

# Le chemin de fer de Bonson a Sembadel

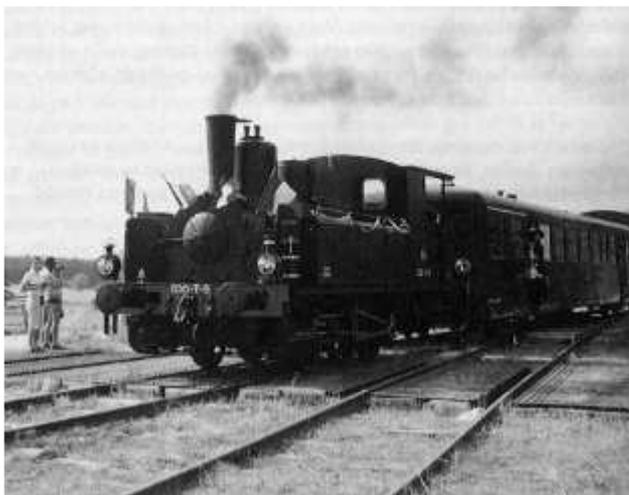
## Une question d'actualité ?

*Raymonde Caralp-Landon  
Professeur des Universités (E.R.)*

La création d'une association pour faire circuler un train touristique sur une partie de l'ancien Bonson - Sembadel a suscité diverses manifestations : circulation d'un train à vapeur et d'une draine en 1997 pour le centenaire du tronçon, Saint-Bonnet - Craponne, expositions et conférences dans les trois communes de ce tronçon, conférence à Craponne (août 1999) ... Et cependant la gare de Saint-Bonnet a été démolie (automne 1999), malgré son originalité dont nous parlerons plus loin.

Nous voudrions ici étudier cette voie ferrée en termes de " géographie " des transports, c'est-à-dire voir :

- Dans quelle conjoncture a été conçue cette ligne,
- Comment elle s'est adaptée au milieu physique,
- Quel rôle elle a joué sur l'évolution économique et humaine de la région traversée.



## La genèse de la ligne

En fait, il s'agit de voir l'implantation de deux, voire trois, tronçons à la genèse bien différente.

### Le Bonson - Saint-Bonnet

1870 : fin du Second Empire qui a vu se construire tant de lignes de chemin de fer. Prospérité de l'industrie stéphanoise : les houillères sont en plein essor, mais toute disposition qui permettrait d'abaisser le prix de revient serait bienvenue. Un poste pèse particulièrement sur ce prix de revient, c'est le transport des bois pour l'indispensable boisement des mines. Le bois est à proximité ; les pins du plateau Forez - Velay font un excellent matériau apprécié des mineurs, puisqu'il est réputé " avertir " par des craquements si quelque accident risque de se produire dans les tailles. Or, ce bois est à portée. Sans doute, les routes vers Saint-Etienne ont-elles été améliorées depuis 1850, comme la plupart des routes françaises, mais il faut toujours une très importante main-d'œuvre pour conduire les attelages apportant les bois. Ces bois seraient transportés

beaucoup plus économiquement s'il existait un chemin de fer mais malgré l'enthousiasme suscité par les premiers chemins de fer (Saint-Etienne - Andrézieux, Saint-Etienne - Lyon), personne ne semble vraiment s'intéresser à ce chemin de fer, transporteur de bois de mines. Le territoire français vient d'être affecté à plusieurs importantes compagnies. Le P.L.M.\*(\*Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée), sur le territoire duquel s'implanterait le Bonson - Saint-Etienne ne semble guère intéressé par cette construction.



Qu'à cela ne tienne ! Une loi de 1865 va permettre de tourner l'obstacle. Cette loi confiait aux départements, avec les fonds départementaux et une faible subvention, la construction de voies ferrées " courtes, construites économiquement, ne traversant ni faite de montagne, ni vallées, ne comportant qu'un service de jour ", ces voies étant qualifiées de " chemins de fer d'intérêt local ". C'est en fait appliquer aux chemins de fer une loi de 1836 sur les chemins vicinaux qui avait permis entre 1836 et 1865 de construire de nombreux chemins de grande communication et des chemins dits " ordinaires ".

