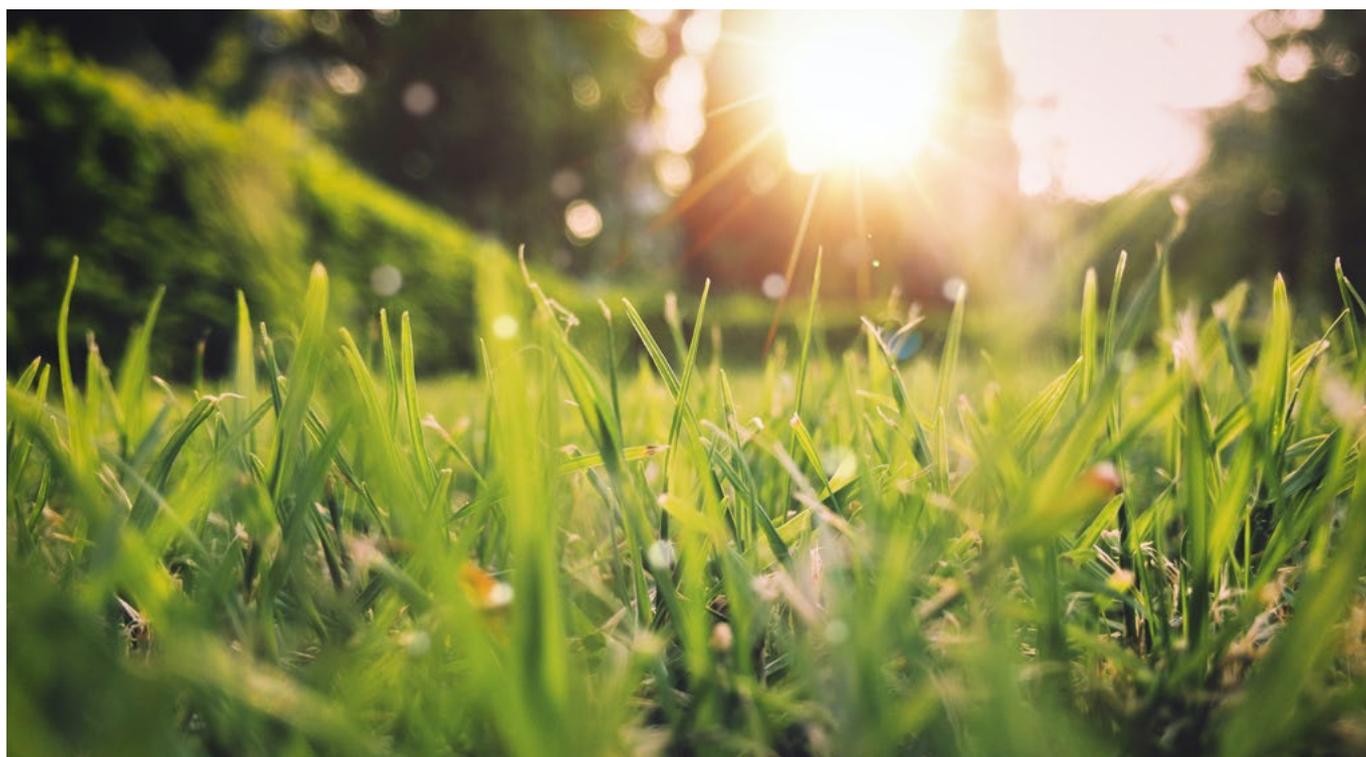


Rendez-vous en Pays Nétrablais

LETTRE D'INFORMATION N°23 - MARS 2021

Cervières, La Chamba, La Chambonie, St-Didier-Sur-Rochefort, Noirétable, Vêtre-sur-Anzon, la Valla-sur-Rochefort, la Côte-en-Couzan, les Salles, St-Jean-la-Vêtre, St-Priest-la-Vêtre.



EDITO

Mars est arrivé, les beaux jours du printemps vont commencer à nous réchauffer et nous redonner de l'énergie.

Cette édition nous permet de compléter l'histoire de notre ligne ferroviaire.

Et surtout quel avenir nous voulons lui choisir : faire partie de notre vie quotidienne ou seulement de notre passé.

Bonne lecture

SOMMAIRE

EDITO.....	PAGE 01
LE COIN DES SECTIONS	PAGE 03
INFORMATIONS LOCALES.....	PAGE 06
LE COLPORTEUR DES BOIS NOIRS.....	PAGE 07
LA LIGNE FERROVIAIRE ENTRE EN RÉSISTANCE.....	PAGE 17
COLLECTIF DE DÉFENSE DE LA LIAISON FERROVIAIRE	PAGE 19
LA RECETTE DU MOIS.....	PAGE 21
LES MANIFESTATIONS DU MOIS.....	PAGE 23
LES MARCHÉS.....	PAGE 24
AU CINÉMA À NOIRÉTABLE.....	PAGE 25

LE COIN DES SECTIONS | ACTIVITÉS & CONTACTS



RANDONNÉE

Projet 2021 - Conforter le suivi des chemins de petites randonnées avec les responsables de sentiers, imaginer une ou plusieurs randonnées thématiques en collaboration avec les autres sections de Rendez Vous en Pays Nétrablais.

Randonnée c'est aussi la participation à l'entretien du balisage des sentiers de randonnées et à l'organisation de marches & randonnées. Avis auprès de toutes celles et ceux qui seraient intéressés par le suivi, contactez-nous. – (ne pas hésiter à nous faire des retours sur l'entretien et le balisage).

Contactez Mireille Tissot - Tel: **06 52 54 12 53** -
Mail: mireille.tissot@gmail.com

FABDÉSIR - La fabrique désiderienne

Fablab a saint didier sur rochefort

Les thèmes principaux des ateliers sont les suivants :

- Ateliers d'informatique
- Ateliers de réparation (type «Repair Café»)
- Ateliers Low-tech
- Ateliers libre (Openspace, Makerspace, Hackerspace, etc...)

Contacts - Tel: **09 80 41 17 99** - Mail: espaceinfostdidier@gmx.fr
Site: www.fabdesir.fr



HISTOIRE ET LÉGENDES

Projet 2021 - Ramener des oeuvres d'art locales dans leur lieu de création d'origine, c'est-à-dire chez nous, le pays Nétrablais. Exemples: le Baiser de la Paix, peinture de Théodore Lévigne, etc.

Histoire et Légendes c'est aussi la participation à la conservation et à la valorisation des histoires et légendes locales.

Après les tris que vous allez effectuer, n'hésitez pas à nous faire partager vos trouvailles. (faites nous parvenir des scans de lettre ou de photos par exemple)

Contactez Bernard Loup - Tel: **04 77 97 90 90**
Mail: bernard.loup339@orange.fr

LE COIN DES SECTIONS | SUITE



LES SENTIERS DE LA RÉSISTANCE

Projet 2021 - Voyage au Mont Mouchet, organisation d'une soirée théâtrale, organisation d'un hommage au CONseil National de la Résistance (qui a donné le droit de vote aux femmes : Mlle Giroux 1^{ère} élue aux municipales avec 416 voix).

