

La Gare de Saint-Germain-au-mont-d'or



Frise Historique

▶ 1804

Invention de la locomotive

▶ 1855

Inauguration de la gare, ligne Paris-Lyon

▶ 1905

Création du site ferroviaire

▶ 1917

Utilisation de la gare par les forces armées du Commonwealth

▶ 1940

Attaque terrestre allemande du site ferroviaire

▶ 1952

Electrification du site et construction des cités cheminotes

▶ La **gare de voyageurs** de Saint-Germain-au-Mont-d'Or est inaugurée en 1855 malgré l'opposition du conseil municipal qui, en 1845, a rejeté le projet, jugé « nuisible aux intérêts de la commune ». Elle est desservie par la ligne Paris-Lyon, à deux voies.

▶ En 1905, Saint-Germain-au-Mont-d'Or, riche commune agricole, voit arriver l'installation d'une **gare de triage**, l'une des plus modernes de la France d'alors.

▶ Dès 1928, une première série de quatre bâtiments est construite pour accueillir

les cheminots et leur famille. Cet ensemble s'élargira progressivement pour constituer les cités cheminotes (où habiteront environ 400 foyers en 1952).

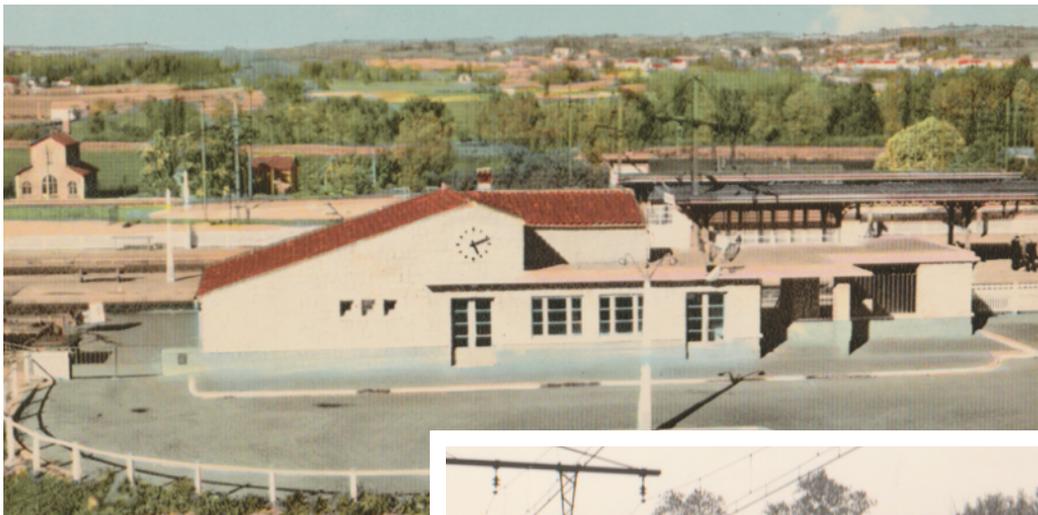
▶ À proximité de la gare se trouvent l'**hôtel-restaurant de la Gare** (Veuve Jolivet) et le **café du Sport**.

▶ De 1947 à 1952, des travaux importants sont nécessaires suite au passage de deux à quatre voies et à leur électrification. Les différents ponts et la gare sont détruits et reconstruits, et le café du Sport est démolé.

