

Essor économique au 19^e siècle

À partir de 1856... la voie ferrée passe par Voreppe

Si les anciens moyens de transport, charrettes, diligences et bateaux restent employés, la machine à vapeur provoque une mutation fondamentale. Les chemins de fer prennent leur essor, poussant leurs tentacules dans toutes les régions de France. L'État a rapidement entrevu le rôle primordial qu'ils pouvaient jouer pour véhiculer marchandises et soldats. À leur tour, les collectivités locales comprennent l'intérêt du fer et le tracé du réseau devient l'enjeu de luttes économiques et politiques. Avec ses cheminots et ses gares, le chemin de fer fait désormais partie de la vie quotidienne. Le Dauphiné chercha à se rapprocher de la vallée du Rhône mais aussi de Marseille et de Paris. Tout naturellement la voie ferrée passait par Voreppe ; une gare y fut construite. Ces aménagements profitèrent à l'industrie locale et nos recherches sur ce sujet s'inscrivent dans le cadre des mutations de la vie locale au moment où s'effacent les industries du passé au profit d'activités nouvelles, utilisatrices de la voie ferrée (1).

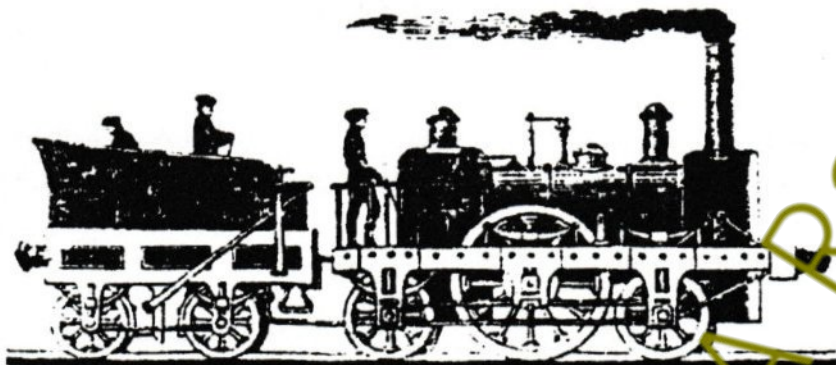


Illustration en tête d'une affiche de la Compagnie de Saint-Rambert-d'Albon

Quelques repères historiques

En 1821, naît la première Compagnie de chemin de fer de Saint-Etienne à la Loire pour évacuer la houille : ouverte en 1828, à voie unique, sur une longueur de 17 km, elle était utilisée par des "chariots" tirés par des chevaux. D'autres compagnies virent le jour et, en 1842, la France compte 566 km de voies ferrées constituées de tronçons souvent isolés (2).

Dès 1842, une loi votée sous l'impulsion de Guizot, ministre de Louis-Philippe, définit le plan d'ensemble du réseau français et le régime économique des compagnies à qui on accorde des concessions. Le territoire fut divisé en plusieurs ensembles (Est, Nord, Ouest, Orléans, Midi et Paris-Lyon-Méditerranée). "Les indemnités dues pour les terrains et bâtiments seront avancées par l'État et remboursées à l'État, jusqu'à concurrence des deux-tiers, par les départements et les communes. La pose du ballast, des rails, wagons, locomotives, mobilier des gares, ateliers et outillage seront à la charge des compagnies auxquelles l'exploitation sera donnée à bail" (3).

En 1845, il fut décidé un embranchement à partir de l'axe P-L-M, en direction de Grenoble. A son tour, le Dauphiné était embarqué dans la grande aventure ferroviaire.

Aubergistes, éleveurs, rouliers, marinières tentèrent vainement de s'opposer à ce nouveau mode de locomotion. Les industriels du textile craignirent la concurrence de marchandises venues du nord. La population était sceptique ou plutôt indifférente.

