

# Il y a 100 ans le "tram" arrivait en gare de MARSONNAS

Le 19ème siècle a été le siècle du chemin de fer. En plus du réseau principal, un réseau secondaire à voie étroite, dit d'intérêt local, a été créé sur l'ensemble du département.

En 1897, à la session d'août, le Conseil général décide des lignes à établir, et parmi elles, Bourg à La Madeleine (Replonges) de 75 km. JEANCARD dresse un avant-projet. Après des études longues et soignées des problèmes nombreux relatifs à la sécurité, la vitesse autorisée est de 30 km/heure et est limitée à 8 km/heure dans les lieux habités.

Le 15 octobre 1900, le Préfet DARDENNE prescrit l'enquête publique pour ce projet.

En 1905, le sénateur POCHON, président du Conseil général et Maire de Marboz, en fait l'éloge. Désormais, le Mâconnais et le Revermont, avec leurs vignobles, sont réunis. Les travaux sont confiés à la Compagnie des Tramways de l'Ain. Ils traînent en longueur.

En 1911, le messenger paroissial de Marsonnas signale que les matériaux sont livrés à Chazelle, siège de la future gare. Le tronçon (22 km) La Madeleine à Montrevel sera le premier réalisé.

Le 3 juillet 1913, il est réceptionné provisoirement.

Le 30 août 1913, il est ouvert au trafic. Son parcours suit l'accotement du GC 28 et la RN 79.

COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE L'AIN  
LIGNE DE BOURG A LA MADELEINE  
(Section de Montrevel à La Madeleine)  
Service à partir du 30 Août 1913

N°	Lieu	HEURES				N°	HEURES			
		1	2	3	4		1	2	3	4
1	Bourg Mail	6.00	7.00	8.00	9.00	10.00	11.00	12.00	13.00	
2	Bourg PLM	6.10	7.10	8.10	9.10	10.10	11.10	12.10	13.10	
3	Bourg Carriat	6.20	7.20	8.20	9.20	10.20	11.20	12.20	13.20	
4	Bourg central	6.30	7.30	8.30	9.30	10.30	11.30	12.30	13.30	
5	La Grange au bois	6.40	7.40	8.40	9.40	10.40	11.40	12.40	13.40	
6	Jasseron	6.50	7.50	8.50	9.50	10.50	11.50	12.50	13.50	
7	Meillonas	7.00	8.00	9.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	
8	Treffort	7.10	8.10	9.10	10.10	11.10	12.10	13.10	14.10	
9	Cuisiat	7.20	8.20	9.20	10.20	11.20	12.20	13.20	14.20	
10	Roissiat	7.30	8.30	9.30	10.30	11.30	12.30	13.30	14.30	
11	Pressiat	7.40	8.40	9.40	10.40	11.40	12.40	13.40	14.40	
12	Chevignat	7.50	8.50	9.50	10.50	11.50	12.50	13.50	14.50	
13	Courmangoux	8.00	9.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	
14	Verjon	8.10	9.10	10.10	11.10	12.10	13.10	14.10	15.10	
15	Moulin des Ponts	8.20	9.20	10.20	11.20	12.20	13.20	14.20	15.20	
16	Bény	8.30	9.30	10.30	11.30	12.30	13.30	14.30	15.30	
17	Marboz	8.40	9.40	10.40	11.40	12.40	13.40	14.40	15.40	
18	Le Chemin	8.50	9.50	10.50	11.50	12.50	13.50	14.50	15.50	
19	Le Devin	9.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	
20	La Forêt	9.10	10.10	11.10	12.10	13.10	14.10	15.10	16.10	
21	Foissiat	9.20	10.20	11.20	12.20	13.20	14.20	15.20	16.20	
22	Ornières	9.30	10.30	11.30	12.30	13.30	14.30	15.30	16.30	
23	Montrevel	9.40	10.40	11.40	12.40	13.40	14.40	15.40	16.40	

AVIS IMPORTANT

## Itinéraire de la ligne Bourg à Montrevel

Bourg Mail (départ), Bourg PLM (halte), Bourg Carriat (halte), Bourg central (gare), La Grange au bois (halte), Jasseron (gare), Meillonas (gare), Treffort (gare), Cuisiat (gare), Roissiat (gare), Pressiat (gare), Chevignat (gare), Courmangoux (halte), Verjon (gare), Moulin des Ponts (gare), Bénny (halte), Marboz (gare), Le Chemin (halte), Le Devin (halte), La Forêt (halte), Foissiat (gare), Ornières (halte), Montrevel (gare).

