

SUJET(S)

Embranchement particulier desservant les usines de la vallée du Riez et chemin de fer des carrières



LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)

01056 – Boyeux-Saint-Jérôme
01199 – Jujurieux



Ain

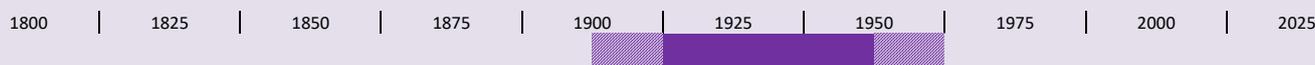


SECTION(S) DE LIGNE(S)



N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
01363.01D	/	St-Jean-le-Vieux > Jujurieux	1897	1950
01199.01M	/	Pont du Riez > Les Barattes	1911-1912	1950
01199.02M	/	Les Roches Noires > Cornelle (Boyeux-S-Jérôme)	1911-1912	1951

PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE



SOURCES DOCUMENTAIRES, ICONOGRAPHIQUES ET INTERNET

Les Tramways de l'Ain – Henri DOMENGIE	<i>Les Editions du cabri</i>
Ciments Lyonnais	Cossieux.fr
Usine Olivier	Cossieux.fr
Association des Amis du Patrimoine de Jujurieux – Sous Chaly	patrimoinejujuriex.fr
Le passé de Boyeux-Saint-Jérôme, en lien avec l'essor industriel.	
Rail & Industrie n°32 – Juin 2008	Rail & Industrie
Film « Dans la Nuit » - 1929	Archive.org

VOUS AVEZ DES INFORMATIONS ? CETTE FICHE COMPORTE DES ERREURS ? CONTACTEZ-NOUS...