Les sentiers de la Résistance c'est aussi le soutien et la valorisation de l'histoire locale de la Résistance. Exemples: Plaques commémoratives, projections cinématographiques, etc.

Contactez Yvan Berthin - Tel: **04 77 24 78 76**

Mail: yvan.berthin123@orange.fr



AQUAPETRA

Le patrimoine de notre territoire est foisonnant de richesses, il est nécessaire de le préserver et l'entretenir. Toutes ces pépites issues de l'histoire passée ne peuvent que mettre en exergue notre vie actuelle et être un tremplin pour le Tourisme



FESTIN DES ARTS

Fort de quelques membres cette section vous invite à élaborer un menu riche, concocté à partir de vos passions, de votre imagination. Les 9 muses de la mythologie grecque mais aussi leurs petites sœurs nous ont inspirées jusqu'à aujourd'hui pour inventer des événements culturels, pour participer à des manifestations organisées par d'autres associations ou collectivités territoriales.

Nous souhaitons festoyer derechef, encore et encore plus que jamais alors surveillez l'agenda de la lettre d'info et, surtout, n'hésitez pas à nous solliciter pour une participation à l'une de vos activités qui réveillerait les muses endormies.

Contactez Myriam Berger - Tel: **04 77 97 19 98**

Mail: myriam.berger0949@orange.fr

LE COIN DES SECTIONS | SUITE

La date de l'assemblée générale de l'association Rendez Vous en Pays Nétrablais est prévu le **samedi 03 avril à 15h.**

INFORMATIONS LOCALES

Un rappel, pendant cette période de contrainte, n'hésitez pas à contacter les secrétariats de mairies.

Celles-ci peuvent être un relai pour vous conseiller sur les démarches à suivre pour aider les personnes isolées ou vos démarches administratives. (sur votre commune, par exemple, des bibliothèques existent et proposent des livres sous conditions. Elles sont reliées à la médiathèque de Noirétable)

Rappel des contact mairies :

Mairie de Cervieres	mairie-de-cervieres@wanadoo.fr	04 77 24 76 79
Mairie de la chamba	mairie-lachamba@orange.fr	04 77 24 75 92
Mairie de la chambonie	mairie.chambonie@orange.fr	04 77 24 90 34
Mairie de la cote en couzan	mairie.coteencouzan@akeonet.com	04 77 97 96 14
Mairie de les Salles	mairie.les.salles.42@wanadoo.fr	04 77 24 72 66
Mairie de Noirétable	mairie@noiretable.fr	04 77 24 70 12
Mairie de Saint didier sur rochefort	mairie@stdidier.fr	04 77 97 90 51
Mairie de Saint jean la vetre	commune-st.jean.lavetre@wanadoo.fr	04 77 97 81 44
Mairie de Vêtre sur anzon	commune@vetresuranzon.fr	04 77 97 81 47
Mairie de Saint julien la vetre	stjulienlavetre@wanadoo.fr	
Mairie de Saint priest la vetre	stpriestlavetre@wanadoo.fr	04 77 97 83 09
Mairie de Saint thurin	communesaintthurin@wanadoo.fr	04 77 97 91 10
Mairie de La valla sur rochefort	mairielavallasurrochefort@orange.fr	04 77 97 95 39

N°37 LE COLPORTEUR DES BOIS NOIRS | PARTIE II

Avec l'autorisation de l'association des amis des bois noirs, extrait de la revue trimestrielle «le colporteur des bois noirs» n°37 décrivant la section de la voie ferrée Boën -Thiers.

QUAND CHAQUE COMMUNE REVENDIQUAIT SA GARE

Une voie de chemin de fer, outre les gares de départ et d'arrivée, ne se conçoit pas sans d'autres stations permettant l'acheminement et la prise en charge des voyageurs et des marchandises. Ce peut être une gare secondaire qui disposera généralement d'un évitement à double voie permettant le croisement des trains et où l'on pourra trouver la plupart des services ou une « Halte » qui se tient le long d'une voie unique. Là, les services sont le plus souvent restreints. Il n'y a pas comme dans les gares un chef de gare disposant de plusieurs employés. Les haltes n'ont qu'un seul agent : le chef de halte. Enfin, il existe des « Arrêts » ne disposant que d'infrastructures sommaires sans bâtiment voyageurs avec seulement la maison du garde-barrière.

Et bien entendu, dès l'annonce qu'une voie ferrée pourrait s'ouvrir les communes environnantes vont revendiquer ardemment d'avoir leur gare, une vraie gare.

Prenons comme exemple les communes voisines d'Arconsat, dont le hameau et déjà section de Chabreloche ne s'est pas encore détaché, et de Celles-sur-Durolle.

À deux reprises, le Conseil municipal d'Arconsat est amené à donner son avis sur les projets de construction de la ligne, et surtout sur l'emplacement d'une future gare.

Consultée une première fois en 1868, la municipalité d'Arconsat, dans sa séance du 23 août, donne son approbation au projet, mais fait aussi sa publicité présentant "La localité de Chabreloche comme le point le plus convenable pour une station entre Thiers et Noirétable, étant donné que c'est le lieu où se réunissent les deux routes impériales de Roanne et de Clermont à Lyon. C'est par ces deux routes qu'arriveront au chemin de fer tous les voyageurs des communes voisines du département de la Loire (Les Salles, Saint-Romain-d'Urfé, Saint-Just-en-Chevalet, Saint-Priest-la-Prugne, etc.) se rendant à Thiers et sur la route de Clermont. C'est par ces deux routes que seront conduits au chemin de fer tous les bois provenant des forêts qui couronnent les montagnes du Forez, depuis l'Ermitage jusqu'à Chabreloche, depuis Montoncel jusqu'à Cervières, et qui s'écoulent vers Thiers, Clermont et alimentent toutes les foires d'Auvergne. Il est donc dans l'intérêt des voyageurs, du commerce et en même temps de la Compagnie... qu'une gare soit établie à proximité de la localité de Chabreloche où voyageurs et marchandises viennent aboutir et qui est assez éloigné de Thiers pour que voyageurs et marchandises aient à user de la voie ferrée, même pour la destination de cette dernière ville".

Après le paiement de l'indemnité de guerre, fixée par le traité de Francfort en 1871, de nouvelles voies ferrées sont construites. Le préfet du département du Puy-de-Dôme par arrêté du 17 octobre, demande que les municipalités concernées donnent leur avis sur l'emplacement des gares du futur chemin de fer de Clermont à Montbrison dans la partie de l'arrondissement de Thiers entre cette ville et la limite du département du Puy-de-Dôme et de la Loire.

N°37 LE COLPORTEUR DES BOIS NOIRS | SUITE

Une enquête a d'ailleurs été menée dans la commune d'Arconsat du 29 octobre au 5 novembre. Tous les habitants se sont empressés de venir déclarer qu'ils acceptaient complètement les deux stations prévues par l'avant-projet proposé par la compagnie concessionnaire, l'une à Saint-Rémy et l'autre à Chabreloche.