Une variante avait été proposée de passer à Coligny depuis Verjon et rejoindre la ligne à Garavand, la halte de Bénny, mais n'a pas été retenue. Par contre, la desserte de Foissiat, non prévue dans le trajet initial et rejoignant celui-ci à Marboz, reçoit un avis favorable dès l'étude du projet.



## Itinéraire de la ligne Montrevel à La Madeleine

Montrevel (gare de 1ère classe), La Léchère (halte) - arrêt facultatif à l'initiative de Frédéric DUFOUR, maire de Marsonnas et conseiller de préfecture à Mâcon) -, Marsonnas (gare de 2ème classe), Saint Sulpice (gare), Coberthoud (halte) - transformée en gare en 1924 aux frais de la Commune de Dommartin -, Teppes de Biche (halte), Bâgé la Ville (gare), Bâgé le Châtel (gare 1ère classe), Saint André de Bâgé (gare), La Madeleine (gare).

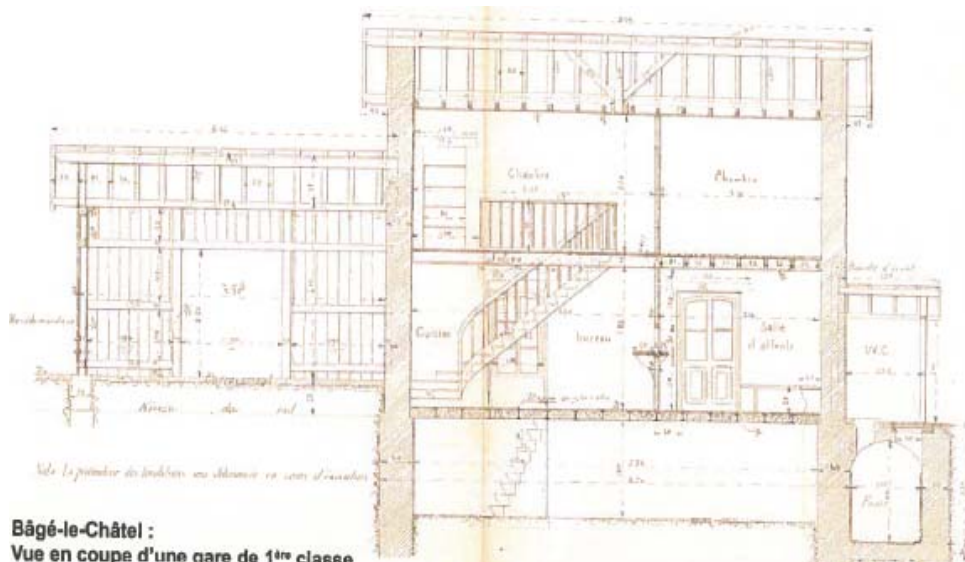
Par la suite, en 1922, la ligne Bourg à La Madeleine annexe l'antenne de La Madeleine à Saint Laurent pour devenir Bourg – Saint Laurent les Mâcon.





## Les gares

Les gares de 1ère classe, 8,60 m X 5,10 m, sont composées d'un rez-de-chaussée comportant deux pièces - un bureau-cuisine et une salle d'attente - et d'un logement en étage dont les chambres ont des fenêtres seulement côté voie. Elles sont flanquées d'un côté par les cabinets d'aisance et de l'autre côté par une halle à marchandises de 5,75 m X 4 m installée sur un quai haut et close par des planches avec couvre-joints.



Les gares de 2ème classe, type Marsonnas, sont de petits bâtiments sans étage de 6 m X 3 m. Réalisées en moellons de béton, elles sont composées d'un petit bureau et d'une salle d'attente plus vaste. A la voie de passage s'ajoute à l'extrémité une voie de garage servant pour le dépassement et l'accès au quai de marchandises.



