

Dès 1825, Marc Seguin l'expérimenta sur des bateaux naviguant sur le Rhône et déposa le brevet de son invention en décembre 1827. Les bateaux à vapeur de Marc Seguin effectuaient le trajet Lyon-Arles en 13 heures, avec 40 h à la remontée, contre souvent 30 à 45 jours auparavant !

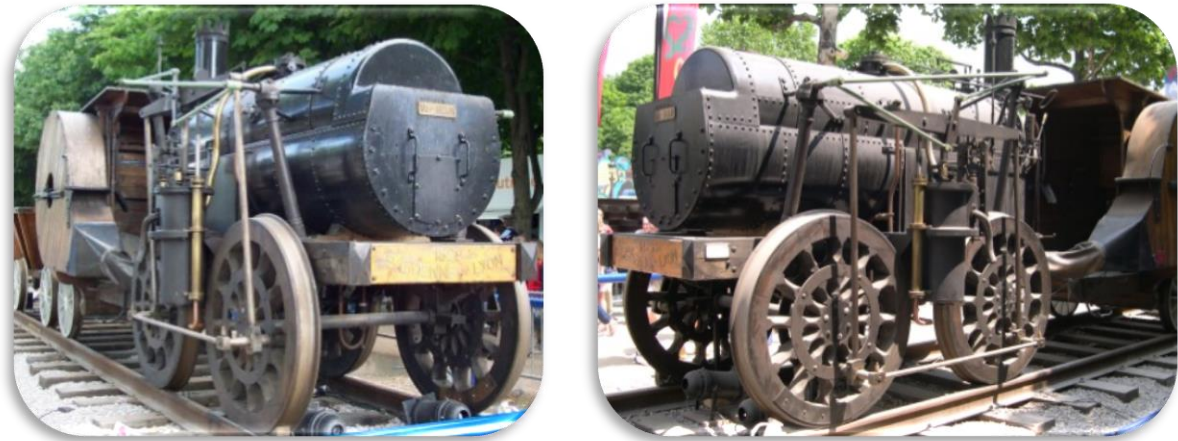


Figure 2 – Réplique de la locomotive créée par Marc Seguin en 1829

Notons que Louis Seguin, petit-fils de Marc Seguin, avait racheté en 1908 la fonderie de cuivre créée à Mâcon à la fin du XVIII^e siècle par Benoît Gardon, dans le bas du cours Moreau. Elle a porté le nom de "Louis Seguin et Cie" jusqu'en 1968.

La première concession d'une ligne de chemin de fer fut accordée à Marc Seguin et ses frères, associés avec les ingénieurs Édouard Biot et Louis-Antoine Beaunier, par l'ordonnance de Louis XVIII du 26 février 1823, pour une ligne de Saint-Étienne à Andrézieux (18 km), **concédée "à perpétuité"**. Dédiée au transport de la houille, elle était, lors de sa mise en service le 30 juillet 1827, la première d'Europe continentale. La traction était réalisée initialement par des chevaux. Dès **1829**, Marc Seguin adapta la machine à vapeur des bateaux du Rhône pour créer une locomotive à vapeur, qui fit de cette ligne la première voie ferroviaire française digne de ce nom. Les frères Seguin prolongèrent la ligne jusqu'à Lyon en 1830, une distance de 56 km, en faisant appel dès 1832 à des locomotives à vapeur roulant à une vitesse maximale de 30 km/h pour assurer le transport du charbon et des produits sidérurgiques, mais aussi de voyageurs, dans des conditions particulièrement rudimentaires. Cette construction s'était faite **sans aucune contrainte de l'État**, ce qui posera rapidement la question du cadre juridique des chemins de fer lorsqu'on envisagera l'esquisse d'un réseau national. La locomotive à chaudière tubulaire, inventée par Marc Seguin, fut expérimentée entre Givors et Grand-Croix en **1830** avant l'achèvement de la construction de la ligne de Saint-Étienne à Lyon.

La ligne Saint-Etienne-Lyon fut l'occasion d'une autre innovation majeure, en plus de la chaudière tubulaire : **les tunnels ferroviaires**. Alors que la route était jusqu'à cette époque réalisée entièrement à l'air libre, Marc Seguin n'a pas hésité à creuser trois tunnels pour s'affranchir de la topographie complexe de la vallée du Gier et de la vallée du Rhône au sud de Lyon : Terrenoire, Rive-de-Gier et La Mulatière. Le chemin de fer esquissait une alternative plus rapide et plus courte que la route.

