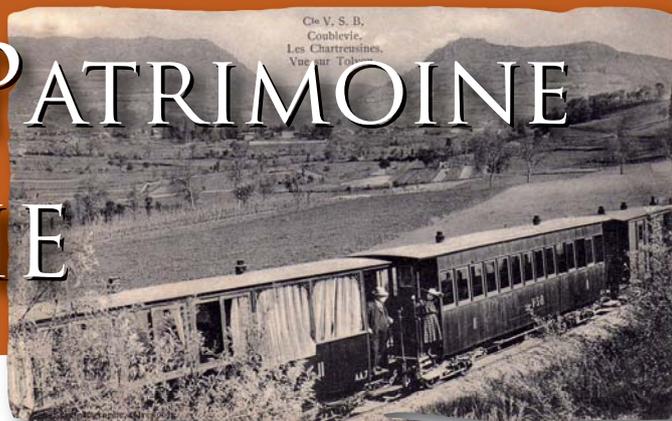




HISTOIRE ET PATRIMOINE DE COUBLEVIE



VSB - vu depuis Beauregard

Quand le train traversait Coublevie

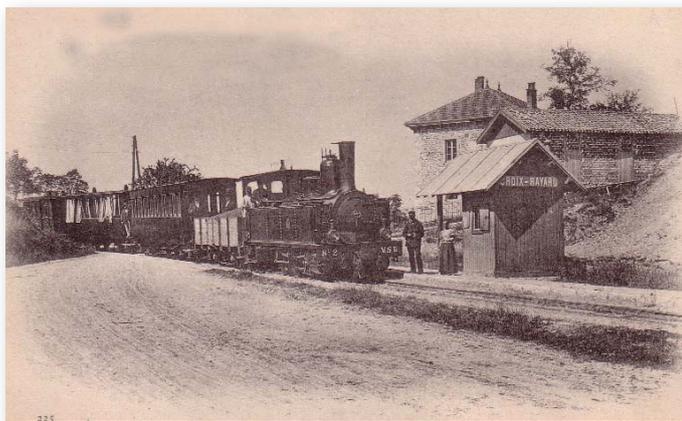
le V.S.B. (1894-1938)

A partir de 1850, la fièvre du rail s'empare de la France. Il faut doter le pays de grands axes ferroviaires, reliés entre eux par des voies secondaires dites « d'intérêt local ». C'est pour cette raison que la ligne Voiron/Saint-Béron (V.S.B.) voit le jour, reliant les deux grandes lignes du Paris-Lyon-Marseille (P.L.M.) « Lyon/Grenoble » au départ de Voiron et « Lyon/Chambéry » à l'arrivée de Saint-Béron.

Les sources de Coublevie alimentent le P.L.M. (1852)

Les sources de Coublevie alimentent le réservoir d'eau de Voiron destiné au train à vapeur Paris-Lyon-Marseille (P.L.M.) depuis 1852. En effet, la compagnie concessionnaire du Chemin de Fer de Saint-Rambert à Grenoble, recueille les eaux situées aux lieux-dits les Chanettes et le Mollard qui débouchent dans **la citerne des Verchères**. Un **réservoir de pression à Voissant** assure l'acheminement de l'eau par la conduite qui longe la route de Vouise, traverse le lotissement de Maleyssard, le Guillon et se termine à la gare de Voiron. L'installation de ce réseau d'eau a suscité quelques procès entre les propriétaires des terrains traversés à Coublevie et la compagnie de Saint-Rambert.

La ligne d'intérêt local Voiron-Saint-Béron (1892)



VSB - station de la Croix Bayard

L'idée de cette ligne émerge depuis 1865 mais elle est repoussée car jugée peu rentable par les futurs actionnaires. Cependant, la pression de Saint-Laurent du Pont dont la pérennité du développement économique et touristique dépend de ce mode de transport plus rapide et confortable que les

