



**Comptes rendus des
visites et expositions**

Vie de l'association

**La bibliothèque :
A venir**

Les futures activités

**Lu pour vous :
A venir**



*Le repas
de ren-
trée au
restau-
rant Côté Cou-
leurs,
par une
fin de
journée
ensoleil-
lée*

Contact

Guy Cuisinaud :
04 78 87 87 88/06 82 90 31 13
guy.cuisinaud@orange.fr

Le site Internet :

[http://www.historique-
charbonnieres.com](http://www.historique-charbonnieres.com)

Email : [contact@historique-
charbonnieres.com](mailto:contact@historique-charbonnieres.com)

Bureau :

Président : G. Cuisinaud
Vice-président : M. Calard
Secrétaire : P. Cuisinaud
Secrétaire adjointe : F. Cozette
Trésorière : R-M. Staerck

Editorial

Nous l'annoncions dans le numéro 5 le trimestre de la rentrée a été très chargé en diverses activités : sortie, inauguration du square du Major Général Martin, participation à la constitution du groupement des communes situées sur l'ancienne N 7 de Paris à Menton, repas de rentrée.

Nous avons terminé l'année 2011 avec le repas du beaujolais dont le thème était un hommage à notre ami Jacques Louis et aux amis de l'orgue.

La nouvelle année ne s'annonce pas aussi prolifique. Nous avons la cérémonie des vœux au cours de laquelle nous remettons officiellement à Monsieur le Maire une affiche de Roger Melliès. Nous continuerons un travail de recherche pour illustrer les trente glorieuses qui pourront faire l'objet d'une future exposition.

Donc du travail !

Bien entendu en ce début d'année 2012, je vous adresse tous mes vœux de bonne santé, de joie et bonheur familial et de réussite dans ce que vous entreprendrez.

Guy Cuisinaud

La vie de l'association

Le repas du beaujolais

Il a eu lieu à la Maison des Association avec pour thème : rendre hommage à notre ami Jacques Louis et à l'association des « Amis de l'Orgue » présidée par Jean-Pierre Dulac. En effet, comme le rappelait Jacques Louis, c'est l'aboutissement de dix ans de travail soutenu pour l'aboutissement à cet instrument qui fait partie du patrimoine de Charbonnières. De son côté, le Président Jean-Pierre Dulac a rappelé toutes les difficultés qui n'ont pas manqué à chaque phase de la construction de cet orgue qui est maintenant considéré comme un joyau. Il est à noter que de nombreux concerts sont donnés en notre Eglise Notre Dame de l'Assomption.

Pendant que nous apprenions beaucoup de la fabrication de l'orgue de Jacques Louis et de Jean-Pierre Dulac, le repas était servi par nos amis (un grand merci à tous ceux qui ont participé) et était apprécié de tous : terrine forestière et lapin chasseur ont ravi les papilles de nos convives.



Sur la page 3 qui suit, on trouvera une reproduction d'une page du journal Action Automobile, Automobile Club du Rhône de 1947. Cette page relate la création de notre Rallye Lyon-Charbonnières. Cet ancien journal est une acquisition de notre ami Michel Calard que nous remercions à cet égard.

AUTOMOBILE CLUB

DU RHONE

7, RUE GROLEE
LYON

FEVRIER 1947

NOTRE GRAND RALLYE INTERNATIONAL LYON-CHARBONNIERES 21-22-23 MARS 1947

L'ANNÉE 1947 sera une belle année pour le sport mécanique à Lyon !

En mars le Grand Rallye Automobile et le Critérium motocycliste accouplés constitueront une double épreuve d'endurance comme rarement il en fut !

En juin, le Grand Prix International du Motocycle Club de Lyon !

En septembre, le Grand Prix de l'Automobile Club de France confié à l'A.C.R. !

La plus proche de ces manifestations sera le Grand Rallye International Lyon-Charbonnières qui va permettre à notre Club et au Motocycle Club de collaborer dans l'organisation d'une épreuve d'endurance ayant la ravissante station de Charbonnières pour centre de départs et d'arrivées durant les trois jours des 21, 22 et 23 mars et aussi pour le classement définitif des concurrents qui auront satisfait aux épreuves de départ à froid, course de côte et concours de maniabilité.

Ce Rallye, doublé du Critérium motocycliste, éprouvera sur trois itinéraires en étoile, dans un rayon de 150 kilomètres autour de Lyon, aussi bien l'habileté des conducteurs que leur résistance et celle de leurs machines.