De nombreuses compagnies virent le jour après l'adoption de la loi : on en comptait 33 en 1846 pour 1.900 km de lignes (un réseau multiplié par 6 en 4 ans !).

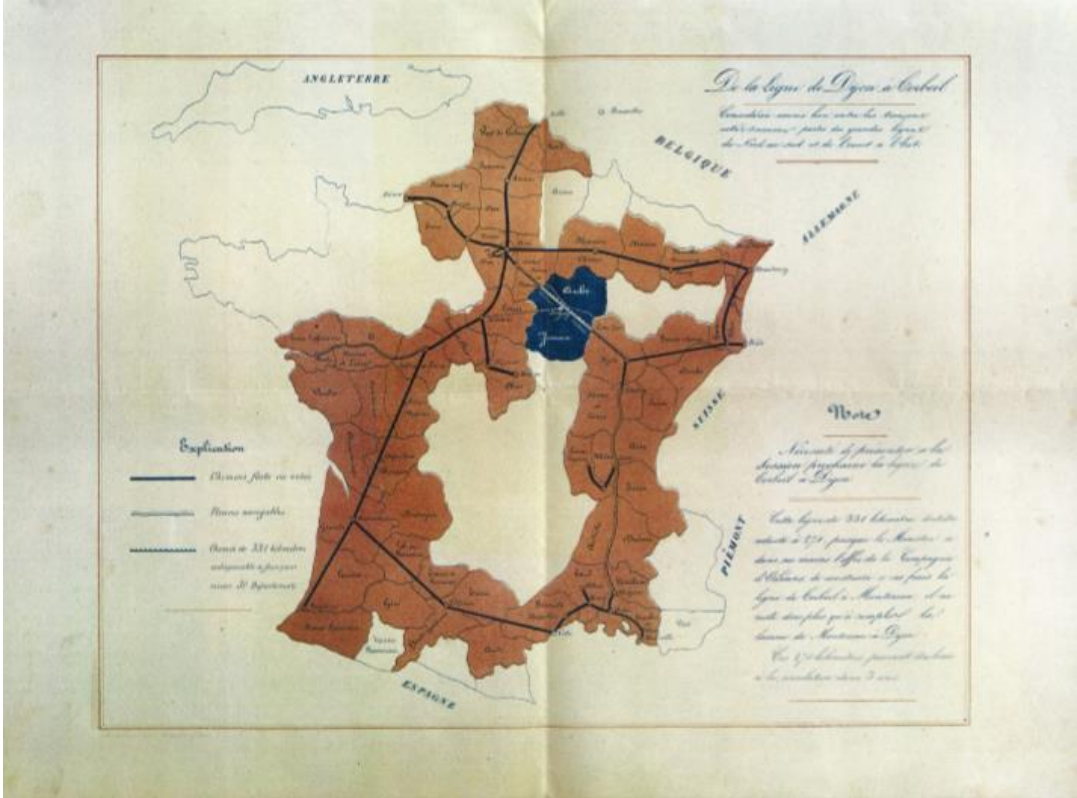


Figure 5 -Plan de l'Etoile de Legrand [ADSL 5 S 1]



Figure 6 - Le train dans la neige, Claude Monet, 1875, Musée Marmottan-Monet

- la Moussière de l'Hôtel-Dieu qui se trouvera donc ensuite très proche de la voie, 8.000 m² de jardins potagers vers la rue du Pavillon et la rue de l'Écharpe (disparue vers 1970). 32 maisons furent expropriées, achetées de 5 F à 225 F à des artisans modestes (tonneliers, menuisiers et maçons).