Le 7 novembre 1871, le Conseil municipal d'Arconsat reprend et développe les considérations de sa délibération du 23 août 1868, il s'agit cette fois de se positionner entre Thiers et Noirétable : "Chabreloche ... sera l'entrepôt de tous les bois, tant de travail que de chauffage, qui donnent lieu à une immense exploitation. En outre, la fabrication de la coutellerie est aujourd'hui répandue dans toutes nos montagnes et donnera lieu à un trafic important pour la station de Chabreloche. Cette station sera très importante et certainement celle qui donnera le plus de produits des gares de Thiers à Noirétable. L'Administration supérieure et la Compagnie concessionnaire pourront consulter les registres de la gare de Pont-de-Dore (ouverte depuis 1869) où elles verront la quantité énorme de bois de construction que la commune d'Arconsat et des communes voisines... y conduisent pour être transportés sur les marchés de l'Auvergne et cependant... cette quantité ne représente qu'une faible partie de ce qu'elle sera lorsque les populations des communes intéressées auront à proximité de leurs forêts un moyen de transport rapide et commode. Notre industrie prendra alors une extension qu'elle n'a pas eue jusqu'à aujourd'hui..."

La gare de Chabreloche, la première station du Puy-de-Dôme en venant de Lyon, sera finalement ouverte au service le 20 août 1877 (soit 15 mois après sa séparation de la commune d'Arconsat), mettant en 1897 la commune à un peu plus de 3 heures de Saint-Étienne et moins de 2 heures de Clermont quand il fallait compter par la diligence de 1852, 14 heures pour le trajet Clermont-Montbrison- Saint-Étienne.



N°37 LE COLPORTEUR DES BOIS NOIRS | SUITE

Celles-sur-Durolle aussi veut sa gare

Mais la municipalité de Celles qui a pris, elle aussi, connaissance de l'arrêté du préfet, se défend et réclame également, le 5 novembre 1871, qu'une gare ou une station soit établie au hameau de Prenlat, en justifiant ce lieu comme étant le point d'aboutissement à la route nationale 89 du "commerce considérable de fer, d'acier, de houille et de bois de construction en provenance de Celles, de Viscomtat, de Vollore-Montagne et Vollore-Ville, de la Renaudie et de Saint-Agathe". De l'autre côté, le chemin d'intérêt commun des Suchères se prolonge vers Palladuc, Ferrière, le Mayet-de-Montagne et l'Allier.

La municipalité d'Arconsat y est opposé. Elle "conteste la création d'une seule gare entre Noirétable et Thiers au lieu de Prenlat. En effet dans ce cas, compte tenu des frais et de la lenteur résultant du transport et du déchargement à une gare intermédiaire, les commerçants préféreraient aller jusqu'à Thiers".

La compagnie PLM n'approuve également pas ce choix et lui préfère La Monnerie.

La municipalité de Celles après moult réclamations, relayées par celles de Viscomtat, Vollore-Montagne, Sainte-Agathe, la Renaudie et Palladuc, réitère à nouveau le 24 mai 1874, sa demande de « l'utilité incontestable de l'établissement d'une gare au lieu appelé Pont de Prenlat » ou sera d'ailleurs établi non loin un passage à niveau à Derbias.

Sans résultat, la demande est renouvelée le 10 février 1878. Ne parvenant toujours pas à convaincre, la municipalité revoit ses désirs à la baisse en réclamant, le 9 mars 1879, une simple halte à Prenlat. Elle propose d'établir une station à l'essai pendant six mois au passage à niveau de Derbias, très proche de Prenlat. Le garde halte sera logé dans la maisonnette du garde barrière. Sure de son fait, la municipalité s'engage auprès du PLM à financer les dépenses occasionnées qui ne seraient pas couvertes par les recettes.

Cet essai n'ayant pas été réalisé, Celles renouvelle sa demande de gare à Prenlat, le 29 mai 1882.

Enfin, le 28 février 1883, la chambre de commerce de Thiers et les municipalités concernées obtiennent que le Ministre des travaux publics intercède auprès du PLM pour la création d'une station à Prenlat. La compagnie fait cependant observer qu'une halte à Prenlat sera déficitaire et exige que les intéressés s'engagent à couvrir tout déficit. Pour sa part, Celles accepte de financer et demande au sous-préfet de convoquer à Thiers « les maires des communes pour arriver à une entente générale ». Cette réunion a lieu le 17 mai et un accord est trouvé : le financement de l'éventuel déficit sera couvert par Thiers et Celles à hauteur de 3/10ème chacune, et par St-Rémy, Viscomtat, Sainte-Agathe et Vollore-Montagne pour chacune 1/10ème. Toutes les municipalités acceptent l'accord, sauf les celles de Sainte-Agathe et Vollore-Montagne. La commune de Celles doit alors s'engager le 10 juin à payer 5/10ème pour avoir sa gare.

Mais Prenlat ne sera finalement pas l'emplacement de la halte car l'ingénieur du PLM a choisi celui, un peu plus loin, du Moulin du Puy, emplacement qui sera, de guerre lasse, accepté par

N°37 LE COLPORTEUR DES BOIS NOIRS | SUITE

les élus cellois le 22 novembre 1886. Un an plus tard, la municipalité demandera que la halte porte désormais le nom de « Gare de Celles », car ceux de « Prenlat » ou du « Moulin ou Pont du Puy » ne sont pas assez connus.

Sources : Délibérations des conseils municipaux d'Arconsat, Celles et Chabreloche

Côté Loire

Sur le tronçon forézien, il fallut aussi batailler avec les autorités et le PLM pour avoir sa gare.

Le Messenger de Paris du 10 février 1874 annonce « Par arrêté de M. le préfet de la Loire, en date du 20 janvier dernier, une enquête est ouverte sur les projets présentés par la Compagnie de Lyon pour l'établissement des stations de Noirétable, Saint-Thurin, et l'Hôpital-sous-Rochefort sur la ligne de Clermont à Montbrison.. ». Rien n'était donc prévu pour Sail-sous-Couzan et Saint-Julien-la-Vêtre qui devront comme Celles convaincre de l'utilité d'une station en leur commune. Mais le 16 juillet 1884, Le Messenger de Paris peut écrire : « La gare de Saint-Julien-la-Vêtre ... déjà ouverte au service des voyageurs, vient d'être pourvue d'un service complet de grande et de petite vitesse ».

La bataille du choix d'emplacement de la gare gagnée, le combat devait se poursuivre sur d'autres plans : les voies d'acheminement des voyageurs et des marchandises vers la nouvelle gare, ainsi que le choix des horaires et des connexions avec d'autres lignes. Ainsi, comme exemple avorté, en 1914 à la demande du conseil général, la Société des Chemins de Fer du Centre a étudié le tracé d'une nouvelle ligne d'intérêt local branchée sur le PLM à Noirétable, venant de Saint-Just-en-Chevalet - par le col de Guérande avec trois projets de gares: St-Romain-d'Urfé, Champoly et Cervières - les Salles à Relange.

