



LES FAMILLES MONTGOLFIER ET SEGUIN STRATÉGIES INDUSTRIELLES ET FAMILIALES

COMMUNICATION PRÉSENTÉE EN SÉANCE PUBLIQUE LE 12 NOVEMBRE 2011

Implantation de la famille Montgolfier en Beaujolais

Jean Montgolfier, l'ancêtre de la célèbre famille, aurait rapporté de Damas les secrets de fabrication du papier.

L'importance des Montgolfier dans la région ambertoise est attestée dès le début du 15^{ème} siècle puisqu'ils furent présidents de la corporation des papetiers de 1418 à 1505.

On trouve des Montgolfier près d'Ambert, leur moulin était à la Forie et eux résidaient au Cros Montgolfier.

Jacques Montgolfier, un des propriétaires du moulin de la Forie procède au partage de ses biens en 1638 entre ses fils Jacques et Pierre. Ce dernier épousa Antoinette Chelles d'Ambert qui avait quitté la religion protestante pour se convertir au catholicisme, conversion un peu forcée puisqu'on l'avait enfermée dans un couvent d'ursulines. Pierre Montgolfier et Antoinette Chelles eurent une fille Thérèse qui devint ursuline et 4 fils : Jean, Jacques, Roch et Durand. L'aîné Jean restait dans le protestantisme et ne se convertit à Beaujeu qu'après avoir reçu « la visite de deux de ses oncles qui, élevés par des parents catholiques, avaient été sacrés prêtres à Clermont. Il écouta leur voix et rentra dans le giron de l'Eglise »

C'est dans le Beaujolais que Jean Montgolfier fils

de Pierre, vint s'installer vers 1650, il fut employé par le frère de sa mère, Pierre Chelles qui dirigeait le moulin de Ponchon, il s'y maria en 1659 avec Claudine Bertonnet dont le père Claude dirigeait le moulin du Reveillon près de Beaujeu et dont il prit la succession.

Plusieurs de ses frères émigrèrent aussi vers le Beaujolais : Jacques fut ouvrier à Ponchon dans un moulin dirigé par son oncle Chelle ; Roch, lui était ouvrier aux Ardillats au moulin du Roquet où il épousera Isabeau Tamisier. Quant à Durand Montgolfier, son frère Jean l'embaucha comme ouvrier au moulin du Reveillon.

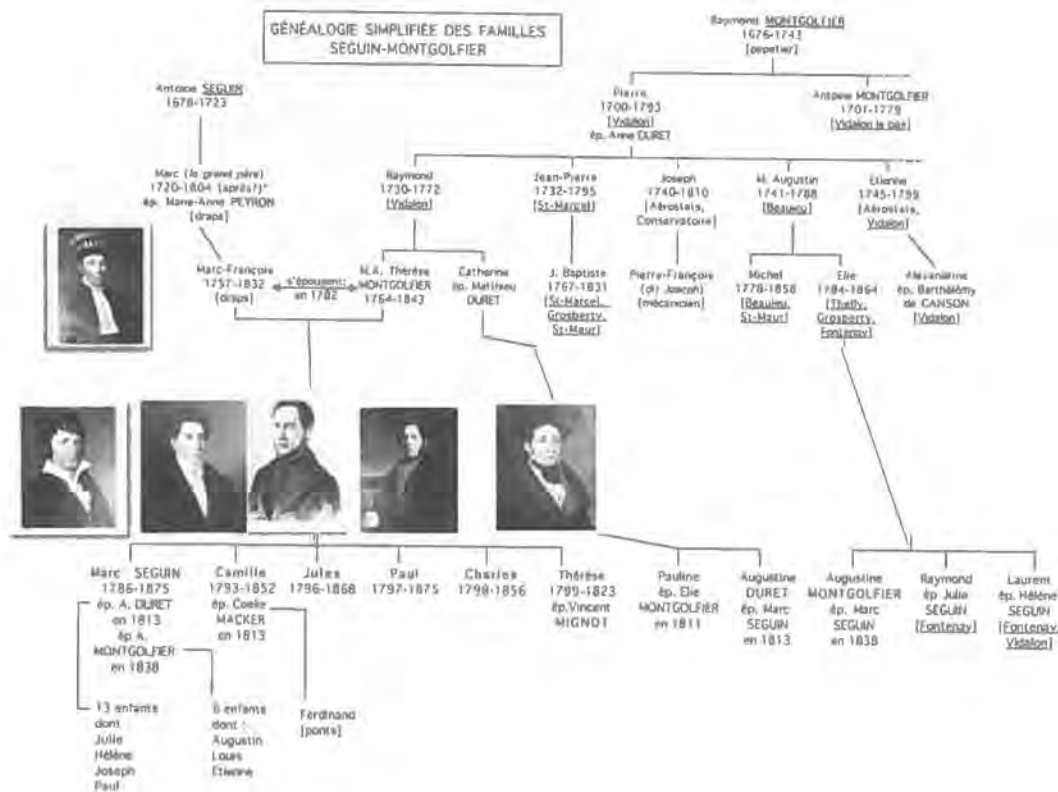
En 1693, deux frères de St Didier, Michel et Raymond Montgolfier, quittent le Beaujolais pour se rendre à Vidalon. Ils viennent rencontrer deux filles Chelles: Françoise et Marguerite, qu'ils sont convenus d'épouser sans les avoir jamais vues. Les mariages ont lieu à Davezieu le 14 janvier 1693.