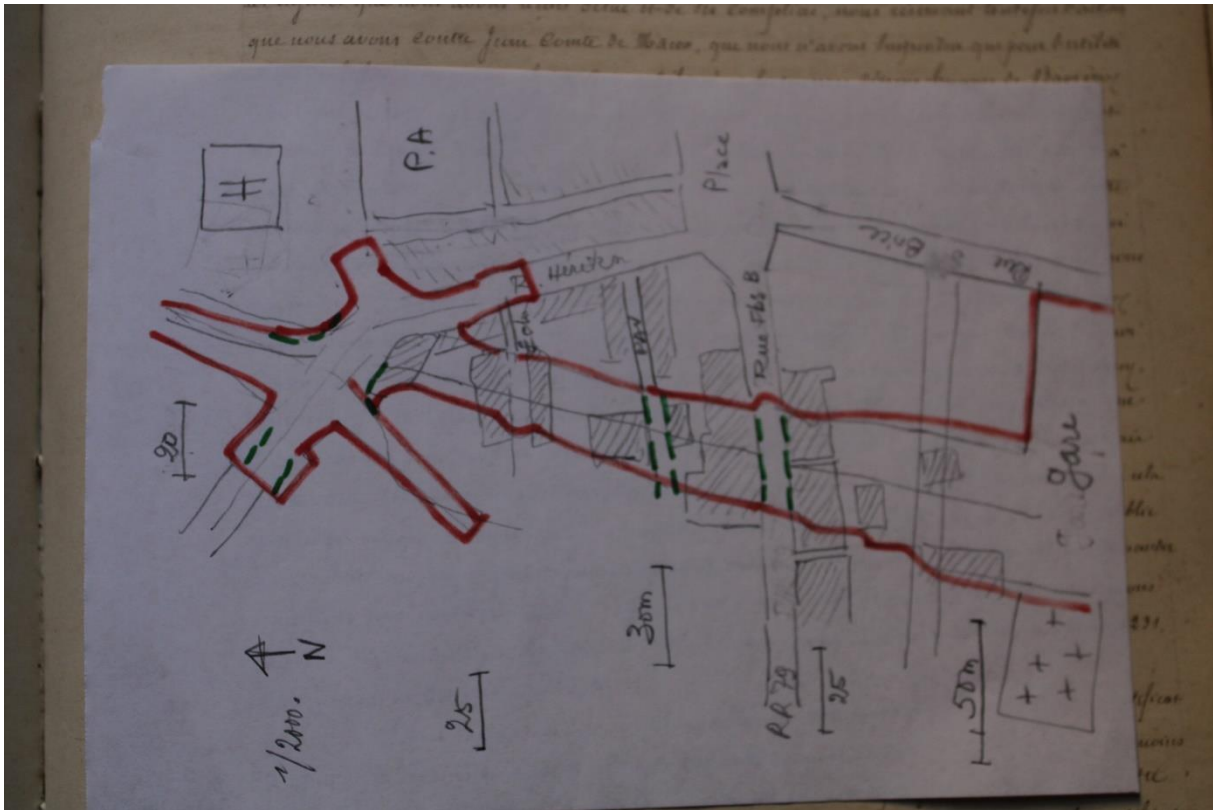


Figure 10 - croquis des terrassements prévus dans le secteur des rues de l'Héritan, de l'Écharpe et du Pavillon [ADSL 5 S 34]

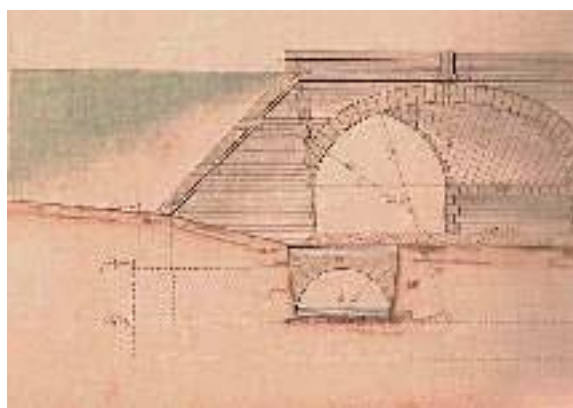


Figure 11 - Pont de la rue de l'Héritan [AMM]

sur Saint-Clément : bouleversement de nombreux chemins pour édifier la gare, privant de presque tous ses terrains la grande propriété historique de l'Ermitage (l'actuelle école d'œnologie du boulevard Maréchal-Leclerc)



Figure 17 – Photographies de la gare de Mâcon

- vers Chambéry, Turin et Milan, avec "le chemin de fer Victor-Emmanuel" et un long parcours en France après 1860 et le rattachement de la Savoie. Mais le tronçon de Saint-Jean-de-Maurienne à Suse ne sera réalisé qu'en 1871 après le percement du tunnel du Fréjus.
- vers Genève, Lausanne, Berne et Zurich, en rejoignant les trains en provenance de Lyon.

