

RANDONNEES



FERROVIAIRES

FICHE ITINERAIRE

SENTIER DU MONORAIL

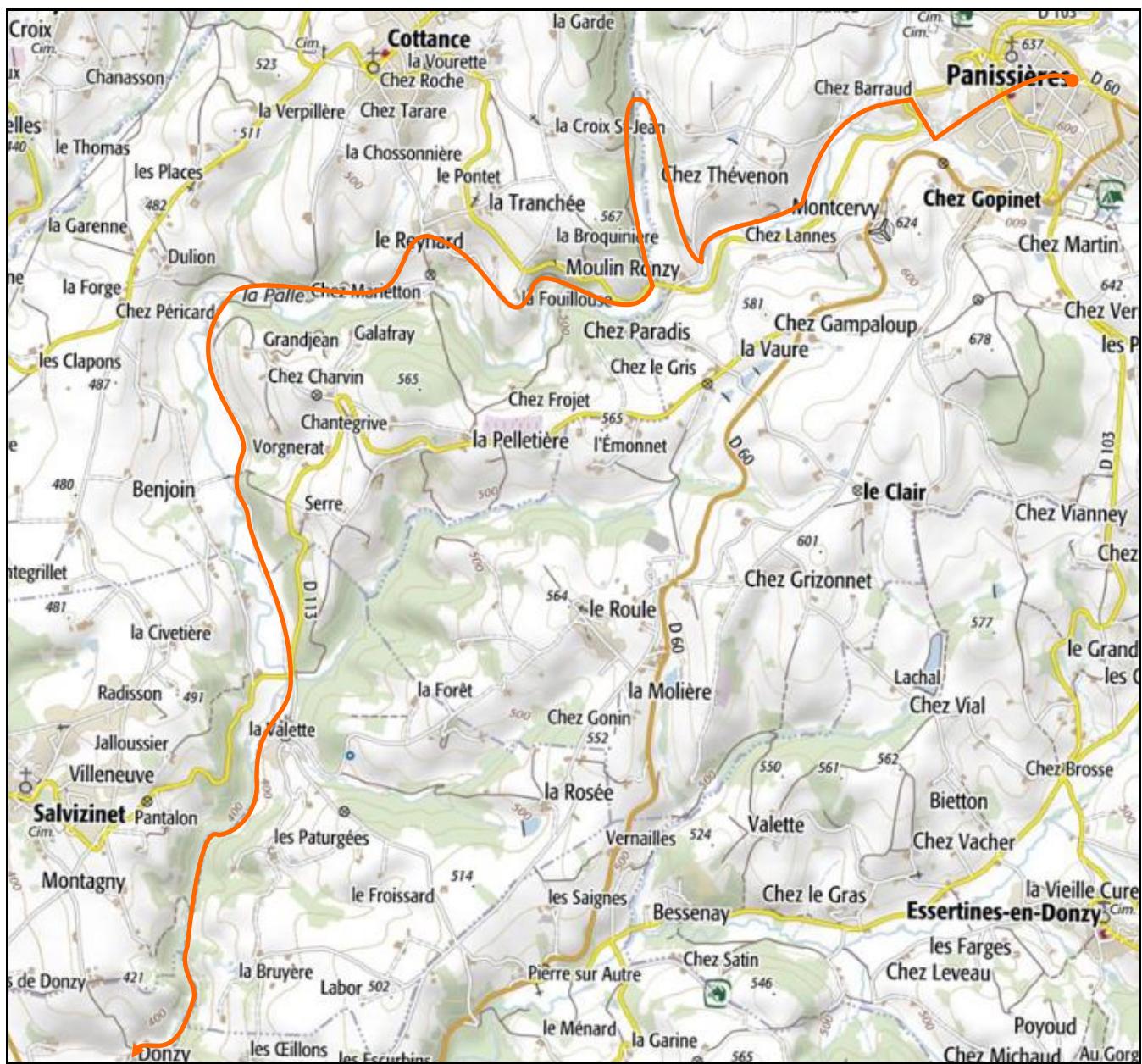
TYPE :

Chemins et sentiers balisés et commentés

Long : 11 Km

COMMUNES :	Début : Panissières (42) Place de la Liberté 45°47'30.2"N 4°20'44.2"E	Fin : Salt en Donzy (42) Donzy 45°44'48.3"N 4°16'47.9"E
------------	--	--

SITUATION GENERALE



COMMENTAIRES

Ce parcours suit plus ou moins l'itinéraire d'un petit chemin de fer local qui a été unique en son genre en France : le monorail de Panissières (n° IGRF 42165.01D).

Entre 1870 et 1880, Panissières est une grosse bourgade industrielle qui compte environ 5000 habitants et plusieurs usines de tissage, linge de maison et soieries. C'est pourquoi une liaison ferroviaire est envisagée avec Feurs qui est située sur le grand axe de la vallée de la Loire.

Divers projets sont rejetés jusqu'à ce qu'en 1888 le sénateur Francisque Reymond soit élu au conseil général de la Loire. Ingénieur de l'école centrale des arts et manufactures, et spécialiste des chemins de fer, il est l'ami d'un certain Charles Lartigue qui a conçu un système de transport léger par monorail.

En effet, devant la nécessité de trouver une solution au transport de l'alfa dans le sud-oranais algérien où l'ensablement permanent ne permet que le transport par dromadaires, il conçoit une voie ferrée ne comportant qu'un seul rail fixé à un mètre au-dessus du sol sur des chevalets en V inversés plantés en terre.