Michel et Françoise retournèrent à St Didier et de leur côté Raymond et Marguerite prirent un moulin en location à Utiac près de Tence en Haute-Loire. Celui-ci fut détruit successivement par les eaux et par le feu, si bien que le beau-père Chelles appela Raymond à lui succéder à Vidalon. Vers la fin de sa vie Raymond fit construire un second moulin et partagea ses biens entre ses deux fils aînés Pierre et Antoine. Ainsi fut distingué Vidalon-le-Haut et Vidalon-le-Bas. Les deux fabriques totalisèrent jusqu'à une centaine d'ouvriers. Pierre épousa Anne Duret qui lui donna 16 enfants. Deux d'entre eux furent Joseph et Etienne les inventeurs du ballon à air chaud. Un autre fut Raymond qui donna naissance à Augustine Montgolfier la mère de Marc Seguin.



Cartes des moulins à papier





Arbre genealogique de la famille Seguin et Montgolfier

Biographie de Marc Seguin

L'aïeul Marc était né de l'autre côté du Rhône, à Tain. Le Marc Seguin qui vient s'installer à Annonay en 1740 offre un très rare exemple d'une famille qui remonte du rivage du fleuve vers la montagne, à l'inverse de la loi générale du mouvement descendant des migrations humaines. Très vite accueilli comme associé puis comme gendre dans la famille Pierron (Peyron) négociant en draps, il se trouve intégré rapidement dans la bonne société annonéenne. Annonay est déjà la ville d'affaires du Vivarais, le négoce y tient une grande place. Depuis l'entrée du nouvel associé, la maison Pierron voit croître sa prospérité.

Son fils Marc-François a d'abord suivi la même voie. Il exerçait l'activité de négociant spécialisé dans le drap de laine durant la Révolution et l'Empire. Au cours de voyages réguliers dans les petites villes de la région, dans l'arrière pays montagnard, il revend aux magasins de détail, à des boutiques de couturiers, des pièces d'étoffes prêtes à l'usage. Il achète sa marchandise directement dans les manufactures du Languedoc ou à la foire de Beaucaire. Son titre de négociant confère alors la plus haute considération. Marc-François devient au fil des années juge et enfin président du tribunal de commerce.

Il épouse en 1782 Augustine de Montgolfier qui était une nièce de Joseph et Etienne, «les Frères Montgolfier», venant de se rendre célèbres en 1783 par la découverte des Aérostats. Il entre dans cette famille au moment même où elle accède à la renommée et à la gloire.