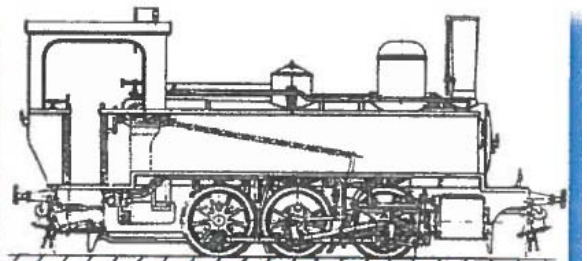
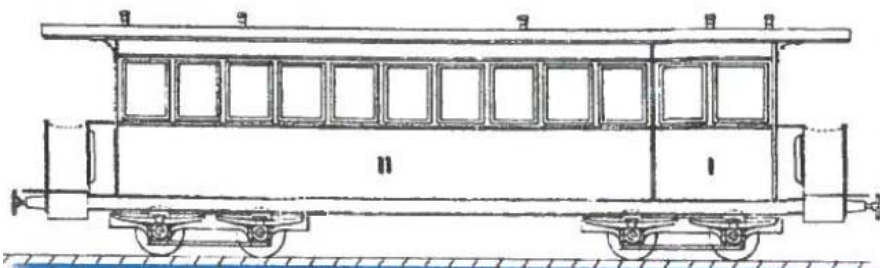


## Le matériel roulant

Les locomotives DECAUVILLE peintes en noir, destinées à cette ligne, dès 1913, se montrent fragiles et nécessitent un entretien coûteux et permanent. Elles y termineront leur carrière 20 ans après.

Les wagons de voyageurs sont équipés de sièges transversaux et d'une banquette longitudinale séparés par un couloir. Ils disposent de 42 places assises et 10 voyageurs peuvent prendre place debout sur la plateforme. Le chauffage à vapeur fonctionne plutôt mal que bien. L'éclairage est assuré par des lanternes appliquées au pétrole.

Les wagons de marchandises, d'une longueur (hors tampon) de 6,50 m (longueur de la caisse 5,50 m) et d'une largeur de 2,20 m supportent une charge de 10 tonnes au maximum. Certains sont couverts, d'autres sont en forme de tombereaux et quelques-uns sont plats. Ils rendent énormément de services pour le développement local et agricole : transport de matériaux, produits, engrais, etc.





## Les dessertes

Au départ de la mise en service, 4 allers-retours quotidiens sont prévus. La compagnie exploitante ne respecte pas les engagements et ne fait pas d'effort pour améliorer la qualité du service. Le fonctionnement laisse à désirer : horaires très variables, bagages mal orientés, marchandises parvenant hors délai... Tout le monde attend la reprise au plus tôt d'un service fiable.

Le 2 août 1914, à la déclaration de la guerre, le service est interrompu. Celui-ci est rétabli temporairement le 12 suivant mais de façon irrégulière, le samedi de Montrevel à La Madeleine.

Au 1er octobre 1915, sont établis un aller-retour bi-hebdomadaire de Montrevel à Saint Sulpice, un aller-retour de Montrevel à La Madeleine et un aller-retour de Montrevel à Bâgé le Châtel le mardi.

Peu après, un conflit éclate entre le concessionnaire et le Conseil général. L'exploitant veut démonter la ligne BOURG à La Madeleine pour la transférer dans une exploitation minière d'Algérie !

Approuvé par décret du 23 décembre 1918, le département rachète finalement la Compagnie des Tramways de l'Ain.

**Le 1er janvier 1919, la Régie départementale des Tramways de l'Ain voit le jour. L'appellation "T.A." prévaudra sur celles de "tacot" ou "tortillard".**

En 1925, la fréquence des dessertes quotidiennes voyageurs sur la ligne Montrevel à La Madeleine est de 2 et en 1935, de 3. Des trains facultatifs sont mis en route dans certaines circonstances, par exemple le pèlerinage à Ars. Parfois les wagons sont bondés. Les "chauffeurs", souvent des "esprits forts" manifestant peu de sentiments religieux, font descendre les voyageurs aux montées ou pousser le convoi !