Ensuite, il y eut quelques litiges :

- 28 janvier 1858 : la Compagnie PLM proposa 1.273 F d'indemnisation pour les dégradations commises pendant les travaux. Le maire de Mâcon demandait 1.555 F. Le 20 novembre 1859, il fut décidé ce qui suit entre M. Villars, maire de Mâcon, et M. Morin agissant pour la Compagnie de Chemin de fer de Lyon à Genève : pour tous les dommages causés aux communaux des Marans par le passage des voitures, dépôts de matériaux de toutes espèces, soit par la Compagnie concessionnaire, soit par la Compagnie Fox et Henderson, pour privation de jouissance d'une année sur 1 hectare 77 ares 97 centiares, il sera payée le 1^{er} janvier prochain une somme de 900 francs à titre de dédommagement.
- Le 14 novembre 1858 une décision ministérielle précisait que la Compagnie de Chemin de fer Lyon à Genève (déjà fusionnée avec la Compagnie PLM) devait satisfaire aux obligations qui lui étaient imposées ; suite à l'approbation du projet d'un pont sur la route Impériale n° 6, à Saint-Clément : la Compagnie doit entretenir une lanterne allumée pendant la nuit pour éclairer le passage de ce pont et faire exécuter un dallage en bitume des trottoirs.

Pendant plus de 75 ans, la ligne et **le pont de Genève**, comme le baptisèrent d'emblée les Mâconnais, virent circuler quantité de trains et de voyageurs. Cet ouvrage en fer à deux voies fut détruit par les troupes allemandes fuyant Mâcon le 2 septembre 1944. Le déblaiement de la Saône se termina en octobre 1947 et les travaux de reconstruction débutèrent le 15 janvier 1948 pour se terminer le 11 octobre 1952. Le nouveau pont est légèrement plus grand que le précédent, 199,90 mètres, du fait de l'élargissement du chemin départemental n° 51 passant sous la dernière travée sur la rive gauche de la Saône. Il se compose de deux tabliers à une voie de type fer-béton en sept travées. Sur les six piles en rivières, cinq reposent sur des fondations nouvelles constituées par des pieux métalliques coiffés par des massifs en béton coulés sous l'eau. La mise en place des poutrelles renforcées s'est faite à l'aide d'un wagon lanceur. La mise en service du tablier n° 1 du nouveau pont eut lieu le 25 janvier 1954.

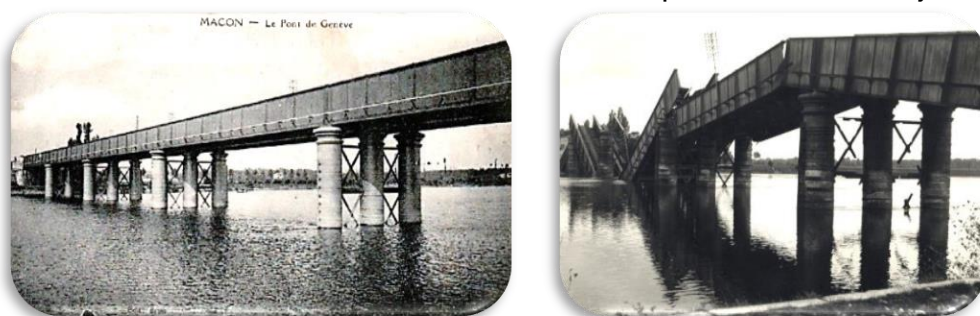


Figure 31 – Le pont de Genève avant sa destruction en 1944

- Option jaune : rue Rambuteau, place St Louis, rue des Neuf-Clés, boulevard des Neuf Clés.
- Option verte : rue Rambuteau, La Coupée jusque vers la station-service, virage à droite dans les jardins et un tracé parallèle à la rue Ambroise Paré pour déboucher face à l'église de Flacé et rejoindre la D82.