La liaison "vallée du Rhône-Grenoble"

Une longue bataille s'engagea pour définir le tracé et le point de raccordement. L'État avait laissé libre choix aux autorités locales. Deux directions étaient possibles : l'une vers le nord, l'autre vers le sud. (voir schéma ci-dessous)

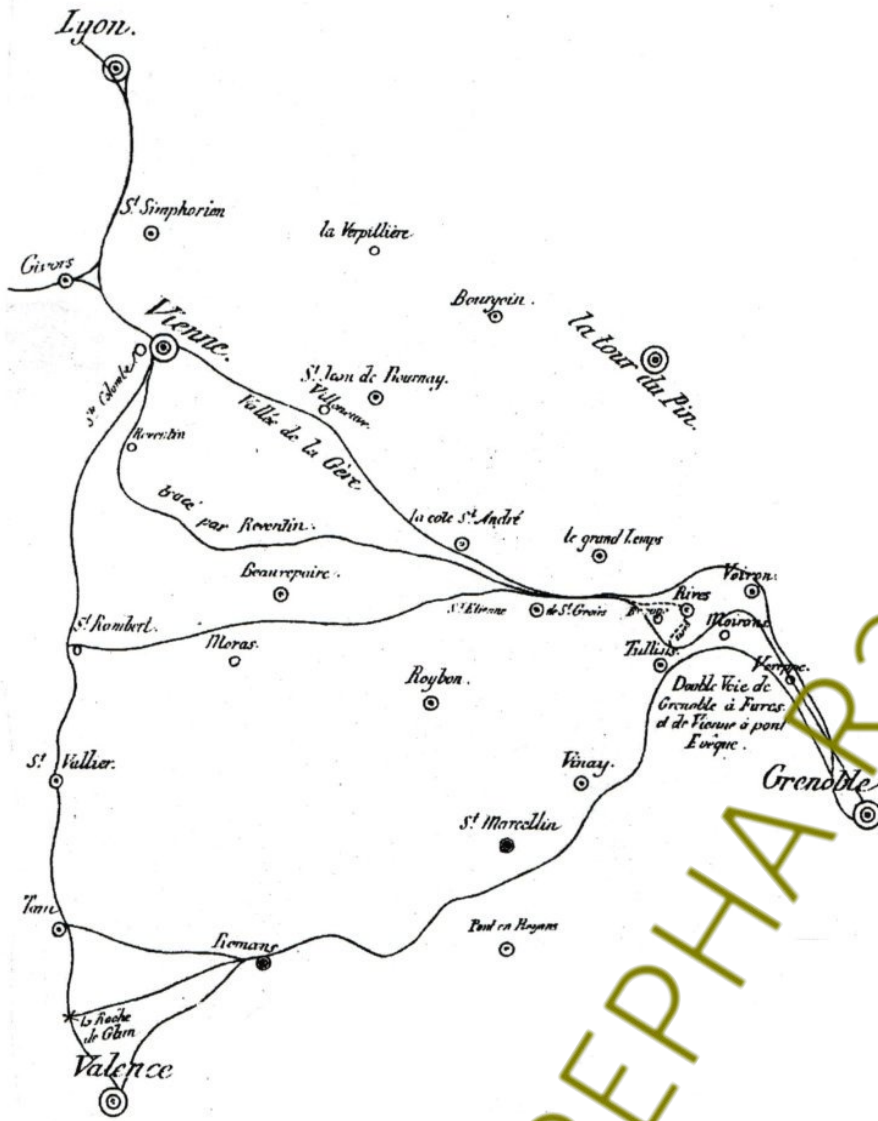
Très vite, le choix pour le nord s'imposa car, en direction du sud, on pouvait utiliser les transports terrestres ou fluviaux. Vienne, deuxième ville de l'Isère, aurait voulu être choisie comme point de raccordement afin d'être mieux reliée à Grenoble. Au grand mécontentement du conseil municipal viennois, l'Ingénieur en chef s'y opposa en raison des trop fortes pentes que la voie ferrée aurait eu à franchir avant l'arrivée à Vienne. Le préfet défend le choix de Saint-Rambert, plus avantageux financièrement (4).

