

Le télégraphe de Saint Georges

par André Clopin

A Saint- Georges, un nouveau lotissement, situé à l'ouest du cimetière, est appelé « Les Jardins du Télégraphe ». Pourquoi un tel nom ?

Pour répondre à cette question, il faut remonter jusqu'au 18 juin 1805 à Mantoue en Italie. A cette date, Napoléon, qui conduit une guerre contre les Autrichiens, ordonne d'établir une ligne télégraphique de Milan à Paris en passant par Turin et Lyon. Une partie de cette ligne Lyon-Turin est réalisée en 1807, prolongée jusqu'à Milan en 1809 et jusqu'à Venise en 1810.

Sur cette ligne s'échelonnent des relais, 33 entre Lyon et Turin, qui permettent de transmettre des messages plus rapidement qu'avec les courriers habituels. Ainsi, un message annonçant à Napoléon la naissance de l'Aiglon, parti de Paris le 20 mars 1811 dans la matinée, est reçu en fin d'après-midi à Milan. Au départ de Lyon, le premier relais est situé à Sainte-Foy-les-Lyon, où on peut le voir encore aujourd'hui, restauré et fonctionnel. Il est relié au relais de Vénissieux qui communique à celui de Saint Pierre de Chandieu, à Bel Air à 340m d'altitude ; tour en bois dite de l'Empereur, désignée par les habitants sous le nom de Moulin à vent.

Celui-ci correspondait avec celui de St Georges dont on ne connaît aucune trace. Le Dr. Saunier le situe à Freydière, à 410m d'altitude, à l'emplacement du cimetière actuel, (justifiant ainsi le nom du lotissement). Les fondations de la croix du cimetière pourraient être celles du relais, le cimetière ayant été déplacé depuis les abords de l'église en 1886.

Dans la matrice cadastrale, on relève, en 1808-1811, une parcelle de 0,58 ares, située au mas de Freydière ou Moulin à Vent, série C n°62 (ce numéro est absent sur le cadastre de 1811). Est-ce le relais ? G. de Saint-Denis, indique que le site probable est situé à Charantonnay, au Bois du Mariage à 471m d'altitude (Charantonnay n'était pas encore commune et faisait partie de la commune de St Georges)

Le relais de St Georges communique avec celui de Chatonnay où un chemin porte, encore aujourd'hui, le nom de « chemin du Télégraphe ».

Et la ligne continue, traversant la Savoie où on trouve encore des relais à St André et à Sollières-Sardières qui ont été conservés et bien restaurés.



Relais de Sainte-Foy-les-Lyon



Relais de Saint André



Relais de Sollières

Plusieurs lignes du télégraphe Chappe (du nom de l'ingénieur qui a conçu le système) sont réalisées.

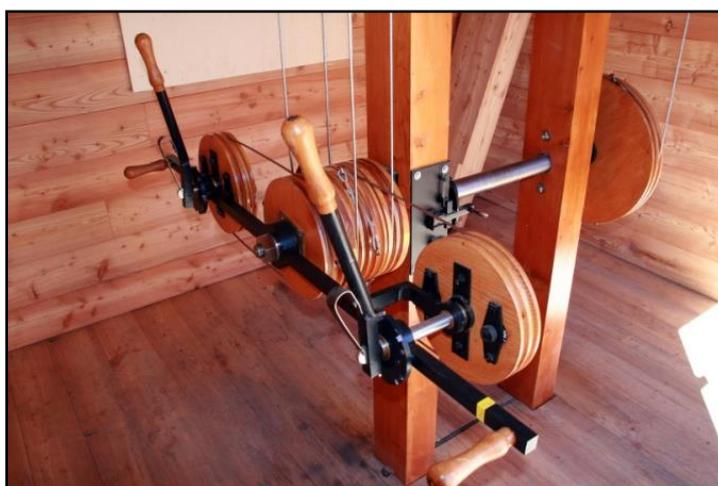
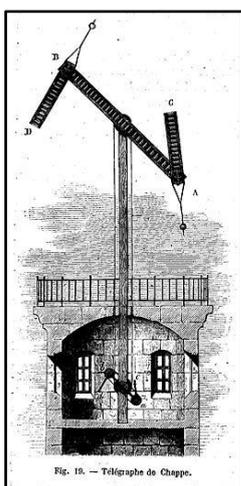
En France, il y a 534 stations et plus de 5000 km de réseau. Dès 1794, la ligne Paris-Lille permet de transmettre entre autres le message annonçant la victoire du Quesnoy, de Lille à Paris en moins d'une heure, alors qu'il aurait fallu plus de deux jours par un courrier à cheval. La ligne Lyon-Turin cesse toute activité en 1814, étant donné la transmission rendue aléatoire à cause des conditions climatiques pas toujours favorables à cette transmission à vue dans la traversée des Alpes.

