





**Le RIEUDELET**  
Combien d'années encore  
pour lui rendre vie?



**Ce que l'on ne devrait plus voir !!!**

Plus bas, ils ont fait des sondages pour une découverte, mais le charbon n'était pas bon et la couche ondulait en montagnes russes. Ils ont aussi creusé quelques autres petites fendues, au dessus du départ de mon chemin et également près de l'Entreprise Arnaud.

Lorsque je suis revenu des chantiers de jeunesse vers 1942/1943, j'avais envie d'aller à la mine.

Grâce à un ami, je suis entré dans la fendue une fois et j'ai aperçu les mineurs qui piquaient le charbon dans la poussière : cela ne m'a pas plu ; j'aurais accepté de travailler dehors, mais pas dedans !

Il n'est jamais rien arrivé à Montchaud, ni coup de grisou, ni incendie.

Ecrit en 2001

## 8- LE CHEMIN DE FER DU CLUZEL

d'après Louis Bureau et A. Bon

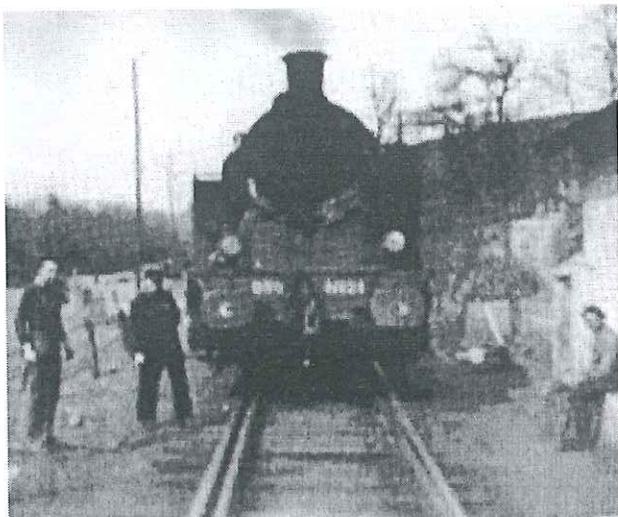
En 1838, la Compagnie des Mines de Villars acquiert les concessions du charbon dans la vallée du Cluzel. Le produit de ces mines est précieux pour le commerce de la Loire et surtout pour Paris. Jusqu'alors le transport ne s'effectuait que par chars dont le chargement ne pouvait dépasser 900 kg étant donné les difficultés du pays et les mauvais chemins.

En 1840, une Compagnie, appelée Compagnie du chemin de fer du Cluzel, adresse au gouvernement une demande d'autorisation pour la construction d'un chemin de fer dans la vallée du Cluzel. Ce chemin de fer, d'une longueur de 6 km, suit le cours du Rieudelet et rejoint la ligne Saint-Etienne / Andrézieux, près de La Fouillouse, au lieu-dit Pinchinieux. Dès 1841, il est mis en service, la traction des wagons est assurée alors par des chevaux.

Mais après 1856, le tracé de la ligne Saint-Etienne / Andrézieux est modifié. De la rive droite du Furan, il passe sur la rive gauche. Cette modification coupe l'embranchement avec la ligne du Cluzel par un remblai de 4 mètres de haut environ. La société des Mines adresse une requête au tribunal administratif de l'époque en 1860.

Avec l'indemnité qui lui est versée, la société des Mines rectifie le tracé le long du Rieudelet, crée un nouvel embranchement à la Niarée, en direction de La Fouillouse, et améliore son matériel roulant, pour l'adapter aux normes de la ligne principale et à partir de mai 1861, la traction est assurée par des locomotives. Les premières machines, au nombre de trois, étaient d'un poids relativement faible (28 tonnes) et d'une puissance médiocre. Une quatrième machine de 31 tonnes fut mise en service en 1873 et une autre de 61 tonnes en 1927.