Marc Seguin dit l'aîné, né en 1786, en cette période

troublée fit des études primaires quelque peu chaotiques chez un vieux dominicain de Talencieux, la classe se faisait dans les champs et la grange servait de dortoir. Dès l'âge de 13 ans, il fut envoyé à Paris chez son grand-oncle, Joseph de Montgolfier, alors Membre de l'Institut et Conservateur des Arts et Métiers, pour y terminer ses études.

Mais il doit rejoindre la famille à Annonay en 1806, sur l'injonction de son père, Marc-François qu'il doit seconder et aider dans le développement de ses affaires. Son rôle consiste à visiter et solliciter la clientèle. En toutes saisons qu'il pleuve ou qu'il vente, il faut chevaucher par monts et par vaux dans le Vivarais et le Velay.

Marié en 1813 avec Augustine Duret, il eut treize enfants ; veuf en 1837, il se remaria en 1839 avec Augustine de Montgolfier, plus jeune que lui de 33 ans, et qui lui donna encore six enfants. Je ne résiste pas au plaisir de lire un extrait de sa correspondance avec Henri Desgrand, médecin d'Annonay, fils d'un important négociant en draps. Cet Henri Desgrand était le frère de Paul Desgrand lui aussi négociant en draps qui s'établit à Tassin au Montcelard en 1840 :

le 23 mars 1838

... « me voilà mon cher Henry depuis 4 jours engagé dans une nouvelle alliance et ce temps a suffi pour changer ma nièce(1) en une épouse tendre avec qui se sont établis les mêmes liens et les mêmes relations qui existaient entre mon Augustine bien aimée et moi. Je retrouve chez cette nouvelle Augustine le même cœur, la même tendresse, la même manière de sentir et d'épancher son âme dans la mienne en sorte que ce nouveau lien en me faisant illusion semble m'avoir rendu l'existence que j'avais perdue, mais cette figure si fraîche les formes brillantes de vigueur et de santé me font regretter à chaque instant les rides de l'âge de mon Augustine plus en rapport avec le mien et le souvenir de ses vertus me fait verser sur le sein de sa nièce de douces larmes de regret que cette âme innocente et pure comme la rosée du ciel partage en y mêlant les siennes. »

(1) En réalité il ne s'agissait pas de sa nièce mais d'une cousine, fille d'Elie de Montgolfier, un cousin germain de sa mère

Vie et œuvre de Marc Seguin.

Dès son retour de Paris en 1806, Marc seconde son père et participe activement au développement de ses affaires.

Mais le goût des études acquis auprès de son oncle Joseph Montgolfier l'incite à continuer d'étudier seul, les mathématiques, la physique, la mécanique, la chimie ; il installe un laboratoire dans la maison familiale.

Marc s'adonne à de nombreuses expériences à Annonay. Certaines sont curieuses, il se lance dans la fabrication de sucre à partir de féculé de pomme de terre. Il se préoccupe aussi beaucoup de vinification. Mais il met également au point des «roues hydrauliques à augets courbes» qui lui valent déjà un certain renom car elles améliorent considérablement le rendement des anciennes roues. Cela se sait, et les demandes de renseignements parviennent en nombre à Annonay.

Marc Seguin est l'aîné, mais il ne faut pas sous-estimer la valeur de ses quatre frères et leur part prise dans les nombreuses réalisations de la famille ; on a souvent dit qu'ils étaient comme les cinq doigts d'une main, solidaires et soudés.

Marc a déjà sept ans lorsque naît Camille (1793-1852). Ce sera lui qui administrera réellement les affaires. Habile financier, il montera les dossiers, mènera à bien les négociations. Brasseur d'affaires, il dirige personnellement la construction de plusieurs ponts à Florence, par exemple, en 1837. Ses talents seront reconnus par ses concitoyens qui l'éluiront président de la Chambre de Commerce.