Le principe du monorail avec son rail de roulement supérieur et ses rails de guidage latéraux

Le train est à cheval sur le rail de roulement supérieur. Ses wagons comportent deux nacelles de chargement latérales à la façon des bâts pour animaux. Un dromadaire mécanique en quelque sorte. Et une première ligne de 90 km à traction animale fut construite.

Puis, avec deux rails de guidage latéraux pour améliorer le système, une ligne de démonstration en traction vapeur est réalisée à Londres en 1886 et une autre de 15 km en 1887 en Irlande. Conçues sur le même principe que les wagons, les locomotives avaient deux chaudières latérales.



Face à son caractère économique, le projet Lartigue est retenu et déclaré d'utilité publique le 9 juin 1891. L'ouverture de la voie est prévue 18 mois plus tard. Mais la société en charge de l'exploitation ne sera créée qu'en 1893 et le tracé validé qu'en janvier 1894. Il faisait 17 km de long, comportait 5 gares, aucun tunnel et aucun passage à niveau. En effet, à cause du rail central, il fallait prévoir de croiser les routes et chemins préexistants par des ponts inférieurs ou supérieurs.



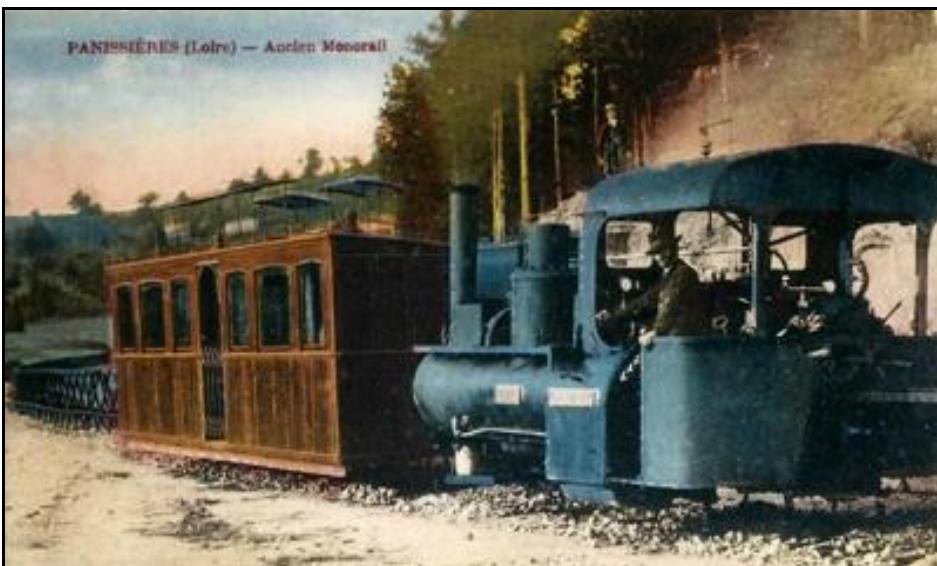
Ci-dessus et ci-dessous, l'état d'avancement des travaux en montant vers Panissières



Le matériel roulant prévoyait 2 locomotives, 5 voitures voyageurs pouvant recevoir 26 passagers en intérieur et d'autres en impériale, 3 fourgons à bagages et 13 wagons marchandises. La première locomotive baptisée Feurs fut livrée en 1894, et la seconde Panissières qu'en 1898 car déjà la société exploitante connaissait déjà de sérieux défauts de paiement.

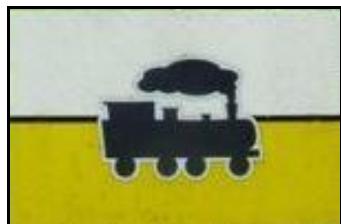
En juillet 1895, le préfet de la Loire est informé que les travaux sont assez avancés pour permettre une ouverture au public. Des essais officiels sont prévus pour le 22 Août. Pour préparer cette réception, des essais préliminaires ont lieu les 17 et 20 Août. Mais ceux du 20 août connaissent des difficultés car la locomotive déraille dans une manœuvre et abîme la voie. Grâce à de rapides réparations, les essais officiels sont pourtant maintenus pour le 22 août. Les 17 km du trajet sont effectués en 2 heures environ, c'est dire la rapidité de l'engin. Mais la commission refuse la mise en exploitation car les gares ne sont pas réalisées, la ligne est trop légère et la seconde locomotive toujours pas livrée.

La société engage alors quelques travaux complémentaires mais, faute de moyens suffisants, ils ne seront jamais terminés. De nouveaux essais officiels doivent avoir lieu le 14 août 1896 mais ils seront aussi peu concluants que les premiers. Le voyage s'arrête en effet à 10 km de Feurs car la locomotive ne produit pas assez de vapeur et il faudra attendre une heure pour qu'elle refasse sa pression. L'autorisation d'exploitation est donc une nouvelle fois refusée.

