

## Petite chronologie du

## chemin de fer

**qui pendant 80 ans, du 20 octobre 1888 au 31 octobre 1968  
passait par les vignobles sentiliens**

L'histoire du train qui, entre Chalon et Cluny, desservait de 1888 à 1968 Saint-Gengoux et Étiveau mérite justement une petite chronologie à part : Cette ligne nous renseigne d'une évolution spécifique de la vallée de la Grosne, mais bien au-delà d'un pan important de l'histoire de la France toute entière. Il est d'autant plus facile de retracer cette histoire qu'il existent deux livres fort bien renseignés :

Jean-Claude BAS *Les chemins de fer dans le Charolais, le Clunysois et la vallée de la Grosne*. [Mâcon : Département de Saône-et-Loire] 1983 (79 pages) [=B + page]

Gérard MAGNIEN et Jean-Claude BAS *Le Temps des Trains entre Saône et Loire*. Châtillon-sur-Chalaronne : La Taillanderie, 2008 (144 pages) [=MB + page]

Excellente et vaste recherche, style agréable, un nombre important d'illustrations, horaires, tracés, locomotives ; c'est un livre passionnant et fort instructif.

- |      |                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1846 | le Conseil Général de Saône-et-Loire émet pour la 1 <sup>ère</sup> fois le vœu que le gouvernement procède à l'étude de lignes de chemins de fer régionales. Il n'est pas encore question d'une ligne dans la vallée de la Grosne. (B 5)                                      |
| 1865 | le Conseil Général de Saône-et-Loire adopte au mois d'août le premier projet d'une voie ferrée entre Cluny et Chalon dans la vallée de la Grosne et sur les coteaux de Buxy et Givry (MB 26, B 13)                                                                            |
| 1866 | en novembre, début des travaux sur les lignes Chalon-sur-Saône – Lons-le-Saunier et Mâcon – Paray-le-Monial (B 6/7)                                                                                                                                                           |
| 1870 | la ligne Mâcon – Paray-le-Monial (77,1 km) est mise en exploitation le 16 août (B 7)                                                                                                                                                                                          |
| 1872 | le préfet de Saône-et-Loire, M. RÉGNAULT, signe le 10 septembre un acte provisoire avec une entreprise belge, la Compagnie Parent-Pécher et Riche Frères de Bruxelles, qui s'engageait à construire 3 lignes : Cluny – Chalon, St-Gengoux – Montchanin, Cluny – Roanne (B 14) |

- 1876 en été début des travaux entre Chalon et Buxy qui seront bientôt abandonnés  
(B 14)
- 1877 le Conseil Général prononce le 4 et 5 janvier la déchéance de la concession de la Compagnie belge  
(B 14)
- 1878 en janvier, le gouvernement français crée des commissions régionales avec mission d'incorporer les lignes d'intérêt local avec le réseau national (le programme Freycinet)  
(B 14)
- 1879 par la loi Freycinet du 17 juillet, les lignes Chalon – Roanne, St-Gengoux – Montchanin et Mâcon – Paray sont incorporées et approuvées dans le réseau d'intérêt général, ce que le Conseil Général accepte le 20 novembre de la même année  
(B 17)
- 1882 début définitif au printemps des travaux entre Chalon – Paray-le-Monial et St-Gengoux – Montchanin  
(B 20)
- 1883 par la loi du 20 novembre, la Compagnie P.L.M. obtient la concession définitive  
(B 17)
- 1885 en été, les travaux d'infrastructure touchent à leur fin. Commencent la pose des rails, la construction des gares et quais  
(B 20)
- 1888 passage, le 1<sup>er</sup> septembre, d'un premier train d'essai et de contrôle de Chalon à Cluny  
réception officielle de la ligne le 20 septembre  
ouverture à l'exploitation de la section Cluny – Chalon le 20 octobre
- 1889 1<sup>er</sup> mars, ouverture à l'exploitation de la section Pouilly-sous-Charlieu – Clermain  
(B 21)  
Ainsi, la ligne communément appelée « Chalon – Roanne » est ouverte. A la gare de Saint-Gengoux, il y avait un pont tournant de 14 m et une grue hydraulique, type P.L.M., qui servait au ravitaillement en eau des locomotives et qui est toujours en place à cette même gare. À St-Gengoux il y avait aussi une bibliothèque de gare  
(MB 42 et B 29 et 33)  
15 juin, ouverture à l'exploitation de la ligne St-Gengoux – Montchanin, sur laquelle se trouve, sur la commune de Saint-Boil, entre Étiveau et Culles, le Viaduc de Crainseny d'une longueur de 246 m et d'une hauteur de 23 m, et un peu plus loin, entre Culles et Genouilly, le Tunnel de Champagne (1135 m)  
(MB 28)