Jules, (1796 – 1875). Intelligent, ce jeune homme brillant va habilement seconder ses frères pendant leurs premières entreprises. Il sera chargé de négocier à Lyon pour la construction des ponts, mais il manque souvent de diplomatie. Les discussions sont certes hautes en couleur, mais ne donnent pas toujours le résultat attendu ; trop souvent, elles se soldent par un désastre pour la conclusion.

Paul, le maçon (1797 - 1875), déborde d'activité, il est le chef par excellence, exerçant un grand ascendant sur le personnel. Il organise, conduit les chantiers, veille à tout, communique son ardeur aux ouvriers qui l'estiment. Lors des essais sur les fils de fer, c'est lui qui les teste dès leur arrivée à Annonay. La seconde épouse de Paul sera Thérèse-Augustine Seguin, la fille de son frère Camille.

Charles (1798 - 1856), son cadet d'un an, s'avère un habile négociateur. Encore jeune, son frère Marc le dépêche en Angleterre afin qu'il y étudie le fonctionnement du chemin de fer de Manchester à Liverpool, qu'il examine les premières machines utilisées pour la traction. Diplomate dans l'âme, Charles sera vite chargé des relations entre la société Seguin et les administrateurs.

Alors qu'au départ, les cinq frères s'associent pour leurs divers chantiers ; par la suite, ils se séparent de Jules.

En 1825 Marc Seguin commence à s'intéresser aux chemins de fer et à la possibilité d'ouvrir une nouvelle voie ferrée entre St Etienne et Lyon.

Marc et Paul Seguin se rendent en Angleterre pour visiter le chemin de fer de Darlington pendant que Camille effectue un pointage systématique des convois à l'entrée de la ville de Lyon.

Laissons parler Marc Seguin : «je partis d'Annonay le 4 août 1825 dans l'intention de visiter l'Angleterre pour connaître les perfectionnements qui avaient été apportés à la navigation à vapeur et m'en servir pour l'appliquer au halage par la vapeur sur le Rhône que nous avions entrepris sous le nom de Seguin Montgolfier Deyme et Cie. En passant par Vienne je rencontrai le neveu d'un de mes anciens associés pour le commerce de la draperie dont le père était exploitant de charbon à Rive-de-Gier (Bonnard de Rive-de-Gier). Il m'entretint longuement des tracasseries que le canal de Givors occasionnait aux exploitants et marchands de charbon et d'une difficulté qui s'était élevée entre eux et le canal au sujet d'un droit que le canal avait la prétention de percevoir illégalement (?), après s'être contenté pendant un grand nombre d'années de la moitié de ce qui lui était accordé par la concession qu'il avait obtenu »



À leur retour, les associés confirment leur demande de mise en adjudication de la ligne au gouvernement. Malgré les protestations de la compagnie du canal de Givors qui entend défendre son monopole de transport dans la vallée du Gier, ils remportent l'adjudication du 27 mars 1826.

Le chemin de fer de St Etienne à Lyon

La construction

Seguin avait mis au point un tracé qui devait s'adapter aux contraintes naturelles. Longue de cinquante-huit kilomètres et établie à double voie sauf pour la traversée des percements, la ligne de Saint-Étienne à Lyon suivait la vallée accidentée du Gier.

La construction a commencé en septembre 1826.

Ce tracé nécessita à la *Compagnie du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon* d'acheter plus de neuf cents parcelles. Ces achats eurent un énorme coût dans la réalisation de la ligne car il n'existait pas alors de loi sur l'expropriation. (2.300 000 francs au lieu de 600 000 francs prévus)

La construction commence en septembre 1826.

Cette ligne de 58 kilomètres fut réalisée avec une descente vers Lyon. La première partie de la ligne, entre Saint-Étienne et Rive-de-Gier a été faite en respectant une pente constante de 12 à 14 mm/m La section suivante, jusqu'à Givors, suivant le Gier, était plus plane, avec une pente de 6.5 mm/m La dernière section de la ligne, de Givors vers Lyon, a été établie pratiquement à plat : 0,056 mm/m

Pour maintenir une pente constante, il fallut construire plusieurs ponts et tunnels. La ligne comportait un viaduc sur la Saône, et quatorze souterrains. Trois grands tunnels appelés percements, de forme ovoïde, furent construits entre 1827 et 1830.