Les départements pouvaient concéder ces chemins de fer à des particuliers ou à des compagnies existantes. En 1870, le groupe Bessay et Cie se voit ainsi concéder les 27 km de Bonson - Saint-Bonnet sans la moindre subvention de l'Etat.

Rapidement construit, le chemin de fer est ouvert à la circulation en 1873. Tarifs trop élevés, contre-propagande des anciens transporteurs de bois ? Toujours est-il que la compagnie exploitante est mise en faillite dès 1877, rachetée par une banque qui la cède à la Compagnie des chemins de fer de la Loire et de la Haute-Loire, qui, à son tour, la cède à l'Etat en 1882, le P.L.M. devenant exploitant en 1883.

### **Le Saint-Bonnet - Craponne - Sembadel**

Ce qui peut étonner, c'est le laps de temps important entre l'arrivée du rail à Saint-Bonnet (1873) et l'ouverture des tronçons suivants, Saint-Bonnet - Craponne (1897) et Craponne - Sembadel (1902).

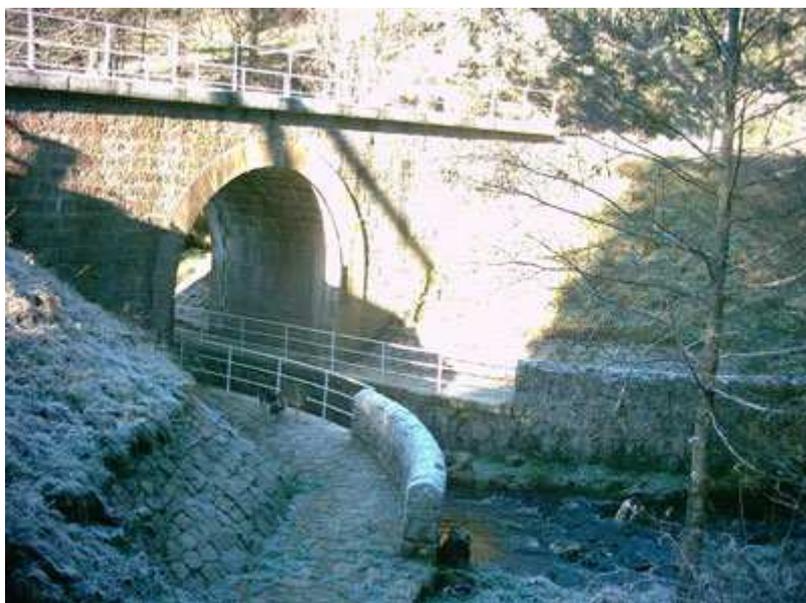
Nul doute que l'explication réside en grande partie dans les réticences de la Compagnie P.L.M. : quel trafic espérer de cette zone à la population peu nombreuse et peu industrialisée, alors que Bonson - Saint-Etienne se montre très difficile à exploiter avec de fortes déclivités qui, à la montée, exigent deux locomotives et à la

descente, avant l'introduction du frein continu automatique, de très nombreux agents " serre-freins " ou " wagonniers\* " ? \*Ces derniers étaient installés dans une petite guérite (non chauffée !) surmontant le toit du wagon et appelée " vigie ". D'autre part, si Bonson - Saint-Bonnet n'a pas d'ouvrages d'art importants, Saint-Bonnet - Sembadel devra accepter un tunnel de 959 m entre saint-Bonnet et Estivareilles et un grand viaduc (Pontempeyrat) pour franchir les gorges de l'Ance.

On ne peut mettre en parallèle aux réticences de la compagnie P.L.M. que l'impatience des futurs usagers qui, sur tout le plateau, commencent à comprendre que le chemin de fer est un merveilleux outil de désenclavement et pour tout dire, même si le mot n'est pas encore employé, d'aménagement. Dans les années 1880, on va plus loin et le tronçon Saint-Bonnet - Sembadel apparaît dans un projet de " grand transversal " (ligne traversant le Massif Central d'Ouest en Est).