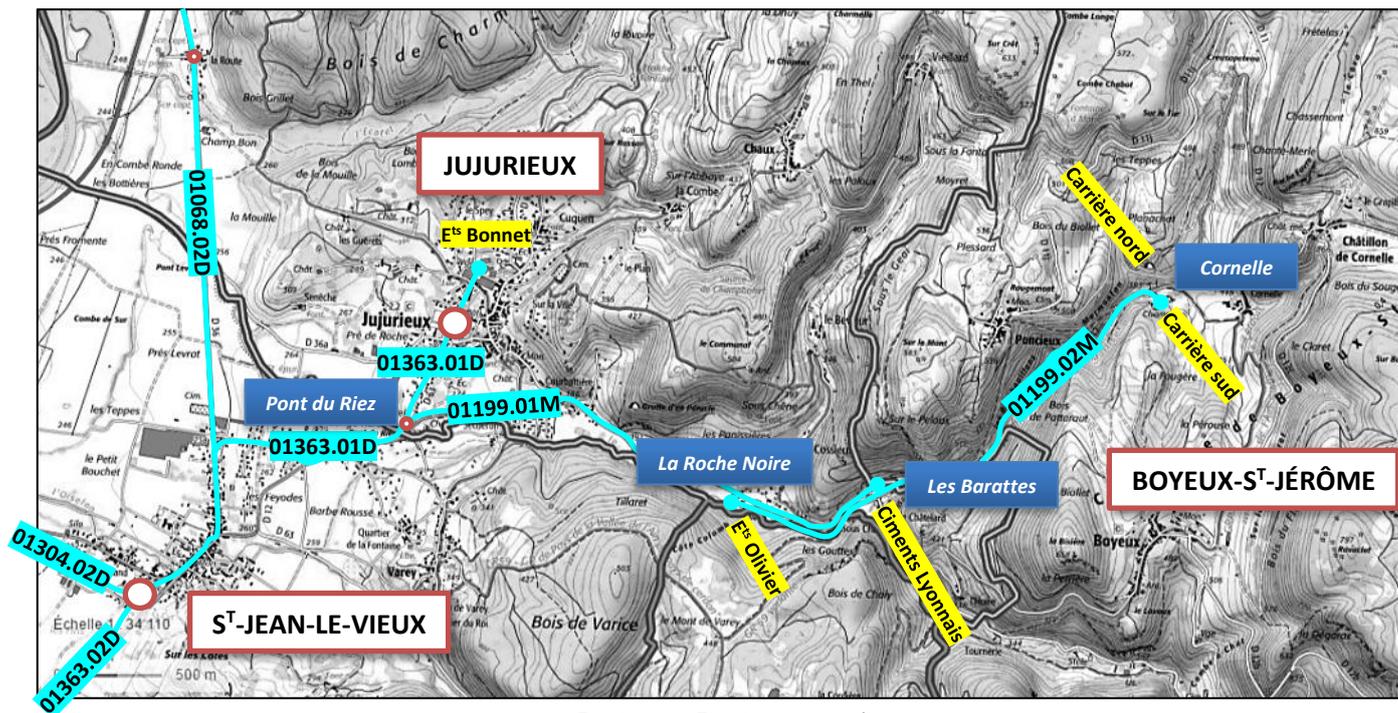
irsp-contact@sfr.fr

ATTENTION : le fonctionnement des liens vers les sites mentionnés n'est pas garanti.



**L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.
Ne cherchez pas à pénétrer par effraction. Essayez d'obtenir l'autorisation de pénétrer et circuler, si c'est possible.
Laissez les lieux en l'état. N'abîmez pas les clôtures et les cultures.
Refermez les barrières trouvées fermées. Ne touchez pas aux barrières trouvées ouvertes.**

LOCALISATION



— Ecartement Etroit abandonné
 Des Ets Olivier aux Ciments Lyonnais, en voies imbriquées métrique (01199.01M) et Decauville (01199.02M)

HISTORIQUE

Une première usine à ciments et chaux hydraulique est construite en 1882 par **Robert BONNET** (1851- ?) à *La Roche Noire*. La carrière d'exploitation se trouve derrière l'usine, sur la rive gauche