L'arrivée du train fut à l'origine de la création de nouveaux quartiers avec entrepôts. Il en est ainsi du quartier d'Anzon et de la gare à L'Hôpital-sous-Rochefort et au quartier de la gare et des usines à Sail-sous-Couzan (Gares achevées en 1875 et 1877) Ci-dessous à droite, l'hôtel du chemin de fer que la famille Brière avait ouvert en 1909. Il disposait d'une bascule pour poids publics car Paul Brière était aussi négociant en bois et en bétail.



L'hôpital-sous-Rochefort



Sail-sous-Couzan



N°37 LE COLPORTEUR DES BOIS NOIRS | SUITE



LE PASSAGE DU TRAIN PRÉSIDENTIEL

Président de la République Française depuis trois ans, deux mois après la célèbre lettre ouverte « J'accuse » que lui a adressée Emile Zola dans le cadre de l'affaire Dreyfus, Félix Faure entreprend un voyage à Saint-Étienne pour présider la 24^e fête fédérale de gymnastique et inaugurer le monument érigé à la mémoire des combattants décédés durant la guerre de 1870. Pour ce faire, on a ressorti et remis à neuf le train spécial, dont les wagons de luxe construits deux ans plus tôt à l'occasion du voyage en France du tsar de Russie.

La rame est remorquée par deux locomotives décorées de faisceaux et de drapeaux. Ce goût du faste et son élégance vestimentaire ont valu à Félix Faure le surnom de « Président Soleil ». En gare de Thiers, un wagon-restaurant a été ajouté. Selon les instructions données, le convoi avance lentement pour ne pas arriver trop tôt à Saint-Étienne. Le 23 mai 1898, à 6h du matin, le train effectue un court arrêt en gare de Chabreloche. Le maire Jean Eugène Boudet vient saluer le Président, et deux jeunes filles habillées de blanc lui remettent un bouquet. Le jour s'est levé quand le train entre dans le département de la Loire. Dans toutes les gares et à leurs abords, une foule énorme s'est massée pour admirer le train présidentiel et espérer apercevoir le président.

Sources : [Mémorial de la Loire et de la Haute-Loire du 28 mai 1898](#) et [La Gironde du 30 mai](#).

LES FAITS DIVERS DE LA SECTION BOËN-THIERS

La ligne Boën-Thiers a connu son lot de faits divers.

Les accidents

Les intempéries ont pu entraîner des incidents sur la voie. Ainsi, en février 1928, après 48h de pluies torrentielles qui inondaient la région, un glissement de terrain obstrua la voie entre Saint-Thurin et Saint-Julien-la-Vêtre, quelques instants avant le passage du train de Clermont-Ferrand. La circulation n'a pu être rétablie que quatre heures plus tard après creusement d'une tranchée au travers des terres éboulées. Par contre, aucun dommage ne fut signalé sur les voies après le tremblement de terre qui secoua la région de Noirétable le mercredi 12 septembre 1877.

N°37 LE COLPORTEUR DES BOIS NOIRS | SUITE

Mais des accidents ont durement frappé quelques employés du chemin de fer. Le plus terrible fut l'accident subit en septembre 1888 par Guillaume Devis, un employé à la gare de Thiers.

En ce temps-là, les pentes de la ligne nécessitaient le service d'un « serre-frein », employé qui parcourait le train en circulant sur le toit des wagons pour aller tourner un volant permettant de serrer les freins de chacun d'eux. Sur le train 3383 entre les gares de Saint-Julien et de Noirétable vers les 3h, Guillaume Devis est tombé de son siège sur la voie. Quand le mécanicien de queue constata le drame et fit les signaux d'arrêt, sept wagons et la machine d'arrière du train étaient passés sur le corps du malheureux le coupant en deux parties seulement tenues par des lambeaux de chair. Il était âgé de 43 ans et laissait une veuve et deux enfants en bas âge.

En décembre de la même année, un autre accident, heureusement moins dramatique, occasionna de sérieuses contusions à la poitrine et à la tête d'un wagonnier pris entre deux wagons en gare de Saint-Julien-la-Vêtre.

Une erreur humaine fut à l'origine en octobre 1937 du tamponnement de deux trains en gare de Thiers, l'un des deux ayant pris une mauvaise voie. Un chef de train et deux autres personnes furent blessés dans la collision, mais soignés à l'infirmerie du dépôt, ils purent regagner leur domicile.

Encore en gare de Thiers, fin mai 1928, un train de voyageurs fut séparé en deux tronçons pour permettre aux voyageurs de gagner la sortie située sur le quai opposé. Mais la rame de tête fut subitement refoulée vers les wagons de queue, alors que plusieurs voyageurs s'étaient engagés sur la voie. Tous purent s'écarter de justesse, sauf une thiernoise de 52 ans qui fut écrasée entre les rames sous les yeux horrifiés de son mari.

Fin septembre 1897, ce fut la présence d'esprit de la garde-barrière du Grand Tournant qui permit d'éviter la collision frontale entre un train de voyageurs arrivant de Lyon et un train de marchandises parti de Thiers. Ce dernier se devait d'attendre en gare de la Monnerie son croisement avec celui de Lyon. Mais le signal du départ lui avait été donné par erreur. Quand la garde barrière entendit la double sonnerie annonçant que deux trains avaient quitté leurs stations, elle eut le réflexe de placer des pétards sur la voie unique. Débouchant des tunnels, les deux trains s'approchaient en sifflant et on pouvait craindre qu'une effroyable collision ne se produise précisément sur un viaduc haut de 30 mètres. Heureusement, les mécaniciens avertis par les pétards purent arrêter leur machines à une faible distance l'une de l'autre. Le train de marchandises recula vers Thiers tandis que le train de voyageurs attendit sagement que la voie fut libre pour continuer sa route.

L'accident peut aussi être provoqué par l'imprudance des voyageurs. Ainsi, en septembre 1918, une rentière de Noirétable âgée de 70 ans qui était allée au train de 18h accompagner des amis se rendant à Paris voulut rentrer chez elle en traversant la voie. Mais une locomotive qui avait aidé à monter le train à Noirétable et manœuvrait pour redescendre à Boën lui broya la tête et lui sectionna une jambe.

N°37 LE COLPORTEUR DES BOIS NOIRS | SUITE

En gare de l'Hôpital-sous Rochefort, un homme d'une cinquantaine d'années eut plus de chance. Il se trouvait sur la voie quand un train de marchandises manœuvrait en marche en arrière. Mais un facteur, M. Michel, le tira violemment de côté alors que le dernier wagon du train n'était plus qu'à 50cm de lui. C'était la troisième fois que M. Michel sauvait ainsi la vie d'un imprudent. Son acte de bravoure faillit lui coûter la vie car le talon de son soulier se prit dans le rail et il n'eut que le temps de se dégager.

Ce que l'on pourrait croire un accident, est parfois un suicide. Vers 5 heures, un employé du chemin de fer qui faisait sa tournée entre Noirétable et Chabreloche, découvrit sur la voie, à un kilomètre de cette dernière gare, le cadavre d'un homme aux jambes coupées à la hauteur du tronc et à la tête complètement écrasée. C'était à coup sûr le train 769 en direction de Lyon qui passait en cet endroit à 20h qui avait broyé ce malheureux. Après enquête de la gendarmerie, la victime fut identifiée : Michel Chambon, 24 ans, demeurant à Chabreloche, se serait ainsi suicidé.