Le premier tunnel, de 1,5 kilomètre de longueur, a été creusé entre le Pont-de-l'Ane et Terrenoire sous la ligne de partage des eaux Méditerranée/Atlantique, le deuxième tunnel de Couzon, long de 977 mètres. Le troisième tunnel, de seulement 400 mètres de long, a été creusé en 1831 à La Mulatière

Les souterrains (ou percements) n'avaient qu'une seule voie. Chaque souterrain était fermé par des portes. Un arrêté du préfet du 19 décembre 1832 prévoyait que: « Un gardien devait être établi à l'entrée de chacun des tunnels et un gardien à la sortie pour ouvrir les portes aux convois et les refermer ensuite. Ces gardiens communiquaient entre eux au moyen de sonnettes. Quand l'un d'eux était avisé qu'un convoi entrait, il devait refuser l'entrée à un convoi venant dans le sens opposé ».

La traction

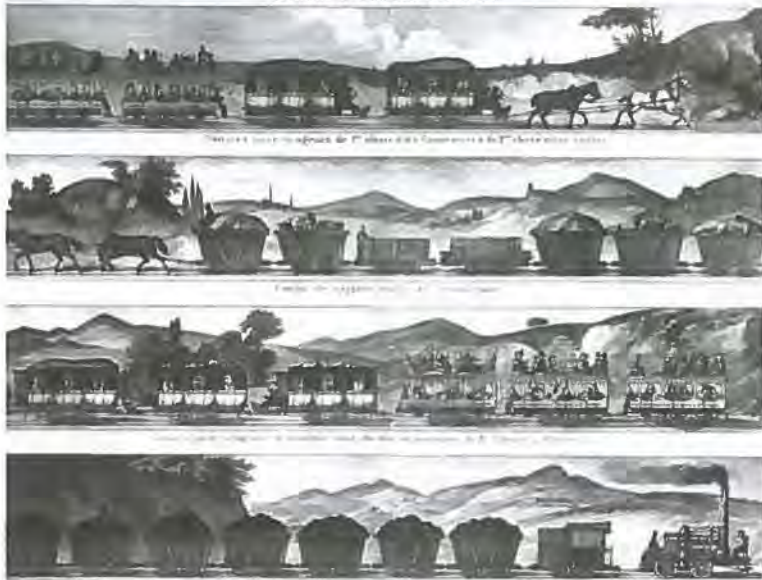
Pendant les premiers mois de l'exploitation, des chevaux ont été employés comme seul mode de traction. Dans la direction Rive-de-Gier à Givors, les chevaux étaient installés sur un wagon pour la descente et placés devant le train, les wagons descendaient par simple gravité. Pour le voyage retour, un cheval était employé pour transporter cinq ou six charriots vides.

Au début, tous les modes de traction sont utilisés selon les difficultés du parcours: chevaux attelés, locomotive à vapeur, treuil à vapeur, il arrivait même que, à l'occasion d'une pente, les wagons étaient entraînés par leur propre poids. Ainsi, les trains descendaient à Rive-de-Gier par le seul effet de la gravité. Chaque voiture était équipée d'un frein et on poussait à l'épaule pour le démarrage. Voici quatre trains de la Ligne Saint-Étienne - Lyon:

Train de voyageurs en traction équestre,



Début du Chemin de Fer



Mode de Traction

train de marchandises en traction équestre, train de voyageurs en descente sans traction,
 train de houille, tiré par une locomotive d'avant 1835
 Seguin construisit 12 machines dotées de son propre modèle de chaudière tubulaire (1828) et de tirage forcé (passage de la vapeur dans la cheminée, ce qui augmenta le tirage), ainsi il sextupla la production de vapeur et augmenta la vitesse maximum de la machine initiale de 6 à 40 km/h.