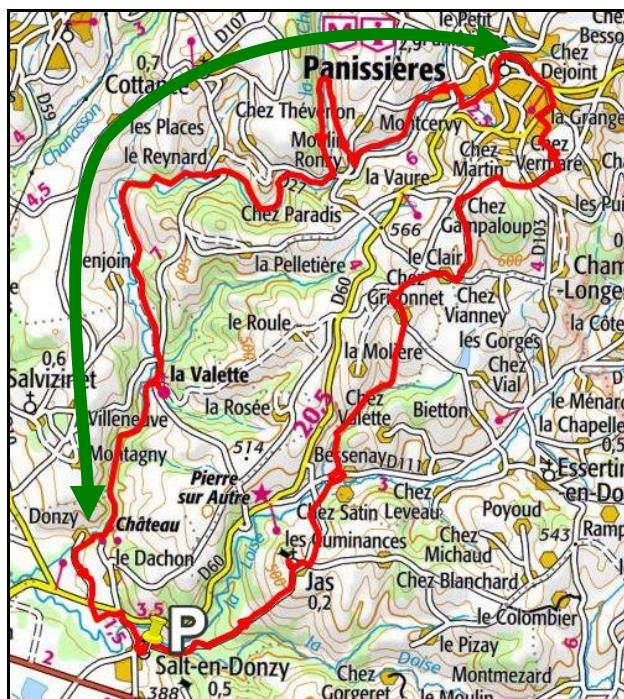


Le 21 août, le principe d'une déchéance est envisagé mais, contre toute attente, le préfet accepte un compromis et l'attribution d'une somme de 600 000 francs nécessaires au renforcement de la ligne et autres finitions. Après ces travaux, l'autorisation d'exploitation est donnée mais c'est alors la société du monorail qui déclare ne pas avoir le budget de fonctionnement. Dès lors, la ligne est abandonnée et ne sera jamais inaugurée. Son matériel sera adjugé à un ferrailleur lyonnais le 5 mai 1902. Fin du fiasco.

Malgré ce, une reconversion en voie métrique normale, avec prolongation vers le département voisin du Rhône, est envisagée dès 1899. Mais elle prendra elle aussi du retard. Il faudra attendre 10 ans pour qu'une convention soit signée à ce propos. Puis de timides travaux, dont le percement d'un tunnel, débuteront pendant la première guerre mondiale. Ils se poursuivront jusqu'en 1920, date à laquelle le projet sera définitivement abandonné et jamais repris. Aucun train ne passera donc à Panissières.



Enfin, en 1973, le comité départemental du tourisme incite toutes les communes de la Loire à concevoir des parcours de randonnée. Des bénévoles remettent en état les maçonneries du petit train et le succès est au rendez-vous lors de la première marche du Monorail en 1978. Le parcours ferroviaire sera par la suite balisé (voir ci-contre), équipé de panneaux d'information et intégré à une boucle touristique plus large.

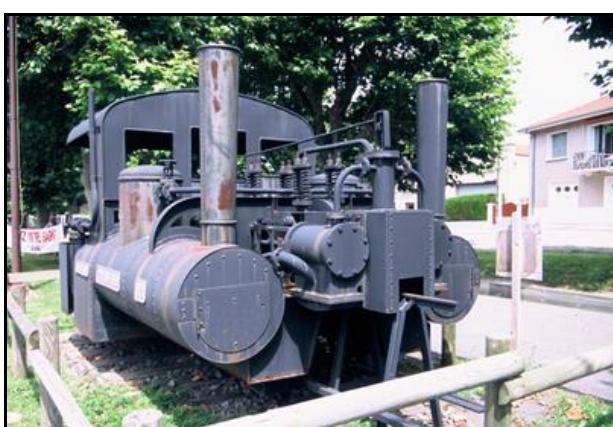


Le circuit du Monorail de Panissières
La double flèche verte indique la partie réellement ferroviaire

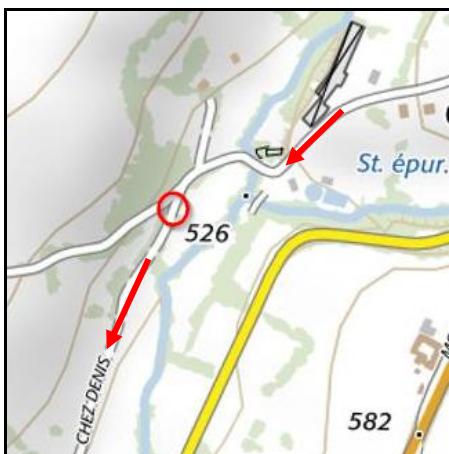
DESCRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



Ci-dessus et ci-dessous, le début du parcours devant la reconstitution de la locomotive du monorail



Cette maquette grandeur nature a été réalisée d'octobre 1999 à juin 2001 par neuf élèves de B.T.S. de chaudronnerie du lycée technique Claude Lebois de Saint Chamond. Elle pèse deux tonnes et demie.



Après avoir traversé le village, le début du parcours pédestre proprement dit et le premier panneau d'informations

A noter que ce chemin ne suit pas vraiment la voie ferrée. Cette dernière était en effet légèrement plus haut à flanc de colline.

Welcome to the Monorail

I am delighted to welcome you to the « Monorail » railway line built at the end of the 19th century between Feurs and Panissières. The walking route (a 25 km loop) takes in part of the former track. I am going to tell you the story of this train line with information boards placed along the route as far as Donzy (the commune of Salt en Donzy) which is a walk of about 12 km. We would like to invite young and old to take part in a little game along the route by answering the questions (at the bottom left of each information board - several answers are possible). Bring your answers to the tourist office of the Montagnes du Matin at Panissières where a small prize awaits you.

Waiting for you at the end of the walk is the old engine ! Listen out and perhaps you will hear the train whistle ...

Sur les traces de la drôle de machine...

Bienvenue sur le Monorail...

