide sur l'agglomération lyonnaise.

BIBLIOGRAPHIE

1900 Canton de MORNANT - Robert SAPY
MORNANT EN LYONNAIS – Noël DELORME
LYON à MORNANT Chemins de fer et Ouest lyonnais – Baron RAVERAT
Chemins de fer en Lyonnais – Serge MICHEL



Paul Delorme