A la même époque, la Compagnie des Mines Roche-la-Molière / Firminy envisageait, elle aussi, d'établir un chemin de fer d'embranchement des mines de Roche avec la ligne principale Saint-Etienne / Andrézieux au niveau de Villars, en passant par Le Cluzel et La Boutonne. Les travaux de construction du tronçon Roche-la-Molière / Le Cluzel durèrent quatre ans (1856 - 1860). C'est



Poste d'aiguillage de la Niarée avec la locomotive n° 21 mise en service en 1921

alors que fut percé le tunnel sous Dourdel d'une longueur de 891,66 m. De nombreux embranchements furent ensuite réalisés pour desservir les puits Dolomieu et Grüner, la cokerie, l'usine de produits chimiques etc.

Le service public de marchandises était imposé à la Compagnie des Mines comme condition à la concession de 1855 et établi en 1860 sur la section de Roche-la-Molière au Cluzel. La gare publique de marchandises de Roche-la-Molière fut construite en 1872, près du puits Neyron.

De 1860 à 1866, le service des marchandises des mines était partagé. Les wagons de houille étaient remis à la Société des Mines de la Loire qui les faisait remorquer jusqu'à la Niarée et ramenait au Cluzel les wagons vides destinés à Roche-la-Molière.

Le 8 juin 1873 la société des Mines de la Loire vendait à la Compagnie des Mines Roche-la-

Molière / Firminy le chemin de fer du Cluzel pour la somme de 1 000 000 F. dont 200 000 F. pour le matériel.

En dehors du charbon, les marchandises transportées étaient destinées aux mineurs de Roche-la-Molière qui faisaient venir, par exemple, leur raisin pour faire leur vin ou même le vin en wagon-foudre ou en tonneaux.

Cinq ou six trains par jour dévalaient la pente vers la Niarée, entraînant leurs wagons de 15 à 20 tonnes. A la descente, le trajet nécessitait 20 ou 25 minutes. La remontée était plus longue, environ une heure.

La ligne de chemin de fer du Cluzel fut fermée en 1956. Le tunnel de Dourdel a été bouché quand le giratoire de même nom a été construit en 1999-2000. Il a fallu 4 500 m<sup>3</sup> d'embouage. Le tracé de la ligne est encore visible par endroits le long du Rieudelet.

## 9 - TROIS PETITES HISTOIRES DU CHEMIN DE FER DU CLUZEL

par Louis Bureau

### L'accident

Sur la ligne du Cluzel le trafic était assez intense. Certains convois chargés atteignaient plusieurs centaines de tonnes, ce qui ne manquait pas de poser des problèmes de freinage, surtout dans le sens Roche-la-Molière/La Fouillouse. Les déraillements de 1942 et de 1951 ne sont donc pas surprenants. Le 13 septembre 1951 un train chargé de charbon est parti à la dérive et s'est écrasé dans un pré à Pontsonneau.

Extrait du journal « La Dépêche » du 14 septembre 1951 : « sur la ligne de Roche-la-Molière à La Fouillouse, un train chargé de 400 tonnes de charbon (20 wagons) part à la dérive et s'écrase dans un pré : six blessés, dont deux grièvement,

le chef de train et le wagonnier de la locomotive de queue ; le chef de train et le personnel de la première locomotive ayant sauté du train avant le déraillement furent légèrement blessés »

### Le train remplace l'horloge

Depuis 1860, date de la mise en fonction du tunnel de Dourdel : pas besoin de montre pour les habitants de la vallée du Cluzel, paysans, bergers, mineurs... cinq trains réguliers passaient chaque jour, le premier à 5 heures 30, et chacun donnait un coup de sifflet en sortant du tunnel.

### Tous au charbon

Entre 1940 et 1944, années de guerre, le mécanicien faisait suivre le coup de sifflet par de grands coups de frein dans la descente... et c'était la joyeuse venue des rive-rains du Cluzel et même des Lerptiens du bourg, pour ramasser sur le ballast, dans leurs sacs et leurs seaux, le charbon qui s'y était répandu comme une manne !

## 10 - CÔTE-CHAUDE LERPTIEN PASSEMENTIERS ET MINEURS

par Raymond Curtet

Côte-Chaude comprend essentiellement la rue Louis Guimet, portion de l'ancienne Route Royale de Saint-Etienne à Montbrison, la rue du Crêt de Côte-Chaude et le Rousset. Avant l'aménagement du

GC12 (actuelle RD8), passait aussi la seule route Saint-Etienne-Saint-Genest-Lerpt, par le Cluzel. Aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, Côte-Chaude regroupe 14 à 17 % de la population de la commune de St-Genest-Lerpt.