Ouverture des sections

L'ouverture de la ligne se fit au fur et à mesure de l'avancement des travaux:

Section Givors Rive-de-Gier

La construction a duré cinq ans entre 1827 et 1832. La première partie à ouvrir était entre Givors et Rive-de-Gier, qui fut achevée le 28 juin 1830 au service des marchandises. C'était la priorité pour « descendre le charbon de Rive-de-Gier jusqu'au Rhône.

La traction animale y fut à peu près exclusivement employée durant quelques mois. Dès le 1^{er} octobre 1831 les voyageurs sont admis sur cette section de la ligne de chemin de fer, d'abord semble-t-il dans les wagons transportant la houille puis « à raison de cinquante à soixante par jour dans des chariots-diligences attelés aux convois de charbon » (Histoire des premiers chemins de fer français par L.J. Gras). Pour le confort, la compagnie de Seguin avait placé des draps sur les sièges et avait mis des courroies en cuir pour ouvrir et fermer les fenêtres. Les premiers ont été coupés par des passagers et transformés en vêtements et les courroies utilisées comme ceintures !

Au début en 1831, la locomotive Seguin transportait vingt-quatre à vingt-huit chariots vides entre Givors et Rive-de-Gier ou sept pleins.

Section Lyon Givors

- La section de Lyon à Givors fut inaugurée le 3 avril 1832, et utilisée pour le transport de marchandises.

Section Rive-de-Gier St Etienne

- La dernière section de Rive-de-Gier à Saint-Etienne, fut ouverte le 1^{er} octobre 1832 au service des voyageurs seulement, et quelques mois plus tard, le 25 février 1833 à celui des marchandises (charbon).

- Le 1^{er} octobre 1832 la totalité de la ligne est exploitée, mais les chevaux restent employés sur la difficile remonte de la section Rive-de-Gier à Saint-Etienne. L'énergie dégagée par les chaudières tubulaires était cependant insuffisante pour tirer les convois de Rive-de-Gier jusqu'à Saint-Etienne, la pente étant trop forte.

Claude Verpilleux

La solution du problème fut découverte par Claude Verpilleux, un Ripagérien dont l'ingéniosité qu'il déployait à l'occasion pour réparer une avarie en modifiant quelques mécanismes, réussit à améliorer les performances. C'est lui qui est à l'origine des locomotives à tender moteur de Verpilleux (l'Union, le Gier, le Furens et la Clément Désormes), à l'origine de la suppression totale de la traction à cheval le 1^{er} août 1844.

L'exploitation

Les incidents et accidents étaient réguliers car de nombreuses personnes circulaient suivant la ligne ferroviaire. (le dix octobre 1846 à 4h du matin, un âne qui circulait librement sur la voie près d'Oullins a été tué par un convoi de marchandises parti de Lyon. Le 1^{er} septembre 1847, un individu qui était sur la voie à la Tour, fut renversé par la machine du train de St Etienne et n'a reçu heureusement aucune blessure, le 18 décembre 1847 à Vernaison, deux vaches qui traînaient une charrette furent heurtées par un train de marchandises dont quatre wagons ont déraillé, une des vaches fut tuée, l'autre blessée, enfin à six heures du soir il est parti de Lyon un convoi composé de deux machines et 27 voitures contenant environ 700 voyageurs, arrivé dans la plaine d'Yvours le convoi a ralenti sa marche à l'approche d'un troupeau de bœufs qui était sur la voie)

Des retards étaient souvent à déplorer : Depuis six mois, la Compagnie a supprimé les locomotives pour la descente





Calendrier lyonnais - 1841

des convois de Rive-de-Gier à Givors lesquelles s'arrêtent en route, la pente de cette partie du chemin de fer n'étant pas assez inclinée pour produire l'impulsion, hier encore pour le convoi du soir, il y avait un convoi de charbon devant celui des voyageurs, les conducteurs ont poussé les convois qui n'allaient qu'à la vitesse d'un homme au pas.