du *Riez*. L'usine est cédée en 1890 à **MM. BOLLET-OLIVIER & C^{ie}**. En 1886, ils demandent l'autorisation d'exploiter un gisement souterrain aux *Barattes*. Avec un banc de marne en pente de 45°, ces galeries auraient été faiblement exploitées en raison d'éboulements.

En 1909, le préfet de l'Ain autorise la **SA des Ciments Lyonnais**, créée par le **Marquis de Poncins** (1863-1957), à implanter une usine aux *Barattes*. Cette entreprise englobe et annexe rapidement le site de *La Roche Noire*. C'est à cette période que les deux carrières souterraines de *Cornelle* sont ouvertes.



Carrière de Cornelle sud

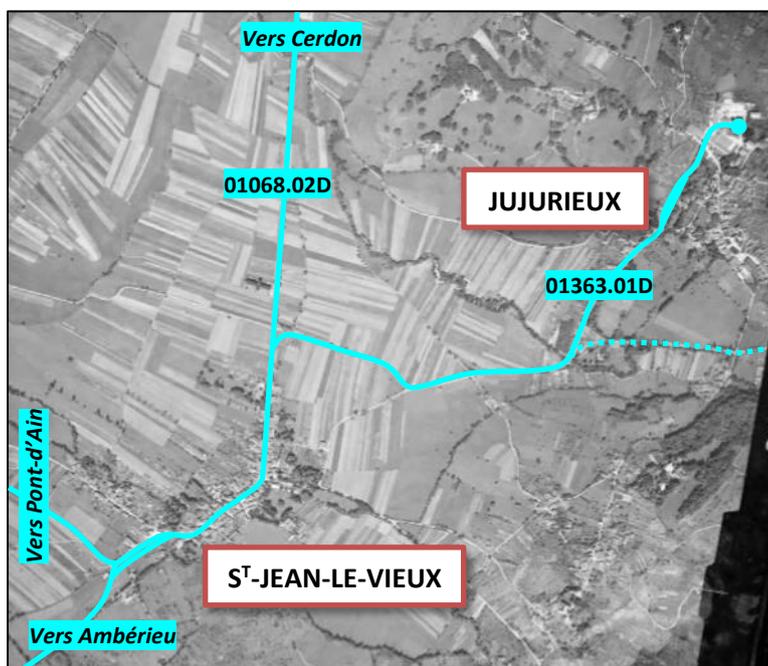
En 1939, la production est interrompue. Elle reprendra de 1945 à 1952 dans l'usine des *Barattes*. Les silos serviront ensuite pour le stockage de grains puis de chaux jusqu'aux années 1970.