Deux activités ont joué un rôle fondamental aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles : l'industrie minière et la passementerie.

Apparue à Saint-Etienne vers 1580, la passementerie ne se déve-

loppe à Saint-Genest-Lerpt qu'à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Mais à Côte-Chaude il faut attendre le milieu du XIX<sup>e</sup>. Le premier recensement complet de la population, en 1841, indique 48 passementiers et passementières et 6 canneteuses ou dévideuses, contre seulement 17 mineurs.

Le véritable essor se produit après 1850 ; en 1851 : 84 passementiers ou passementières <sup>(1)</sup>, 7 canneteuses ou dévideuses, alors que la mine n'emploie que 12 personnes.

Les effectifs de l'industrie textile varient sensiblement d'un recensement à l'autre. En 1881 on compte 66 passementiers(es) et 7 dévideuses. Mais le nombre de mineurs a fait un bond impressionnant : 83 ! c'est le premier poste pour l'emploi.

Un ouvrage de 1881 nous indique la présence de 172 métiers, répartis dans 52 fabriques. Avec La Vigne, Le Cluzel, Pontsonneau, le total passe à 63 fabriques, soit presque l'équivalent du Côte-Chaude stéphanois (66 fabriques). La passementerie est à son apogée en 1896 avec 220 passementiers (es) (21,20 % du total de la commune) et 14 dévideuses ou enfileuses. La mine n'emploie alors que 133 personnes et reste à la deuxième place.

Après la crise et la grande grève de 1899-1900, commence le recul

du tissage. 1901 : 100 passementiers(es), 6 dévideuses-enfileuses, pour 105 mineurs. En 1906 : respectivement 75 passementiers(es), 9 dévideuses pour 90 mineurs. C'est dans la période 1840-1914 que Côte-Chaude (Saint-Genest-Lerpt et Saint-Etienne) a pris les caractères urbains que nous connaissons.

Après 1860 les « propriétaires-passementiers » ont fait construire ces immeubles-fabriques avec leurs hautes fenêtres et seulement un petit « cafuron » pour l'aération. Remarquons qu'il n'y a pas de « jacquardaires » qui exigeraient des fenêtres encore plus hautes.

A noter que l'électrification a été précoce (1893). En 1910, une statistique de la Compagnie Electrique de la Loire indique la présence à Saint-Genest-Lerpt de 800 métiers, dont 730 sont électrifiés (91,30 %)

Pendant la guerre de 1914-1918 la passementerie survit en travaillant pour les industries de guerre, mais textiles artificiels et coton concurrencent la soie.

L'entre-deux guerres accentue le recul de la soie au profit de la « soie artificielle » ou de divers mélanges. Le ruban recule de 65 % des fabrications en 1919, à 38 % en 1927.

En 1926 on compte encore 166 passementiers(es) contre 175 mineurs.

La crise de 1927, la stabilisation qui suit, puis la grande crise de 1929, portent à près de 80 % le pourcentage des chômeurs. Dès lors le recul est manifeste : 70 travailleurs en 1936, alors que la mine en compte 84.

La Seconde Guerre Mondiale entraîne une accentuation du recul. En 1954 il ne reste que 29 passementiers(es) contre 180 mineurs. Dans le dernier demi-siècle les deux activités vont périr.

Le secteur textile traditionnel a disparu rapidement après les années 1960 (33 salariés dans diverses usines à Saint-Genest ou Saint-Etienne).

La mine a tout d'abord, après la guerre, connu une activité intense. N'ayant pas, depuis 1962, les chiffres détaillés pour chaque écart, citons ceux de la commune : 1946, 960 mineurs ; 1954, 812 mineurs ;

1969, 505 mineurs ; 1975, 108 mineurs.

