

Le DAUPHINE – Années 1882 à 1883

## **Les trains, les tramways, un peu l'électricité et le télégraphe**

### 6 juillet 1882

-Les trains rapides entre Paris et Genève sont pourvus depuis cette semaine de freins à air comprimé qui peuvent procurer l'arrêt instantané. Dans quelques jours on trouvera les mêmes appareils aux rapides Paris-Marseille.

-Il est question d'établir dans la Savoie et dans l'Isère de nouvelles lignes de tramways. Des conférences publiques ont déjà eu lieu sur ce sujet à Chambéry, Chapareillan et au Touvet. Grenoble, Gières et Uriage, entendront également sous peu les ingénieurs promoteurs de l'affaire.

### 23 juillet 1882

Un éboulement s'est produit mercredi sur la ligne de chemin de fer de Grenoble à Gap dans le tunnel de Cottes-Rottes. Le train arrivant à Grenoble à 2h 55 a subi un retard de 3 heures, ainsi que les trains suivants. Il n'y a pas eu de blessé. La circulation est rétablie.

### 20 août 1882

La compagnie de chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, a eu l'heureuse idée d'organiser pour les vacances de 1882 un train de plaisir spécial de Paris à Grenoble, permettant de visiter les Alpes dauphinoises, la Grande-Chartreuse, Uriage-les-Bains et Allevard-les-Bains.

### 27 août 1882

-Les Conseils généraux du Dauphiné veulent racheter les ponts à péage. Ces ponts à payer sur certaines routes ramènent en plein Moyen-Age. On évalue à six millions la somme nécessaire au rachat des ponts dans le département de la Drôme.

-Les expropriations nécessaires à la ligne de Grenoble à La Mure sont terminées. Le département a promis une subvention de 1 200 000 fr au profit de l'État.

### 10 septembre 1882

Dimanche a eu lieu un épouvantable accident sur la ligne qui relie Fribourg en Brisgau à Colmar et Münster, en traversant le Rhin. Un train de plaisir tout entier a déraillé à Hungstetten, et les victimes, presque toutes Alsaciennes, sont au nombre de plusieurs centaines.

-Nous avons appris avec plaisir que le Conseil de l'arrondissement de Grenoble, a songé encore une fois à doter la vallée d'Allevard d'un chemin de fer. Cette ligne existe, mais elle a été construite aux frais de l'administration du Creusot qui l'exploite pour le charroi des minerais qu'elle transporte du sommet de la montagne de la Taillat au ras de la plaine de l'Isère jusqu'à la station du Cheylas.

Le Conseil demande que cette ligne soit utilisée à l'avenir pour le transport des voyageurs.

### 17 septembre 1882

Monsieur Dufour, représentant de La Mure au Conseil d'arrondissement a fait une petite rectification à ce qui a été dit sur le futur chemin de fer d'Allevard.

Il avait été demandé à ce que le chemin de fer du Creusot fût utilisé pour le transport des voyageurs. A la suite du rapport du préfet concluant à l'impossibilité en raison des pentes excessives de la ligne, le Conseil a émis le vœu, cette année, que la ligne servît au moins au transport des marchandises.

### 24 septembre 1882

Des tramways vont être prochainement ouverts à Vienne. Le rail va enfin remplacer la voie romaine dans l'antique capitale des Gaules. L'asphalte lui-même va être détrôné.

### 8 octobre 1882

-C'est le 4 novembre prochain qu'aura lieu à Grenoble l'adjudication du 4ème lot des travaux pour le chemin de fer de St-Georges de Commiers à La Mure. Il s'agit de la construction de la ligne entre la station de La Motte d'Aveillans à la gare terminus de La Mure. La 1ère étant à une distance de 21 800 mètres de St Georges, station actuelle du PLM et la seconde à une distance de 29 700 km, c'est un tronçon de 8 km que l'entrepreneur aura à établir. Et la Matheysine sera enfin desservie..

-La Motte-les-Bains La question du chemin de fer vient de faire un pas de plus.

L'adjudication du 3ème lot, 1 562 086 fr, a été tranchée cette semaine au profit de M. Henri Veysseyre, un constructeur qui a déjà fait une grande portion de la ligne de Grenoble à Gap.

