

Quand le Télégraphe de Chappe passait par Chiroubles 1807-1854 environ

Histoire d'une station télégraphique



Table des matières

1)	L'apparition du télégraphe. Les premiers essais (1790-1794)	p 3
2)	La construction des lignes (1794-1845)	p 4
3)	Les stations	p 6
	31) Les emplacements	p 6
	32) Le site de la station de Chiroubles	p 7
	33) Les bâtiments	p 10
	34) La station de Chiroubles	p 11
	35) La machine télégraphique	p 13
	36) Les lunettes	p 16
4)	Le codage	p 16
5)	La transmission	p 19
6)	Les hommes du télégraphe	p.21
	61) L'Administration Centrale	p 21
	62) Les Directeurs	p 21
	63) Les Inspecteurs	p 21
	64) Les Stationnaires	p 21
	641) Le recrutement	p 21
	642) Les conditions de travail	p 22
	643) L'emploi du temps d'un stationnaire	p 23
	644) Anecdotes sur la station de Chiroubles	p 23
7)	Le déclin. L'apparition du télégraphe électrique	p 24
8)	La fin du télégraphe à Chiroubles	p 26
9)	Le site aujourd'hui	p 27
	Remerciement. Bibliographie. Sources des illustrations	p 29

Jean Claude Laut
Les Champs
69910 Villié-Morgon
Tel : 04.74.04.21.99 Mail : j.laut@laposte.net



Allégorie placée en tête des dépêches télégraphiques sous le Consulat

A la fin du XVIII^{ème} siècle encore, le seul moyen pour transmettre des dépêches est toujours le messenger à pied ou à cheval. L'information circule très lentement à travers le pays, les délais de transmissions de dépêches de villes en villes se comptent en jours !....Lyon est à 4 jours de Paris et Marseille à plus d'une semaine. Quant aux campagnes

1) L'apparition du Télégraphe . Les premiers essais . (1790 1794)

Vers 1790, Claude Chappe met au point avec ses frères, ses cousins Delaunay, le mécanicien Abraham Louis Bréguet, un ensemble cohérent de transmission par signaux optiques comprenant : des machines de transmission, un système de codage et un mode d'exploitation efficace qui vont apporter une réponse satisfaisante au problème de transmission de l'information à distance.

Son télégraphe va révolutionner la circulation de l'information et faire entrer le premier notre pays dans l'ère des Télécommunications modernes.

En 1792, après bien des difficultés, il parvient à attirer l'attention de la Convention sur son invention et obtient le financement de la construction d'une ligne expérimentale de 35 Km avec 3 stations entre Ménilmontant, Ecouen et St Martin du Tertre au nord de Paris. Le 12 Juillet 1793, les essais effectués en présence de nombreux scientifiques de haut niveau et des quatre membres délégués par la Convention (J. Lakanal, P. Daunou, L. Arbogast et J. Cambon) sont pleinement satisfaisants.

Lors de sa séance du 26 Juillet 1793, la Convention accueille ces résultats avec enthousiasme. Claude Chappe est nommé sur le champ « Ingénieur du Télégraphe » aux appointements de 5 Livres 10 sous par jour, l'équivalent de ceux d'un Lieutenant du Génie.