C'est le plan Freycinet\* qui débloque la situation, toujours dans les années 1880, en achevant le réseau et en accordant de nombreuses lignes complémentaires réclamées par les élus. \*Le plan Freycinet, du nom du ministre des travaux publics de l'époque. Ce plan prévoyait notamment la desserte par chemin de fer de toutes les préfectures et sous-préfectures.

## L'adaptation au milieu physique



En pleine nature entre Lissac et Fontaneilles : voie ferrée sur le pont, en dessous, le Chandieu

Elle a été évoquée plus haut avec l'énoncé des difficultés de réalisation et d'exploitation. On pourrait dire que Bonson - Sembadel est une ligne typique du Massif Central.

Il faut aborder un haut plateau, des 500 mètres du bassin houiller aux plus de 1000 mètres de Sembadel. Il lui faut vaincre une profonde coupure (viaduc de Pontempeyrat). Si le coût de la construction peut s'oublier, l'exploitation apporte des contraintes sans cesse renouvelées. Le tableau " coûts d'exploitation " se passe de commentaire : Bonson - Saint-Bonnet au début du XX<sup>e</sup> siècle est la ligne la plus coûteuse à exploiter de tout le réseau P.L.M.

Coûts d'exploitation (matériel et traction) de différentes lignes P.L.M.	
Section de ligne	Dépense du service ,du matériel et de la traction pour100 tk bruts
Paris. - Lyon	0,270
Lyon - Marseille	0,259
Saint-Germain-des-Fossés - Brioude	0,317
Roanne - Lyon par Saint-Etienne	0,390
La Levade - Brioude	0,474
Roanne - Lyon par Tarare	0,554
Montmélian à Modane	0,638
Gap à Briançon	0,774
Annonay à Firminy	0,840
Besançon à la frontière Suisse	1,041
Bonson à Saint-Bonnet	1,105

On peut aussi évoquer, à propos de l'adaptation au milieu physique, les conditions hivernales : neige fréquente, et, plus redoutables, les tourmentes qui accumulent la neige en congères devant lesquelles les trains se trouvent bloqués. On a estimé que tous les kilomètres de lignes au dessus de 850 m peuvent éprouver dans le Massif Central de sérieuses difficultés ; or, il y a sur Bonson - Sembadel 40 km qui présentent cette caractéristique.



Pour assurer un trafic en période de neige, le premier moyen est d'empêcher la neige de s'accumuler. On borde alors la voie de " pare-neige ". Le déblaiement lui-même avait lieu, ici, par un gros chasse-neige à soc garé au dépôt de Sembadel.

Les parties du Bonson - Sembadel les plus exposées à la neige se trouvent entre Craponne et Sembadel. Les chutes de neige de février 1906, où la neige était reprise par des vents du nord et du nord-ouest, avaient ainsi provoqué des congères de 3,50 m de haut !

On comprend, alors que l'enneigement des routes était important et moins maîtrisé, que l'enneigement des voies ferrées, que la circulation en temps de neige ait été plus tard un argument des riverains pour s'opposer à la fermeture de la ligne.

## Le Bonson - Sembadel et l'évolution économique et humaine

### Le transport des marchandises

La vocation première du Bonson - Saint-Bonnet et, dans une moindre mesure, de son prolongement sur Sembadel, a été le transport des marchandises. C'est par cette fonction que la ligne a le plus transformé l'économie.

Le bois a été un trafic extrêmement important. Au bois de mine initial s'est ajouté le bois traité. Le paysage des " communes-gares " a présenté, à côté des dépôts de bois de mine, des " tours " où on injectait du sulfate de cuivre aux poteaux pour une bonne conservation. Ces poteaux étaient ensuite expédiés aux chantiers EDF et PTT.