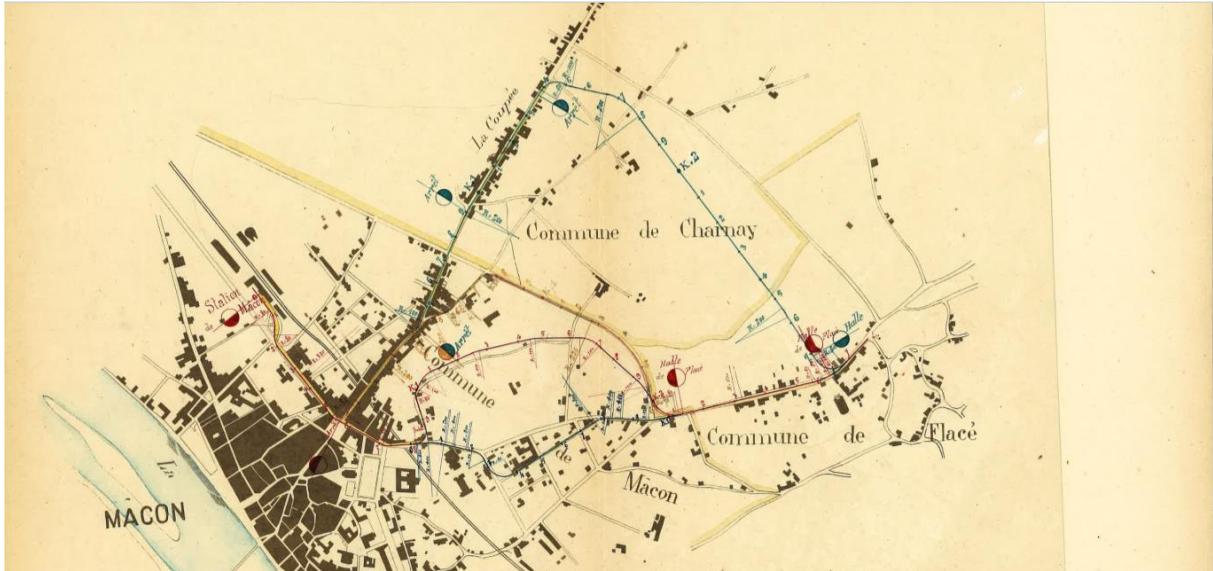


Figure 36 - Avant-projet du tracé de la ligne Mâcon-Fleurville dans Mâcon présenté par M Jeancard le 21 mai 1894 [ADSL 5 S 241]

L'enquête d'utilité publique, conclue le 10 septembre 1894, mit en évidence une vive opposition au tracé rouge : le vallon des Rigolettes était déjà un lieu sensible ! Le 8 octobre 1894, le conseil municipal de Mâcon écartait les options passant rue Rambuteau. Mais une pétition fut remise au conseil municipal du 22 octobre 1894 pour exiger le passage rue Rambuteau ! Le conseil municipal de Mâcon refusa tout passage par Charnay qui n'avait pas voté les centimes additionnels du Conseil Général pour financer la ligne. Si la ligne devait passer rue Rambuteau, alors elle emprunterait ensuite la rue des Neuf Clés et le boulevard des Neuf Clés. En novembre 1894, les habitants du secteur pétitionnèrent contre un passage rue Pasteur qui nuirait à leur quiétude ...

Pour tenter de débloquer la situation en Mâconnais, l'ingénieur en chef Jozon du conseil général proposa le 22 janvier 1895 une variante par Verzé ou une variante par Lugny qui furent rejetées. Au même moment, les services des Ponts et Chaussées firent observer qu'un passage rue Rambuteau, classée N 79, serait illégal puisque l'implantation de la voie dans cette rue laisserait une largeur de 2,40 m seulement pour les voitures, alors que la loi impose une largeur de 2,60 m sur les routes nationales. Du coup, l'horizon s'éclaircit, au grand dam de Charnay qui avait pourtant fini par voter 2,5 centimes additionnels de fiscalité pour le conseil général. Ces 20 cm ont probablement contribué à peser profondément sur le futur de la rue Rambuteau et de La Coupée. Le 22 janvier 1895, le conseil municipal de Mâcon se prononça par 10 voix pour, 5 abstentions et 12 élus absents pour une autre option : rue de l'Héritan, boulevard de