*Les distances sont les suivantes :*

*Roanne – Pouilly-sous-Charlieu 18,3 km*

*Roanne – Cluny 47,7 km*

*Cluny – St-Gengoux 21,1 km*

*St-Gengoux – Étiveau 2,8 km*

*St-Gengoux – Givry – Chalon 29,2 km*

*Roanne – Chalon 116,3 km*

*Cluny – Chalon 50,3 km*  
*St-Gengoux – Montchanin 26,9 km*  
*St-Gengoux – Genouilly 12,8 km*

Les trains mixtes (voyageurs et marchandises) étaient lents, d'une vitesse moyenne de 20 à 30 km/h. Chalon – Cluny, en 1888, 3 aller – retour ; Roanne – Chalon, 116 km de parcours en 4h30 à 5 heures

- 1893      1<sup>er</sup> juin, création d'une station à Étiveau. (MB 42, B 40)  
 « Un petit bâtiment va tout de même être accolé au passage à niveau n° 27, devenu station d'Étiveau » (MB 43)  
 Ce petit bâtiment symétrique à deux entrées aux bouts opposés porte d'un côté – visible encore aujourd'hui – une enseigne en bois « ...AME... »
- 3 novembre, mise en service d'une gare unique à Chalon-sur-Saône qui se substitue aux deux stations Chalon-St-Côme (Cluny) et Chalon-Ville (Paris – Lyon)) (B 21)
- « La vallée de la Grosne, région d'élevage et de moulins, les vignobles de Buxy, du Chalonnais et du Mâconnais, les carrières de pierres à Culles, les mines de La Chapelle-sous-Dun, le bois de construction, la pomme de terre, tout cela donnait un intéressant trafic de marchandises. » (MB 43)
- 1914 – 18      « La guerre de 1914 – 1918 va créer un grand bouleversement dans les réseaux de chemins de fer ... Durant ces années de guerre, les services et les dessertes furent réduites, les transports militaires étant prioritaires. Vers la fin du conflit, les difficultés économiques conduisent à réduire les dessertes entre Roanne et Chalon-s.-S. à un seul parcours aller – retour effectué en plus de six heures ! Complété par un train aller – retour marchandises – voyageurs (M.V.) de Cluny à Chalon-s.-S. ... et entre St-Gengoux et Montchanin, à un seul parcours aller et retour. » (MB 43 /45 et 53)
- 1921      Mise en service d'un « E.P. » (= embranchement particulier) Bind's Chelder, en gare de Massilly, destiné à desservir une usine métallurgique, aujourd'hui ..... ? (MB 45)
- 1922      3 trains omnibus Roanne – Chalon aller – retour  
 1 train omnibus Cluny – Chalon aller – retour  
 1 train omnibus St-Gengoux – Chalon aller – retour (les dimanches et fêtes seulement)  
 3 trains mixtes omnibus St-Gengoux – Montchanin aller – retour (B 45)
- 1930      surtout aux années trente, expansion de l'automobile : voitures, camions et surtout des autocars. Crise et déficit pour la Compagnie P.L.M. (B 47)
- 1937      en août, création de la S.N.C.F.
- 1938      1<sup>er</sup> janvier début de l'exploitation par la S.N.C.F.