Les déraillements

Les déraillements sont une autre cause d'accident. Celui d'un train de marchandises eut lieu en gare à Noirétable en fin octobre 1877. M. Giraud le conducteur de queue fut jeté sur le talus se blessant ainsi à la cuisse gauche, mais sans gravité. L'enquête conclut à la responsabilité du mécanicien que le tribunal correctionnel de Montbrison condamna pour blessures involontaires à 16 F d'amende, pour n'avoir pas, par inattention et manque d'observation au règlement, arrêté sa machine comme il le devait.

Toujours en gare de Noirétable, un autre déraillement de quatre wagons du train de marchandises fut sans gravité si ce n'est le retard de trente minutes que prit le train de voyageurs partant de Saint-Étienne à 10h20 pour Clermont-Ferrand. Autre déraillement sans accident humain fut celui du train de voyageurs qui avait quitté Noirétable à 4h50, survenu au niveau de l'aiguillage en amont de la gare de Chabreloche. La locomotive seule fut sortie des rails.

Enfin, une malveillance faillit, en février 1878, entraîner un déraillement qui aurait pu être catastrophique. Vers 20h, le conducteur du train venant de Saint-Étienne et se trouvant à environ 1km5 de la gare de Sail-sous-Couzan, avec au moins 200 voyageurs à bord, ressentit une violente secousse qu'il pensa causée par un obstacle sur la voie. Il prévint en gare des employés de la compagnie qui inspectèrent la voie jusqu'à l'endroit indiqué. Pas de doute, c'était une tentative de déraillement : un vieux coussinet en fonte avait été mis à cheval sur la bande gauche de la voie et fixé par une pierre dans l'espace compris entre le rail et le coussinet. L'obstacle avait été malicieusement placé à un endroit où d'un côté de la voie se trouve un ravin profond et de l'autre un précipice où coule le Lignon. Mais la pression de la roue avait écrasé la pierre et le coussinet avait été chassé sur le rail sur environ 60 mètres.

Une enquête suivit, sans résultat, la piste d'une bande de malfaiteurs qui, sur les lignes lyonnaises, coupaient des poteaux télégraphiques et menaçaient de faire dérailler les trains, si on ne déposait pas, à un endroit convenu, une somme de 10.000 F.

N°37 LE COLPORTEUR DES BOIS NOIRS | SUITE

Les vols

Les gares sont, entre autres, des lieux où circulent et sont temporairement stockées des marchandises qui ne manquent pas d'attirer la convoitise. Deux exemples : En novembre 1896, en gare de Saint-Thurin a été dérobé un fût de 50 litres d'eau-de-vie qu'on a fini par retrouver à peu près vide.

Deux ans plus tard, dans le hall des marchandises de la gare de Noirétable, des malfaiteurs se sont introduits par effraction, dans la nuit du 24 au 25 septembre, pour y soustraire des litres de vin d'une barrique destinée à M. G... des Salles. On a juste retrouvé le lendemain matin les outils dont s'étaient servis les voleurs (une clef de tirefonds et une pioche) qui avaient été volés plus de dix mois auparavant à un propriétaire de la commune.

L'arrestation de l'ancien facteur des postes de Noirétable, Jean Roche, pour cambriolage, en mars 1903, du bureau du receveur de l'enregistrement, permit d'élucider un vol perpétré dans le bureau du chef de gare. Roche s'y était introduit en brisant un carreau et en faisant jouer l'espagnolette d'une porte-fenêtre, puis il avait fracturé deux tiroirs et volé une somme de six ou sept francs, des bulletins postaux pour une valeur de 353 F 70 et quelques talons de mandats de chemin de fer. Pour l'ensemble de ses œuvres, Roche fut condamné par la cour d'assises de Montbrison à quatre années de prison.

Fraudes et magouilles en tout genre

Qu'il peut être tentant de voyager sans payer !

Arrivé en gare de Saint-Thurin, le 7 juillet 1888, le jeune Jean-Marie Chazelle n'était porteur que d'un billet de 3ème classe de Montbrison à Champdieu, payé seulement 35 centimes. Feignant de satisfaire un besoin naturel, il s'arrêta dans un endroit retiré tandis les autres voyageurs se présentaient à la sortie. Son manège repéré par un homme d'équipe, Chazelle tenta bien se s'enfuir à toutes jambes dans l'avenue de la gare. Mais son poursuivant courait plus vite et le ramena au bureau du chef de gare. Le resquilleur expliqua n'avoir plus eu assez d'argent pour payer la totalité du parcours. Comme un camarade de voyage vint lui prêter les 1 F 80 manquant, la Compagnie PLM consentit à ne dresser aucun procès-verbal. Mais quelques instants plus tard, dans un débit de boissons voisin, Chazelle sortit de sa poche pour payer sa consommation une pièce de 10 franc-or. Pas de chance, un employé de la gare s'en est aperçu et dressa immédiatement procès-verbal ! Au tribunal correctionnel de Montbrison, Chazelle dut déboursier près de 50 F pour couvrir l'amende et les frais de procès.

Le 1er juin 1888, L... fit enregistrer à la gare de Thiers, contre reçu, une malle en cuir jaune à destination de Boën. Le même jour en soirée, il revint prendre le train de Boën pour Saint-Etienne et retira le colis, mais sans rendre le reçu. Puis il fit à nouveau enregistrer une caisse pour Saint-Etienne, et la retira à destination. Il envoya alors deux lettres, les 2 et 5 juin, au chef de gare de Boën pour le prier de lui faire parvenir sa malle en cuir jaune, demande qu'il renouvela le 8 par une dépêche télégraphique. Mais la Compagnie PLM porta plainte pour fraude. Devant le tribunal correctionnel de Montbrison l'escroc en herbe tenta de s'expliquer en alléguant qu'il avait agi dans l'unique but de faire réprimander le préposé

N°37 LE COLPORTEUR DES BOIS NOIRS | SUITE

aux bagages de Boën, dont il avait à se plaindre, en affirmant également qu'il n'avait jamais eu l'intention de se faire payer une indemnité par la Compagnie pour la prétendue perte de sa malle, substituée en caisse pour rendre inopérantes les recherches qui seraient faites. Mais le tribunal ne fut pas convaincu par de tels arguments et condamna L... pour tentative d'escroquerie à quinze jours d'emprisonnement, à 200 francs d'amende et aux dépens.