Je suis ravi de vous accueillir sur le « Monorail », ancienne voie de chemin de fer qui a été construite à la fin du 19^{me} siècle entre Feurs et Panissières. Le circuit pédestre (25 km en boucle) reprend en partie l'ancienne voie ferrée. Je vais vous raconter l'histoire de ce chemin de fer tout au long de panneaux implantés jusqu'au site de Donzy (commune de Salt en Donzy) ce qui représente une balade de 12 km aller. Nous proposons également aux petits comme aux grands un petit jeu de piste tout au long du parcours : quand vous aurez répondu à toutes les questions (en bas à gauche de chaque panneau, choisir une réponse parmi les 3 propositions) apportez les réponses à l'office de tourisme des Montagnes du Matin à Panissières, une petite récompense vous attend !

En attendant, bonne balade, et bon voyage à bord de la drôle de machine ! Tendez l'oreille, peut-être entendrez-vous le sifflet de la locomotive ...

Boucle sentier pédestre du Monorail : total 25 km, suivre la locomotive



Office de tourisme des Montagnes du Matin | 42360 PANISSIÈRES | Tel 04 77 28 67 70 | www.montagnesdumatin.com

2



Sur les traces de la drôle de machine...



Pourquoi un Monorail entre Feurs et Panissières ?

If we consider the Loire department as « the cradle of the french railway system », the first Monorail in France was created at the end of the 19th century between Feurs and Panissières. Panissières had a very important roll in the manufacture of cloths and household linens. It's the reason they needed a railway link with Feurs. The project was the reserve of engineer Charles Lartigue who had constructed his first Monorail in Ireland between the towns of Listowel and Ballybunion. It was the first time such a railway on an only rail (hence the name « Monorail ») had been built. The engineer had a friend who was the president of the general council of the Loire department and this facilitated the adoption of the Lartigue project. The declaration of the project was issued on 9th June 1891...

Why a Monorail between Feurs and Panissières ?

From your notice board, where did Charles Lartigue get his idea of a train running on a single rail ?

A) in the Algerian desert watching a camel train transporting baggage
 B) at a fairground watching a merry-go-round
 C) he just wanted to save money

A ton avis, où Charles Lartigue a-t-il trouvé l'idée d'un train roulant sur un seul rail ?

A) dans le désert algérien en observant une caravane de chameaux qui transportait des bagages
 B) à la fête foraine en observant des manèges
 C) il voulait juste faire des économies

Office de tourisme des Montagnes du Matin | 42360 PANISSIÈRES | Tel 04 77 28 67 70 | www.montagnesdumatin.com



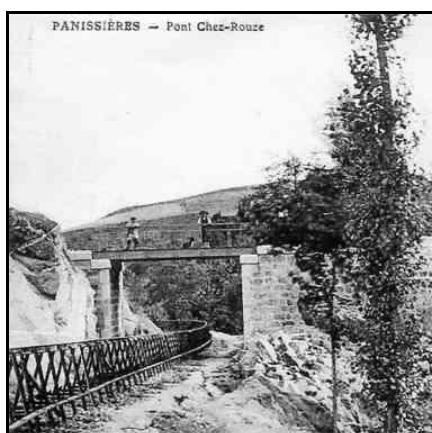
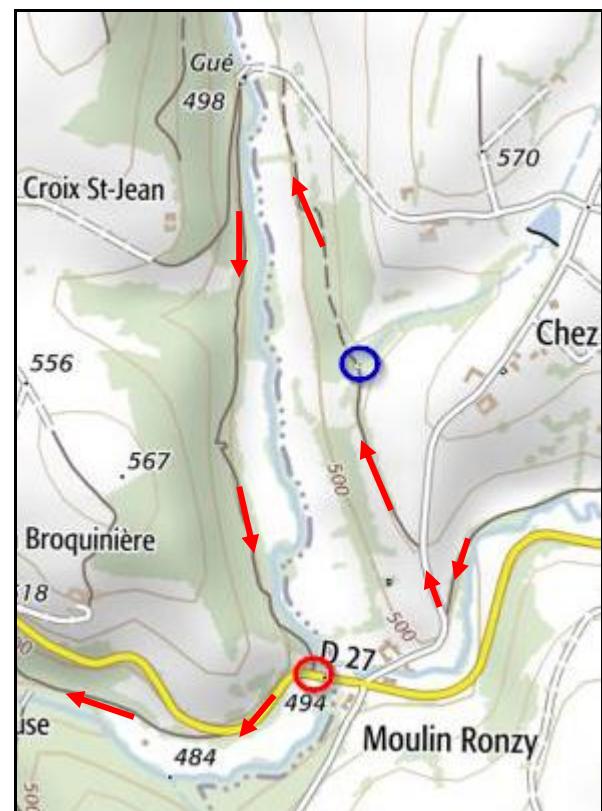
Ci-dessus et ci-dessous, le passage sur la petite route de Chez Thévenon



Pour perdre progressivement de l'altitude, le monorail était obligé de faire un long détour dans la vallée de la Charpassonne.

Ce faisant, il passait sur un petit pont ([cercle bleu](#)) dans le vallon de chez Thévenon.

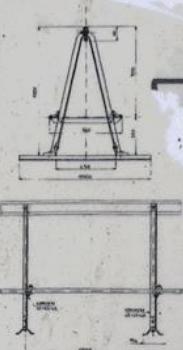
Puis, à la fin de ce détour, sous le pont de Ronzy, sous la RD 27 ([cercle rouge](#)).



Hier et aujourd'hui, le pont de Ronzy (Chez Rouze à l'époque)

3

Sur les traces de la drôle de machine...