Actuellement la production charbonnière est totalement arrêtée. Mais un autre aspect de Côte-Chaude est lié à cette histoire : c'est l'importance de la population d'origine étrangère. En 1954 elle représente 24,60 % des habitants du Côte-Chaude lerptien : espagnols, marocains, italiens, polonais. Leurs descendants sont naturalisés mais les noms rappellent les origines. Un autre trait : l'importance des retraités de la mine.

Voici brièvement résumés les caractères originaux de la population et des activités du Côte-Chaude lerptien. Il est bien évident que les activités se sont diversifiées et qu'il n'y a plus rien de commun avec l'uniformité qu'ont d'abord imposée la passementerie puis la mine.

## 11 - L'ORIGINE DES JARDINS OUVRIERS

par L'amicale Laique de Côte Chaude

Pour comprendre pourquoi et comment les jardins ouvriers ont été créés, il faut d'abord comprendre la situation de Saint-Etienne à l'époque précédant leur création.

En effet, c'est au cours du XIX<sup>e</sup> siècle que la ville a pris véritablement son essor. La « région noire », qui s'étendait de Rive-de-Gier à

Firminy, a profité de deux phénomènes étroitement liés : la révolution industrielle, qui permit le développement de la métallurgie, de la passementerie, de la mine et des manufactures, et l'exode rural. Les populations des départements limitrophes (Ardèche, Haute-Loire, Puy de Dôme, Isère, Rhône) venaient à Saint-Etienne en espérant y trouver du travail : ainsi la ville s'est retrouvée avec une population de plus de cent trente cinq mille habitants (seulement vingt-cinq mille au début du siècle !) presque exclusivement ouvrière, sans aristocratie ni

<sup>(1)</sup> on compte à peu près autant de passementières que de passementiers. Nous donnons le total en indiquant (es) au lieu de « passementiers et passementières » pour rappeler l'importance de l'effectif féminin.

Cependant, selon les périodes, on compte plus de passementières (1851 : 45 femmes pour 39 hommes) ou plus de passementiers (1896 : 137 hommes pour 83 femmes).

La Seconde Guerre Mondiale a fait reculer l'effectif masculin, car beaucoup d'hommes ont préféré être embauchés à la mine pour rester sur place (en particulier avec l'apparition du STO : Service du Travail Obligatoire) et avoir du travail assuré et une retraite.

Après la guerre, beaucoup d'anciens passementiers resteront à la mine. Leur femme est « chef de fabrique », mais les hommes travaillent « au métier » pendant leur temps libre et en assurent l'entretien.

bourgeoisie, mis à part quelques familles de riches propriétaires et industriels.

Malheureusement, à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, une crise très grave a touché la ville. La mine ne permettait de travailler que trois ou quatre jours par semaine, ce qui était très insuffisant ; la passementerie était en pleine évolution, les machines remplaçant les hommes, la métallurgie était en crise et les manufactures renvoyaient leurs ouvriers par milliers. Près de quatre-vingt-dix mille personnes se retrouvèrent dans la plus grande pauvreté. C'est dans ce cadre que le Père Croizier déclarait dans une lettre au Père Général « nous avons beaucoup travaillé et dépensé de grandes forces à Saint-Etienne... qu'avons-nous fait pour les ouvriers ? rien, il est temps de s'y consacrer ». C'est ainsi que les jésuites commencèrent à organiser des conférences populaires, des cours du soir et des bureaux de consultation pour aider les ouvriers et leurs familles.

C'est à cette époque, en 1890, que le Père Volpette arrive à Saint-Etienne, il est frappé par la situation et veut absolument aider ces pauvres gens « on me demande souvent du travail, mais il n'y en a pas. Je donne des bons de pain, mais la misère devient de plus en plus grande. Il me faut trouver quelque chose pour ces malheureux »

C'est en lisant le journal en 1894, qu'il trouva ce qui allait être une solution. Dans un article du journal « Le Temps » le père Volpette découvrit que des dames de Sedan,

avaient loué un champ avec l'argent qu'elles destinaient aux aumônes, elles l'avaient divisé en douze parcelles et les avaient offertes avec des semences à douze familles d'ouvriers. Grâce à ce don les familles allaient pouvoir se nourrir et surmonter la misère.