La Gare de voyageurs de Saint-Germain-au-mont-d'or



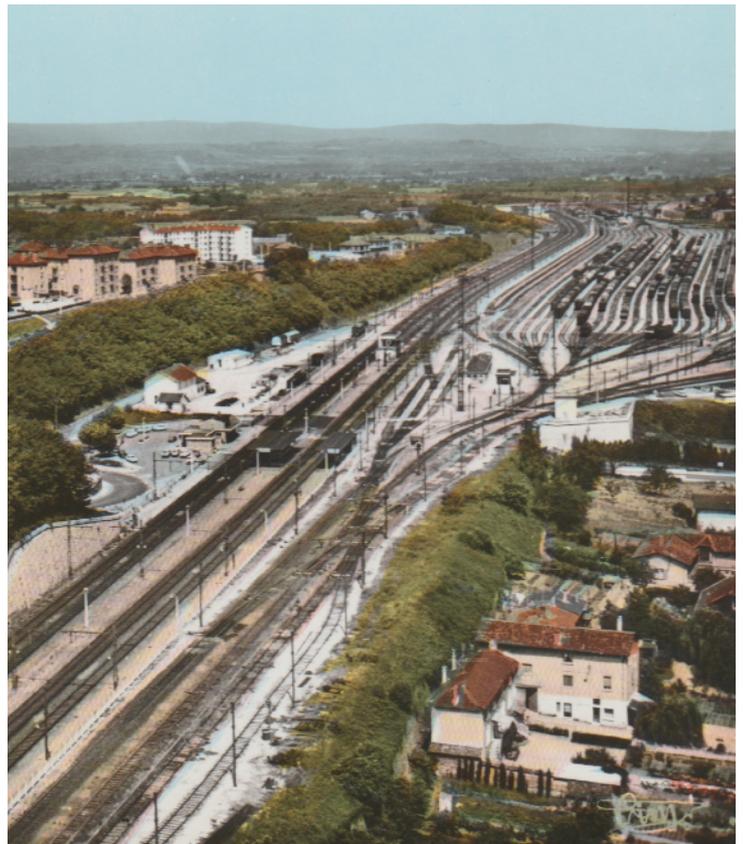