La voie

17 km de voie sont construits entre Feurs et Panissières. La voie est de type Monorail avec chevalets en A de 1 m de hauteur, munis de cornières d'entretoisement latérales et de guidages fixés aux deux jambages du chevalet, le tout posé sur traverses en chêne et ballast de 10 cm d'épaisseur au minimum. Le poids du rail porteur est de 13,5 kg au mètre, l'espacement maximum des chevalets de 1 m. Le maximum des déclivités est de 2,5 % sauf dérogation. La ligne démarrait à 345 m d'altitude à Feurs pour finir à 583 m à Panissières, ce qui représente une importante déclivité. Notons que la voie, avec son rail unique et ses ponts, fut entièrement construite et qu'elle fonctionna pendant les travaux ; on ne peut donc pas dire que le Monorail n'a jamais roulé. Il faut s'imaginer une « barrière » de 1 m de haut traversant la campagne des Montagnes du Matin sur 17 km !

The line

17 km of line was built from Feurs to Panissières. The line was a Monorail type design with A-shaped easels one-meter high, lateral crossbars and guide rails fixed on the two legs of the easels. All this was mounted on oak sleepers on the 10 centimeter thick roadbed.

The weight of the bearing rail was 13,5 kg/meter, and the maximum spacing between easels one meter. The maximum slope was 2,5 degrees. The line started at an altitude of 345 m and ended in Panissières at 583 m a very important slope. The line, with its single rail and bridges, was completed and operated during its working life (so we can't say it didn't work). Imagine a one metre-high « barrier » crossing the country of the « Montagnes du Matin » for 17 km !

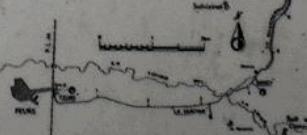
Curiosity Corner... | Le coin des curieux...

From your notice board, why is the line of the railway track not straight ?

- A) the engineer who drew the plans was "tipsy"
- B) it did not need to take into account certain degrees of slope that would have necessitated detours
- C) the track had to avoid crossing roads



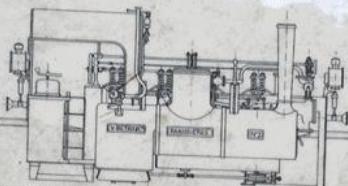
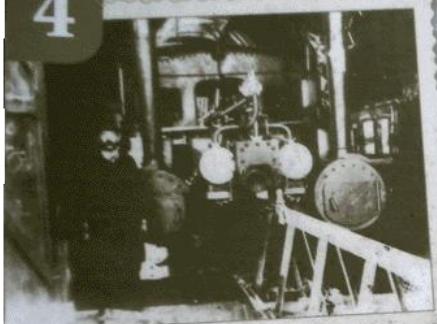
Boucle sentier pédestre du Monorail : total 25 km, suivre la locomotive



Office de tourisme des Montagnes du Matin | 42360 PANISSIÈRES | Tel 04 77 28 67 70 | www.montagnesdomatin.com

4

Sur les traces de la drôle de machine...



La locomotive

Deux locomotives ont été construites en 1893 et 1894 par les établissements Bétrix de St Etienne. Elles étaient composées de deux chaudières symétriques encadrant le train de roues et le mécanisme de distribution. La conduite de l'engin était assurée par deux machinistes qui faisaient à la fois office de mécanicien et de chauffeur et qui disposaient l'un et l'autre d'une soupe à charbon située à l'arrière de la cabine (fort petite). Poids de la machine à vide : 9600 kg, poids en charge : 12 000 kg ! Largeur 2,60 m et hauteur de 1,60 m au-dessus du rail. Seule la locomotive n°1 « Feurs » fonctionna le temps des travaux et participa aux essais entre 1895 et 1898. En 1896, elle était déjà « très fatiguée » et sujette à de nombreuses avaries. La n°2 « Panissières », livrée en 1898 ne fit que quelques tours de roues sur la ligne...



The engine

Two engines were built in 1893 and 1894 by the Bétrix factories at Saint-Etienne. They consisted in two symmetrical boilers set on the wheels and distribution mechanism. The two drivers were also mechanics. There was a coal hold at the back of the very small cabin. The engines weighed 9600 kg and 12 000 kg when fully loaded, were 2,60 m wide and sat 1,60 m above the track.

Only the engine n°1 « Feurs » worked and took part in the trials between 1895 and 1898. In 1896 it was already « very tired » and had a lot of damages. The n°2 « Panissières » delivered in 1898, seldom ran on the line...

Curiosity Corner... | Le coin des curieux...

What type of power was used to drive the Monorail ?

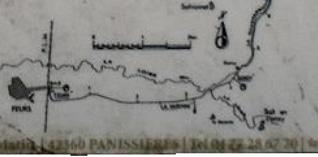
- A) electricity
- B) water power
- C) steam power

Quelle était l'énergie qui permettait de faire fonctionner le Monorail ?