Suivant cet exemple, le Père Volpette loua sur la colline des Brunandières, proche de Michon, un champ pour deux cents francs par mois et, à l'instar des dames de Sedan, il le divisa en vingt-cinq parcelles et tira au sort vingt-cinq familles pour leur attribuer ces parcelles avec semences et outils. L'année suivante il rajouta trois hectares, ce qui permit à une centaine de familles d'en profiter. En 1896 il créa les premiers jardins ouvriers de Côte-Chaude où quarante et une familles pouvaient cultiver pour subvenir à leurs besoins.

Au même moment, dans le nord de la France, le docteur Lancry et l'Abbé Lemirre menèrent le même type d'action et utilisèrent pour la première fois le terme « jardin ouvrier ». Ils créèrent la « Ligue d'un coin de terre et du foyer » en 1896, mais d'après l'historien Henri Rollet ce qui a été réalisé à Saint-Etienne se classe à part, tant par ses idées que par son succès populaire. En effet, en 1898, quatre ans après les premiers jardins, on en comptait déjà quatre cents répartis dans la ville et les familles se bouscuaient pour avoir une parcelle.

En 1901 la France vote une loi pour la liberté d'association et le Père Volpette en profite pour fonder

officiellement « l'Association pour le jardin et le foyer », première association française à déposer ses statuts. Elle avait pour objectif de « fournir la jouissance de terres et de jardins aux ouvriers de la ville de Saint-Etienne (...) et ce aux conditions les plus avantageuses et même à titre gratuit » En 1930, huit ans après le décès du Père

Jardins ouvriers familiaux gère les jardins de la Mine et des Platanes et les Jardins Volpette ont en charge les jardins de Michon et du quartier Gaillard.

Aujourd'hui les jardiniers ne cultivent plus par nécessité, même si les jardins peuvent permettre à une famille de faire des économies, mais par plaisir, pour se ren-



La vallée du Rousset.

A flan de colline : Côte chaude

Au 1er plan : des jardins ouvriers, puis le parc de Pinelon.

Volpette, une scission eu lieu au sein de l'organisation et ce fut la création de la « Fédération des jardins ouvriers familiaux », association laïque avec des idées et des fonctionnements différents. Sur le quartier de Côte-Chaude, nous pouvons retrouver ces deux associations : la Fédération des

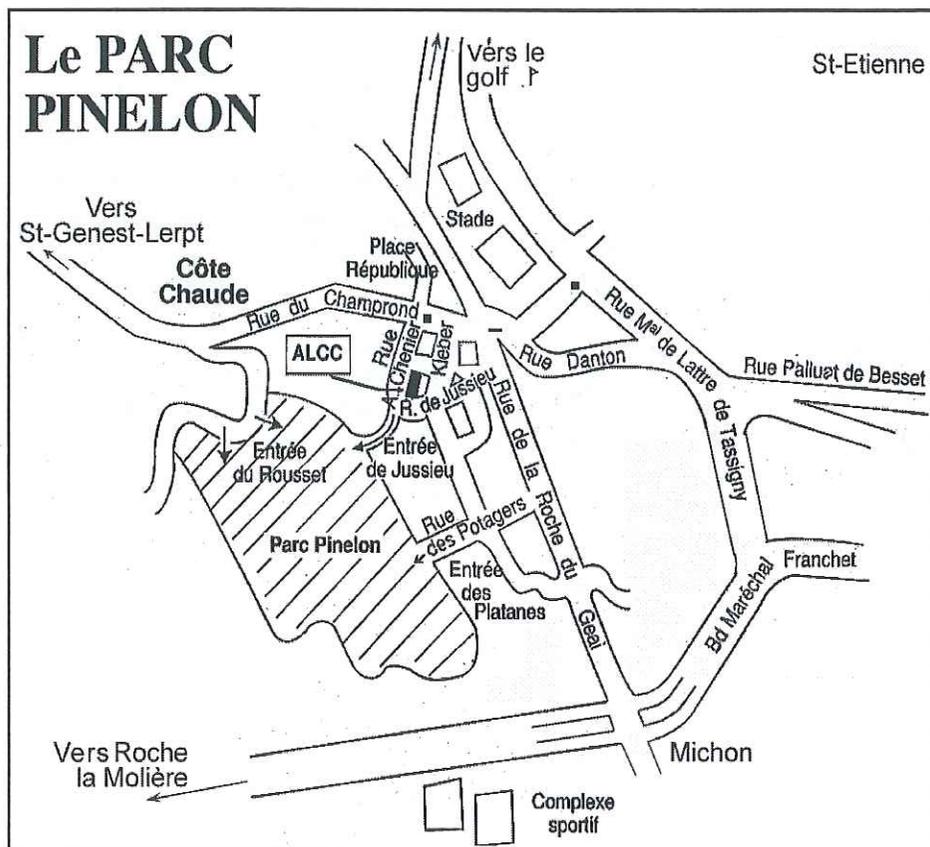
contrer, échanger, partager leur temps et leur passion. Les jardins ouvriers sont devenus un lieu privilégié où la solidarité, la convivialité et la joie de vivre permettent à chacun de trouver son bonheur, ce qui attire de plus en plus de jeunes jardiniers et jardinières.