La carrière nord de *Cornelle* (2 500 m²) ferme vers 1935 ; la carrière sud (environ 4 000 m² en 1945) est utilisée comme champignonnière.

LE CHEMIN DE FER

Jujurieux est desservi par le chemin de fer à la fin du XIX^e siècle. C'est le 18 août 1897 que la **C^{ie} des Chemins de fer Economiques du Sud-Est (ESE)** ouvre deux lignes à écartement d'un mètre sur le territoire de la commune :

- ✓ De Saint-Jean-le-Vieux à *Pont-de-Préau* (Cerdon), inventoriée sous le n°RSU **01068.02D**. Une halte est créée à *La Route*. Cette ligne reliait Ambérieu-en-Bugey à Nantua et Hauteville-Lompnes. Elle est électrifiée le 15 février 1935. Elle ferme le 1^{er} avril 1951 entre Ambérieu et Saint-Martin-du-Fresne.
- ✓ De Saint-Jean-le-Vieux (*Le Grand Bouchet*) à Jujurieux, inventoriée sous le n°RSU **01363.01D**. Une halte est créée à *Pont du Riez*. Au-delà de la gare de Jujurieux, une voie continuait jusqu'aux **E^{ts} Bonnet** (soierie et usine textile). La ligne ferme aux voyageurs le 15 juin 1940 et aux marchandises le 15 mars 1950.



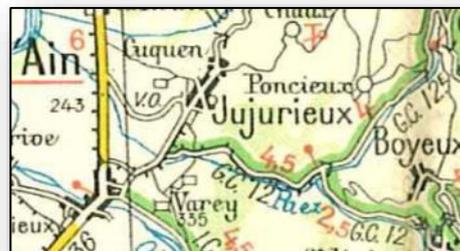
Vue aérienne IGN – 1945. En pointillés : l'EP des cimenteries.



La gare de Jujurieux vue en direction de Saint-Jean-le-Vieux.

Extrait carte Michelin n°74 – 1938

Le 1^{er} avril 1920, le réseau intègre la **C^{ie} des Tramways de l'Ain (TA)**.

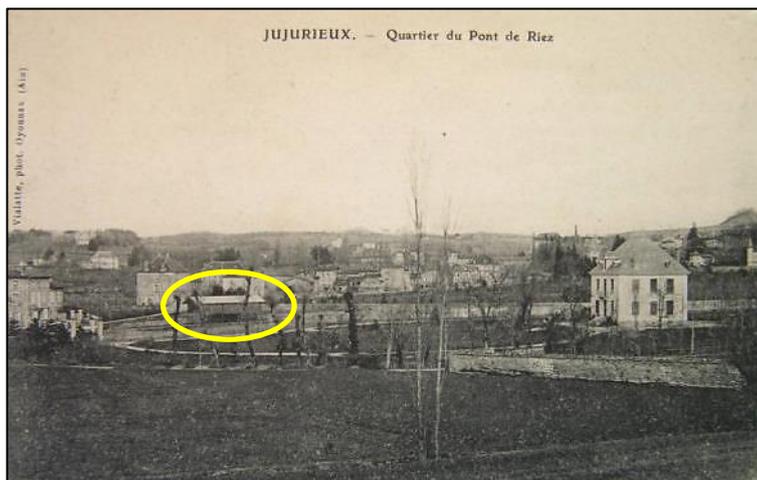


Vous avez des informations à communiquer ? Contactez IRSP...