Rapport du 13 mai 1845 : Ce matin encore, le convoi de St Etienne avait aussi un retard d'une heure causé par le manque de locomotive entre Rive-de-Gier et Givors ; En tout cinq retards d'une heure et quatre déraillements en trois jours

En 1844, la traction par les chevaux fut abandonnée et le voyage entier fut réalisé par des locomotives à vapeur, ce qui permit de réduire considérablement le temps de transport, passant à 2h30.

Le 1^{er} mars 1846 un grave accident eut lieu près d'Oullins : un train en panne avait demandé un secours par l'avant. Dépanné, il avait repris sa marche normale, deux machines venant de Lyon, le heurtèrent violemment au débouché d'une courbe. Bilan : 8 morts et 28 blessés.

Une lettre du Préfet en date du 3 novembre 1846 donnaient les premières précautions et déterminait ainsi l'espacement par le temps : Intervalles donnés entre les départs d'une station : 30 minutes entre un train de marchandises et le train de voyageurs qui le suit ou entre deux trains de voyageurs, 15 minutes entre un train de voyageurs et le train suivant de marchandises, 10 minutes entre deux trains consécutifs de marchandises.

Les gares

Appelés d'abord embarcadères, trois terminus différents se sont succédé à Lyon. Le premier est établi à proximité du pont de la Mulatière. Cet embarcadère, constitué d'une simple baraque jugée peu commode. Voici une description de l'époque : Deux grands hangars, de part et d'autres du grand cours situés tout près du pont de la Mulatière et exposés à tous les vents, devait rester jusqu'en 1845, la seule

gare de chemin de fer.

Les voyageurs étaient pris en charge par un omnibus à chevaux à proximité de la place Bellecour et acheminés ainsi jusqu'à la Mulatière. Cet embarcadère est détruit en 1840 par une inondation.

Il est remplacé par une nouvelle gare, la gare du Bourbonnais, construite le long du quai Perrache. Ce nouveau terminus, plus adapté à cette ligne qui connut un réel succès est ouvert en 1845. Lyon le 5 mars 1845 : Les convois de voyageurs sont entrés aujourd'hui pour la première fois sous les galeries du nouveau débarcadère de Lyon. La ligne est ensuite prolongée jusqu'à la gare de Lyon-Perrache, ouverte en 1856 à la jonction des lignes Paris - Lyon et Lyon - Avignon (ligne classique Paris - Marseille) et la gare du Bourbonnais est alors désaffectée.

Bibliographie :

- Les Montgolfier*,
par Jean Anglade, Perrin, Paris, 1990
Vieux moulins qui ne tournent plus,
par Marius Audin, éditions du cuvier, Villefranche, 1936
La famille Montgolfier, ses alliances, ses descendants,
par Léon Rostaing, Lyon, Rey, 1910
La fabrication du papier dans la France des Lumières : Les Montgolfier et leurs ouvriers 1761-1805
par Léonard Rosenband, Rennes, 2005
Les moulins à papier d'Annonay à l'ère préindustrielle : Les Montgolfier et Vidalon Marc Seguin grand savant méconnu
par Claude Bechetoille, Bourges, 1975
Souvenirs de la vie privée de Marc Seguin,
par René de Prandières, Rey, Lyon, 1926
Marc Seguin 1786-1875 la naissance du premier chemin de fer français,
par P. E. Marchal et Laurent Seguin, Cuzin, Lyon, 1957
Vapeurs sur le Rhône
par Bernard Escudé et Jean-Marc Combe, PUL, Lyon, 1991
Hommes et choses du PLM
par G. Goy, Devambez, Paris, 1910
Histoire des premiers chemins de fer français L.-J. Gras, St Etienne, 1924
Le quartier Perrache (1766 -1946)
par Félix Rivet, Audin, Lyon, 1951
Histoire des chemins de fer en France (1740-1883)
par François Caron, Fayard, Paris, 1997.
Les chemins de fer PLM
par Jean Chaintreau, Jean Cuyvet et Georges Mathieu, La Régordane, Paris, 1993.