



( 2 )

l'établissement de ses voies ferrées, en sus de l'affectation aux voies de service de terrains lui appartenant et notamment des entrepôts Charvet et Giraud, qui représentaient pour elle une location annuelle de 9,125 fr. Elle a accepté que ce raccordement ferré fût ouvert exclusivement aux marchandises de petite vitesse passant de la voie ferrée à la voie fluviale ou réciproquement, par wagon complet, de toutes provenances et pour toutes destinations.

En revanche, la ville de Lyon a consenti à l'abandon de la gare d'eau de Perrache, et les terrains de cette gare que possédait la Compagnie P.L.M., désormais dégrevés de la servitude d'être affectés à une gare d'eau, restent la pleine propriété de la Compagnie. La ville et la Compagnie se sont entendues pour des cessions et échanges de terrains devant servir à l'assiette des voies publiques projetées par la ville sur l'ennplacement de la gare d'eau.

UTILITE DU PORT RAMBAUD -.

L'utilité des ports de raccordement pour la meilleure utilisation, dans l'intérêt général, des deux modes de transport, chemins de fer et navigation, a été reconnue partout, et la loi du 3 décembre 1908 a donné aux Pouvoirs publics les moyens d'en établir dans les lieux où l'intérêt du Commerce l'exige. La ville de Lyon, par sa situation géographique, son importance commerciale, l'activité grandissante de sa navigation, doit devenir un port de raccordement de premier ordre .

Le port de raccordement de Vaise est tout à fait insuffisant et ce raccordement a le très grand inconvénient d'être entre les mains de la Compagnie Générale de Navigation, libre d'appliquer à ses concurrents un tarif très élevé ; de plus, il a l'inconvénient de forcer les bateaux du Rhône à la traversée de la ville. Le Raccordement de Perrache que la Compagnie P.I.M. accepte sans que l'Etat ait à invoquer la loi de 1908, notamment l'article 3 de la dite loi prévoyant une indemnité pour

préjudice causé

( 3 )

sera donc un instrument précieux pour notre région, Et ce n'est pas seulement notre industrie locale qui s'y intéresse. Toute la nouvelle industrie qui utilise la houille blanche dans les Alpes est appelée à en profiter. Le 15 mars 1911, le Conseil d'Administration de la Chambre Syndicale des forces hydrauliques a émis un voeu en faveur de la construction immédiate de ce port.

Dès maintenant, avec les restrictions de direction auxquelles est assujettie la gare de Perrache 2, malgré l'état de délabrement de la gare d'eau, malgré l'absence de tout outillage fixe de transbordement, la gare d'eau donne lieu à un trafic de 25.000 tonnes.

Voici la statistique depuis 1903 :

<u>Années</u>	<u>Arrivages</u>	<u>Expéditions</u>	<u>Total</u>
1903.....	7.456 tonnes	9.681 tonnes	17.137 tonnes
1904.....	13.398 -	8.608 -	22.006 -
1905.....	3.211 -	2.461 -	5.672 -
1906.....	7.338 -	2.197 -	9.535 -
1907.....	20.688 -	4.235 -	24.941 -
1908.....	19.249 -	5.139 -	24.388 -
1909.....	19.436 -	2.387 -	21.823 -
1910.....	22.062 -	2.096 -	24.158 -
1911 (chiffres provisoires)..	24.196 -	1.670 -	25.866 -

Sur ces chiffres, une partie est transbordée sur charrettes pour la Ville, une autre est transbordée du chemin de fer à la navigation, ou inversement.

Voici le tonnage de ce dernier transbordement :

( 4 )

<u>Années</u>	<u>De bateaux à wagons</u>	<u>De wagons à bateaux</u>	<u>Total</u>
1903.....	5.700 tonnes	9.700 tonnes	15.400 tonnes
1904.....	12.500 -	8.600 -	21.100 -
1905.....	2.400 -	2.400 -	4.800 -
1906.....	3.700 -	2.200 -	5.900 -
1907.....	7.200 -	4.300 -	11.500 -
1908.....	4.200 -	5.100 -	9.300 -
1909.....	5.100 -	2.400 -	7.500 -
	en moyenne 10,500 tonnes		

Lorsque le raccordement sera ouvert à toutes les directions, on peut compter sur les éléments suivants :