irsp-contact@sfr.fr

L'É.P. DE LA VALLEE DU RIEZ

Déjà, en 1900 à *Pont-du-Riez*, une voie en impasse fut posée. Elle aboutissait à un hangar métallique ayant pour but de faciliter le transbordement des marchandises, à destination ou en provenance de l'usine de *La Roche Noire*. C'est a priori ce hangar qui est visible sur la CPA ci-contre. Il était situé au niveau de l'intersection entre la D63 et la D12. La halte était située à gauche du hangar. Le bourg de Jujurieux est au fond. Cet EP constituait l'embryon de la future ligne de la vallée du *Riez*.



Pour accéder à Street-View, [CLIQUER ICI](#)

De Pont-de-Riez à La Roche Noire



Pour accéder à Street-View, [CLIQUER ICI](#)

Selon les documents, la mise en service de cette portion a eu lieu en 1911 ou 1912.

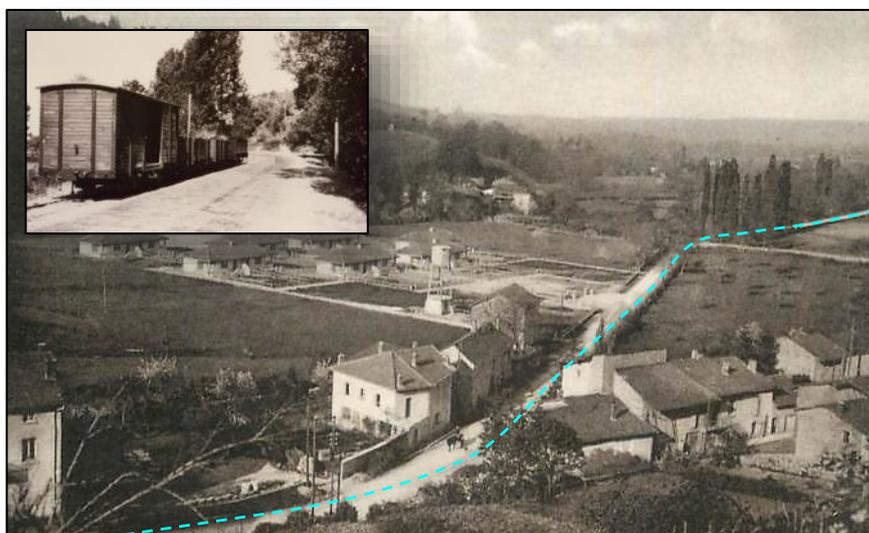
L'EP remontait la vallée du *Riez* en empruntant le GC12 (D12) en accotement. Au hameau de *La Courbatière*, la voie passait de l'autre côté de la route.

Ces deux photos du hameau de *La Courbatière* sont prises en direction de *Pont-de-Riez*. Ci-contre, la voie est en construction. Ci-dessous, les pointillés bleus surlignent le trajet.

Déjà, fin 1881...

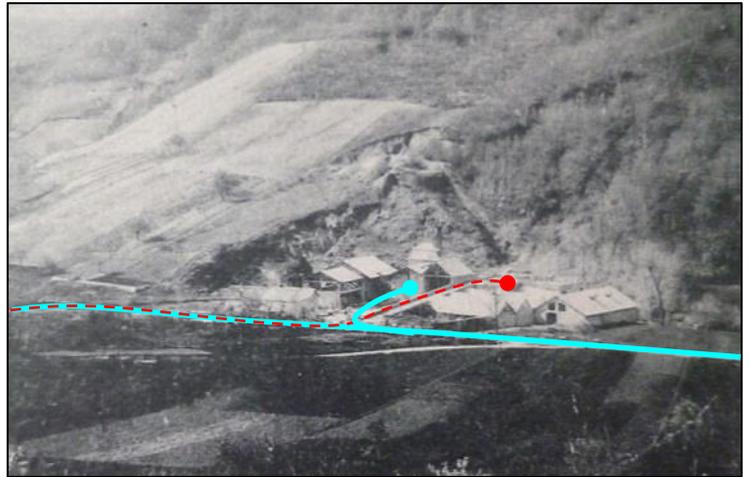
...un avant-projet de chemin de fer d'intérêt local entre Cossieu et la gare PLM d'Ambronay avait été déposé à la préfecture et soumis à une enquête d'utilité publique. Il demeura sans suite.