Le 38 décembre 1809, le chef de gare de Noirétable informe son collègue de Saint-Rémy-sur-Durolle que trois faux-monnayeurs se trouvaient dans le train de Saint-Étienne à Clermont-Ferrand. Arrivés en gare de La Monnerie, ils prirent à pied la route de Thiers. Mais les gendarmes, avertis télégraphiquement, les arrêtèrent en pleine nuit au lieu dit Les Allumettes. Puis il fit à nouveau enregistrer une caisse pour Saint-Etienne, et la retira à destination. Il envoya alors deux lettres, les 2 et 5 juin, au chef de gare de Boën pour le prier de lui faire parvenir sa malle en cuir jaune, demande qu'il renouvela le 8 par une dépêche télégraphique. Mais la Compagnie PLM porta plainte pour fraude. Devant le tribunal correctionnel de Montbrison l'escroc en herbe tenta de s'expliquer en alléguant qu'il avait agi dans l'unique but de faire réprimander le préposé aux bagages de Boën, dont il avait à se plaindre, en affirmant également qu'il n'avait jamais eu l'intention de se faire payer une indemnité par la Compagnie pour la prétendue perte de sa malle, substituée en caisse pour rendre inopérantes les recherches qui seraient faites. Mais le tribunal ne fut pas convaincu par de tels arguments et condamna L... pour tentative d'escroquerie à quinze jours d'emprisonnement, à 200 francs d'amende et aux dépens. La fouille réalisée dans une maison voisine permit de trouver de fausses pièces de cinq francs Napoléon III, des bons de poste et une assez grande quantité de fausse monnaie d'argent. Ils avaient en outre, entre la gare et leur arrestation, bu dans différents établissements, en payant avec des fausses pièces de cinq francs, dont le rendu s'était fait en monnaie légale. Le lendemain, on retrouvait aux Allumettes trois paquets contenant de la fausse monnaie qu'ils avaient eu le temps de dissimuler aux gendarmes.

Un criminel sur la ligne

Fin novembre 1912, on découvrait à 200 mètres de la station de Saint-Thurin le portefeuille de M. Ulysse Gouyon l'agent d'assurance qui avait été assassiné dans un wagon du train de Saint-Etienne à Clermont-Ferrand par Frank Barthélémy Bobillier, un publiciste de Montbrison que l'on disait « libertin et débauché ». L'assassin avait reconnu, en effet, avoir jeté par la portière du wagon, aux environs de Thiers, le portefeuille et le revolver de la victime.

Son avocat avait tenté, mais en vain, de plaider la débilité mentale de son client devant la cour d'assises du Puy-de-Dôme qui le condamna à mort le 26 juillet 1913. Mais le Président Raymond Poincaré commua sa peine en travaux forcés à perpétuité.

Bagnard à Cayenne, Bobillier tenta une évasion le 22 février 1922 mais fut repris 3 jours plus tard. Il mourut au bagne à 40 ans le 23 mai 1930.

N°37 LE COLPORTEUR DES BOIS NOIRS | SUITE

Sources : [Mémorial de la Loire et de la Haute-Loire](#) des 27 octobre 1877, 31 mai 1884, 8 août 1888, 20 septembre 1888, 23 décembre 1888, 8 mai 1891, 28 septembre 1897, 29 septembre 1898, 20 mai 1900, 18 septembre 1918, 20 juin 1903, 28 novembre 1912, 31 janvier 1926, 16 février 1928, 17 octobre 1937. [Le Journal de Roanne](#) du 19 novembre 1896, [La Gazette](#) du 2 septembre 1886. [Le Français](#) du 20 septembre 1877, [L'Ordre de Paris](#) du 20 février 1878. [Le Petit Clermontois](#) des 23 mars et 21 septembre 1888, [L'Humanité](#) du 31 mai 1928.



Un grand merci à l'association des Amis des bois noirs qui nous ont permis de diffuser leur numéro spécial du colporteur.

RAPPEL SUR L'ASSOCIATION

LES AMIS DES BOIS NOIRS ont pour but de faire coopérer les 3 côtés de la vieille «frontière» (Auvergne, Bourbonnais, Forez) et notamment :

- De faire découvrir certains aspects historiques, géographiques, culturels, sociologiques, folkloriques, linguistiques, etc.. ayant pour thème ou pour lieu de réalisation l'espace des Bois Noirs.
- D'œuvrer pour la sauvegarde de l'espace naturel des Bois Noirs
- De publier ou faire publier tout ouvrage, fascicule, brochure, livre en rapport avec les Bois Noirs
- D'organiser toutes rencontres, conférences ou manifestations
- De promouvoir l'entraide généalogique pour toute personne ayant des ancêtres dans les Bois Noirs

Outre leur revue trimestrielle, plusieurs publications sur l'histoire locale ont été édités par l'association (rouges bois noirs tome 1 et 2, Ils rêvaient le monde, La chatellenie de Cervières, journal d'un facteur/pompier de campagne, les rencontres de bois Noirs, les contours des bois noirs,... N'hésitez pas à consulter leur site www.amidesboisnoirs.fr pour plus d'information sur leurs activités.

LA LIGNE FERROVIAIRE ENTRE EN RÉSISTANCE

La ligne ferroviaire a été aussi un moyen d'action pour la résistance lors de la 2eme guerre mondiale: 2 plaques commémoratives existent

- Une au pont, rue de la gare à Noirétable
- Une au monument aux morts de Saint Julien la vêtre

*Bienvenue dans
les Montagnes
du Haut Forez*




Sabotage de la voie ferrée aux Ruines

En septembre 1943, Paul Hoche BRIGANDET accepte la proposition du Capitaine ROCHE, chef du corps Franc de Clermont-Ferrand, de placer une charge explosive sous les rails du chemin de fer de la ligne Saint-Etienne Clermont-Ferrand, au lieu-dit « les Ruines », entre Saint-Julien-la-Vêtre et Saint-Thurin. BRIGANDET prend contact avec le groupe Vaillant Couturier, commandé par ABIGNOLI, pour organiser ce sabotage. Un accord est conclu : unir leurs quelques armes et diviser les hommes en groupes de trois. Le 16 janvier 1944, l'ordre est donné de faire sauter la voie ferrée. L'opération est effectuée le lendemain.

Traversant bois et friches, une vingtaine d'hommes arrivent sur les hauteurs des Ruines, en aval de la barrière du passage à niveau de Passafole. Jean MONIER, surveillance, l'arme à la main, madame VEY, la garde barrière. Les «pétards» de la SNCF destinés aux arrêts d'urgence et procurés par Paul Hoche BRIGANDET, sont placés sur la voie. Les explosifs provenaient de l'entreprise de travaux publics de Paul Hoche BRIGANDET. Ils avaient été stockés dans les annexes de la chapelle Notre Dame des Anges, au début de l'année 1944, avec la complicité du Père Antoine GIRARDIN, curé de Saint-Jean-la-Vêtre.

Au premier, le train ralentit, au deuxième, il roule au pas, au troisième, il s'arrête où attend le groupe armé. Ce train mixte 9113 est composé de wagons de marchandises et de voyageurs. Ces derniers sont invités à descendre avec leurs bagages. Deux hommes, armés de revolver et de grenades, étaient montés dans le convoi à Saint-Julien-la-Vêtre. Un homme du Vaillant Couturier, surnommé «Ted», ancien chauffeur de locomotive, lance le convoi à toute vapeur dans la descente. René PONTADIT et Paul Hoche BRIGANDET s'occupent du branchement des fils. Sous l'explosion du tir réussi, les rails se disloquent à la sortie du tunnel. Le convoi lancé à toute vitesse quitte la voie ferrée. Six wagons se couchent sur le talus, la machine et trois autres wagons sont projetés dans le ravin.