### Principales gares expéditrices de bois sur Bonson - Sembadel (1953 milliers de tonnes)

Sembadel	5,3
Craponne	4,6
Usson	3,6
Saint-Bonnet	2,3

Un autre trafic qui donne sa physionomie aux gares est le transport du bétail. D'abord constitué d'animaux vivants, il a rapidement été remplacé par des animaux abattus, transport qui se développera encore avec l'apparition des wagons frigorifiques. Il s'agit essentiellement de veaux, sous l'appellation " veaux de Vichy ", expédiés sur Paris et surtout sur le midi méditerranéen. Tous les jours, la gare s'anime au moment de l'expédition des " paniers " de veaux, apportés par les bouchers expéditeurs installés dans les communes voisines. Cependant, dès les années 1950, cette animation disparaît avec l'organisation de ramassages routiers vers une " gare-centre ". Les veaux du Bonson - Sembadel sont ainsi transportés par route vers Issoire. Il faudrait parler de bien d'autres trafics secondaires, comme le transport des " paillons " (emballages de bouteilles faits avec la paille de seigle), des produits de cueillettes : myrtilles et surtout champignons. Toujours dans les années 1950, Sembadel, plus grosse gare expéditrice, traite une trentaine de tonnes de champignons par an. Secondaires par le tonnage sont aussi les transports d'approvisionnement, mais ces transports ont un impact sur la vie locale. Si les transports des vendanges (réception de raisons avec lesquels le destinataire fera son vin) semblent aujourd'hui bien oubliés et sans grand intérêt, les transports de matériaux de construction initieront un certain style de construction. La briqueterie de Saint-Marcellin, embranchée à la voie ferrée, explique à partir de 1900 tous les encadrements de portes et de fenêtres en brique tranchant sur les pierres granitiques du gros œuvre.

*Les transports de voyageurs* nous semblent relativement limités aussi bien en importance qu'en influence sur l'économie. Il faut cependant noter un rôle touristique ancien : les familles stéphanoises profitent du rail pour aller passer des vacances sur les hauteurs dans les meublés ou dans des hôtels, même avant les congés payés. Il n'y a guère que jusqu'à Périgneux qu'on peut noter quelques travailleurs habitant sur la ligne et se rendant journalièrement à Saint-Etienne. Toute la ligne semble, comme c'était d'ailleurs le cas pour les marchandises, orientée vers Saint-Etienne, et non vers Sembadel et le Puy malgré les délibérations de certains conseils municipaux qui demandent des correspondances pour les déplacements de fabricants de dentelles vers le Puy.

## L'évolution de la population

Des études ont montré que, si dans la plupart des cas les chemins de fer n'arrêtaient pas la dépopulation du Massif Central, les communes qui possédaient des gares s'étaient dépeuplées moins que les autres, et notamment les bourgs-centres. Sur Bonson - Sembadel, on peut, par exemple, comparer l'évolution d'Usson (commune- gare) à celle de Saint-Pal (moins de 5 km) et à celle de Viverols (moins de 10 km et chef-lieu de canton). Entre le recensement le plus proche de l'ouverture de la ligne et 1931 (date choisie parce que la concurrence de services de car puis de l'automobile particulière ne se fait pas encore nettement sentir), la population a diminué à Usson de 16%, elle de Saint-Pal de 35% et celle de Viverols de 32%. Autre tendance générale, la population agglomérée dans les communes-gares diminue moins que la population communale de l'ensemble bourg + villages. Mais -et c'est un autre problème que nous n'aborderons pas ici- la population continue après 1931 à diminuer sans que l'on puisse vraiment dire que la disparition de la voie ferrée à la fin des années 1960 y soit vraiment pour quelque chose.