-Un déraillement a eu lieu samedi sur la ligne de Gap à Grenoble, au moment où le train de marchandises venant de Marseille, entrait en gare de St Maurice en Trièves. Onze wagons brisés, mais aucun accident de personne.

### 15 octobre 1882

Gap s'embellit chaque jour., en partie grâce au chemin de fer. Il demeure cependant un grave inconvénient dont j'ai failli être moi-même victime. Il existe sur la ligne de Gap à Grenoble par Veynes, le tunnel des Bois-Noirs, creusé à une altitude d'environ 1 000 m qui a, depuis la construction de cette voie, la mauvaise habitude de s'ébouler à des époques quasi périodiques. Nous en avons été quitte cette fois pour 2 heures de retard, mais il n'est pas agréable de traverser cette montagne en pleine nuit.

-Par suite d'éboulement la circulation a été interrompue sur la ligne de Grenoble à Veynes, entre les gares de St Maurice et Luz. Un service de transbordement est organisé pour les voyageurs, les bagages ne dépassant pas 30 kilos et les colis de messagerie de 5 kilos.

### -L'altitude des chemins de fer

La ligne de l'Apennin passe à 617m ; celle de la Forêt-Noire à 850 m ; la ligne du Caucase à 975 m, altitude inférieure à celle du chemin de fer de Grenoble à Gap ; la ligne du St Gothard monte jusqu'à 1154 m pour arriver au tunnel, et celle du Mont-Cenis jusqu'à 1338 m. En Amérique différentes lignes atteignent 1652, 2159, 2 313 m sans compter le chemin des Andes qui monte jusqu'à 4 769 mètres.

### 22 octobre 1882

Chemins de fer - Drôme : Un employé nommé Noël a été tamponné à la gare de Portes. La mort a été instantanée.

Eclairage public : Les premières lumières destinées à éclairer la nuit furent dues à la dévotion. Elles consistèrent d'abord en de simples lampes placées soit à l'entrée d'une maison religieuse, soit au coin d'une rue, au-devant d'une madone ou d'un saint. Il en était ainsi dans les villes.

### -Chemin de fer transcaucasien

On annonce pour le 24 courant l'émission (garanties par le gouvernement de Russie) des obligations du chemin de fer transcaucasien.

L'achèvement de ce chemin de fer ouvrira au commerce de nouvelles ressources et un immense débouché.

Outre la richesse du Caucase en céréales, vins, coton, fruits, etc, on sait que ses gisements houillers sont très considérables, que ses mines de cuivre sont comparables à celles du Rio-Tinto et que ses sources de pétrole sont d'une abondance égale à celles de l'Amérique. Le Caucase possède aussi d'immenses forêts. L'importance de transit de toutes ces denrées s'accroîtra encore par les produits persans qui ont tant de peine à arriver en Europe.

Ces éléments rémunérateurs de transport, sont tellement connus et indiscutables que nous croyons inutile d'insister.

Nous engageons le public à souscrire à cette émission faite par l'intermédiaire du Comptoir de l'Escompte de Paris.

### 29 octobre 1882

Chemin de fer. Le service d'hiver commencera le lundi 30. Nous enregistrons avec plaisir que la Compagnie PLM établit deux nouveaux trains entre Grenoble et Lyon.

### 5 novembre 1882

Près d'Aramon, le Rhône a englouti tout un train de ballast sur le chemin de fer qui longe sa rive droite.

### 12 novembre 1882

D'expériences récemment faites à Marseille et à Alger entre télégraphistes employés au câble sous-marin, il résulte que 128 dépêches chacune de 28 mots peuvent être échangées en une heure sur le même câble.

### 19 novembre 1882

Chemin de fer. On signale deux accidents arrivés cette semaine sur la ligne du Dauphiné.

A St Rambert, un homme d'équipe voulant accrocher deux wagons a été écrasé.

A St Julien en Beauchêne, le mécanicien Finet a été coupé en deux par sa locomotive. Il laisse une veuve et trois enfants.

### 3 décembre 1882

Projets de tramways à vapeur de Bourgoin à Trept et St Chef.

-Laffrey Le bureau télégraphique est aujourd'hui un fait accompli. Sous peu il fonctionnera et sera ouvert au public.