L'EP fut utilisé jusqu'en mars 1950 pour l'approvisionnement en charbon, mais cessa d'être utilisé pour l'expédition des produits finis à l'aube de la Seconde Guerre mondiale.



L'usine de chaux et ciments de La Roche Noire

Grâce à deux photographies de 1938/1939 et à l'article publié dans le n°32 de *Rail & Industrie*, il est possible de connaître approximativement la configuration de l'EP à l'intérieur de l'usine.



Sur la vue aérienne de 1971 ci-contre, le tracé en bleu ciel indique la voie métrique. Le tracé approximatif de la voie de 60 cm est reporté en pointillés rouges. Elle atteignait les gueulards par une rampe visible sur la CPA ci-dessus.

L'entrée de l'usine de *La Roche Noire* était située au PK1,9.



Pour accéder à Street-View, [CLIQUER ICI](#)

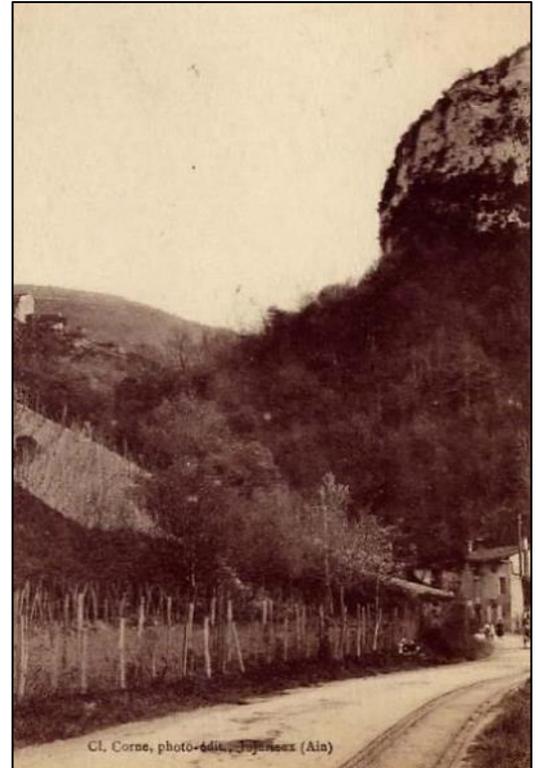
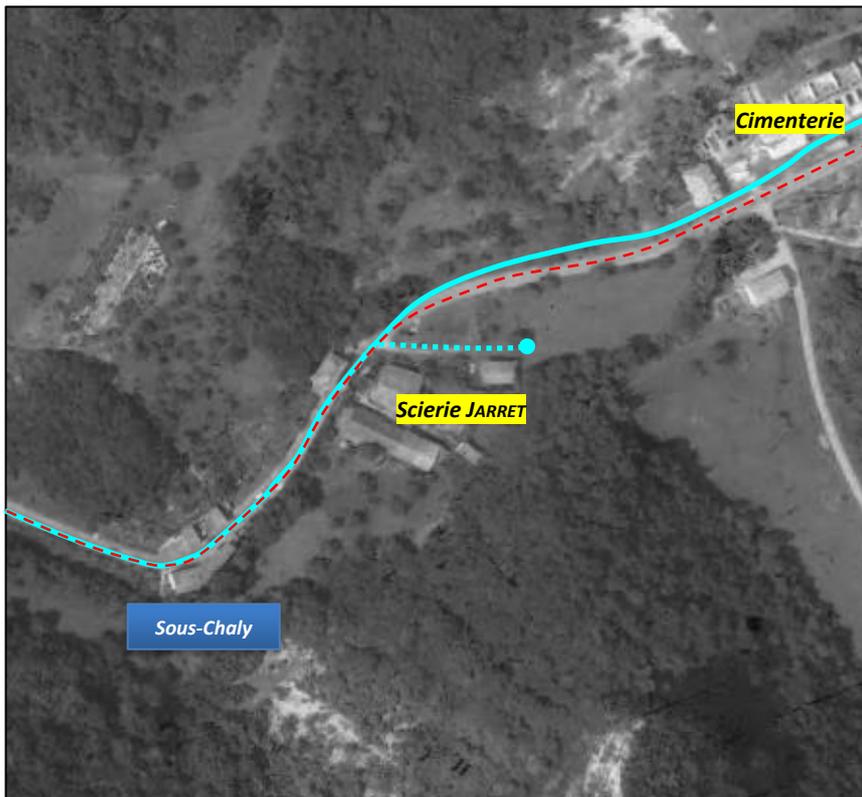
Ci-dessus, les deux photographies de 1938/1939, issues du site cossieux.fr. Les bureaux de la photo de gauche ont été restaurés en maison d'habitation. La voie passait entre ceux-ci et la rampe d'accès aux gueulards des fours (parapet à l'extrême droite de la photo de droite). Une portion de la voie de 60 est visible à gauche sur la photo de gauche, ainsi qu'au premier plan de la photo de droite.