- A) L'électricité
- B) L'énergie hydraulique
- C) La machine à vapeur

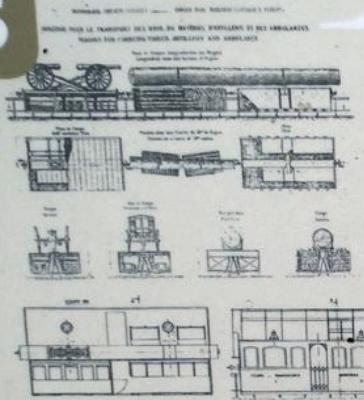


Boucle sentier pédestre du Monorail : total 25 km, suivre la locomotive



Office de tourisme des Montagnes du Matin | 42360 PANISSIÈRES | Tel 04 77 28 67 70 | www.montagnesdomatin.com

5



The wagon

They were built at workshops in the north of France who weren't very competent. The 1894 report was very alarming about the rolling stock : « The sleepers must have been repaired, reinforced and, finally, badly made. The materials used haven't been supervised and no trials carried out on the axles or wheels. Some pieces of steel had a lot of flaws ». In 1897 the fleet was complete : 2 mixed 1st and 2nd class carriages, 3 third class carriages, 3 wagons with a postal compartment, 9 tip cart wagons, 2 flat wagons, 2 reserve wagons and 1 crane wagon.

26 passengers could sit inside a carriage plus the seats on the upper deck.

Curiosity Corner... | Le coin des curieux...

From your notice board, how heavy was an empty passenger carriage ?

- A) 500 kg B) 5000 kg C) 50 000 kg

A ton avis, combien pesait un wagon pour passagers à vide ?



Office de tourisme des Montagnes du Matin | 42360 PANISSIERES | Tel 04 77 28 67 70 | www.montagnesdumatin.com

Sur les traces de la drôle de machine...



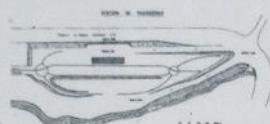
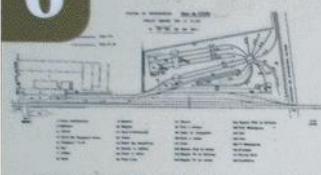
Les wagons

Ils furent fabriqués par des ateliers du Nord de la France, qui apparemment n'étaient pas très compétents. Un rapport de 1894 est très alarmant sur le matériel roulant : « Les traverses d'attelage, mal étudiées, ont dû être raccommodées, renforcées, et, en définitive, mal faites (...) ; l'emploi de matériaux n'a pas été surveillé ; il n'a été fait aucun essai pour les essieux, ni pour les roues ; certaines pièces d'acier présentent grand nombre de soufflures ».

En 1897, le parc était complet : 2 voitures mixtes 1ère et 2ème classe - 3 voitures de 3ème classe - 3 fourgons avec compartiment postal - 9 wagons tombereaux - 2 wagons plats - 2 wagons réservoirs - 1 wagon grue. 26 personnes pouvaient prendre place dans une voiture plus les places en impériale.



6



Sur les traces de la drôle de machine...



The stations

* The Feurs station : The initial project planned a complex of installations that never materialised. They only built a small brick building.

* The Donzy station : 4 km from Feurs intended to serve the Salt-en-Donzy village and granite quarries nearby. The slopes began here without a break as far as Panissières.

* The Cottance station : 10 km from Feurs and planned to serve this small industrial town specialized in cloth weaving.

* The station and town was linked by a 1 km bad path. This station, with the exception of the termini, had two tracks with twining places (to twin back).

You are on the site of the Cottance station.

* The Panissières station : badly placed at 583m at the foot of the village whilst the village stands at 636 high.



* La gare de Feurs : Les projets initiaux prévoyaient des installations complexes mais l'on construisit simplement un petit bâtiment en briques.

* La gare de Donzy : Située à 4 km de celle de Feurs pour desservir le bourg de Salt-en-Donzy et des carrières de granit à proximité. Les rampes débutaient à partir d'ici sans interruption jusqu'à Panissières.

* La gare de Cottance : A 10 km de Feurs. Prévue pour desservir la petite ville industrielle spécialisée dans le tissage de la toile, mais reliée à sa future gare par un kilomètre de mauvais chemin. Cette station était la seule en dehors des terminus à posséder deux voies de passage avec plaques tournantes (pour faire demi-tour). Vous êtes ici à l'emplacement de la gare de Cottance.

* La gare de Panissières : Mal placée également car à 583 m d'altitude au pied du village dont les hauts quartiers sont situés à 636 m.



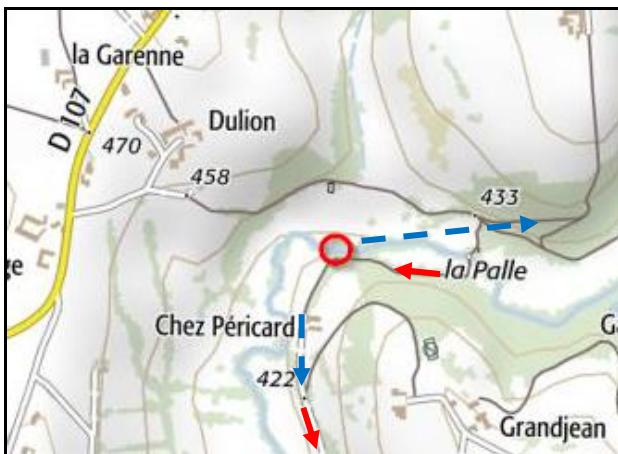
Curiosity Corner... | Le coin des curieux...

There still exists today, remains of certain stations. Which ones ?

- A) Donzy station A) La gare de Donzy
 B) Feurs station B) La gare de Feurs
 C) Panissières station C) La gare de Panissières
 D) Cottance station D) La gare de Cottance



Office de tourisme des Montagnes du Matin | 42360 PANISSIERES | Tel 04 77 28 67 70 | www.montagnesdumatin.com



Comme presque tous les ponts de la ligne,
celui de la Palle sur la Charpassonne avait un tablier métallique qui a été ferraillé
Il ne reste qu'une culée visible

7

Sur les traces de la drôle de machine...