Sans vanité excessive, nous devons reconnaître l'autorité avec laquelle toujours l'A.C.R. conçoit, organise, ordonne, contrôle ses compétitions, et il n'est que de nous souvenir des fameux rallyes de Chamonix !

Ce sera là une nouvelle occasion de constater l'activité et l'esprit d'équipe qui anime les membres de la Commission Sportive.

Ce sera là une magnifique aubaine pour les étrangers que de parcourir notre si belle région particulièrement douée pour le tourisme.

Et, il faut bien le dire, le Casino de Charbonnières a fort bien compris tout ce que représentait cette organisation et avec la plus grande générosité il nous a permis de mettre sur pied un rallye et un critérium qui seront, en outre, dotés de prix extrêmement intéressants.

Voici par ailleurs, les itinéraires de ces trois étapes.

Enfin, la dernière journée comportera les épreuves éliminatoires à Charbonnières : départ à froid, concours de maniabilité et course de côte ... Tout cela suivi d'une grande soirée de gala au Grand Cercle du Casino.

Ainsi les participants étrangers auront-ils toutes les joies sportives, touristiques et gastronomiques dans une ambiance sympathique créée par nos deux grands clubs et l'accueil joyeux de Charbonnières.

Ainsi pourront-ils constater que Lyon ne mérite pas la réputation d'austérité que lui vaut sa néfaste légende.

L'A.C.R. et le M.C.L. auront bien mérité de notre ville en réalisant cette grande manifestation dont le reflet sera des plus vastes, grâce au patronage de notre grande revue *l'Action Automobile*.

PREMIERE ETAPE	DEUXIEME ETAPE	TROISIEME ETAPE
Lyon, Brignais, Saint Etienne, Le Puy 134	Lyon, Vienne, Saint-Jean-de-B., Champier, Grenoble 115	Lyon 813 500
Bellevue-la-Mme, La Chaise- Dieu, Arlane, Ambert, col des Fouches, Saint-Dier, Billom, Clermont-Ferrand 152	Col de Porte, col du Cucheron, col du Granier, Chambéry, Aix- les-Bains 78	Meximieux, Ambérieu, Tenay, Hauteville 79 500
Thiers, Chabreloche, St-Just- en-Ch., Roanne, Briennon, Char- lieu, Chauffailles 140 500	Yenne, Aoste, Bourgoin, Lyon 114	La Cluse, Nantua, Saint Ger- main-de-J., Saint-Claude 76
Col des Echarmeaux, Lamure - s, -Mz, Lozanne, Lyon 80	813 500	Oyonnax, La Cluse, Serrière-s.- Ain, Seyzériat, Bourg, Lyon 83 500
506 500		Charbonnières 73
		1.125 500

Un ancien qui a marqué l'histoire de Charbonnières

Monsieur Maurice Baud, est né en 1917, le 2 novembre. Son père est arrivé à Charbonnières – Dardilly en 1914. Il était jardinier de la propriété Chachuat. Puis il part à la guerre. En 1919, la famille Baud loue chez Monsieur Berthet au numéro 40 du chemin Tracol. Le propriétaire, Monsieur Berthet avait une grosse affaire de bonneterie, mais en 1933 il est complètement ruiné par les Suisses et sa propriété est mise en vente. Mais il n'y a pas beaucoup d'acquéreurs et le notaire propose la propriété à Monsieur Baud, c'est-à-dire la ferme où habitait la famille Baud ainsi qu'un pré, et un pré et une vigne. La famille Baud emprunte et devient propriétaire chemin Tracol, No 40.

Maurice Baud voulait être « mécanicien d'aviation » et c'est son frère Henri qui devait reprendre la propriété comme cultivateur et transporteur dès son retour du régiment en 1933. Mais Henri n'a pas voulu reprendre l'entreprise et en conséquence, Maurice a dû abandonner son rêve et travailler avec son père comme agriculteur et transporteur. Cependant il a réussi à suivre une formation de mécanicien d'aviation par des cours du soir. Il passe l'examen de « Mécanicien d'aviation » et le réussit.