## 12 - LE PARC DE PINELON

d'après l'ONF

À Côte-Chaude la ville de Saint-Etienne possède des terrains à cheval sur son propre territoire et sur le territoire communal de Saint-Genest-Lerpt. Parmi ces terrains, il y a des prés, des taillis et des friches qui ont subi la marque des Houillères et de la fendue toute proche. En 1977 la ville

confie 6,85 hectares de ces terrains à son service Espaces-Verts pour les boiser en collaboration avec l'Office National des Forêts. De nombreux arbres (8 000 environ) sont plantés par les enfants du quartier : douglas, sapins de Vancouver, érables sycomores, bouleaux, frênes du Canada, chênes rouges, pins noirs, pins sylvestres, cèdres et quelques épicéas, marronniers et séquoias. En 1978 et 1979 les arbres qui n'ont pas pris sont remplacés. La plateforme du bas est aménagée.



De 1980 à 1986 il n'y a aucune intervention, sinon celles des pompiers qui viennent plusieurs fois éteindre des feux dus à l'imprudence des jeux dans les herbes et les fougères sèches.

En 1987 les arbres ont dix ans déjà et le service Espaces-Verts, toujours en collaboration avec l'Office National des Forêts, commence à transformer cette jeune forêt en un parc forestier. Elagage systématique des douglas, élimination des arbres morts, sans avenir ou détériorés par la tempête de 1982. Les feuillus retrouvent leur place malgré les douglas qui abusent de leur vitesse de croissance. Des arbres (merisiers, pommiers, chênes) et des arbustes (sureaux principalement) sont venus naturellement et leur arrivée est encouragée. Le taillis de chênes est nettoyé du bois mort et des branches basses.

Le travail continue en 1988, 1989 et 1991 avec deux jours de disqueuse pour éliminer toutes les ferrailles, poteaux en béton et autres vestiges d'une activité minière révolue. Les douglas commencent à être éclaircis. Des charmes sont plantés pour reboiser les parties brûlées. En trois ans les objecteurs de conscience employés par l'Office National des Forêts fournissent deux cents journées de travail.

Fin 1991 le parc commence à devenir accueillant. Le service

Espaces-Verts passe le relais au service Environnement. Ce dernier fait ouvrir des allées de promenades pour que le public puisse profiter de ce parc. Cette même année la ville achète une parcelle de 0,62 ha enclavée dans ses propriétés.

L'année 1992 sera l'année du deuxième souffle. Après la mise en place des jardins ouvriers des Platanes, la ville redéfinit l'utilisation de certaines parcelles et le parc voit sa surface augmenter d'un tiers pour atteindre 9,18 ha. Pour donner un élan à ce second souffle la ville passe une convention de gestion avec l'Office National des Forêts sous la tutelle du service Environnement. Le travail continue. L'Amicale de Côte-Chaude ramasse la valeur de trois camions d'ordures, élimine des anciennes clôtures en barbelés, ouvre un sentier de promenade et commence à mettre en place un jardin écologique. L'Office National des Forêts procède à la destruction d'un ancien transformateur des mines rongé par les ans. Dans le même temps, trois plateformes sont mises en place pour mieux utiliser ces terrains en pente. Une jeune équipe de l'Amicale vient renforcer l'équipe d'ouvriers forestiers pour planter des tilleuls, des charmes, des érables champêtres, des cytises, soit 850 plants.