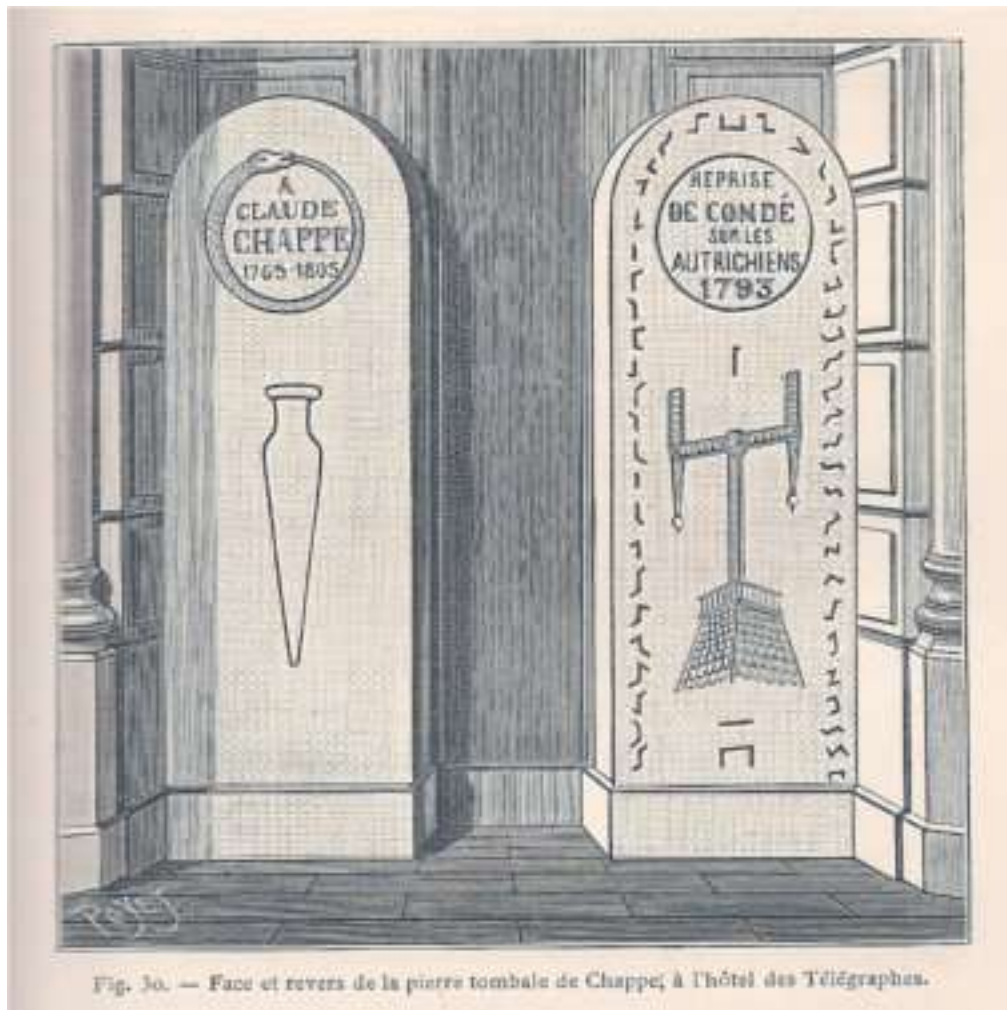
Le Comité de Salut Public sous l'impulsion de Carnot vote des crédits. Le ministre de la Guerre crée l'Administration des Télégraphes dont le siège est fixé à l'Hotel de Villeroy 9 rue de l'Université à Paris. Claude Chappe, trois de ses frères, les cousins Delaunay sont enrôlés.



Fig. 23. — Claude Chappe.

Désormais Claude Chappe va consacrer le reste de sa vie à son œuvre. Après l'arrêté du 12 Frimaire An III (2/12/1794) il prend le titre d'Ingénieur en Chef du Télégraphe et se consacre à la partie technique, ses frères Ignace et Pierre François s'occupant des questions administratives et Abraham aux problèmes de construction sur le terrain . Tout est à faire et à créer.

Mais le 23 Janvier 1805, C. Chappe confronté à des problèmes financiers, à des tracasseries administratives, à des jalousies (on lui conteste la paternité de son invention), à des problèmes de santé est en profonde dépression. Il se donne la mort en se jetant dans le puits de l'Hotel de Villeroy. Il est d'abord enterré au cimetière de Vaugirard puis son corps sera transféré au Père Lachaise dans le tombeau de son frère aîné Ignace. Des moulages de sa pierre tombale de Vaugirard sont déposés dans le hall d'entrée du central téléphonique de Vaugirard où l'on peut encore les voir aujourd'hui.