Malgré les transports importants de marchandises (en 1922, Marsonnas demande l'extension du quai de marchandises), la ligne Bourg à Saint Laurent est toujours déficitaire. Le réseau et le matériel en mauvais état depuis le début, bien souvent l'incompétence du personnel recruté par favoritisme politique, une gestion approximative, une comptabilité plus que douteuse du service des gares, tout ceci ajouté à des plaintes et des procès sans nombre amènent le déclin fatal. Il faut ajouter la concurrence du trafic routier. Sur le tronçon Moulin des Ponts à La Madeleine, le service voyageurs est fermé le 15 mai 1936 et le service marchandises le 1<sup>er</sup> septembre 1936.

En 1934, les "michelines" automotrices à essence font leur apparition. Après le démantèlement de la gare, les autobus prennent le relais. Par adjudication en 1937, l'entreprise GUGENHEIM est chargée de la dépose du tronçon Moulin des Ponts à Saint Laurent. Des particuliers font également l'achat de certaines parties de la voie.

**En 1960, la Régie départementale des Tramways de l'Ain prend le nom de Régie départementale des Transports de l'Ain.**

Extraits d'un poème de Paul et Etienne (+) Cattin (préface du livre *Les tramways de l'Ain* Henri Domenge, éditions du Cabri, 1987)

"Le train de ma vallée  
allait clopin clopant,  
s'enivrait de fumée  
et sifflait à tout vent.  
Tel un ami fidèle  
qui fuit vers d'autres cieux,  
il nous disait adieu  
et sifflait de plus belle. [...]"



Ainsi finit la gare de Marsonnas, située sur le terre-plein devant les établissements BAILLET. Elle n'est plus qu'un souvenir. Son bâtiment a été rasé en septembre 2011. Quelques éléments ont été récupérés pour la restauration de celle de Bâgé.

Peut-être certains se souviennent-ils de la vogue de la gare installée à cet endroit, après 1945, chaque année au mois de novembre.

Peut-être certains ont-ils encore en mémoire la figure du receveur (le chef de gare), Clovis FILLIOT, demeurant de l'autre côté de la route.

### Les durées des trajets et les tarifs : quelques exemples

Il apparaît qu'il était impossible de se rendre de Bourg à Saint Laurent sur Saône d'un seul trait. Il y avait une coupure à Montrevel et un horaire différent du tronçon jusqu'à La Madeleine.

En 1919, avant le rétablissement d'un service régulier du trafic, par exemple, en partant de Montrevel à 4h30, on arrivait à Bourg à 8h00, et en partant de Bourg à 16h20, on était à Montrevel à 20h00, soit 53 km en 3h40. Jusqu'à la fin 1918, le tronçon Montrevel à La Madeleine était desservi le samedi de la manière suivante : en partant de Montrevel à 6h20, on parvenait à La Madeleine à 7h35. Pour le retour, quittant La Madeleine à 14h40, le tram déposait ses voyageurs à 15h35 à Montrevel, soit 22 km en 1h15.

Au 1<sup>er</sup> décembre 1922, à Marsonnas, le «chef de gare» avait noté les tarifs au-dessus du guichet sur une plaquette de bois. Celle-ci a été transposée à la nouvelle gare rénovée de Bâgé où vous pouvez encore les découvrir. On distingue deux tarifs : 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> classe. Ce qui correspond à l'appellation : Plein tarif PT, demi-tarif DT, aller-retour AR

La Madeleine	PT : 1,50	DT 0,75	AR 2,20
	PT 0,95	DT 0,45	AR 1,40
St André de Bâgé	PT 1,25	DT 0,60	AR 1,85
	PT 0,85	DT 0,40	AR 1,10
Bâgé le Châtel	PT 0,90	DT 0,60	AR 1,35
	PT 0,55	DT 0,30	AR 0,75
Bâgé la Ville	PT 0,80	DT 0,40	AR 1,25
	PT 0,50	DT 0,25	AR 0,75
Teppes de Biche	PT 0,35	DT 0,55	AR 1,00
	PT 0,40	DT 0,40	AR 0,50
Coberthoud	PT 0,40	DT 0,20	AR 0,60
	PT 0,25	DT 0,18	AR 0,43
Saint Sulpice	PT 0,25	DT 0,10	AR 0,35
	PT 0,15	DT 0,10	AR 0,25
Marsonnas	-----		
La Léchère	PT 0,25	DT 0,12	AR 0,35
	PT 0,15	DT 0,10	AR 0,25
Montrevel	PT 0,40	DT 0,20	AR 0,60
	PT 0,25	DT 0,15	AR 0,40



Ce sont des Francs !!!