The bridges

There were 3 types of bridges on the Monorail way.

"The « normal » bridges to cross the rivers and ravines had a metallic roadway of a standard design mounted on masonry pillars. Today we can still find them all along the route. "The small bridges straddled the tracks near farms for the cattle crossing and they all remain today. You are in front of an exemple of this bridge type.

* The bridge on the Charpassonne crossed after the Donzy station. 18 meters in length between the extreme easels, it was made of a riveted metal construction onto which were fixed the lateral guiding rails and the bearing rail.

Les ponts

Il y avait 3 sortes de ponts sur la voie du Monorail :

- * Les ponts « normaux » : pour le passage d'un cours d'eau ou d'une déclivité : ils comportaient tous un tablier métallique du modèle courant reposant sur des piliers en maçonnerie. On les trouve encore aujourd'hui tout au long du parcours.
- * Les petites passerelles : enjambant la voie aux alentours des fermes et destinées au passage du bétail, elles subsistent toutes aujourd'hui. Vous avez un bel exemple de ces ponts devant vous.
- * Le pont sur la Charpassonne qui traversait la rivière après la gare de Donzy : d'une ouverture de 18 m entre chevalets extrêmes, il était constitué par une construction métallique rivée, de section triangulaire, sur laquelle étaient fixés les rails de guidage latéraux et le rail de roulement.

Curiosity Corner... | Le coin des curieux...

From your notice board, how many bridges are there in total along the Monorail ?

A ton avis, combien y a-t-il de ponts au total tout au long du Monorail ?

A) a dozen A) une dizaine

B) between 50 and 60 B) entre 50 et 60

C) more than a 100 C) + de 100

Boucle sentier pédestre du Monorail : total 25 km; suivre la locomotive

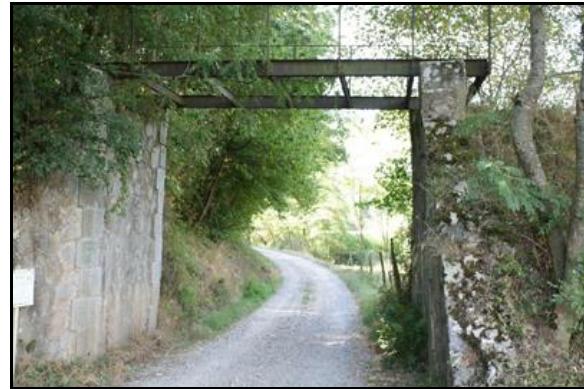
Autres ponts pour des chemins aujourd'hui disparus

Autres ponts pour des chemins aujourd'hui disparus



Autres ponts pour des chemins aujourd'hui disparus





La ligne ne comportait aucun passage à niveau
 Tous les croisements avec des chemins préexistants devaient donc s'effectuer par des ponts
 Pour des raisons d'économie, ceux-ci avaient des tabliers métalliques

7

Sur les traces de la drôle de machine...

The bridges

There were 3 types of bridges on the Monorail way.

**The « normal » bridges to cross the rivers and ravines had a metallic roadway of a standard design mounted on masonry pillars. Today we can still find them all along the route.*

**The small bridges straddled the tracks near farms for the cattle crossing and they all remain today.*

You are in front of an example of this bridge type.

** The bridge on the Charpassonne crossed after the Donzy station. 18 meters in length between the extreme easels, it was made of a riveted metal construction onto which were fixed the lateral guiding rails and the bearing rail.*

Les ponts

Il y avait 3 sortes de ponts sur la voie du Monorail :

- * Les ponts « normaux » : pour le passage d'un cours d'eau ou d'une déclivité : ils comportaient tous un tablier métallique du modèle courant reposant sur des piliers en maçonnerie. On les trouve encore aujourd'hui tout au long du parcours.
- * Les petites passerelles : enjambant la voie aux alentours des fermes et destinées au passage du bétail, elles subsistent toutes aujourd'hui. Vous avez un bel exemple de ces ponts devant vous.
- * Le pont sur la Charpassonne qui traversait la rivière après la gare de Donzy : d'une ouverture de 18 m entre chevalets extrêmes, il était constitué par une construction métallique rivée, de section triangulaire, sur laquelle étaient fixés les rails de guidages latéraux et le rail de roulement.

Curiosity Corner... | Le coin des curieux...

From your notice board, how many bridges are there in total along the Monorail ?

A ton avis, combien y a-t-il de ponts au total tout au long du Monorail ?

A) a dozen A) une dizaine

B) between 50 and 60 B) entre 50 et 60

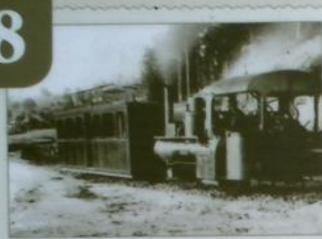
C) more than a 100 C) + de 100

Boucle sentier pédestre du Monorail : total 25 km; suivre la locomotive

Office de tourisme des Montagnes du Matin | 42360 PANISSIERES | Tel 04 77 28 67 70 | www.montagnesdumatin.com



8



Sur les traces de la drôle de machine...



🇬🇧 The Monorail derailment ?