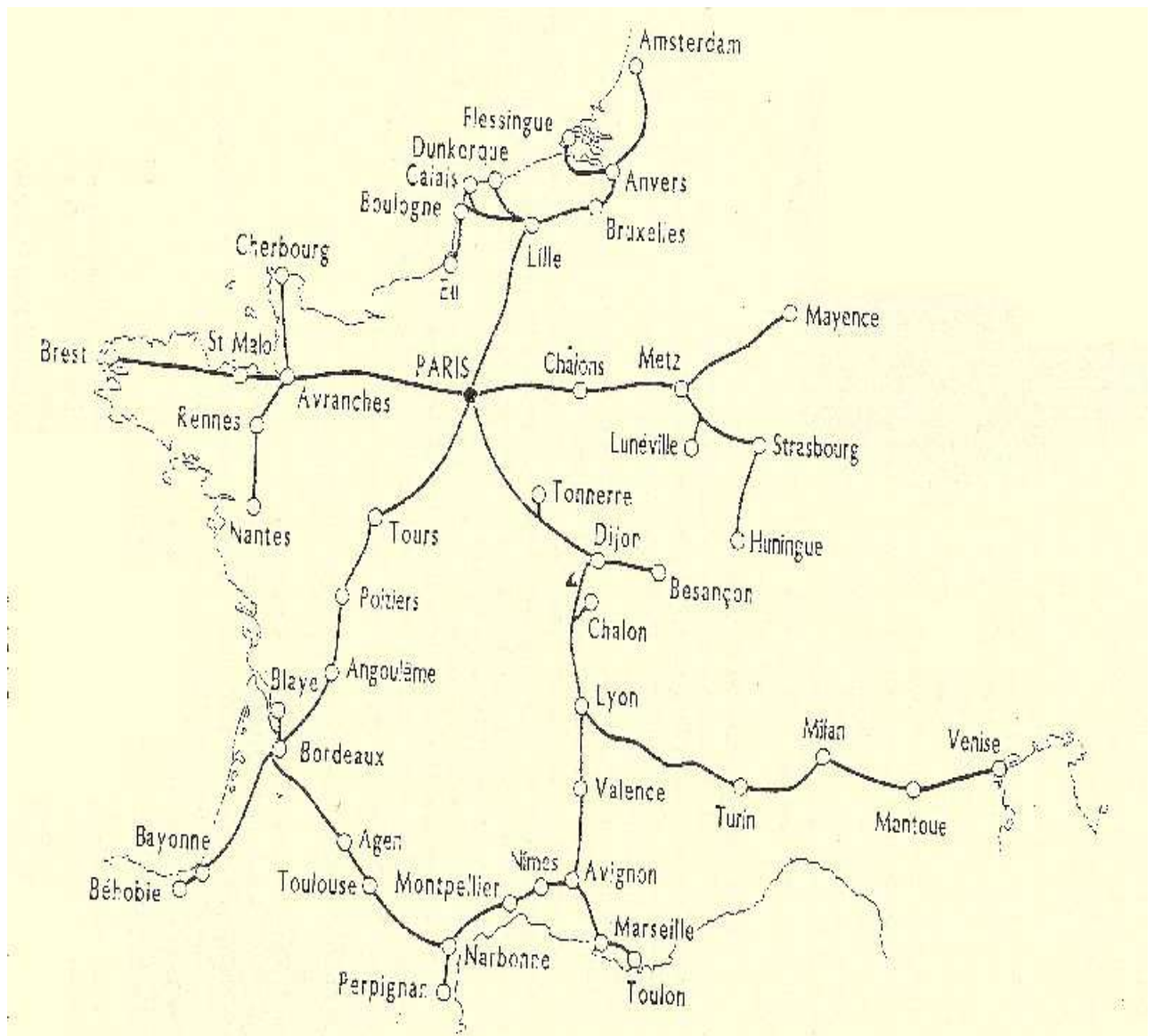
2) La construction des lignes (1794 1845)

Le gouvernement révolutionnaire entreprend malgré de graves problèmes financiers un programme de construction qui fut poursuivi par ses successeurs .

- La ligne Paris - Lille fut considérée comme prioritaire du fait de la guerre qui sévissait sur les frontières du Nord. Longue de 230 km, comportant 15 stations, elle fut en service dès Mars 1794.

- Paris - Landau via Chalons / Marne, Metz, Strasbourg, longue de 600 km avec 46 stations fut lancée en 1794, arrêtée pour des raisons financières ne fut mise en service qu'en 1799.
- Paris – Ostende
- Paris – Bruxelles
- Paris – Brest lancée en 1799. Fut financée par la Marine et mise en service en 1802
- Paris – Lyon, longue de 500 km avec 58 stations, fut lancée en 1799 et mise en service en 1807. Chiroubles est sur le tracé de cette ligne et se verra doté d'une station.
- Lyon - Venise mise en service en 1810
- Lyon – Toulon mise en service en 1821
- Paris – Bordeaux mise en service en 1824
- Bordeaux – Avignon mise en service en 1834

Progressivement, un réseau en étoile se constitua à partir de Paris. Sous l'Empire, il atteignit son extension maximale avec des liaisons jusqu'à Venise, Mayence, Amsterdam. La carte ci-dessous montre le réseau à cette époque. Mais elles cessèrent dès la chute de l'Empire.



En 1845, le réseau est à son apogée sur le territoire national, il compte 5000 km de lignes, et 535 stations desservant 29 villes importantes.