## Les "quartiers de la gare"



Gare d'Usson

Autre conséquence humaine du chemin de fer, l'existence de "quartiers de la gare". A vrai dire, le seul quartier de la gare de la ligne vraiment aménagé est celui de Saint-Bonnet : une avenue plantée d'arbres relie la gare au centre urbain (place et promenade) et à l'ancienne ville. A ce propos, nous venons de constater que la gare de Saint-Bonnet a été rasée (octobre 1999). Fallait-il détruire cette construction même avec des raisons "excellentes" ? La gare de Saint-Bonnet est la seule gare originale de la ligne, construite par la compagnie du Bonson - Saint-Bonnet, et non par le P.L.M. comme celles d'Estivareilles, Usson, Craponne et Sembadel. Les autres gares du Bonson - Saint-Bonnet ont été conservées, mais plus ou moins modifiées par leurs acquéreurs. Le quartier de la gare d'Usson est séparé du bourg, ce qui s'explique par la présence du cimetière construit bien avant l'arrivée de la ligne. Néanmoins, il a été une bonne illustration des quartiers nouveaux avec entrepôts, hôtels, cafés. Le relief a empêché à Craponne l'édification d'un quartier de la gare aussi individualisé que celui d'Usson. Néanmoins, la gare est aujourd'hui conservée. L'intérieur vandalisé a été remis en état par la municipalité et ouvert au public pour des manifestations. On ne peut que s'en féliciter et déplorer à nouveau la disparition totale de la gare de Saint-Bonnet, élément original de notre patrimoine tellement plus parlant que d'autres éléments que nous essayons aujourd'hui de tirer de l'oubli. La gare d'Estivareilles n'a pas donné lieu vraiment à un quartier de la gare puisque très près du centre-bourg. Après avoir été vandalisée, elle a été réparée et sert à des expositions (produits du terroir notamment). Le cas de Sembadel est particulier, c'est une création ex nihilo. Le vieux bourg de Sembadel n'a fait que donner son nom. Sembadel-gare est une gare à trois directions : Darsac - Le Puy, Craponne - Saint-Etienne, Ambert - Clermont. C'est "l'agglomération ferroviaire typique" expliquée par les conditions techniques : croisement à plusieurs directions, nécessité d'entretenir des chasse-neiges pour la circulation hivernale. En 1922, la gare présente son personnel maximum : 21 agents des trains, 13 agents de gare, 30 agents de traction. Il semble

que le maximum d'habitants (289) et de maisons (49) ait été atteint en 1931. Dès les années 1950, le nombre de cheminots diminue. Sembadel semble survivre aujourd'hui comme lieu touristique.

## La disparition de la ligne

On pourrait voir les modalités de la disparition de la ligne comme on a essayé de détecter les problèmes liés à sa création. On retrouve les restrictions qui avaient présidé à sa naissance : ligne difficile à construire, à entretenir (le long tunnel serait à refaire ...), à exploiter. Il s'agit, pour reprendre les termes des années 1960, d'une ligne " ligne non rentable " malgré les évolutions techniques : autorail et non plus vapeur, desserte marchandise par locomotive diesel. D'ailleurs, la conjoncture est autre. Le rail n'est plus le seul et merveilleux outil de désenclavement du début du 20ème siècle. Petit à petit, s'est développé un redoutable concurrent, la route, représentée d'abord par les services de car pour les voyageurs puis par la voiture particulière, tandis que se développaient les transports routiers de marchandises. Sans doute, la ligne Bonson - Sembadel a-t-elle été épargnée par les décrets de coordination de 1934\*, mais peu à peu s'est annoncée sa fermeture. \*Ces décrets avaient pour objet d'harmoniser la concurrence Rail-Route en transférant sur route les lignes ferroviaires les moins satisfaisantes tant en terme de rentabilité que de desserte des agglomérations. En effet, les trafics qui justifiaient son existence ont peu à peu disparu. Nous avons vu les expéditions de veau disparaître dans les années 1950. disparu aussi le trafic des bois. Le principal entrepreneur de bois s'est installé dans la plaine, à côté de Bonson. Tous ces trafics (approvisionnement et expéditions) se font par route. Quant aux déplacements des voyageurs qui ont abandonné très tôt le train, considéré comme trop cher, pas assez fréquent, desservant mal certains centres, ils se sont reportés d'abord sur les services de car, puis surtout sur la voiture particulière. Pour conclure, il faudrait se représenter l'animation des gares avant la deuxième guerre mondiale, le trafic des marchandises, le nombre des cheminots : 12 à Saint-Bonnet, 14 à Craonne, 9 à Usson. Temps révolus ! si le chemin de fer passe un jour à Usson, il ne s'agira plus d'un moyen de transport susceptible d'influencer la vie locale, mais d'un produit touristique. Ce produit, intéressant certes, ne pourra pas à lui seul assurer la reprise économique et l'arrêt de la dépopulation. L'omniprésence de la voiture particulière et des transports routiers de marchandises ne peut sans doute pas changer la donne, comme les chemins de fer avaient " changé la vie " dans la première moitié du 20ème siècle.

(article écrit 4° trimestre 1999)