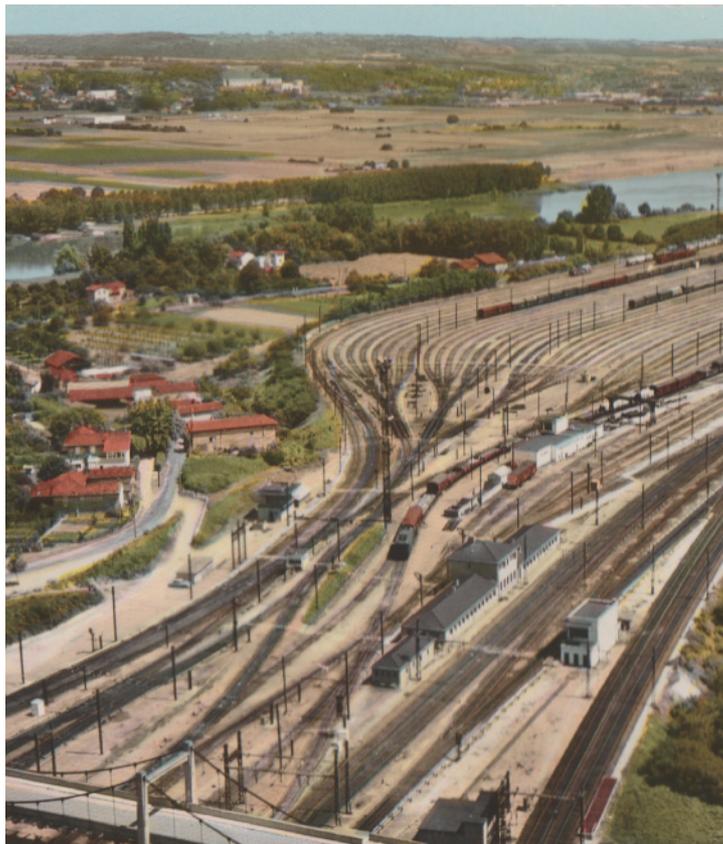
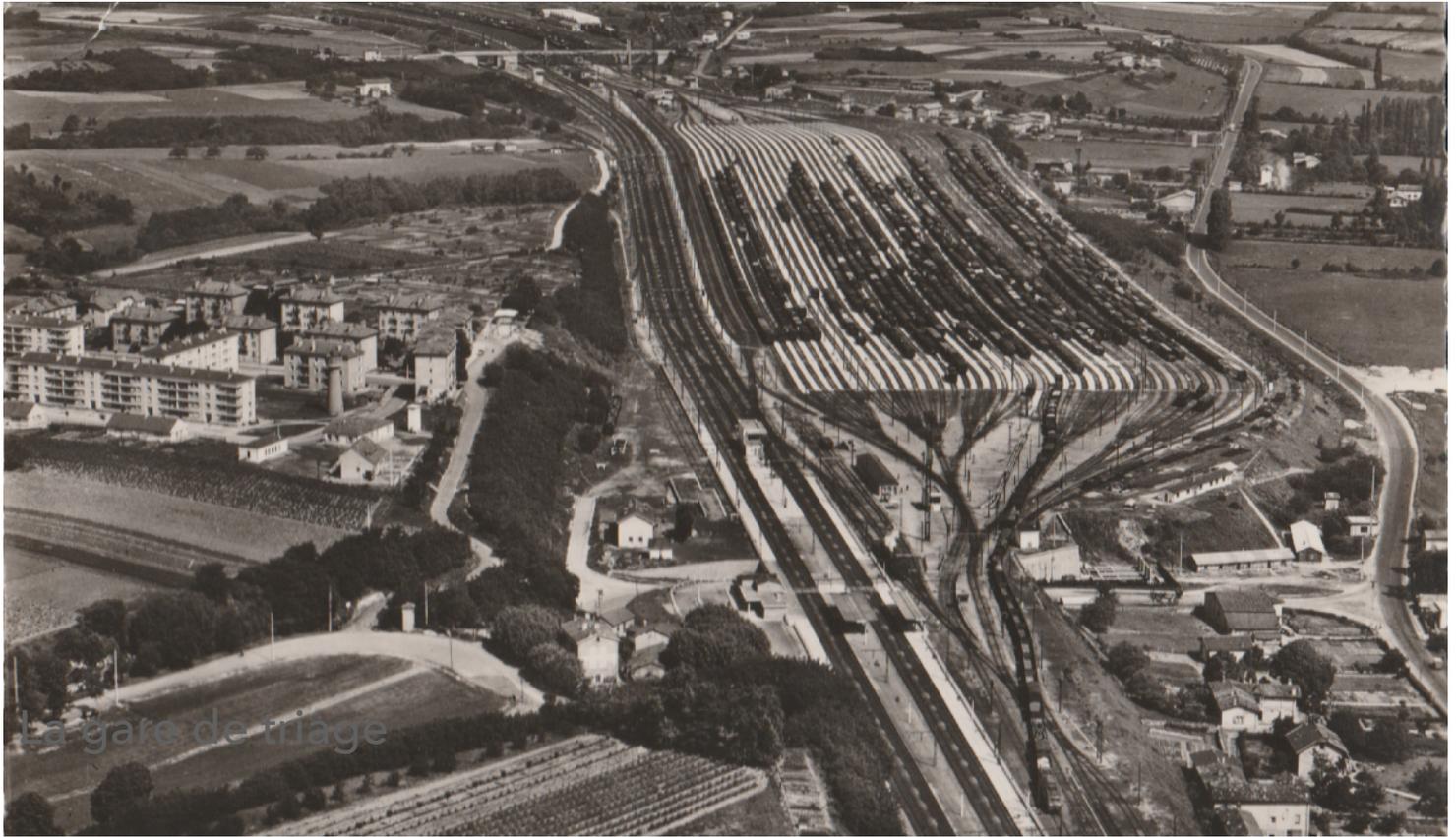
► La gare originelle de 1855