3) Les stations télégraphiques

31) Les emplacements des stations

L'emplacement des stations était soigneusement choisi. Il devait répondre à des critères précis et impératifs :

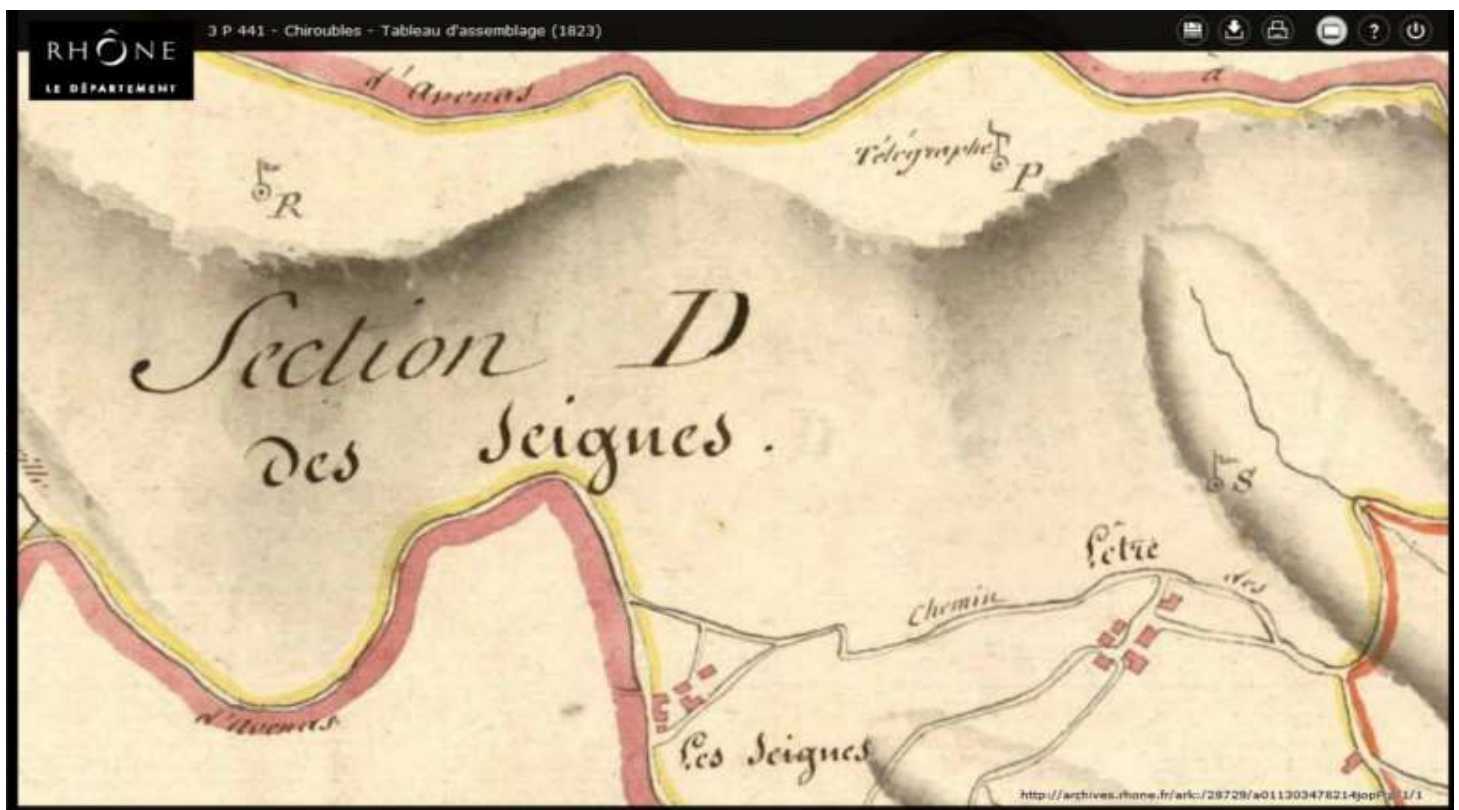
- être situé sur une hauteur pour être bien visible et se trouver au dessus des brouillards de vallée qui évidemment paralysaient totalement le trafic.
- avoir une visibilité parfaite des stations amont et aval distantes en général d'une dizaine de kilomètres.
- se détacher sur le fond clair du ciel, ce qui excluait d'avoir des collines ou des montagnes en arrière-plan dans l'axe de visée.

Les emplacements choisis, d'une surface d'une centaine de mètres carrés environ, étaient réquisitionnés. Le propriétaire du terrain était tenu d'accepter sur sa propriété la présence de l'installation qui restait propriété de l'Etat. En contre partie, celui-ci payait une redevance au propriétaire qui semble avoir été des plus symboliques.