The delays began to occur from the beginning. The works started in january 1894 more than a year after the planned date. We can say here that carelessness, disorder and incoherence reigned. However some reports alerted the General Council and the prefect about the different delays of the line, such as in 1895 : « The supplementary works asked for by the commission of inquiry that visited the line on 22nd august are not finished (...), on 13th september the engine carrying the carriage was derailed on a bend (...) ». It was this derailment, during trials, that was the cause of the Monorail derailment legend coming about during the « invented » inauguration (which never took place...). The closure of the concessionary company of the Monorail was announced by the civil engineering minister on 10th april 1899... .



🇫🇷 Le déraillement du Monorail ?

Les retards commencèrent à se produire sur le chantier du Monorail dès le début : les travaux ne débutèrent qu'en janvier 1894, soit plus d'un an après la date prévue de leur achèvement. On peut dire ici que la négligence, le désordre et l'incohérence régnèrent en maîtres. Pourtant, des rapports avaient alerté le conseil général et le préfet sur les différents retards de la ligne, comme en 1895 :

« Les travaux complémentaires demandés par la commission qui a visité la ligne le 22 août dernier ne sont pas terminés (...), le 13 septembre dernier la locomotive refoulant une voiture a déraillé dans une courbe (...). C'est ce déraillement lors d'essais qui est à l'origine de la légende du déraillement du Monorail lors d'une inauguration inventée (qui n'eut jamais lieu ...) .

La déchéance de la compagnie concessionnaire du Monorail est prononcée par le ministre des travaux publics le 10 avril 1899... .



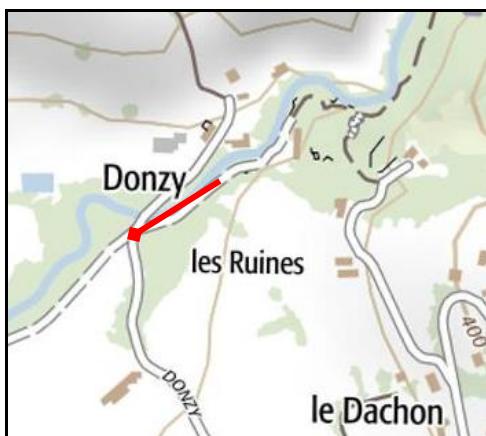
Curiosity Corner... | Le coin des curieux...

Make a small detour to the left and follow the stairs to admire the Valette chapel then retrace yours steps. What is the style of this chapel ?

- A) Roman A) C'est une église romane
 B) Gothic B) C'est une église gothique
 C) Modern C) C'est une église moderne



Office de tourisme des Montagnes du Matin | 42360 PANISSIERES | Tel 04 77 28 67 70 | www.montagnesdumatin.com



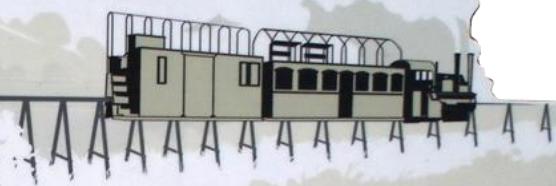
La fin du parcours ferroviaire à Donzy



L'entrée fortifiée du village médiéval de Donzy



Sur les traces de la drôle de machine...



UK The transformation of the Monorail

After the closure, the department decided to transform the line into an ordinary railway. This transformation was included in a larger project that consisted of linking Panissières to L'Arbresle in the Rhône department. Road works commenced on the Rhône side towards L'Arbresle and on the old track of the Monorail at the Panissières side. There were only a few operations undertaken from 1917 to 1920, and in 1920 the road works stopped. After the First World War the idea of a railway linking Panissières to Feurs or to L'Arbresle was abandoned!

In 1977 the line of the Monorail was developed as a walkers path.

Panissières and Listowel are the only two towns in the world to have experienced a Lartigue Monorail which explains the twinning of these two towns since 1991.

Curiosity Corner... | Le coin des curieux...

From your notice board, what became of the rails, the locomotive and the wagons ?

A ton avis, que sont devenus les rails, les locomotives et les wagons ?



A) they were sold to a scrap metal merchant for 53 000 francs

A) Ils ont été vendus à un ferrailleur pour la somme de 53 000 F

B) they were melted down to make armaments for the First World War

B) Ils ont été fondu pour faire des armes pendant la première guerre mondiale

C) they were recycled for another railway line

C) Ils ont été récupérés pour une autre ligne de chemin de fer

FR Les transformations du Monorail

Après la déchéance, le département décide la transformation de la ligne en chemin de fer ordinaire. Cette transformation est insérée dans un projet plus vaste, qui consiste à relier Panissières à L'Arbresle dans le Rhône. La volonté de prolonger la voie vers Feurs est également à l'étude. En fait de travaux, il n'y eut de 1917 à 1920 que des opérations ponctuelles, et en 1920, le chantier s'arrêta pour de bon. Au lendemain de la Première Guerre Mondiale, l'idée d'une voie ferrée reliant Panissières à Feurs ou à L'Arbresle fut totalement abandonnée !

En 1977, la voie du Monorail est transformée en circuit de randonnée pédestre.

Panissières et Listowel (en Irlande) sont les deux seules villes au monde à avoir connu un Monorail conçu par Charles Lartigue, ce qui explique le jumelage de ces deux communes depuis 1991.



Office de tourisme des Montagnes du Matin | 42360 PANISSIERES | Tel 04 77 28 67 70 | www.montagnesdumatin.com



Ruines du château de Donzy

**Si cette fiche comporte des erreurs ou des oubliés, merci de nous le signaler.
Aidez-nous à la compléter avec vos photos ; merci d'avance.**