### 13 - LE CHÂTEAU DU CLUZEL, COUVENT DU BOIS DES SŒURS

*d'après Raymond Curtet  
et Louis Bureau*

Le château du Cluzel, situé sur la vieille route Saint-Etienne-Saint-Just, existe au moins depuis le début du XVII<sup>e</sup> siècle et appartenait à la famille Cozon de Bayard. A la fin du XVII<sup>e</sup> il passe aux Mazenod qui, au XVIII<sup>e</sup>, s'appelleront « Mazenod du Cluzel » et bientôt « du Cluzel » tout court.

La large façade du château flanquée de deux poivrières (guérite en surplomb, de toit conique) domine la vallée du Rieudelet. Au sud se dresse une grosse tour cylindrique. Au nord-est se trouve une assez vaste chapelle. Les bâtiments de service complètent l'ensemble.

C'est en 1849 que les sœurs de Saint-Joseph de la Congrégation de Saint-Etienne achètent la propriété et aménagent les locaux pour y recevoir des religieuses en repos, convalescentes ou âgées.

La chapelle, qui n'avait jusqu'alors qu'un usage privé, est restaurée pour le service religieux

du couvent. Elle est dédiée au Sacré-Cœur de Jésus et solennellement bénie le 12 mai 1857 par Monsieur Grange, vicaire général.

Pendant leur temps libre, ces religieuses apprennent à lire et à écrire à quelques enfants venus du voisinage.

En 1876 les sœurs agrandissent le patrimoine communautaire par l'achat de la ferme voisine qu'elles désirent exploiter. En 1879 la « Société des religieuses du Cluzel » voit le jour, comptant douze associées.

Mais l'essor de l'industrie et le développement minier seront désastreux pour la communauté.

En 1913, le voisinage devient



incommodant. L'exploitation minière entraîne des dégâts aux bâtiments de la propriété. Un plan d'eau servant à irriguer les cultures et à abreuver le bétail tarit.

Ces nuisances (ajoutées à d'autres : bruit, poussière) ne s'accordent pas avec la vie calme,

saine et paisible des religieuses. Alors, le 21 octobre 1914 les sœurs vendent la propriété à la Compagnie des Mines et rejoignent le couvent de la rue de la Paix à Saint-Etienne.

Ces soixante-cinq ans de leur présence au Cluzel ont laissé à ce lieu l'appellation que l'on connaît

de nos jours : « Le Bois des Sœurs ».

Les bâtiments seront transformés par la suite en logements pour les mineurs des Houillères de la Loire. Ils se dégraderont peu à peu faute d'entretien. Vendus à des particuliers ils sont aujourd'hui en rénovation.

### 14 - L'ÉPOPÉE DE LA CRÉATION DU GC 12 (devenu RD8)

*par Raymond Curtet*

#### **Les routes royales :**

Au début du XIX<sup>e</sup> siècle Saint-Genest-Lerpt ne dispose que d'un médiocre réseau de chemins. Deux anciennes routes royales sont loin du bourg : la route Saint-Etienne-Montbrison passe par Côte-Chaude, La Vigne, Pontsonneau, Trémoulins, Le Chasseur ; la route Saint-Etienne-Le Puy par le Devey, La Pinatelle, Firminy. En 1834 ces deux routes ont droit, sur le cadastre, à l'appellation « anciennes routes » car elles sont doublées par deux routes royales récentes ou réaménagées : route de Montbrison par le bas de Saint-Priest et la Fouillouse ; route du Puy par la Croix de l'Orme, le Chambon et Firminy.