1° - Houille du Nord, de Blanzky ou du bassin de la Sarre venant se transborder à destination des usines de la banlieue éloignée de Lyon – ou du Dauphiné ;

2° - Pâte à papier, soudes de l'Est, à destination des papiers de l'Isère ;

3° - Ciments de Grenoble, asphaltes de Seyssel, produits des forges d'Alleverd ou des usines électro-métallurgiques venant se charger sur bateaux pour destinations lointaines ;

4° - Fers et fontes de l'Est et minerais venant par eau se transborder à Lyon pour les usines des Alpes ;

5° - Fontes de Chasse venant par fer se transborder sur les péniches de la Saône ;

6° - Matières premières pondéreuses importées par les ports de Marseille, cette ou Saint-Louis-du-Rhône, tels que blé, os exotiques, phosphates, etc... et venant se transborder sur wagon à destination des usines de la banlieue éloignée de Lyon et de celles du Dauphiné ;

7° - Vins du Midi amenés par le Rhône et se transbordant à destination de l'Est, de la Savoie et de la Suisse.

On peut donc compter, avec ces nombreux éléments de trafic, que le tonnage de 25.000 tonnes de la gare d'eau de Perrache sera rapidement dépassé et atteindra bientôt 100.000 tonnes. C'est pour ce tonnage qu'il importe de faire les premières installations.

- DESCRIPTION de L'AVANT-PROJET .-

L'avant-projet du port Rambaud prévoit un quai de 500 mètres de longueur au milieu de l'espace qui sépare le goulet de la gare d'eau de Perrache du pont de la Mulatière. Ce quai serait susceptible d'être prolongé plus tard à l'amont et à l'aval.

Le niveau du port sera assez près du niveau de la chaussée du Cours Rambaud pour qu'on puisse y établir des voies ferrées qui traverseront le cours Rambaud en quittant les voies de la Compagnie P.L. M.

On a prévu, à partir de l'arête du mur du quai, une largeur de 10 mètres pour recevoir deux voies qui longeront tout le port ; puis un emplacement de 40 mètres pour entrepôts. Enfin, derrière ces entrepôts, une voie charretière de 5 mètres pourra au besoin recevoir une voie ferrée ou une voie de tramway. Des lignes transversales, avec plaques tournantes, relieront ces voies.

La largeur totale du quai du port aura donc 45 mètres, tout en laissant à la Saône une largeur de 150 à 170 mètres.

Les voies ferrées dont la concession est demandée comprennent :

- 1° les voies à établir sur le port Rambaud :
- 2° la partie, située en dehors des emprises du chemin de fer, de la voie de raccordement qui relie les voies ci-dessus à la gare de Perrache 2.

( 6 )

RENSEIGNEMENTS PARTICULIERS PRESCRITS PAR L'ARTICLE 3 DU DECRET  
DU 18 MAI 1881 -.

1° - Transports auxquels sera affecté le raccordement :

Le raccordement par voie ferrée du port Rambaud sera exclusivement ouvert aux marchandises de petite vitesse de toutes provenances et pour toutes destinations, passant de la voie fluviale à la voie ferrée ou réciproquement par wagons complets.

2° - Mode d'Exploitation :

Transit du port à la gare de Perrache 2 et réciproquement sans arrêts intermédiaires.

3° - Minimum de rayon des courbes : 150 mètres

4° - Maximum des déclivités et des rampes : 0 m.010 par mètre

5° - Mode de traction :

Par locomotives à vapeur.

6° - Gabarit du matériel employé :

Le matériel employé sera celui de la Compagnie P.L. M.  
largeur maximum 3 m.20.

7° - Dispositions proposées pour maintenir l'accès des chemins ou propriétés riveraines:

Néant, pas de traverses .

8° = Minimum de distance qui séparera la zone affectée au tramway des façades des propriétés riveraines ou de l'arête extérieure de l'accolement des voies publiques :

Néant, pas de traverses.

( 7 )

9° - Maximum de longueur des trains : 300 mètres

10° - Maximum de la vitesse des trains : 20 kilomètres à l'heure .

11° - Nombre minimum de trains par jour : 1 desserte par jour.

-- Dépenses prévues : 300.000 francs ( Trois cent mille francs).