« pataches » (diligences), relance le projet. La loi de 1880 sur la création des chemins de fer départementaux va débloquer la situation mais ce n'est qu'en 1892 que le préfet de l'Isère confie la concession pour 75 ans à M. Bernard, ingénieur de Saint-Etienne. Une souscription de ventes d'actions permet de financer les travaux et favorise l'embauche locale. La ligne V.S.B. (Compagnie de Voiron à Saint-Béron) est construite en **deux temps jusqu'en 1896**, sur une distance de 36 kms. Elle relie comme son nom l'indique Voiron (11 604 hab.) à Saint-Béron, en passant sur quelques mètres par La Buisse (996 hab.), puis Coublevie (1 558 hab.), Saint-Etienne-de-Crossey (1 179 hab.), Saint-Laurent-du-Pont (2 444 hab.) et Les Echelles (1 891 hab.) en longeant un bon mo-

La **numérisation** est une technologie très appréciable voire indispensable au développement des connaissances de l'histoire. En effet, elle permet l'accès à de nombreux documents au plus grand nombre de chercheurs, depuis n'importe quel lieu dans le monde lorsqu'elle est couplée à l'internet. Cette ressource inestimable s'illustre par le site « **Google book** ». Ce géant américain numérise à tour de bras les livres du monde entier avec une technique qui permet à son moteur de recherche de débusquer un mot précis dans la totalité des textes. Ainsi, Google vous propose plus de 200 documents mentionnant Coublevie, édités depuis le 19^{ème} siècle jusqu'aux nouveautés 2009. Attention, vous ne pourrez pas lire tous ces livres sur internet car beaucoup sont protégés par le droit, mais le site vous indiquera à quelles pages il est question de Coublevie et vous donnera souvent un aperçu du texte et une citation. A vous de vous diriger vers une bibliothèque pour le consulter en entier. Ainsi, « Google livre » devient un nouvel outil de recherche documentaire qui n'est en rien concurrent aux bibliothèques mais complémentaire de leur travail de valorisation des livres qu'elles détiennent. Ce site ne doit pas pour autant dévaloriser voire stopper les programmes des grandes bibliothèques et les initiatives locales. **L'Association Histoire et Patrimoine du Pays Voironnais (AHPV)** a créé un site nommé « **Numemoris** » qui montre des cartes postales anciennes concernant l'ensemble du Pays Voironnais. La recherche par mots clés permet de mieux connaître une commune mais aussi de la comparer aux autres de la région. « Numemoris » est une excellente initiative qui fédère le travail mené par les associations, les collectionneurs et les municipalités pour collecter ces sources documentaires indispensables à une meilleure connaissance de notre histoire.

Anne-Christine Guichard,
adjoite déléguée au patrimoine



Numemoris - page d'accueil

ment la « frontière » entre l'Isère et la Savoie. Un embranchement de cette ligne, qui transporte beaucoup de marchandises, va jusqu'à Fourvoirie, où se trouvent la taillanderie Paturle et la distillerie des pères Chartreux.



Le choix du tracé du V.S.B. à Coublevie (1893-1894)

Parmi les trois projets évoqués, deux sont jugés trop pentus par les ingénieurs. En effet, l'un d'eux passe derrière l'école nationale puis le Guillon pour rejoindre la Croix Bayard. C'est donc un troisième tracé qui est retenu, plus long et plus coûteux. Le 26 février 1893, le Conseil Municipal de Coublevie se prononce sur ce tracé et l'intérêt pour la commune d'accueillir **plusieurs arrêts**. Mis en circulation en décembre 1894, le V.S.B. part de la gare de Voiron, suit la ligne P.L.M. vers le sud, passe sur le **pont métallique de Wesseling**, arrive sur la commune de Coublevie,

V.S.B. longe la propriété des Dominicains, revient par une grande courbe vers le bois du Roux, suit le cimetière et arrive à la **gare de Coublevie**, deuxième arrêt. Il poursuit vers la Croix Bayard en passant en dessous de la Chartreuse de Beauregard et du quartier du Mollard. Enfin il arrive à la **gare de Croix Bayard**, troisième arrêt, dont la « trouée » n'est pas naturelle. Elle a été creusée pour le passage du train. La terre et les cailloux enlevés ont servi de remblaiement des voies. Le train poursuit ensuite en direction de Saint-Etienne de Crossey. Le V.S.B. est exploité durant 44 ans, à raison d'un voyage le matin et d'un autre l'après-midi.