### Dimanche 7 janvier 1883

Poliénas: Un déraillement a eu lieu jeudi matin sur la ligne de Grenoble à Valence au moment où le train entrait en gare de Poliénas. Il n'y a pas eu d'accident de personne.

### 14 janvier 1883

La Bâtie Neuve. Le nommé Brenier manoeuvre aux travaux du chemin de fer de Gap à Embrun, étant monté sur un train de ballast, est tombé sur la voie où il a trouvé la mort, la locomotive et les wagons qu'elle remorquait lui ayant passé dessus.

### 21 janvier 1883

La Compagnie de la Suisse Occidentale a récemment demandé à M. Lory de faire des études sur la constitution géologique des terrains que traverseraient les tunnels projetés pour mettre la France en communication directe avec l'Italie.

Après avoir constaté que les tunnels projetés, soit sous le Simplon, soit sous le Mont-Blanc, présentent beaucoup moins de difficultés qu'on l'aurait cru tout d'abord, M Lory examine soigneusement les tracés qui lui paraissent préférables tant au point de vue de la résistance des roches à percer qu'à celui des avantages qui peuvent résulter de l'altitude, des pentes et des facilités d'aération.

### 11 mars 1883

Meyzieu : Un tamponnement vient d'avoir lieu en gare sur la nouvelle ligne Est de Lyon, entre un train de voyageurs et un train de marchandises. L'accident est arrivé à la suite d'un aiguille mal faite et par la négligence de plusieurs agents de la compagnie. Quinze voyageurs auraient été blessés.

### 8 avril 1883

#### Les dividendes des chemins de fer

On a dénoncé les actionnaires comme jouissant d'un privilège abusif. On a répandu auprès du public la légende que les dividendes distribués aux actionnaires des chemins de fer étaient monstrueux. Cette légende est une erreur absolue. Si les recettes des six grandes compagnies ont progressé de 1865 à 1881, l'actionnaire n'en a pas tiré grand profit. Les plus-values ont servi à couvrir l'intérêt et l'amortissement des emprunts affectés à la création d'un nouveau réseau. En 1865 le réseau des compagnies était de 13 079 km. En 16 ans elles ont construit 7 310 km et employé 1 milliard 800 millions de francs à les établir.

Grâce à l'augmentation du réseau les compagnies ont pu faire face aux charges. L'État a fait un bénéfice de 15% sur sa mise de fonds. Le capital d'actions distribué en 1880 est de 10,70%. L'État reçoit donc un dividende supérieur de 4,3% supérieur à celui de ses associés. Ceux qui ont cherché à ameuter l'opinion contre les Grandes Compagnies et à représenter les actionnaires comme jouissant d'un privilège abusif se sont trompés.

15 avril 1883

Chronique de Louis Delaroche

Il y a 12 ans la France perçait le Mont Cenis et ouvrant au commerce une nouvelle voie internationale de transit, faisait passer par delà les Alpes voyageurs et marchandises. Notre région du Sud Est était traversée de part en part par la nouvelle ligne.

Aujourd'hui, l'Allemagne, sous le couvert de la Suisse, a le tunnel du St Gothard. Le Nord communique avec le Midi par une voie plus directe. Et ainsi on évite la France ! En attendant que, plus près de nous, le Mont-Blanc ou le Petit Saint Bernard soient percés à leur tour, ce que Marseille ne souhaite pas, dit-on, il n'est pas sans intérêt de connaître un peu ce nouveau chemin, tracé dans les flancs plus épais des Alpes suisses.

Je connaissais déjà grâce à la lecture de La Suisse pittoresque de J. Gourdault, les flancs du Gothard et ses éternelles diligences qui faisaient hiver comme été le service entre Lucerne et Milan.

Un nouveau livre, La ligne du St Gothard m'a fait voir le pays, bien installé dans un wagon de chemin de fer. Embarqué à Lucerne, j'ai tour à tour côtoyé le lac de Zug, traversé la vallée de Goldau, aperçu le beau lac des Quatre-Cantons. Après Altdorf j'ai franchi les fameux tunnels en hélice, copies gigantesquement agrandies de nos modernes escaliers. A Goeschenen je me suis engouffré dans le grand souterrain pour n'en sortir qu'au bout de 15 km, après un voyage d'une heure dans les entrailles de la terre.

\*\*\*\*\*