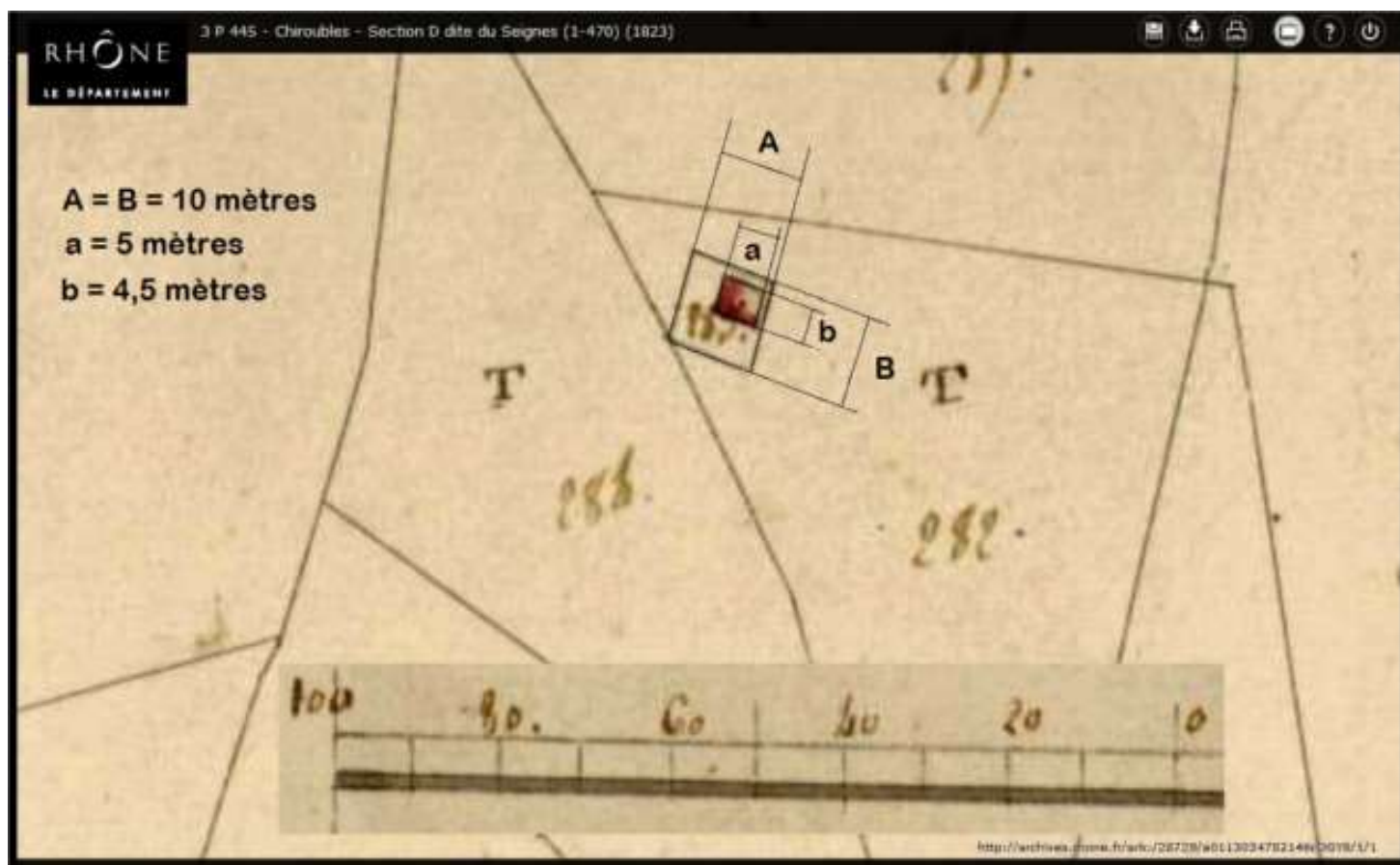
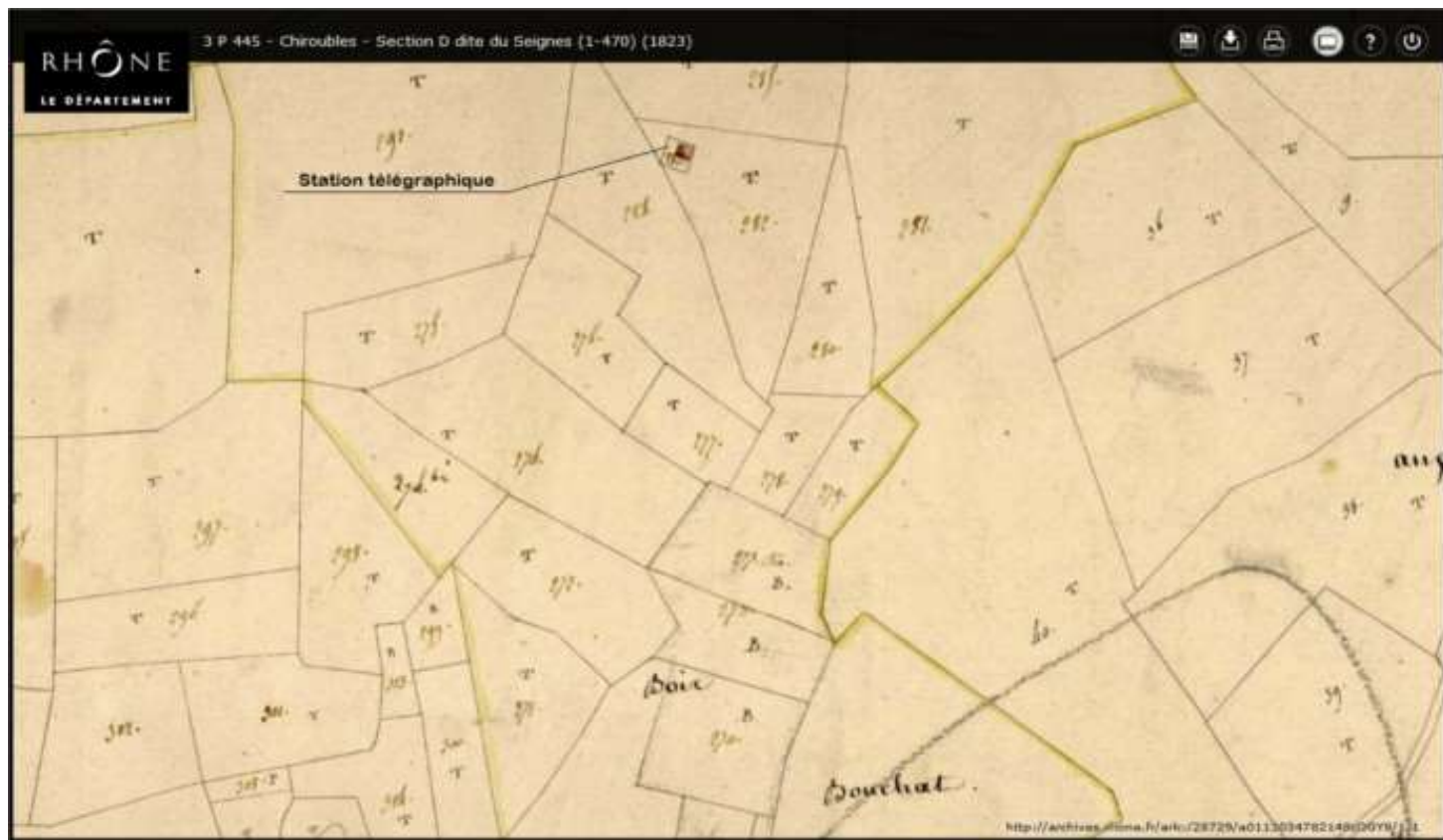
3.2) Le site de la station de Chiroubles