Le pont de Wesseling enjambant la voie du PLM

traverse la route nationale, surplombe le futur site d'Antésite (établi 4 ans plus tard) et suit le chemin de la Grande Sure. **Un pont en pierre enjambe la route de La Buisse**. Un premier arrêt s'effectue à la **gare de la Buisse**, actuellement lotissement de Champ-Chabert à Coublevie. Le

Un atout pour l'économie locale

Les entreprises situées sur le tracé du V.S.B. ont tout de suite compris la valeur de ce mode de transport pour leur développement économique. En effet, nous avons retrouvé un document où M. Paturle tente d'user de son influence pour faire accélérer la construction de la ligne de chemin de fer jusqu'à son entreprise de métallurgie. Le train achemine chaque année 40 000 tonnes de marchandises variées comme le bois de Chartreuse, les ciments Vicat, la taillanderie de Paturle, les liqueurs de la distillerie des Chartreux de Fourvoirie, le foin, les bestiaux et le poisson pour les marchés locaux. A Coublevie, il y avait une voie de dérivation à la gare du lieu-dit le Calvaire. **La voie était assez large pour permettre le chargement et le déchargement**. M. Bon recevait des blocs de pierre pour son activité de marbrier, M. Glénat recevait du charbon par wagon complet



La gare du calvaire en 1906

qu'il transportait ensuite dans un tombereau tiré par un cheval. M. Favet se souvient des sœurs Chartreuses qui recevaient le vendredi des caisses de poissons conservés dans le sel. « C'était un frère qui descendait du couvent, avec une carriole pour aller les réceptionner. Quand nous sortions de l'école, le relent d'odeur de poisson se sentait de loin ». Les paysans de Coublevie livraient et chargeaient du bois de châtaignier pour les industries d'Annonay. Ce bois servait à la fabrication du tanin utilisé dans le traitement des peaux. M. Thévenon recevait des grumes de sapin (sapin entier) en provenance de Chartreuse, qu'il transportait ensuite à la scierie du Guillon sur des chars tirés par des bœufs.

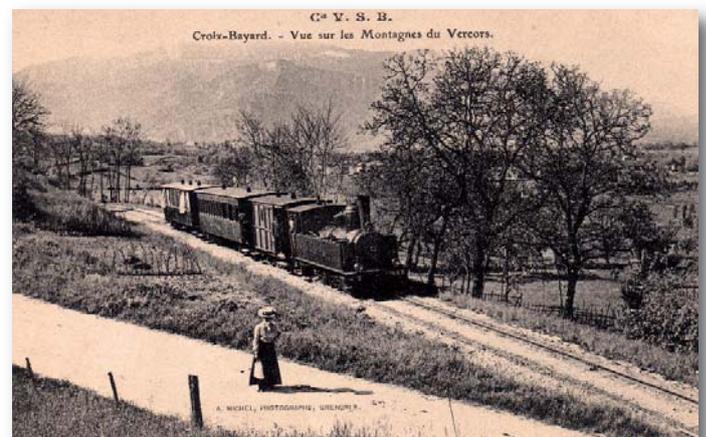
Un mode de transport pratique quand la voiture se fait encore rare

Travailleurs, ménagères et écoliers, puis touristes également à partir de 1900, utilisent ce mode de transport. Les nombreuses ouvrières des tissages de La Tivollière descendaient à la station de La Croix Bayard. Les Coubleviteins prennent le V.S.B. **pour aller en Chartreuse**, à Fourvoierie ou à Saint-Laurent-du-Pont à l'occasion des fêtes de famille ou après les pièces de théâtre. « Pour assister à la course du circuit de la Sure, nous prenions le V.S.B. jusqu'à St Laurent du Pont puis nous faisons 12 km à pied jusqu'aux Charmettes où nous couchions et le lendemain matin nous montions au col de la vache afin d'encourager les coureurs ». On l'utilise également **pour aller à Voiron faire les courses**. Mme Duisit se souvient qu'« un samedi, les wagons étaient tellement chargés de passagers, de charbon et autres denrées que vers les Dominicains, le chauffeur a fait descendre tout le monde pour pousser le train ». Les trajets sont propices aux échanges d'informations. M. Favet appréciait ce **train qui était un lieu de contact**. « Les gens se voyaient et ça servait un peu de gazette locale. On échangeait les nouvelles du coin et on plaisantait, c'était une ambiance sympathique ». Comme beaucoup d'utilisateurs du V.S.B., il se souvient d'un chien lui-même utilisateur de ce mode de transport. « **Vers la Buisse il y avait un chien, qui faisait ses courses tout seul, quotidiennement, en prenant le V.S.B. Il restait habituellement sur la plate-forme. Une fois, il s'était introduit**