- Erwin SALGO, «lieutenant l'Archevêque», mort à Chaudes Aigues, le 20 juin 1944,
- Louis ACKERMANN, «Petit louis», blessé au Mont Mouchet, commandant la 11ème compagnie,
- René PONTADIT, «d'Artagnan», déporté dans les bagnes nazis,
- Maurice RAILLIERE, «Mandrin», lui aussi déporté,

ont également participé à ce sabotage.

Source : Mémoires de Paul Hoche BRIGANDET

La locomotive après le sabotage











LA LIGNE FERROVIAIRE ENTRE EN RÉSISTANCE | SUITE



Sabotage sous le tunnel de Montifaux

Le 16 août 1944, le tunnel de Montifaux, près de la gare de Noirétable, en direction de Thiers, est obstrué par les maquisards FTPF (Francs Tireurs et Partisans Français) du camp Vaillant-Couturier.

Ce jour-là, deux camions de la Résistance circulent sur la nationale en direction de Thiers. Les deux véhicules s'arrêtent après Montifaux, au niveau du chemin de la Gilbernie. Une dizaine d'hommes descendent des camions. Après les avoir cachés dans le bois, les maquisards empruntent en face, un chemin conduisant à la voie ferrée. Munis d'outils et armes à la bretelle, ils arrivent à l'entrée du tunnel.

Du domicile de ses parents, à Montifaux, Aimé DAMON, alors adolescent, les observe à la jumelle, ce qui lui vaudra quelques soucis avec les Résistants. Il raconte qu'après avoir coupé les fils téléphoniques, les maquisards déboulonnent les rails à la hauteur du coude du tunnel, provoquant ainsi le déraillement du train en provenance de Clermont-Ferrand. Un second train, lancé à toute vapeur de la gare de Noirétable, vient s'encastrer dans le premier dans un énorme fracas. Le trafic ferroviaire entre Saint-Etienne et Clermont-Ferrand est perturbé pendant une longue période. Les trains s'arrêtent à l'entrée du tunnel, obligeant les voyageurs à se rendre à pied à la gare où ils sont pris en charge par un autre autorail qui les conduit à leur destination.



Aimé DAMON devant l'entrée du tunnel de Montifaux

«Résistance fer»



Gare de Noirétable entre les deux guerres

Alphonse ROCHE, alias «Cristal», est chef du Corps Franc Cristal de Clermont-Ferrand.

Il met en place depuis la gare de Clermont où il est cheminot, un astucieux «service de retour à l'expéditeur», après s'être assuré de la complicité de M GALLIEN, chef de gare à Noirétable, et de M Auguste PETIT, percepteur dans cette même localité, chef cantonal des M.U.R. (Mouvements Unis de la Résistance).

Ces détournements de colis destinés à l'armée allemande sont si nombreux entre 1942 et 1943 «que même aujourd'hui je ne parviens pas à m'expliquer comment le système a pu fonctionner aussi longtemps», dira plus tard le capitaine ROCHE.

Dans les archives départementales de la Loire, il est mentionné que, les 23 avril et 23 mai 1942, les 24 juin, 13 et 17 juillet 1943, des pansements, imprimés allemands, armes et munitions sont dérobés en gare de Noirétable.

Un rapport du 18 juillet 1944, établi par le 18ème bataillon SS occupant la ville de Thiers, mentionne : «A Noirétable, les hommes suivants prennent une part active au mouvement «terroriste» : GALLIEN, chef de gare de Noirétable, AINEL, employé de chemin de fer en retraite».



COLLECTIF DE DÉFENSE DE LA LIAISON FERROVIAIRE CLERMONT-THIERS-BOËN-ST ETIENNE-LYON

Le Train du Quotidien 63 42 69 La Transversale la plus courte Clermont-Fd - Thiers- Saint Etienne - Lyon Une nécessité pour un million d'habitants



Depuis la suspension de la liaison ferroviaire Thiers-Boën ou Boën-Thiers après 143 ans de loyaux services aux territoires concernés, des habitants regroupés en cinq associations et des élus se sont mobilisés pour demander sa réouverture au Président de la République, aux ministres des transports et de la transition écologique, à la SNCF, au Président de région Auvergne Rhône-Alpes. Cette mobilisation a franchi une nouvelle étape le 25 septembre 2020 lors de la semaine de la mobilité organisée par la Région Auvergne Rhône-Alpes : ainsi, les besoins de mobilité des trois départements Rhône, Loire, Puy de Dôme ont pu émerger. Habitants, responsables d'associations, élus se sont fédérés pour faire remonter les besoins exprimés par un collectif de défense de la liaison ferroviaire Clermont-Thiers-Boën-St Etienne-Lyon : « letrain634269.org » et organiser le « 1^{er} happening » du 18 octobre 2020.

Depuis, habitants de tous âges, sénateurs, députés, conseillers régionaux et départementaux, élus communautaires, maires et conseillers municipaux s'engagent avec nous pour défendre les enjeux sociaux et territoriaux déclinant le respect de nos valeurs républicaines dans de nombreux domaines : vie sociale, éducative et culturelle, économie locale, sécurité, environnement et valorisation du potentiel patrimonial. S'expriment également les besoins non satisfaits des jeunes, des actifs, des néo-ruraux, des personnes âgées, des touristes, des entreprises. Parallèlement, ont été identifiées par l'ensemble des acteurs des trois départements traversés, les difficultés pour accéder à l'emploi, aux hôpitaux et médecins spécialisés, aux formations supérieures et universitaires, aux enseignements primaires ou secondaires spécialisés, aux lieux de divertissement culturel ou sportif, aux services administratifs et sociaux de plus en plus regroupés dans les grandes villes. En outre, la satisfaction des besoins de fret des entreprises est le moteur de l'économie locale : ainsi, ce besoin est essentiel pour le développement, entre autres, d'une filière bois capable de valoriser les potentialités forestières du territoire.

A l'heure où les nécessités écologiques s'imposent et où le besoin de penser autrement notre mobilité est de plus en plus présent dans les débats, **il apparaît impensable que cette continuité ferroviaire ne soit pas respectée dans le contexte où une réflexion s'affirme au niveau européen et national pour favoriser une mobilité durable respectueuse de notre planète !** De plus, la nécessité de cette continuité ferroviaire implique une réflexion globale qui prendra de plus en plus d'importance car elle concerne l'unité de notre communauté républicaine, et donc la cohésion de notre société et de nos territoires dont le respect de leur vitalité... Ainsi, il devient inacceptable que des territoires soient laissés « sur le bord du chemin » comme le ressentiraient la Montagne Thiernoise et les Monts du Forez si cette continuité ferroviaire n'était pas rétablie entre Boën et Thiers ! Cela démontrerait que les régions mises à la taille XXL l'ont été pour renforcer la concentration urbaine des activités et des services publics, tout en soutenant la compétitivité d'une économie de plus en plus soumise à la seule logique de rentabilité financière... Or, il apparaît de plus en plus évident que les espaces ruraux contribuent à la bonne santé de notre société et à la construction d'une économie capable de soutenir les valeurs d'humanité et de solidarité, dans et entre tous les territoires.