Grenoble veut faire vite car, à la même époque, Lyon, sa rivale, étudie un tracé vers la Savoie et, pourquoi pas, vers le Piémont. La capitale du Dauphiné voulait obtenir à son avantage la liaison avec l'Italie ... par la vallée de la Romanche ou du Drac, peu importe ! Le projet évoqué lors d'une séance du Conseil général de l'Isère, envisageait un tunnel de 4100 mètres, sous le col de l'Échelle, au Nord de Briançon. Tout en cherchant à se rapprocher de la capitale rhodanienne, puissante place commerciale avec qui elle avait des relations industrielles, Grenoble aurait voulu en limiter le rayonnement au-delà des Alpes.

La décision fut prise en faveur de Saint-Rambert en 1852 et, l'année suivante, un groupe financier formait une compagnie de chemin de fer ayant la concession de la jonction avec Grenoble. Mais, alors que les travaux commencèrent aussitôt, permettant l'ouverture de la ligne en novembre 1856, ce tracé ne satisfaisait personne car il n'avait que peu d'intérêt, traversant jusqu'à Rives une vallée peu peuplée, ne desservant même pas la Côte-Saint-André, en ayant sacrifié Vienne. Dès lors, un embranchement vers Lyon s'imposait ; il fut créé à partir de Rives, par la vallée de la Bourbre.

Les financiers de la Compagnie augmentèrent leur capital en faisant appel au crédit mobilier des Péreire et entreprirent parallèlement une autre ligne en direction de Valence. La société changea alors de nom et, à partir de décembre 1857, s'appela Compagnie des Chemins de Fer du Dauphiné. En 1858, la société PLM, maîtresse de la liaison Paris-Méditerranée, engloba la Compagnie du Dauphiné. L'accord prit effet à partir de 1863, permettant au PLM d'être bientôt maître de tout le réseau ferroviaire sur le Sud-Est de la France.

(à suivre)
R. Mermet



Vers le Nord, Grenoble serait en relation plus commode avec Lyon et même Paris.

Vers le Sud, l'argument avancé était d'opposer à Gênes, la concurrence de Marseille qui profiterait alors de l'arrivée des marchandises de l'arrière pays.

Dans chacun des deux cas, il y avait deux possibilités de raccordement : Vienne ou St-Rambert d'Albon au Nord, Tain l'Hermitage ou Valence pour le Sud.

Ce schéma est extrait d'une circulaire de la Compagnie de l'Isère : Chemin de Fer de Lyon à Avignon Archives municipales de Voreppe

1 - LEON P .. , la naissance de la grande industrie en Dauphiné, (fin du XVIIe siècle-1869), PUF, 1954 ,TII

2 - CHAINTREAU J. , CUYNET J. , MATHIEU G., Les Chemins de fer PLM, La Vie du Rail, 1993

3 - CHATAIN CH., Histoire des chemins de fer, 1929, ADI 8°,1010 .

4 - Archives municipales de Voreppe : Rapport du préfet, Session extraordinaire du Conseil général, 1845

Extrait COREPHA

Essor économique au 19^e siècle

A partir de 1856 ...la voie ferrée passe par Voreppe (2)

En 1854, enquête publique

Avant que la décision définitive ne soit arrêtée, des propositions de tracé des plus fantaisistes avaient été avancées. L'une d'entre elles faisait passer le chemin de fer au pied de la Chartreuse. Plusieurs tunnels auraient été percés : l'un d'eux, long de 205 mètres était prévu derrière l'église romane pour déboucher sur le vallon qui descend du col de Pommiers.