dans le wagon et à la suite d'un chaos en cours de route, la porte s'était refermée. Le chien s'était trouvé prisonnier. Comme personne n'était descendu à la station de la Buisse, il s'était mis à faire un volume car il avait grillé la station. Alors, le contrôleur l'a libéré à Coublevie, et sans oublier son journal, il a bien repris la direction de la Buisse ».

Quelques décennies plus tard ils en rient encore

La vitesse du V.S.B. ne pouvait dépasser 20 km/h en moyenne pour retomber à 12 km/h dans les courbes et les montées. Il arrivait que le train doive reculer pour prendre à nouveau son élan pour franchir les côtes. Les jeunes de Coublevie se hissaient sur les tampons du train sans qu'aucun n'ait jamais été désarçonné. Ces farceurs rient encore des blagues qu'ils ont faites. M. Thevenon raconte qu'**ils mettaient de la luzerne sur les rails pour faire patiner le train**. René Mouton faisait la course avec le train. « On entendait siffler le train à la gare de Coublevie en sortant de l'école. On partait en courant et on arrivait avant lui à la Croix Bayard ! Sous le bois du Clou, il patinait quand les rails étaient mouillées, il devait alors reculer pour reprendre de l'élan et il repartait ». D'ailleurs à l'endroit de ce bois l'été, les escarbilles qui s'échappaient du foyer mettaient le feu aux herbes et aux branches des arbres qui longeaient la voie. Certains arbres en portent encore la marque. La grand-mère de Jean Glénat revenait du marché avec le V.S.B., et il allait tellement doucement qu'elle sautait du train devant sa maison, Chemin du Bret. En revenant de faner, un grand-père avait quitté son chapeau doublé d'un tissu rouge et il le balançait au bout de son bras en marchant le long des voies, quand le train arriva. Croyant à un signal d'alarme, le tacot stoppa. Enfin, les enfants Martel qui gardaient les vaches au Neyroud savaient qu'il fallait rentrer à la ferme quand ils entendaient siffler le train de 9h.



La femme et le VSB

Trois gares à Coublevie

La gare de La Buisse, située à la limite de Coublevie, était matérialisée par une cabane en bois. Mme Anaïs Brochier donnait les billets aux voyageurs. M. Massot-Pellet était le chef de gare du lieu-dit du Calvaire, à côté du cimetière. Il habitait tout près, au bout de la ligne droite qui

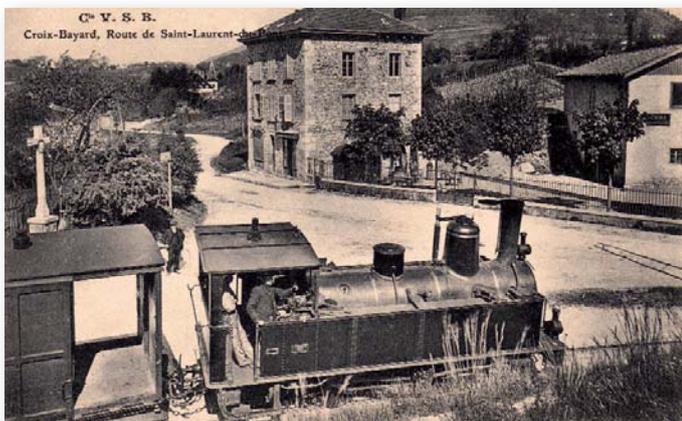


Fille d'Anaïs Brochier, devant la gare de la Buisse

longeait la voie de chemin de fer. « L'été il prenait une ombrelle et un casque colonial parce qu'il prenait soin de sa santé. Il donnait les billets et réceptionnait les marchandises qui arrivaient ou repartaient. M. Massot-Pellet était une figure locale, il était d'avant-garde » (M. Favet). Il avait en effet monté son épicerie, ou plutôt un dépôt, à côté de la gare, bénéficiant ainsi d'un approvisionnement aisé et d'une clientèle régulière. La dernière station à Coublevie était une cabane en bois à la Croix Bayard.