Qui plus est, sur le plan de la cohérence entre les discours et perspectives annoncées, cette situation s'avérerait être un non-sens très inquiétant à l'heure où l'Etat et la Région affirment de plus en plus vouloir favoriser les petites lignes et le fret ferroviaire.

Suivez-nous ou rejoignez-nous sur Internet « letrain634269.org » et encore mieux sur le terrain pour défendre le retour à la vie de cette transversale qui présente l'avantage d'être la plus courte pour relier les 3 métropoles « LYON - SAINT-ETIENNE - CLERMONT » : cela permettrait de diviser par 2 les coûts de transport des marchandises et des usagers, 3 fois moins coûteux et 4 fois moins polluant qu'un Bus, tout en favorisant l'ouverture sur le monde de notre territoire traversé...

A défaut, nos territoires entre Boën et Thiers se sentiraient abandonnés, sans respect de nos valeurs républicaines et malgré les beaux discours tenus en haut lieu !

Jean BARTHOLIN
Conseiller départemental
LOIRE

Karine LEGRAND
Co-coordinatrice
du collectif

Olivier CHAMBON
Conseiller départemental
PUY-DE-DÔME

COLLECTIF DE DÉFENSE DE LA LIAISON FERROVIAIRE CLERMONT-THIERS-BOËN-ST ETIENNE-LYON | SUITE



Le collectif a été mis en place pour la défense de la liaison ferroviaire Clermont Ferrand-Thiers-Saint Etienne Lyon.

Plusieurs actions ont été engagés récemment, afin de mobiliser la population et nos politiques avant la prise de décision de son retrait du réseau national, qui équivaldrait en réalité à son déclassement. (décision programmée à ce jour, en juillet 2021). Toute tentative de régénération ultérieure engendrerait des surcoûts très importants pour les collectivités liés à des mises aux normes, comme la suppression de tous les passages à niveau entre autres...

Retrouver les actions du collectif sur leur site internet.

Prochaine mobilisation : 14 mars 10h30 gare de Thiers

Contact coordinatrice : Karine Legrand

06.80.10.94.18

contact@letrain634269.org

<https://letrain634269.org/>

RECETTE DU MOIS | **BUGNES**



Ingrédients

- 1 kg farine
- 6 œufs
- 250g de sucre
- 125g de beurre
- 1,5 paquet de levure
- ½ verre d'eau
- ½ verre de lait
- ¼ d'eau de vie
- ¼ de fleur d'oranger
- Huile pour la cuisson
- Sucre glace

RECETTE DU MOIS | SUITE

Recette

- 1 | Faire fondre le beurre, rajouter l'eau, le lait et le sucre. Le sucre doit être bien dilué
- 2 | Laisser refroidir, ajouter eau de vie et fleur d'oranger.
- 3 | Mélanger la farine et la levure.
- 4 | Monter les blancs en neige.
- 5 | Faire un puit pour rajouter les jaunes.
- 6 | Commencer à mélanger, et rajouter la préparation liquide. Et ensuite les blancs d'œufs en neige.
- 7 | Si nécessaire, rajouter un peu de farine pour que la pâte n'attache pas.
- 8 | Laisser reposer une heure afin que la pâte monte.
- 9 | Etendre la pâte 3 à 4 mm sur un plan de travail fariné.
- 10 | Découpez en fonction de la forme que vous souhaitez (losange par exemple)
- 11 | Plongez dans la friture chaude. Elles doivent gonfler lors de la cuisson.
- 12 | Retournez les bugnes à mi-cuisson pour que la cuisson soit homogène des 2 côtés.
- 13 | Quand elles sont froides, saupoudrez de sucre glace.

Dégustez

L'eau de vie peut être remplacée par un autre alcool en fonction de vos préférences ou par une portion de lait ou de crème.

En fonction de vos goûts, l'épaisseur de votre pâte peut être réduite, les bugnes seront plus croustillantes.

L'AGENDA DES MANIFESTATIONS DU MOIS

Toutes les manifestations du mois de mars sont annulées.
Mais nous vous avons concocté un carnet de route pour ce mois-ci

- **Dimanche 7 mars**
Fête de nos grands-mères

- **Lundi 8 mars**
Fête des droits des femmes

- **Mardi 9 mars**
Les clins d'oeil de l'histoire :
En 2006, ouverture du casino à Noirétable

- **Dimanche 14 mars à 10h30**
Manifestation pour la ligne ferroviaire Thiers-Boen à la gare de Thiers

- **Jeudi 25 mars**
Les clins d'oeil de l'histoire :
Résistance foréziennes: en 1944, La loge de tire bœuf (La Côte-en-Couzan) est attaquée et incendiée

- **Dimanche 17 mars**
Fête de la saint patrick

- **Samedi 20 mars**
Le printemps arrive

- **Dimanche 21 mars**
Ne pas oublier de souhaiter la fête à toutes les Clémence

- **Dimanche 28 mars**
Fête des rameaux, et à 20h30, 1 heure pour la planète (Earth Hour)

LES MARCHÉS



SAINT-DIDIER-SUR-ROCHEFORT

Tous les jeudis [16h-19h] & dimanches [8h-12h]
// Place Fournet Fayard 42111 Saint-Didier-Sur-Rochefort

Tel: 04 77 97 90 51

Mail: mairie-st-didier@wanadoo.fr

NOIRÉTABLE

Tous les samedis [8h-12h]
// Le Bourg 42440 Noirétable

Tel: 04 77 24 70 12

Mail: mairie@noiretable.fr

INFOS

Certains restaurateurs se sont adaptés et proposent des plats à emporter, n'hésitez pas à les contacter pour goûter leurs spécialités.

Pour permettre la pérennité de ces rendez-vous, merci de respecter scrupuleusement les règles suivantes:

- 1 |** Respecter les règles de **distanciation sociale** (au moins 1,5m entre chaque personne dans la file d'attente)
- 2 |** Respecter les autres **mesures barrières** (tousser dans le coude, se laver, les mains au savon avant de venir (et après), etc)
- 3 |** Ne pas «traîner pour le plaisir», nous prendrons du temps plus tard.
- 4 |** Ne ps inviter tous vos amis à venir exceptionnellement faire le marché à St-Didier et Noirétable ! Tous les marchés ne sont pas autorisés, ceux qui le restent sont **au service de la population TRÈS LOCALE**. En cas d'affluence inhabituelle et de non respect des consignes, les dérogations pourront être suspendues.

CINÉMA DE NOIRÉTABLE



La reprise des projections, courant mars, n'étant pas officielle, n'hésitez pas à contacter le cinéma pour la programmation au [04 77 24 72 85](tel:0477247285) répondeur ou le site internet cinenoiretable.blogspot.com

Besoin d'un renseignement ou envie de rejoindre Rendez-vous en Pays Nétrablais :
Par mail : rdv.en.pays.netrablais@gmail.com