L'arrêté préfectoral de 1854, ordonnant l'établissement de la voie ferrée par la plaine, fut communiqué à la population des communes concernées par voie d'affiches apposées aux portes des mairies et des églises. Le garde champêtre signalait son passage au son de la trompe et lisait le contenu du document. Un registre déposé en mairie devait recueillir les observations des administrés. Nombreux ont été ceux qui se préoccupaient du problème de l'écoulement des eaux, redoutant les inondations de leurs terres : "si le chemin de fer a besoin de supprimer des fossés, qu'il en établisse un principal". D'autres ont évoqué la nécessité de revoir le tracé de certains chemins, puisque des terres, voire même des maisons se trouveraient isolées. Tous les habitants ont in-

condamnées à être dépréciées"(1). Dans l'ensemble, il s'agissait de terres plantées de vignes. Si cette culture a disparu de la plaine, de nos jours, il en reste encore plusieurs micro-parcelles, coincées entre un chemin et la voie ferrée, témoignage du morcellement de 1854. *Le Courrier de l'Isère* du mardi 16 mai de cette même année, publia un tableau des expropriations.

Le chantier

Dans la traversée de la commune, le chantier démarre : cent dix maçons, terrassiers, tailleurs de pierres voreppins piémontais ou venus d'autres régions de France sont à l'ouvrage. Il faut construire des aqueducs, des passages inférieurs pour désenclaver les habitations qui se trouveraient isolées. Les matériaux nécessaires sont extraits de la carrière des Rayettes. Les charrois dégradent les chemins de la commune : les plaintes se multiplient.

Le tunnel

Au niveau du mas de Brandegaudière, le franchissement de la Roize posait problème : là, le chemin de fer

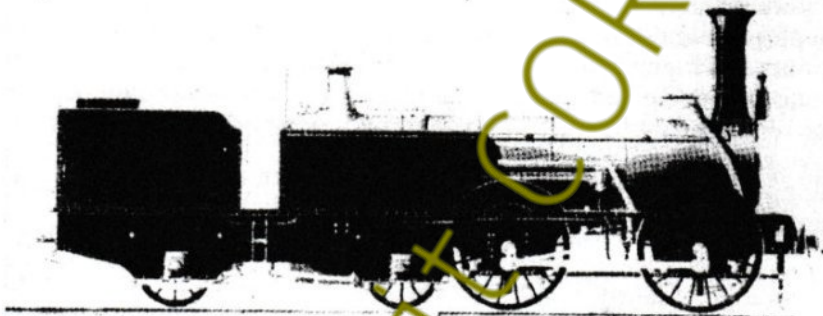
ment voûté et cimenté. A ses extrémités il fallut creuser deux tranchées dans les sables et les pierres abandonnés au fil des siècles par les eaux.

Cet aménagement fut très onéreux, d'autant plus que, pendant la durée des travaux, le lit de la Roize a été dévié : on a maçonné des digues. Le fond du lit définitif a été revêtu d'une épaisse couche de ciment destinée à protéger le tunnel des infiltrations d'eau. À cette date, chacun avait encore présent à l'esprit, le souvenir de la crue de juillet 1851 et les ravages qu'elle avait causés aux riverains. Le nouveau lit eut 21 mètres en gueule, 15 mètres de large, et une profondeur de 2,40 mètres. De chaque côté des rives réaménagées, des passages supérieurs ont été tracés : celui de la rive droite, large de 7 mètres, permettait la liaison entre Voreppe et son port : celui de la rive gauche, moins fréquenté, n'eut que quatre mètres (2).

Lors des travaux, le 7 janvier 1857, vers 14 h 15, alors que cinq ouvriers se trouvaient à l'intérieur du tunnel, un morceau de la voûte s'écroula. Quatre hommes ont pu s'échapper, mais le cinquième resta coincé et ne put être dégagé que vers 20 h 30. Transporté à l'hospice, il fut soigné par le docteur Alfred Rome. Il avait une jambe cassée et l'autre resta mutilée (3). Pour venir en aide aux victimes éventuelles, la Compagnie avait prévu de verser 1 % des sommes gagnées.