Certaines lignes du réseau télégraphique Chappe fonctionneront encore en France jusqu'en 1844 quand il sera supplanté par le télégraphe électrique.

Nota : Une ligne télégraphique se compose d'une succession de relais, situés sur des points élevés, distants de 10 à 20km, qui peuvent communiquer visuellement entre eux.

Ces relais sont constitués d'une tour, construite en pierre ou d'une cabane en bois, qui comporte en général un local de repos et une salle de travail dans laquelle deux employés, les "stationnaires" vont se relayer, d'un quart d'heure avant le lever du soleil à un quart d'heure après le coucher, pour surveiller à l'aide de jumelles l'annonce de l'arrivée éventuelle d'un message venant d'un relais voisin et le transmettre au suivant.

Ce relais est surmonté d'un mât de 7 à 8m de haut portant un bras pivotant ayant à ses extrémités deux bras articulés qui peuvent prendre différentes positions grâce aux manipulations effectuées par les stationnaires à l'aide de poulies et de cordes. C'est leur position qui correspond à 92 signaux différents codés qu'il faudra reproduire. Ces signaux, des codes, sont changés régulièrement et seuls les opérateurs en bout de ligne en connaissent le sens.



Manipulateur à Saint-André

Des inspecteurs passent assez régulièrement pour contrôler les activités des stationnaires. Au cours d'une de ces visites, on reproche aux frères Nicolas, en poste à Charantonnay et Chatonnay, de "se ménager". Au premier, de ne pas se conformer à l'alternat et de se faire remplacer par sa fille, au second (qui sera destitué) d'entraver le service par sa négligence et par ses mauvaises manœuvres !

Des écrivains mentionnent le télégraphe dans leurs écrits. Victor Hugo désigne plusieurs fois ces relais sous le nom d'"insecte noir".

Dans "Le Comte de Monte-Cristo", Alexandre Dumas imagine que son héros, Edmond Dantès, détourne l'usage du télégraphe pour envoyer une fausse nouvelle (« fake news » aujourd'hui !) afin de déstabiliser son ennemi le banquier Danglars.

Dumas donne une description assez poétique et drôle d'un de ces relais : « J'ai vu parfois au bout d'un chemin, sur un tertre, par un beau soleil, se lever ces bras noirs et pliants pareils aux pattes d'un immense coléoptère, et jamais ce ne fut sans émotion, je vous jure, car je pensais que ces signes bizarres fendait l'air avec précision et portant à trois cents lieues la volonté inconnue d'un homme assis devant une table à un autre homme assis à l'extrémité de la ligne devant une autre table, se dessinaient sur le gris des nuages ou sur l'azur du ciel, par la seule force du vouloir de ce chef tout-puissant : je croyais alors aux génies, aux sylphes, aux gnomes aux pouvoirs et maigres, car je craignais de trouver sous leurs ailes de pierre le petit génie bien gourmé, bien pédant, bien bourré de science, de cabale ou de sorcellerie.

De ces lieux occultes, je riais. et jamais l'envie ne m'était venue de voir de près ces gros insectes au ventre blanc, aux pattes noires.