#### **Les chemins vicinaux :**

Sur le cadastre de 1834 n'existent à Saint-Genest-Lerpt que des chemins vicinaux de 2<sup>e</sup>ème classe : chemin Saint-Etienne-Saint-Genest-Lerpt par Côte-Chaude et le Cluzel ; chemin de Saint-Genest-Lerpt au Chasseur par le Minois (la Vieille Route : actuellement l'Allée des Bois) qui se branche sur l'ancienne route de Montbrison ; Vieux Chemin vers Roche-la-Molière par le col de la Chapelle et Vuns. Au lendemain de la période de la Révolution et de l'Empire, ces chemins sont en très mauvais état et impraticables pendant des périodes plus ou moins longues. Entre 1815 et 1830 la municipalité de Jacques Mathieu Peyret Dubois s'est efforcée d'en améliorer la qualité mais avec des moyens financiers limités, les résultats de son action sont insuffisants. « Avant 1830, le bourg de Saint-Genest-Lerpt était en quelque sorte inaccessible puisqu'il était impossible d'y amener un char de fumier, d'aucun côté. Un seul chemin existait,

celui de la ville (Saint-Etienne) au bourg (Saint-Genest-Lerpt) par Côte-Chaude et pour y arriver il fallait décharger la moitié du char à Rieudelet et atteler ce demi-chargeement de deux paires de bœufs pour gravir la montagne » (A.T.Colcombet, maire, dans son discours-bilan du 14 décembre 1845)

Le chemin Saint-Etienne-Côte-Chaude-Le Cluzel-Bourg de Saint-Genest-Lerpt, le chemin « *le plus important de la commune* » (déclaration du 6 août 1832) était celui qui, venant de Saint-Etienne passait par Côte-Chaude, Le Cluzel (510 m), la Reine, pour atteindre le bourg (mairie 576 m) « *Entre 1831 et 1832 ce chemin a été refait à neuf avec des pentes raisonnées par le moyen de lacets* » ; le tracé nouveau a été dessiné par l'inspecteur Brun des chemins vicinaux. Deux lacets diminuent considérablement la pente. En même temps le pont du Rieudelet est refait et un autre lacet raccorde le Cluzel à la route de Villars. Le chantier s'achève en 1835.

Le coût en est élevé ( 15 025 F ) Les centimes additionnels ne suffisant pas, le maire, André Thomas Colcombet, offre de « *combler le déficit existant... ce qui représente à sa charge, à la fin de 1838, cinq mille francs* » : proposition acceptée par le Préfet.

A diverses reprises, à l'invitation du Préfet, le Conseil Municipal doit dresser un tableau de classement des chemins vicinaux : le

premier date du 6 juillet 1834, il est donc contemporain du premier cadastre (28 avril 1834).

En tête, l'ancienne route Saint-Etienne - Côte-Chaude Pontsonneau - Trémoulins - le Petit Logis. Viennent ensuite, le chemin Saint-Genest-Lerpt - la Côte du Rieux - Le Chambon et le chemin allant du bourg au Petit Logis (la vieille route) pour rejoindre La Fouillouse - Saint-Galmier. En 4ème position seulement, Saint-Etienne - Côte-Chaude - Cluzel - Saint-Genest-Lerpt, puis Saint-Genest-Lerpt - La Chapelle - Roche-la-Molière. Un chemin appelé à se développer joint Saint-Genest-Lerpt à Dourdel. Par une pente assez raide, il rejoint les trois écarts qui forment Montsalson. Sur le cadastre de 1834, figurent des projets qui mettront du temps pour se réaliser : Saint-Genest-Lerpt-Dourdel-Baraudes et le bas de Montsalson vers Michon et Saint-Etienne, et Saint-Genest-Lerpt-Le Petit Logis (la nouvelle route) depuis La Verchère en prolongement de la nouvelle rue de la République.

#### **L'épopée du GC 12 (actuel RD8) :**

L'avenir du réseau routier de Saint-Genest-Lerpt, condition de l'essor de la Commune, est tout entier lié à la construction de ce chemin de Grande Communication Saint-Etienne-Saint-Genest-Lerpt-Saint-Just. Son aménagement relève de l'épopée. Les cartographes du cadastre l'avaient imaginé.



**La ferme de Combeau** Vue du chemin balisé de Montchaud  
Cette ferme a la particularité d'élever des chevaux comtois



**La Réardière**  
La gentilhomme de la Réardière  
et son vieux colombier XV<sup>e</sup> siècle