En 1938, il part faire son service militaire, il était sous les drapeaux à la déclaration de guerre. Par suite de la perte de ses papiers entre Ambérieux et Bron, il est démobilisé au bout de huit mois de guerre, soit le 20 août 1940. L'armistice est signé le 22 juin 1940, les hostilités cessent le 25 juin. La zone Lyon – Charbonnières est en zone libre et l'occupation allemande ne se fait qu'en 1942.

Maurice Baud reste donc à Charbonnières et après août 1940 il travaille donc et achète un cheval de plus et reprend l'activité de transporteur et cultivateur avec son père (un cheval réquisitionné et deux chevaux achetés). En 1942, la zone est occupée et les Allemands sont à Charbonnières ; c'est une période difficile mais très riche en rencontres et en aventures, et un travail très pénible, mais si varié. Maurice aidera des résistants à pénétrer dans le domaine du Casino, interdit par les Allemands.

En 1944, son père décède des suites de la guerre 14-18 à 56 ans. Il restait donc à rembourser l'emprunt fait pour acquérir la propriété. Maurice reste donc pour éviter à sa mère et à sa sœur de vendre, et renonce définitivement à s'installer comme mécanicien.

Plus tard, sa fille, madame Richard et son gendre construisent sur la partie de terrain Caillot / Delorme plus le terrain reçu en donation familiale. Madame Richard, institutrice de 1971 à 1979 à Lyon 8^{ème} est nommée en poste à Charbonnières depuis 1979 à l'école maternelle.

Après des travaux et des transports mémorables que nous vous ferons découvrir au cours des numéros de la Gazette, Maurice entre à Rhodiaceta-Vaise en 1956, il y restera jusqu'en 1972, date à laquelle il prend une retraite bien méritée.

Nous remercions Marie-Pierrette et Pierre Paday pour nous avoir permis d'accéder à tous les documents en leur possession après qu'ils les aient collationnés en écoutant Maurice Baud raconter son histoire.



Maurice Baud 2 décembre 2006

UNE « CARRIERE » DIVERSIFIEE ET TOUJOURS INNOVANTE, ET UNE FORMIDABLE CAPACITE D'ADAPTATION AUX CIRCON- TANCES, AUX EVENEMENTS ET A L'EPOQUE

Maurice Baud,

Avec son père, a participé aux travaux agricoles, labour, vignes, jardinage, soins aux animaux et grosse activité dans les transports, sans omettre son désir et sa formation à la mécanique d'aviation.

Avant la guerre, en plus de l'agriculture il fallait assurer le transport :

- du charbon pour alimenter la chaufferie des piscines du Thermal et les cuisines du Casino
- des matériaux de toutes sortes pour la construction des routes, des maisons, etc. ...
- du matériel agricole ou bâtiment
- des meubles et toutes fournitures diverses
- des déblais de démolition à évacuer
- des immondices, etc. ...

car tout arrivait par le train et il fallait décharger très rapidement les wagons en gare.

Pendant la guerre, les activités liées au Casino se sont arrêtées - sauf l'évacuation des ordures - Par contre des besoins sont apparus. Le manque de carburant a été remplacé par des équipements gazogène nécessitant la fabrication de charbon de bois. Maurice Baud a donc débardé les bois coupés en rondins pour alimenter les fours des charbonniers.

Après la guerre, les chevaux sont remplacés par un camion gazogène pour les gros transports.

Maurice est un homme moderne, fin 1946, il achète un Chevrolet à essence, quatre tonnes, benne basculante, puis, en 1951, un Chevrolet six tonnes, benne fixe, cabine avancée.

C'est à cette période d'après-guerre qu'il fait les transports les plus hétéroclites. En 1951, il se lance dans les Messageries avec dépôt à Lyon et des semaines à l'extérieur très chargées. Grenoble, Saint-Etienne, Annemasse, Chamonix n'ont plus de secrets pour lui.

Et de 1953 à 1956, il fait des petits transports avec une camionnette Renault 1100 kg. Puis reconversion en 1956, il abandonne le transport et entre à Rhodiaceta Vaise où il restera de 1956 à 1972, date à laquelle il prend sa retraite ...

... Et se consacre à son jardin, à sa vigne.

Par ailleurs, il a vécu :

- La démolition de l'écurie des ânes au Casino - 1930
- La démolition du Thermal - 1928 - 1930
- La démolition de l'Hôtel Restaurant La Riviera dans le centre de Charbonnières - 1932
- La démolition de la cheminée de la chaufferie des piscines du Casino - 1932-1933

Du cheval au camion, avec son père, jusqu'en 1938, puis, depuis 1940 où il a été démobilisé, il prend en charge tous les transports, tous les travaux des plus aventureux aux plus insolites.