- 1<sup>er</sup> juillet (donc 6 mois plus tard) la première suppression service voyageurs s'effectue entre St-Gengoux et Montchanin, et remplacé par un service d'autobus.  
Suit alors une suppression après l'autre. MB 58, B 50)
- 1939 15 mai : des services voyageurs il ne reste en fonction que la ligne Mâcon – Cluny – Chalon avec 3 aller –retour quotidiens (B 50)
- 1940 juillet : la « ligne de démarcation » (cette frontière intrafrançaise imposée par l'occupant allemand) coupe le réseau ferroviaire à 3 endroits : entre Paray-le-Monial et Charolles, au tunnel de Poluzot entre Le Puley et St-Laurent-d'Andenay et au sud de Buxy. Cette coupure et le manque de carburant pour les autorails réduit encore le service (B 50)
- 1942 11 novembre. Lors de l'occupation totale du territoire français par les troupes allemandes, la ligne de démarcation est maintenue jusqu'au 28 février 1943 (B 52)
- 1943 3 mai : la ligne ferroviaire est totalement rétablie entre Saint-Boil et Buxy (B 52)
- 1943 à partir de cette année, les maquis du Mâconnais, du Clunysois et du Charolais intensifient leur lutte par des actes de sabotage contre les troupes allemandes. « Jusqu'en juin 1944, le département de Saône-et-Loire détient le record des sabotages des voies ferrées. » (source ?)  
La ligne Mâcon – St-Gengoux – Chalon est utilisée par les détournements des trains de troupes allemandes quand la voie Mâcon – Tournus – Chalon est bloquée. D'où les nombreuses actions du maquis de Cluny (source ?)
- 1944 11 et 14 juin : deux déraillements successives spectaculaires dans le tunnel de Bois-Clair près de Cluny, mis en œuvre par des cheminots résistants font que la circulation est définitivement interrompue jusqu'à la libération en septembre 1944 (B 56)
- « Dès la seconde moitié des années 1940, le recul de la voie ferrée amorcé avant la guerre se poursuit inexorablement. » (MB 80)
- 1948 8 mai, suppression du trafic voyageurs entre Saint-Gengoux – Étiveau – Genouilly, le restant de la voie ferrée jusqu'à Montchanin étant déjà déposé en 1943 (B 52 et 57)
- 1949 1<sup>er</sup> avril, ouverture d'une halte à Taizé pour desservir la communauté œcuménique du frère Roger (B 60)
- 1951 depuis mai, le service voyageurs n'est dorénavant assuré que par des autorails diesel, les trains-vapeur se limitant principalement au service marchandises (B 60)
- 1953 /54 les dernières locomotives à vapeur quittent la ligne (source ?)
- 1954 fin mai, fin des travaux d'électrification entre Dijon et Lyon (MB 83)

- 1954 – 1964 pendant dix ans, l'intégralité du service voyageurs de Mâcon – St-Gengoux – Chalon, est assurée par des autorails A.D.N. (= Aciéries du Nord) à moteur diesel et à boggies, et le service marchandises par des diesels (B 60)
- 1963 / 64 remplacement progressif des engins A.D.N. par des autorails X3800 désignés « Picasso », possédant un poste de conduite surélevé et qui vont assurer le service voyageurs jusqu'à la fin en 1968 (B 61)
- 1965 1<sup>er</sup> juin, la halte d'Étiveau est transférée dans le hameau, au passage à niveau n° 29 (B 62)
- 1966 au service d'été il y a en tout 6 parcours aller – retour en autorails et 1 parcours en autocar qui passent par la voie ferrée au-dessus de Santilly, ce qui fait 14 passages quotidiennes par jour (B 62)
- La régression du trafic voyageurs dans les années 1960 fait que les dépenses surpassent de trois fois les recettes. Le souci de rentabilité pose de nouveau la question du transfert du trafic de la voie ferrée sur route (B 62 / 63)
- 23 octobre, un « Comité de coordination pour la défense de la ligne S.N.C.F. de Mâcon à Chalon-s.-S. par Cluny » est créé, une association d'élus du département, de maires, de conseillers municipaux et de représentants des centrales syndicales des cheminots, placée sous la présidence du maire de Cluny M. Galantucci (B 63)
- 10 décembre, le Conseil Général de Saône-et-Loire refuse la suppression du trafic voyageurs (B 63)
- 1968 malgré un grand nombre d'interventions en faveur de la ligne S.N.C.F., la fin du service est programmée d'abord pour le 26 mai, mais reportée une première fois au 29 septembre et encore une fois au 31 octobre. L'achèvement des travaux sur la RD 481 (aujourd'hui D 981) semblait y avoir joué un rôle (B 63 / 65)
- 31 octobre : dernier jour de l'exploitation de la ligne ferroviaire Mâcon – Cluny – Chalon et fermeture officielle de service voyageurs prononcée le lendemain. Des autocars remplacent dorénavant les autorails (B 65, MB 92)
- 1969 7 avril, fermeture totale du service marchandises sur la ligne St-Gengoux – Étiveau – Genouilly, la partie Genouilly – le Puley – Montchanin étant déjà fermée depuis 1941 et déposée depuis 1942 / 43 (B 58 et 70)
- 1980 décembre : « un convoi spécial circula entre Chalon-s.-S. et St-Gengoux; il acheminait un wagon porteur de plus de 250 tonnes, chargé d'un autotransformateur de 175 tonnes, destiné à la nouvelle centrale E.D.F. de Santilly, près de St-Gengoux où il fut déchargé. » (B 65)