La gare

C'est seulement après ces travaux que l'on se préoccupa de la gare. Les textes qui en parlaient, lui donnaient une grande importance, car elle devait desservir plusieurs communes de la rive droite de l'Isère (le Fontanil, Pommiers-la-Placette, La Buisse, Saint-Julien-de-Ratz) mais aussi les localités traversées par la route de Saint-Laurent et celles situées de l'autre côté de l'Isère. La station a été édiflée à 500 mètres de la sortie du tunnel, en direction de Grenoble, au mas des Seites. Le choix ne posa pas problème. Une seule personne, M. Gadot, proposa de la situer à l'autre extrémité du tunnel. Il y voyait un accès plus facile pour les marchandises, ce qui, à son avis, était primordial. Pour que le chemin de fer arrive à suppléer la voie d'eau. L'autre argument avancé était la proximité du bourg et la possibilité de communiquer



Locomotive de la Compagnie de St-Rambert, portant, sur le carter de la deuxième roue motrice l'inscription "LE DAUPHINE" - document "La Vie du Rail".

sisté sur la disparition du chemin n° 17 qui reliait les hameaux de Mativiers et de Didonnière, ce qui constituait une gêne pour gagner l'église du Chevalon. Pour la Compagnie, il s'agissait de faire l'économie d'un passage à niveau. Le maire protesta, mais la Compagnie eut gain de cause. Les plaintes ont porté aussi sur le morcellement de plusieurs exploitations agricoles. Les propos les plus virulents ont été ceux d'Hugues Mourral qui refusait ce qu'il appelait "la désorganisation des cultures, l'isolement de terres

rencontrait le cône de déjection du torrent de Roize, c'est à dire un amas de matériaux descendus de la Chartreuse. Deux solutions étaient possibles pour s'en affranchir : soit faire passer la voie ferrée par dessus, soit par dessous le lit du torrent. Dans le premier cas, d'énormes travaux de remblais étaient nécessaires ainsi que des terrassements considérables pour rattraper un niveau imposé par la proximité de la gare. Les ingénieurs de la Compagnie ont donc préféré le percement d'un tunnel de 350 mètres, entière-

plus aisément avec les eaux thermales et les carrières de la rive opposée de l'Isère. A son point de vue, inévitablement, une passerelle allait être lancée. Voreppe ne pouvait qu'en bénéficier et devenir un nœud ferroviaire et routier important. Dans les premiers projets rédigés par la Compagnie, l'intérêt d'une gare à Voreppe était souligné pour les nombreux "visiteurs" de la Chartreuse, habitués à quitter ici la Route Impériale (notre nationale actuelle), pour gagner Saint-Laurent-du-Pont.

La station fut construite sur le modèle de toutes les autres, comprenant un bâtiment principal pour les voyageurs au nord de la voie et, en face, un abri. Le long des voies, ont été aménagés deux quais de 100 mètres et, côté sud, un "port sec" pour les marchandises. Voies et dépendances occupaient une superficie d'un peu plus d'un hectare et demi, ayant nécessité l'expropriation de terres plantées de vignes appartenant à une dizaine de personnes.

Pour le Conseil Municipal, les discussions ont surtout porté sur l'accessibilité à la station. Au moment de l'ouverture de la ligne, il fallait descendre par la rue qui longeait la Roize - notre rue Stalingrad actuelle - et, à partir de Brandegaudière, prendre un chemin parallèle à la voie ferrée. Les responsables de la commune envisageaient l'ouverture d'un nouveau chemin, long de 140 mètres, partant du chemin des Chevaliers, arrivant au droit de la cour de la gare, évitant ainsi aux habitants des quartiers de Gachetière, Maladière et du Chevalon, un long détour par le centre du bourg. Cette initiative, évidente sur le plan, se heurta à l'obstination de Madame Mounier et de ses enfants qui possédaient là une prairie. Les premiers pourparlers commencèrent en 1860 ; chaque fois que Madame Mounier se rendait à la mairie, un conseiller prenait sa défense. Une abondante correspondance atteste l'âpreté des tractations qui durèrent jusqu'en 1870 alors que le chemin avait été reconnu d'utilité publique depuis deux ans. Les travaux ne commencèrent qu'en 1872.