La station de Chiroubles était la 49 ème depuis Paris sur la ligne de Paris à Lyon qui en comptait 58. Elle était la première station du département du Rhône et appartenait à la 4 ème division. Elle prenait ses informations, au nord, de la station de Pruzilly, en Saône et Loire distante de 9 km (azimut 030 degrés) et au sud de la station de Quincié distante de 8 km (azimut 205 degrés).

Son emplacement répondait parfaitement aux critères exigés,.



. La parcelle de forme carrée de 10 mètres de côtés, numérotée 283, est découpée dans la parcelle 282 qui appartenait alors à Monsieur Gonin Philibert au lieu dit « Bois Bouchat ». Elle apparaît sur le feuillet D du cadastre de 1823 dont deux vues partielles sont données ci-dessous. On y distingue également la forme rectangulaire de la station elle-même de dimensions approximatives : 5 m par 4,5 m. Sur le registre matrice associé au plan cadastral, le propriétaire est noté : « Le Gouvernement ».

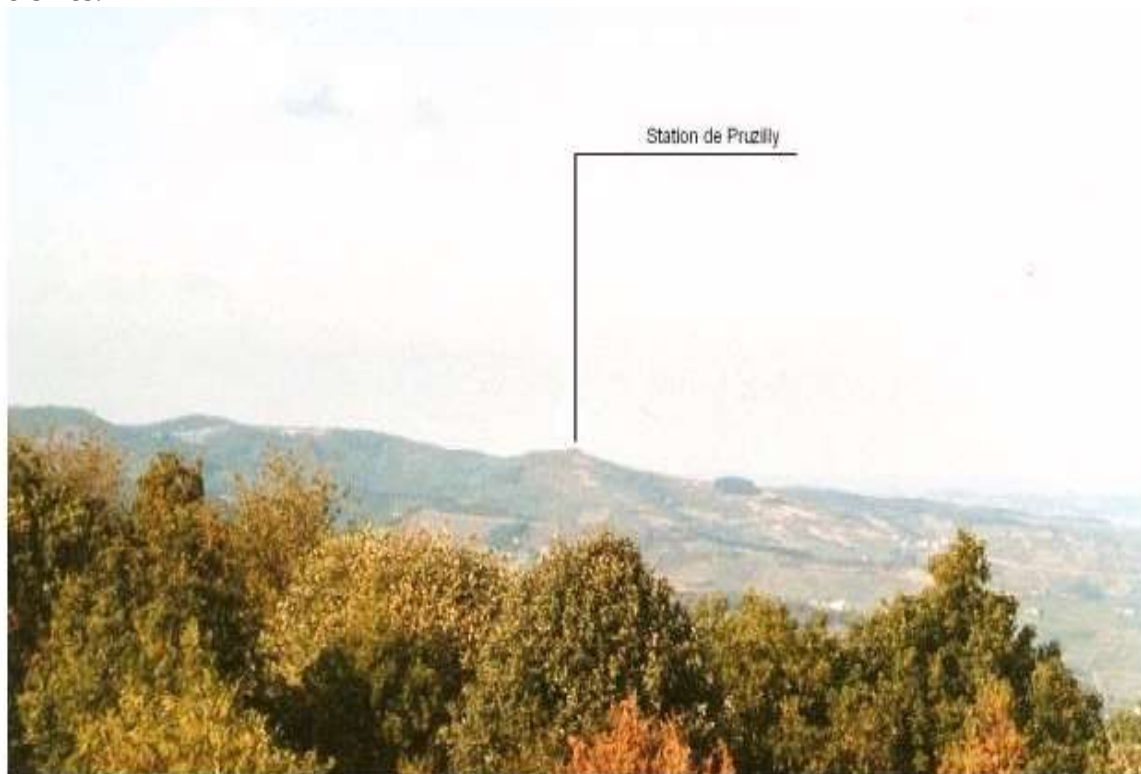


Vue de la parcelle et du bâtiment

Aujourd'hui, sur le cadastre remembré en 1955, les anciennes parcelles 280, 281, 282, 283, 285, ont été regroupées en une parcelle unique sous le numéro 74 qui est toujours une

propriété privée. Le lieudit porte le nom « Le Signal ». Situé à 715 mètres d'altitude on y accède très facilement par la route D 18 qui joint Villié Morgon à Avenas. Au lieudit la « Terrasse de Chiroubles », un sentier réaménagé par la Communauté de Communes de Beaujeu en 2003 prend naissance devant la maison des vignerons de Chiroubles et conduit après un parcours facile d'une douzaine de minutes à un replat parsemé de gros blocs de rochers où se dresse une butte réaménagée avec panneaux portant des indications viticoles.

Le panorama y est magnifique et l'on distingue sans difficulté les sites des stations voisines.



Vue vers le nord et la station de Pruzilly



Vue vers le sud et les stations de Quincié, Marchampt et Montmelas

La carte ci-contre montre le tracé de la ligne dans le département du Rhône et les emplacements des différentes stations jusqu'à Lyon. On remarque les positions très proches des stations de Quincié et de Marchampt. On peut se demander pour quelles raisons, l'Administration, pourtant si économe de ses deniers jugea utile en 1840 de construire une station supplémentaire à Quincié entre celles de Chiroubles et de Marchampt. Sans doute a-t-elle estimée que la distance de 13 km entre ces deux dernières stations était trop importante et affectait la sécurité de la liaison. Cette adjonction, ajoutée au fait que la nouvelle station était pratiquement dans l'alignement de celle de Marchampt entraîna des incidents de transmission sur lesquels nous reviendrons ultérieurement.



3.3) Le bâtiment

Se composaient d'une construction abritant le personnel d'exploitation, de la machine télégraphique elle-même dont l'extrémité supérieure dépassait du toit et des lunettes d'observation

A chaque fois, que sur un emplacement choisi pour installer une station, préexistait un bâtiment (clocher, tour, beffroi,) celui-ci était bien évidemment réutilisé et aménagé pour recevoir le personnel et les installations. Ce fut le cas, par exemple, à Montmélas où la station fut installée dans le clocher de la chapelle St Bonnet. Dans la majorité des cas, en campagne, le terrain était nu et une construction était nécessaire.

D'une surface au sol de vingt-cinq mètres carrés environ et de cinq à six mètres de hauteur les constructions étaient généralement en pierres sauf lors de la construction en urgence de la première ligne où des constructions en bois ont été réalisées. Leur forme pouvait être soit parallélépipédique soit cylindrique soit encore pyramidale. Elles comportaient un rez de chaussée, éclairé par deux fenêtres et la porte, meublé d'un lit, une table, deux chaises et un poêle, cette pièce servait de lieu de repos et de repas pour l'employé de service appelé « Stationnaire ».