► La gare reconstruite
► Dans les années 1950



La Gare de triage de Saint-Germain-au-mont-d'or



La Gare de Saint-Germain-au-mont-d'or

au MONT-D'OR - Hôtel Veuve Jolivet.



Hotel de la gare

- ▶ L'hôtel de la Gare abritait également un restaurant situé à l'arrière du bâtiment principal et qui donnait sur une vaste terrasse ombragée. Ce terrain a été acheté par la Métropole de Lyon au début des années 2000 et aménagé en parking.

1929 St-GERMAIN-au-MONT-d'OR (Rhône) - Place de la Gare

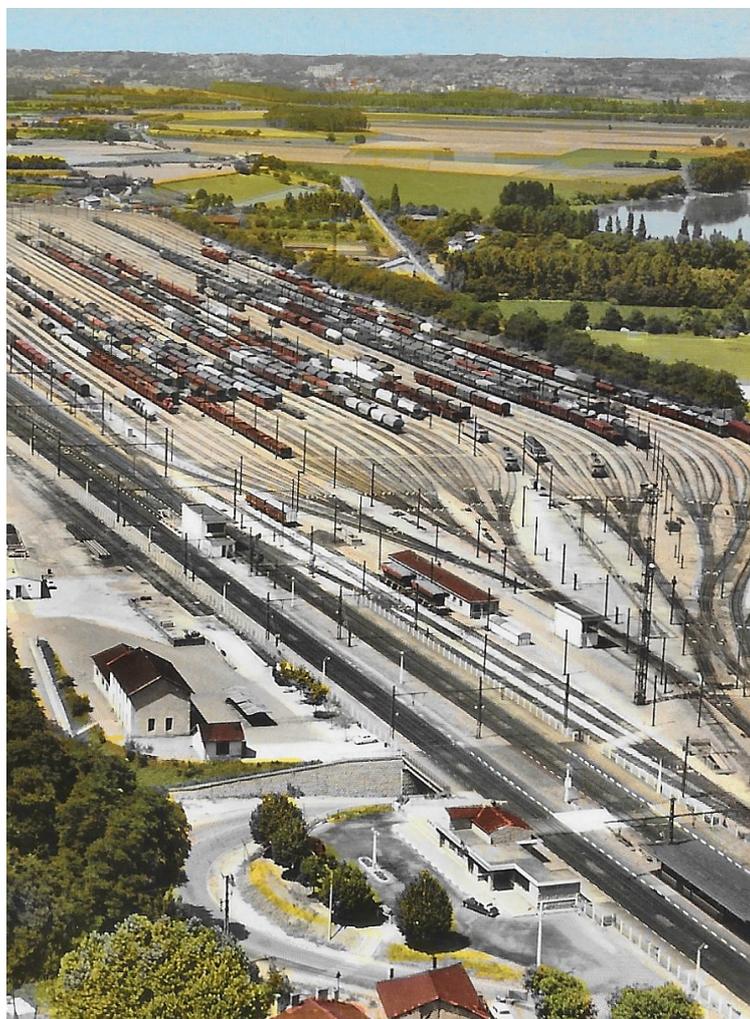


La Gare de Saint-Germain-au-mont-d'or



Café du Sport

Il se tenait sur l'avenue du Deuxième Spahis, à droite après le pont du chemin de fer. Lors de l'extension des réseaux ferroviaires de marchandises et de voyageurs, il a fallu élargir et agrandir le pont dans le sens de la longueur. Cela a entraîné la démolition du café-restaurant du Sport. On situe son emplacement à l'endroit actuel des garages, juste après le pont.



GARE DE SAINT GERMAIN AU MONT D'OR

1855 Ouverture de la gare voyageur sur la ligne Paris Lyon, tronçon Chalon Lyon Vaise



Le 5 octobre 1855, on trouve trace dans les archives communales de l'ouverture ce jour de la station de Saint Germain.

Le 1er juin 1856, un service d'omnibus est établi pour desservir les communes de Chazay, Marcilly et Chasselay en les reliant à la station de Saint Germain.

La ligne entière de Paris à Lyon Perrache ne peut être exploitée qu'à la fin de l'année 1856 après le percement du tunnel de Saint Irénée.

Le réseau Paris – Lyon – Marseille a été constitué en 1858 par l'apport de diverses compagnies exploitant les grandes artères du Sud-Est de la France construites à cette époque.



Le 19 octobre 1862, le conseil municipal réclame une gare de marchandises dont le besoin se fait ressentir pour l'écoulement des produits agricoles et industriels de la commune : pierre à chaux, pierre de taille, pavés de grès et autres, propres à la construction, vin, blé, pommes de terre.....

1905 Création du site ferroviaire



1947 / 1952 Démolition de l'ancienne gare pour construire de nouvelles voies et reconstruite 80 mètres plus loin, agrandissement du centre de triage, reconstruction du Pont de Pierre Blanche, permettant ainsi l'électrification de la ligne Paris Lyon en 1951.



1951 : L'électrification de la gare va permettre un acheminement plus rapide de trains plus longs, d'où la nécessité d'augmenter le potentiel de triage, aussi bien dans le sens de la capacité que dans celui de la vitesse.

La proximité de la ville de Lyon, la faible densité d'habitations et les installations déjà existantes désignent Saint-Germain pour les grands travaux de modernisation.

Les voies de réception des trains seront doublées et allongées, ce qui formera un ensemble de quatorze voies de 300 mètres.

Pour loger ce faisceau, les 4 voies principales sur lesquelles circulent actuellement les trains de voyageurs seront déplacées sur 3 km et passeront approximativement sur l'emplacement du bâtiment de voyageurs.



Dans le cadre de la modernisation de la gare de Saint Germain, le projet prévoit (et c'est là, à première vue, un véritable paradoxe) la construction d'un petit dépôt de machines à vapeur. Ceci s'explique d'ailleurs facilement du fait que si la ligne Paris/Lyon doit être électrifiée, les lignes de Roanne et de Paray le Monial qui s'embranchent à Saint Germain seront exploitées à « la vapeur ».