Entre l'usine des Roches Noires et l'usine des Barattes

La portion entre les deux usines était à 4 fils de rails : 1,00 et 0,60 m. C-contre, la ligne est visible à l'arrivée de *Sous-Chaly*. Cette portion semble avoir été posée en même temps que la précédente ou peu de temps après ; sa construction ayant été demandée dès 1909 par le **Marquis de Poncins**.

Entre le hameau de *Sous-Chaly* et l'usine des *Barattes*, la scierie *JARRET* sera desservie par une branche de l'EP vers 1930 (PK 2,5).

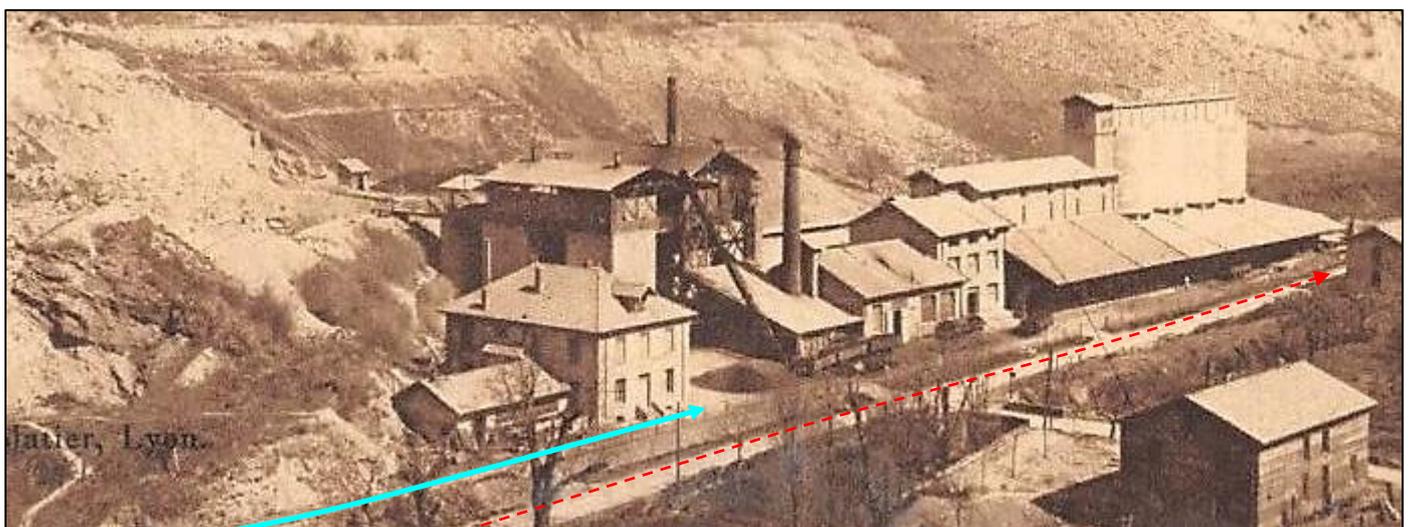
Vue aérienne IGN - 1971



Pour accéder à Street-View, [CLIQUER ICI](#)

Le tracé de la voie métrique est indiqué ci-contre en bleu ciel.

Le tracé supposé de la voie de 60 est indiqué en pointillés rouges.

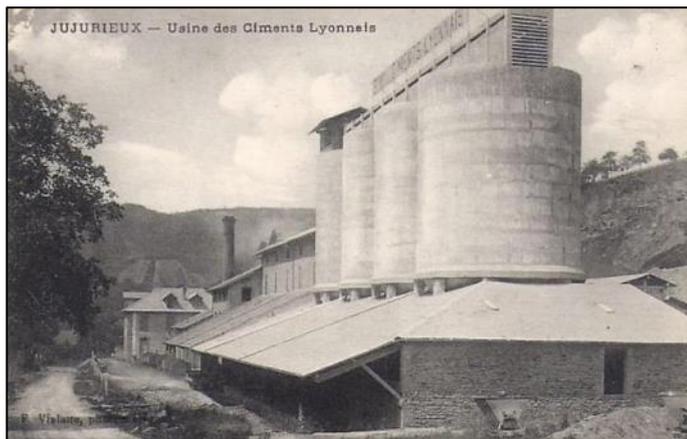
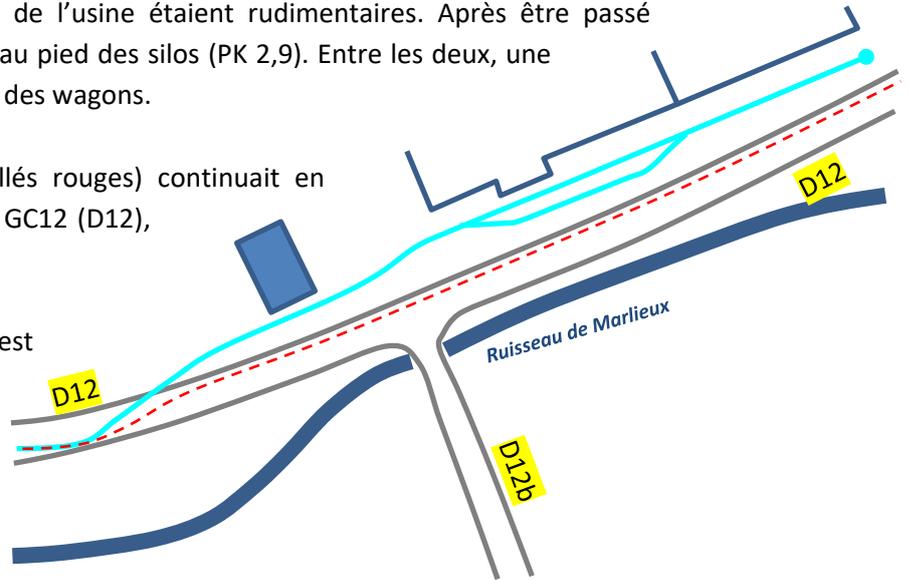


L'usine de chaux et ciments des Barattes

Les installations ferroviaires à l'intérieur de l'usine étaient rudimentaires. Après être passé devant les bureaux, la voie venait mourir au pied des silos (PK 2,9). Entre les deux, une voie d'évitement permettait la manœuvre des wagons.