- 1983 cette année-là, Jean-Claude BAS termine ses recherches précises sur les chemins de fer locaux. Son livre qui en est issu et que cette chronologie a largement utilisé, s'achève par les phrases suivantes :
- « Les autres sections de lignes fermées à tout trafic – Charolles à Mâcon, Charlieu à Clermain, Étiveau à Montchanin – furent déposées puis déclassées par décrets ministériels. La plate-forme fut remise aux domaines et aux communes, qui réutilisèrent certains tronçons, soit comme chemins, soit comme rectificatif au tracé des routes qui longent ou coupent l'ancienne voie ferrée, ou bien elle fut transformée, comme entre Vendenesse-lès-Charolles et Ste-Cécile-la-Valouze en voie routière. Les gares et les passages à niveau furent vendus à des particuliers, qui les transformèrent bien souvent en de coquettes résidences. Les deux souterrains situés de part et d'autre de la gare de Montmélard, et celui des Vaux, sur la ligne de Paray-le-Monial à Mâcon, furent transformés en champignonnières. Celui de Poluzot, sur la ligne de St-Gengoux à Montchanin, d'abord affecté à la protection civile, fut ensuite abandonné. Les tunnels du Gothard à La Clayette, celui de Champagne vers Culles et celui du Bois-Clair, retournés à la pleine solitude, semblent attendre, quant à eux, avec leur ouverture béante, la venue des temps... Il est encore très facile aujourd'hui de repérer et de suivre ces lignes oubliées ; la plate-forme, dont les tronçons ne sont pas réemployés par une route, reste très visible, bien qu'à certains endroits, elle soit envahie par une étouffante végétation ; les principaux ponts, viaducs, tunnels, gares, passages à niveau, seuls témoins de la grande époque des chemins de fer dans ces régions, subsistent encore, et permettent de reconnaître le tracé de ces ex-voies ferrées... Une forme de randonnée, pourquoi pas, à la recherche des anciennes lignes de chemin de fer de Paray-le-Monial à Mâcon, de Pouilly-sous-Charlieu à Chalon-sur-Saône avec son embranchement de St-Gengoux à Montchanin. »*  
(B 66)
- 1989 des démarches entreprises en vue d'un chemin de fer touristique entre Chalon et Cluny fin des années 1980 n'aboutissent pas (MB 101)
- 10 mai : après plusieurs « derniers voyages », le vraiment ultime voyage spécial « voyageurs » circule ce jour-là à l'occasion du tournage d'une émission régionale pour France 3 Bourgogne (MB 96)
- 1992 1<sup>er</sup> janvier, la S.N.C.F. prend la décision de fermer définitivement à tout trafic ferroviaire la dernière section Givry – Massilly qui dernièrement ne desservait plus que l'Usine Métallurgique de Massilly (U.M.M.), surtout que les travaux d'élargissement de la RD 481 (aujourd'hui 981) étaient terminés [ce qui, en vérité, n'est toujours pas le cas aujourd'hui, vu la traversée de Buxy !]  
(MB 102)
- 1994 octobre, déclassement de la section de ligne entre Cluny et Givry (MB 105)
- 1995 mars à décembre, dépose de la voie et des installations entre Cluny et Givry  
( MB 102)

- 1997      30 août, inauguration de la Voie verte Cluny – Givry, opérationnelle depuis le 1<sup>er</sup> août, une piste – empruntant l’ancienne voie S.N.C.F – cyclotouristique et de randonnées
- 2003      31 octobre, le dernier train circule entre Chalon et Givry, le département de Saône-et-Loire voulant prolonger la Voie verte jusqu’à Chalon    (MB 103)

Ainsi se termine notre petite chronologie couvrant 155 ans d’histoire de chemin de fer dans la vallée de la Grosne

Chronologie chemin de fer  
59 Ko  
12.392 caractères  
7 pages  
11 décembre 2023