Nous vous ferons partager ses souvenirs au fur et à mesure de nos chroniques.

LE TRANSPORT DU BOIS PAR MAURICE BAUD

Les bois du coteau de la piscine et la forêt du Casino étaient exploités pendant la guerre 39-45 et à la fin de l'occupation, particulièrement pour fabriquer du charbon de bois. La pénurie de carburant a amené les transporteurs à équiper leurs véhicules de « gazogène » utilisant le charbon de bois comme combustible.

M Baud débardait les arbres coupés par les bûcherons et alimentait les fours des charbonniers.

A l'emplacement de la piscine actuelle, un charbonnier vivant dans une cabane en forêt, avait trois fours en tôle, il fallait l'approvisionner en « charbonnette », c'est-à-dire en rondins de 60 cm de long et de 10 cm de diamètre. Pour dresser une « fournée » il fallait bien 6 m³ de bois, soit environ trois tombereaux.

D'autre part dans les bois au-dessus du Casino se trouvaient deux fours en briques inventés par M Longchambon ; ces fours mettaient 18 heures pour faire une fournée contre 48 heures pour les fours métalliques en tôle ou autres. M Baud débardait également le bois et approvisionnait en « charbonnette » (rondins de 60 cm de long) les fours.

Les Allemands occupant le Casino, centre de repérage radiogoniométrique, avaient bouclé le périmètre autour du Casino, mais avaient donné à M Baud un laissez-passer exceptionnel pour évacuer les ordures de leur occupation du Casino. Il avait donc la possibilité de rentrer dans le périmètre interdit et d'emmener les ordures ménagères dans la forêt où il débardait les bois. C'est ainsi que M Longchambon, résistant, a pu s'introduire dans les lieux interdits comme ouvrier de M Baud, il a donc fabriqué le charbon de bois avec M Baud tout en observant ce qui se passait au Casino et dans le périmètre interdit.

M Longchambon était le doyen de la Faculté des Sciences de Lyon et attaché à la recherche scientifique avec M Joliot-Curie. Cet éminent personnage cachait un grand résistant sous le couvert d'un bûcheron-charbonnier. Après la guerre il est devenu Préfet du Rhône, puis Ministre du Ravitaillement.

Un autre bûcheron, ami de M Baud, travaillait également dans les bois : M Simon, il était bûcheron des forêts de l'Etat à la limite Luxembourg-France-Allemagne. Réfugié à Charbonnières, il abattait les arbres dans les bois du Casino pour le compte de la Société d'essence Avia-Thévenin-Ducrot qui avait acheté une coupe de bois. Les arbres étaient coupés à 133 cm et M Baud les amenait de la coupe à la route où la Société Thévenin-Ducrot venait les chercher avec deux camions gazogène. Dans la forêt il y avait des chênes et lorsque les arbres étaient très beaux, pas trop nouveaux, ils étaient coupés à 2 mètres 20 pour être vendus aux Pompes Funèbres pour la fabrication des cercueils.

D'autres anecdotes suivront dans les prochains numéros.

L'HIPPODROME

Bien que situé hors de Charbonnières, l'hippodrome ne saurait être dissocié de la Société des Eaux Minérales et du Casino dont il fait partie intégrante et c'est son histoire, de sa naissance à sa disparition, que nous allons découvrir.

En créant une activité toute nouvelle dans la banlieue ouest de Lyon, la Société des Eaux Minérales, que M Georges Bassinet venait de prendre en mains, espérait, par cette réalisation, apporter à Charbonnières le complément nécessaire à son équipement et lui donner ainsi le profil d'une Station thermale renommée.

En 1928, le moment est propice car il est question de fermer l'hippodrome de Villeurbanne, ce qui permettrait à Charbonnières de bénéficier du calendrier des courses ainsi libérées. On se met en quête d'un emplacement sur lequel pourrait s'ériger le futur champ de courses.

La Société possède bien des terrains mais, en partie boisés et vallonnés, ils ne se prêtent pas à la réalisation d'un tel projet. On cherche ailleurs et on en trouve à Charbonnières, près de la route de Sain-Bel. L'hippodrome aurait pu voir le jour sur ce plateau si un terrain, dont l'emplacement est indispensable, n'était refusé à la vente par son propriétaire, le docteur Giraud, alors maire de La-Tour-de-Salvagny (Voir page 8 la carte de l'emplacement du projet initial, plan **CORNATEL**).