Il semble que la voie de 60 (en pointillés rouges) continuait en direction des carrières, en empruntant le GC12 (D12), mais elle reste invisible sur les CPA.

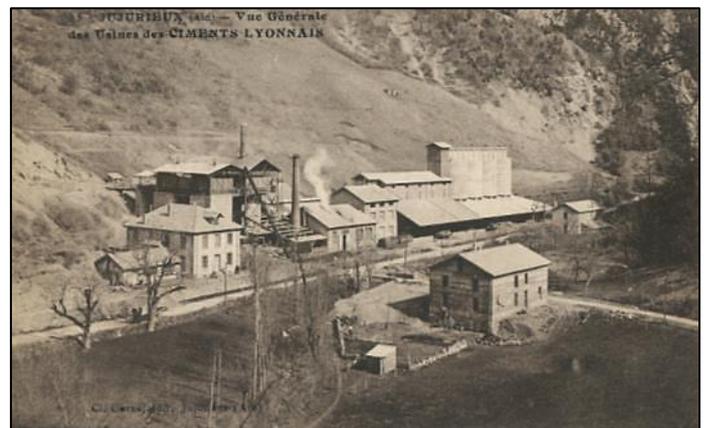
Le réseau de 60 à l'intérieur de l'usine est inconnu. Il semble qu'il était principalement situé derrière l'usine où existait une carrière d'exploitation.



Ci-contre et ci-dessous, 3 vues de l'usine.

A noter la présence d'un wagonnet à benne basculante au premier plan de la CPA ci-contre.

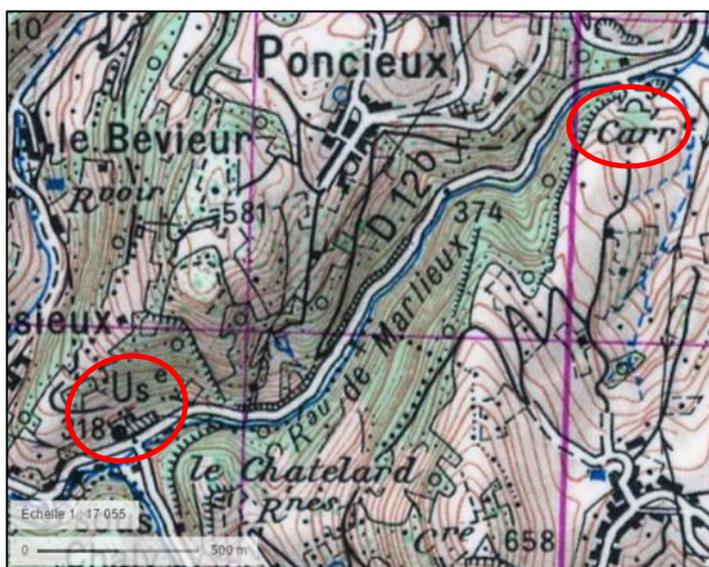
Pour accéder à Street-View, [CLIQUER ICI](#)



Entre l'usine des Barattes et les carrières de Cornelle

La voie de 60 remontait les gorges du Ruisseau de Marlieux sur environ 2 km. Il n'existerait pas de photos de cette portion.

La seule vue trouvée présente l'entrée des carrières sud de Cornelle.



Carte IGN - 1950

Ci-contre, vue aérienne de 1945. La voie se dirigeait vers les carrières sud. Les documents ne précisent pas si les carrières nord furent reliées au chemin de fer.

Des rames d'une demi-douzaine de wagonnets étaient formées à l'extérieur des carrières. Elles étaient ensuite acheminées jusqu'aux usines par gravité, aidées par un âne ou un cheval.

Dans les années 1930, un locotracteur sera mis en service. La ligne ferme en 1951.