Mais voilà qu'un beau matin, j'ai appris que le moteur de chaque télégraphe était un pauvre diable d'employé à douze cents francs par an, occupé tout le jour à regarder, non pas le ciel comme l'astronome, non pas l'eau comme le pêcheur, non pas le paysage comme un cerveau vide, mais bien l'insecte au ventre blanc aux pattes noires, son correspondant, placé à quelques quatre ou cinq lieues de lui. Alors je me suis senti pris d'un désir curieux de voir de près cette chrysalide vivante et d'assister à la comédie que, du fond de sa coque, elle donne à cette autre chrysalide, en tirant les uns après les autres quelques bouts de ficelle ».

Environ un siècle, après la réalisation du télégraphe Lyon-Turin, le site de Freydière, point culminant au nord de St Georges, (410m), suscite de nouveau l'intérêt de l'armée. Dans ses notes, Louis Clopin écrit : « 1916-1917. Ce lieu est repéré par l'autorité militaire pour avoir une visibilité très étendue (on peut voir le Mont-Blanc situé à vol d'oiseau à 140km) et donc l'armée installa un poste de guet avec une guérite de 2m sur 2m, recouverte d'un toit de chaume. Les occupants de ce poste munis de jumelles de marine devaient surveiller et signaler le passage possible par les airs : avions, ballons, dirigeables, zeppelins, venant de Suisse et pouvant se diriger vers Lyon et sa région. Cette surveillance était assurée par un poste de garde composé de 8 hommes, 1 caporal et 1 sergent. Je crois que le but fut négatif, sauf pour camoufler quelques privilégiés que les combattants appelaient "les embusqués".

On peut signaler que le poste avait fait un rapport pour annoncer le passage du Zeppelin Allemand qui fut rejeté sur la France le 20 Octobre 1917. Il survola Lyon et sa région. C'est là qu'il fut signalé par le poste.

Ce Zeppelin atterrit à Mison près de Laragne. Les 17 hommes d'équipage eurent le temps de le détruire. Il ne resta que des ferrailles. »



Quelques informations complémentaires concernant les Zeppelin.

Le zeppelin L45 qui s'est posé à Mison mesurait plus de 200m de longueur et sa carcasse d'aluminium pesait plus de 20 tonnes. Son équipage était composé de 15 hommes et 2 officiers. Il était propulsé par 3 ou 5 moteurs de 150 à 250 chevaux. Son volume d'hydrogène dépassait 60000m³.

Ce jour-là, onze appareils du même type se dirigent vers l'Angleterre (20 heures d'autonomie à 130 km/h) pour bombarder Londres en emportant chacun 2000 kg de bombes. Seuls, trois d'entre eux purent regagner leur base. Les autres furent abattus par la chasse anglaise ou détournés sur la France. Le L45, pris à partie par la chasse anglaise monta jusqu'à une altitude extrême (6 200m !) entraînant des malaises au sein de l'équipage. Pris dans des zones de violentes turbulences, il dériva au-dessus d'Amiens, puis de Compiègne, se dirigeant vers le sud de la France. Suite à plusieurs avaries mécaniques dont des fuites de carburant, le Kaptain-lieutenant préféra, au petit matin, poser son Zeppelin dans le lit asséché du Buech près de Laragne.

Après avoir incendié l'appareil, les 17 hommes se constituèrent prisonniers.



Un autre zeppelin est passé en 1935 au-dessus de Saint Georges (Photographie de Marius Cellard)

Ce dirigeable, le LZ 127, transportant 20 passagers, de 236 m de long avec une vitesse moyenne supérieure à 100km/h fit du 24 au 31 Juillet 1931, un vol autour du pôle de plus de 10000 km.

Partir d'un lotissement de St Georges et conclure par le Zeppelin autour du pôle, est un cheminement qui peut paraître un peu bizarre, mais, emporté par mes recherches, j'ai été entraîné sur des voies un peu divergentes dans lesquelles j'ai trouvé beaucoup d'intérêts, c'est un des bons travers de l'histoire !