Un café à chaque station du train

A la gare de la Buisse, Mme Bouvier qui a pris la suite d'Anaïs Brochier, tenait un petit café à l'angle du Chemin de la Grande Sure et de la Rue du 8 Mai 45. Il y avait également le café Genton à proximité. A la station du Calvaire, le chef de gare avait ajouté lui aussi un café à son épicerie. D'ailleurs, deux publicités pour des alcools étaient placardées sur la gare : Quinquina Dubonnet et La Raphaëlle. La grand-mère maternelle de Jean Glénat tenait le « Café de la gare » dans la maison basse en face de la gare du calvaire. La salle du café était également sa cuisine et elle réparait les parapluies en complément d'activité. Un autre « café de la gare » s'était installé dans le virage de la Croix Bayard, à la dernière station desservant Coublevie.



Café de la gare à Croix Bayard

La fin du train local : du V.S.B. au V.F.D. (1932-1939)

Le V.S.B. est prospère les quinze premières années de son exploitation. Le premier coup dur est porté par l'expulsion des Chartreux en 1903 qui induit la perte de 25 000 voyageurs et 8 000 tonnes de marchandises par an. Ensuite, la première guerre mondiale affaiblit les finances de la compagnie et l'après-guerre fait s'envoler le prix du charbon au moment où les premiers travaux de réfections sont nécessaires. De 1932 à 1938, le réseau est acheté par le département de l'Isère qui crée la Régie départementale des Voies Ferrées du Dauphiné (V.F.D.). L'autocar remplace progressivement le train. L'activité voyageurs cesse au cours de l'année 1938 et celle pour les marchandises le 24 décembre 1939. Les rails sont démontés pour confectionner des obus lors de la seconde guerre mondiale. La voie du V.S.B. est convertie en voies de cheminement et de desserte. Pendant la seconde guerre mondiale, les enfants du quartier du Bé-



M. Massot-Pellet
chef de gare au Calvaire

rard font brouter les chèvres le long des voies. Ils cueillent du serpolet qui embaume les tisanes, les racines et les fleurs de saponaire qui en macérant moussent et remplacent le savon. En 1949, pour participer au corso de Moirans, un groupe de jeunes et d'anciens de Coublevie reconstituèrent la locomotive et un wagon du V.S.B., et figurèrent en voyageurs avec des costumes d'époque. La gare du Calvaire est transformée en vestiaire pour les footballeurs du stade Paul Martel après guerre. Celle de Croix Bayard a servi de dépôt de matériel pour les cantonniers jusqu'à sa démolition au début des années 60. Le pont de Wesseling, le pont de la route de la Buisse ainsi que la gare de la Buisse n'existent plus. Seuls les piliers de Wesseling peuvent s'apercevoir enfouis dans la végétation. Le café-épicerie du Calvaire, ancienne maison du chef de gare est aujourd'hui restaurée. Le réseau d'eau qui approvisionnait le réservoir de Voiron pour le P.L.M. appartient toujours à la S.N.C.F. Aujourd'hui seuls 800 mètres de voie ferrée traversent encore Coublevie, ceux de la ligne Voiron-Grenoble.

Recherche et rédaction par le groupe patrimoine : Mireille Martel, Suzanne Moulin, Nicole Signorini

Témoignages : Mme Balmey, Mme Baud, Mme Duisit, André Favet, Jean Glénat, René Mouton, M. Thévenon retranscrits par Anne-Marie Roudier

Photos : collections privées

Cartes postales : collection de M. Boutherein
Relecture par la commission patrimoine