Le passage du premier train

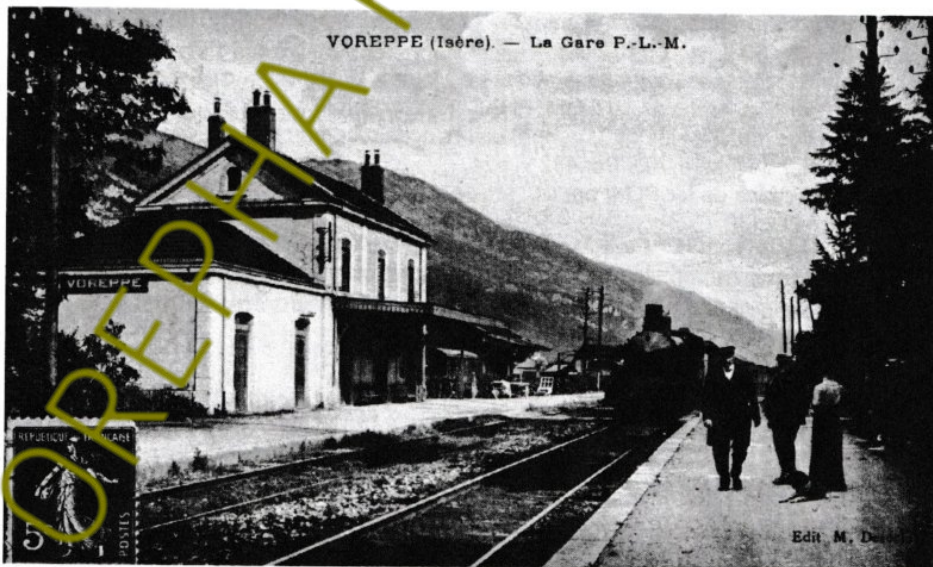
La voie ferrée n'étant pas achevée entre Rives et Grenoble, le premier train venant de Saint-Rambert s'arrêta à Rives : c'est là qu'eut lieu la première inauguration le 5 novembre 1856. Ce fut une touchante cérémonie religieuse et, pour l'occasion, la ville prit des airs de fête. Toute la population se rendit à la gare pour assister à la bénédiction des locomotives. Plusieurs voitures amenèrent les

invités venus de Grenoble, Moirans, Tullins et Voreppe. Le premier train arriva à 9 heures précises : "ce fut un grand et beau spectacle de voir cette foule tout à l'heure si bruyante, calme et silencieuse, s'inclinant dans un profond recueillement. Le prêtre appelle la protection divine sur ces puissantes machines, orgueil de l'homme, auxquelles ils allaient confier leur vie. A 10 h 45, les invités montent à bord pour faire le voyage vers Saint-Rambert. Le matériel paraît excellent". (4) Pour répondre aux besoins de la ligne Rives-Lyon, au profil plus accidenté que celle de Saint-Rambert, les premières locomotives furent des Engerth articulées de type 022-T. La première fut construite par Kessler ; elle a été reprise par le PLM. (5)