## **Quelques anecdotes**

### **Il y a eu parfois des déraillements.**

Un mardi de 1915, jour de marché à Bâgé le Châtel, trois wagons dérailent et se couchent sur la voie et dans un pré, par bonheur sans faire de blessés, « mais des œufs, il y en avait partout, une belle omelette ! ».

Le 3 mars 1922, vers midi, un train de matériaux partant de Roissiat et se dirigeant à Saint Laurent sur Saône, déraille à Saint André de Bâgé, 800 mètres avant la station. La locomotive se renverse sur le côté gauche en travers du GC 28. Le wagon suivant, chargé de 10 tonnes de pierre, déraille également mais ne se renverse pas.

Une autre fois, aux environs de 1930, vers Teppes de Biche, un wagon se renverse et, sous le choc, une quantité impressionnante de fruits se répand sur la chaussée.

Parfois, par sécheresse, au passage du « tacot », une escarbille s'échappant de la locomotive met le feu à proximité. - une escarbille est un morceau de charbon complètement brûlé, mêlé avec les cendres ou qui s'échappe avec la fumée par la cheminée d'une machine à vapeur -.

Le courrier de l'Ain du vendredi 17 août 1923 relate « Mardi soir, Mr. Gavand, cultivateur à Foissiat, revient en voiture de Marsonnas lorsqu'au lieu-dit La Léchère, son cheval effrayé se met à reculer sur la voie du tramway et un train arrivant renverse voiture et cheval ». Les dégâts sont purement matériels.

« En décembre 1932, à Bâgé le Châtel, le vélo laissé par un enfant sur la voie est écrasé, le conducteur d'une locomotive haut-le-pied n'ayant pu l'apercevoir suffisamment tôt à cause du brouillard ». - une locomotive haut-le-pied est une locomotive qui circule sans être attelée à un train -.



**Malheureusement, il est aussi à déplorer des accidents, certains mortels.**

Sont inhumés à Marsonnas, Frédéric Meunier et Victor Cavieux écrasés par le tram à Bourg en Bresse le 1er mars 1930. De même, Raymonde Debou, dont les parents à l'époque habitaient les Curtils à Montrevel, revenant de classe avec ses camarades, le 8 juin 1935, voulant éviter une automobile, est happée par le train.

Alors qu'il est au repos, en gare de Montrevel, un mécanicien s'ennuyant, un jour de vogue à Foissiat, a l'idée de s'y rendre « empruntant » une locomotive. Par malheur, il tombe en panne aux Orcières !

Pour rejoindre la gare du tram à Montrevel, à la hauteur de la Marbrerie Buisson, la voie traverse la chaussée. Au début de sa carrière politique, le député Prosper Blanc, de Saint Martin le Châtel, se déplace à vélo. Au cours d'une de ses « tournées », sa bicyclette s'engage dans un rail. Il fait un vol plané, le chapeau d'un côté, lui d'un autre et le vélo restant au beau milieu de la voie. Au même endroit, partant en voyage de noces, la mariée, native de Marsonnas, en chutant, se casse la jambe.

A proximité de la gare du tramway, il y avait, à Montrevel, un dépôt où l'on stockait les feuilles de maïs pressées. Autrefois, au cours des « dépillages », on triait les belles feuilles qui servaient à renouveler celles des paillasses mais également à la confection du papier. Un jour, l'entrepôt a pris feu, certainement provoqué par une escarbille, et n'a pas été reconstruit.

Signalons que la gare de Bâgé la Ville a été superbement restaurée, avec quelques éléments provenant de celle de Marsonnas, par les Amis du site, Bâgé, Culture, Loisirs. Sur le mur ouest est peint le tracé du réseau voie ferrées PLM et Tramway de l'Ain.

Nous remercions tout particulièrement Michel Balandras, Bernard Vallette, président des Amis du site, Georges Buisson, Georges Lacoste et Paul Cattin pour leurs informations et prêts de documents.

**Michel GOYARD**