Aucun autre site n'étant envisageable sur Charbonnières, on cherche alors dans les environs immédiats de la Station, du côté de La Tour. Un emplacement correspondant aux besoins du projet est découvert non loin de la limite entre les deux communes mais on se heurte à nouveau à l'opposition farouche d'un propriétaire. Après maintes palabres on arrivera, par l'entremise du docteur Giraud qui voit à présent d'un bon œil l'hippodrome s'installer sur sa commune, à un accord avec le propriétaire récalcitrant.

Le docteur Giraud est d'autant plus favorable à ce projet qu'il est éleveur et entraîneur de chevaux de trot et qu'il entend se réserver un droit d'entraînement pour son écurie sur les pistes futures, droit qu'il obtiendra finalement de la Société si celle-ci veut acquérir la totalité des terrains qui lui sont nécessaires. Cet accord n'empêchera pas toutefois un long procès dont le jugement n'interviendra qu'après la guerre moyennant le versement d'une confortable indemnité.

Un autre aspect de cette affaire est donné par Madame Antoine Giraud, belle-fille du docteur, dont la version est la suivante :

« En dehors de son cabinet médical de Lyon, mon beau-père élevait des chevaux et des moutons et, pour cette raison, possédait de grands pâturages tant à Charbonnières qu'à La Tour. Etant de plus entraîneur de chevaux de trot il souhaitait vivement la création d'un hippodrome. Aussi lorsqu'il fut question d'en édifier un sur La Tour, il en facilita au maximum la réalisation en cédant les terrains qui lui appartenaient. En contrepartie, il demandait la réalisation d'une piste pour trotteurs et l'autorisation de l'utiliser pour l'entraînement de son écurie.

C'est le non-respect de cette clause qui amena le long différend avec les gestionnaires du champ de courses qui ne fut réglé, à l'amiable, qu'en 1948 par le remboursement à mon beau-père des frais d'huissiers et de justice qu'il avait engagés.

Quant au procès qui l'opposa à M Bassinet, il n'a rien à voir avec l'hippodrome ".

Enfin, en 1929, le conseil municipal de La-Tour-de-Salvagny, avec M. Henri Jandard comme maire, adopte le cahier des charges ouvrant droit à la construction de l'hippodrome.

Début 1930 le chantier commence. Trois cents ouvriers y travaillent, à la pelle, à la pioche, dans un sol glaiseux et marécageux, chargeant des wagonnets tirés par des chevaux. Assainissement du terrain, formation des pistes, édification des tribunes, du pesage, du restaurant, de la tour de contrôle, plantation des haies et des arbres, installation des rampes d'arrosage après y avoir amené l'eau par d'importants travaux d'adduction (La Tour n'avait pas encore l'eau courante). Un barrage de retenue est construit sur le ruisseau avec siphon d'écoulement, station de pompage et filtration. C'est de cet ouvrage que naît le « Lac » actuel. Les chemins d'accès sont aménagés.

Les travaux se poursuivent durant presque deux années mais les résultats en sont remarquables, tant sur le plan technique: tracé des pistes impeccable, double arrivée, starting-gate, obstacles bien étudiés, mutuel à grand débit, qu'en ce qui concerne les bâtiments annexes, spacieux et clairs pour les commissaires, les entraîneurs, l'infirmerie, l'accueil du public dans un cadre ravissant, ses tribunes faciles d'accès, son restaurant, ses buvettes accueillantes. Prévus pour les derniers jours de mai 1931, l'inauguration aura finalement lieu le 4 juillet suivant, au cours d'un gala donné au profit de la Fondation Américaine de l'Enfance. Un violent orage faillit tout gâcher, par bonheur le soleil réapparut à l'heure des discours et la fête put se dérouler normalement.

Anecdote : Le boulevard de l'hippodrome de Cornatel est actuellement **le chemin Vert**. Cela explique pourquoi ce chemin avait une largeur peu commune. Il était prévu que les gens descendent à la Halte du méridien, puis par le chemin de la halte du méridien, rejoignent le Bd de l'hippodrome.

Encore une fois nous remercions vivement Pierre Paday et Jean Darnand pour toutes les informations qu'ils nous ont communiquées.