Ce n'est qu'en juillet 1857 qu'un premier convoi passa en gare de Voreppe, quand fut terminé le tronçon Rives-Pique-Pierre. Le dénombrement de la population de 1861 nous indique que le

première fois, la houille des bassins de la Loire. Les prix du transport dépendaient des marchandises. Une délibération du Conseil Municipal de Voreppe, le 7 février 1864, dressa un bilan positif de ce nouveau mode de transport qui profitait aux activités économiques de la commune : 35 000 tonnes de bois, chaux, sables réfractaires et pierres à bâtir sont chargées annuellement en gare de Voreppe. Saint-Julien-de-Ratz, à elle seule, expédie mensuellement 5 à 600 tonnes de pierres. Voreppe reprit espoir de redevenir chef-lieu de canton. On comprend donc mieux l'urgence du chemin qui devait traverser la propriété Mounier : "nos carrières de pierre et de molasse se serviront de la voie ferrée quand elles pourront y accéder facilement" déplorait un élu. En fait, il arrivait moins de marchandises qu'il n'en partait, aussi y eut-il souvent des plaintes déplorant le manque de wagons.

Après la mise en service du nouveau chemin, en 1876, la société Thorrand et



premier chef de gare fut Louis Buton, 47 ans, originaire d'Indre et Loire, marié et père de deux enfants. Il était secondé par un autre employé, venu de Saint-Cassien.

Un an plus tard, la gare de Grenoble fut opérationnelle. Pour les voyageurs, quatre liaisons quotidiennes étaient possibles avec Lyon. Seuls les omnibus s'arrêtaient à Voreppe. La durée du trajet Grenoble-Lyon était de 5 heures 20 avec les trains les plus lents et de 3 heures 50 avec les express. Pour gagner Paris, il fallait compter plus de 16 heures dans le meilleur des cas, et un peu plus de 21 h 35 avec les omnibus. Les clients avaient le choix entre la première, la deuxième ou la troisième classe.

Pour les marchandises, au début, il n'y avait qu'un train quotidien. Le Dauphiné vit à ce moment là, arriver pour la

Compagnie, fabricant du ciment, demanda l'autorisation de convertir en moulin à ciment, la scierie et la batteuse à blé qu'elle possédait près de la gare, à proximité du canal des usiniers. Madame Mounier ne voulut pas entendre parler de cette transformation, redoutant que la poussière de ciment ne nuise à sa récolte de vin ! La conversion se fit malgré tout et, à partir de ce moulin, aujourd'hui démolie, une passerelle fut construite pour amener et déverser le ciment dans des silos installés dans l'enceinte de l'usine de la gare. Les cartes postales anciennes attestent de l'importance que prit ce quartier pour les industriels du début du siècle. Désormais après les usines au fil de l'eau, qui dataient souvent de la fin du XIX^e siècle, on en trouva d'autres, à proximité des gares.

Cependant les populations n'ont pas suivi. Dans le cas de Voreppe, mais aussi pour d'autres villes, situées le long de cette ligne de chemin de fer, les habitations nouvelles n'ont pas été tentées par cette proximité, contrairement à ce qu'on aurait pu penser. Au moment où, à Voreppe, se discutait âprement le choix d'un emplacement pour une nouvelle église, en 1854, un maître gantier avait proposé un déplacement vers le bas de la commune car, disait-il, "avec la construction du chemin de fer, les gens habiteront davantage vers le bas". (6)

De nos jours, la SNCF conjointement avec le Département et la Région, encourage les dessertes ferroviaires locales du type laser : le système remporte un certain succès auprès des usagers ... mais il a fallu aménager un vaste parking car les Voreppins n'habitent toujours pas dans le quartier de la gare !



Renée Mermet

(1) ADI II S 160.

(2) Jean Macé : trajet entre les stations de Moirans et Voreppe, cahier dactylographié par Florentin Nublat, architecte, cousin du curé Nublat, Archives de COREPHA.

(3) Archives municipales de Voreppe, divers dossiers non classés.

(4) Courrier de l'Isère, ADI Per.432 vol 24.

(5) Les chemins de fer PLM, op. cit., article n°1

(6) ADI 7 O 2433.

Extrait COREPHA

Raconte N°3