A l'étage où l'on accédait depuis le rez de chaussée par une échelle, se trouvait le local technique, éclairé par deux fenêtres perpendiculaires à l'axe de transmission de la ligne. Dans l'axe de la ligne, les murs étaient percés à hauteur d'homme d'une ouverture où se trouvaient logées les longue vues fixes. L'une regardait la station amont, l'autre la station aval. Au centre de la pièce, passant à travers le toit, se dressait le mât du télégraphe avec son mécanisme de commande. Le mobilier était sommaire, un écritoire pour relever les signaux, un placard pour les documents officiels un poêle pour le chauffage et parfois une horloge réglée pour toutes les stations à l'heure de Paris.

Une trappe permettait d'accéder au toit pour effectuer les opérations d'entretien des pièces extérieures mobiles du télégraphe.

3.4) Le bâtiment de la station de Chiroubles

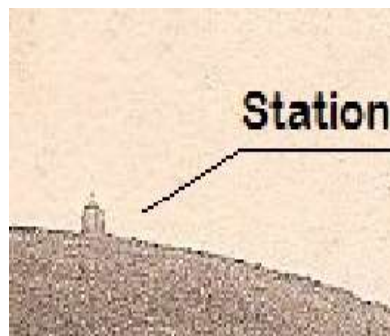
Bien que sur le site il ne subsiste plus aucun vestige du bâtiment, nous avons une idée assez précise de l'allure qu'il pouvait avoir. En effet, nous savons par les cartes des pages 5 et 9 qu'il était de forme rectangulaire. Le cadastre nous le confirme et nous donne son emprise au sol : 5 mètres par 4,5 mètres environ. Outre le cadastre, nous disposons de documents photographiques du bâtiment :

Une carte postale du début des années 1900 prise à partir du lieu-dit « Les Gatilles » nous montre les bâtiments du château de Javernand et l'on distingue en arrière plan la silhouette de la station se découpant sur le ciel. Nous donnons ci-dessous une vue de ce document. La définition du cliché ne permet pas de distinguer de détails mais on reconnaît sans peine la station et l'on distingue une toiture de forme pyramidale (voir agrandissement).

Nous reviendrons ultérieurement sur le nom de « montagne de Malakof » dont est gratifiée la ligne de crête.



Carte postale



Agrandissement

Beaucoup plus intéressante est la photographie ci-dessous, non datée malheureusement, qui a été publiée en 1943 dans une revue touristique. Elle nous montre l'état du bâtiment qui était très dégradé mais surtout elle nous permet de préciser sa forme, ses ouvertures, sa structure et de confirmer ses dimensions par la présence de deux personnages qui nous définissent une échelle.

Un examen attentif du document montre que la photo a été prise du côté Sud-Ouest de la tour vraisemblablement à partir du sentier d'accès actuel qui devait donc déjà exister à l'époque. La vallée de la Saône est donc à droite côté Est. L'ouverture à gauche sur la façade Ouest devait être la porte d'entrée à laquelle on accédait par un escalier de quelques marches qui n'existe plus. Le personnage à droite se tient sur un balcon qui serait au niveau du rez de chaussée. La façade Sud où se tient un deuxième personnage est éventrée sans doute le vestige d'une fenêtre. Les deux ouvertures au niveau supérieur pourraient être : à gauche une fenêtre éclairant le local technique du premier étage et à droite l'ouverture où aurait été placée la lunette visant la station de Quincié. A partir de la taille du personnage central (estimée à 1,70 m) , la largeur de la façade sud serait de 5 m, ce qui confirme les dimensions du cadastre et sa hauteur serait de 6 m. ce qui devait être sa hauteur d'origine. La structure est entièrement constituée par des pierres du pays à l'aspect caractéristique.



La Tour de Malakoff
Ancienne tour du télégraphe sur les hauteurs de Chiroubles
Fernand Evrard Promenade le long de la Mauvaise
Dans la revue Bourgogne du sud, N°8, Octobre 1943

Cette description permet de penser que la station devait beaucoup ressembler à celle de Ste Foy les Lyon qui a été restaurée et que l'on peut visiter. A partir de tous ces éléments la tentation était forte de tenter une restitution virtuelle vraisemblable du bâtiment tel qu'il devait se présenter à l'époque de son fonctionnement.

Le résultat de ce travail est présenté ci-dessous. Nous avons représenté sur la vue de gauche, la façade Ouest avec la porte d'entrée qui regarde la montagne et la façade Sud qui regarde vers la station de Quincié. La vue de droite montre la façade Sud et la façade Est avec son balcon tourné vers la vallée de la Saône. La façade Nord, non représentée ne devait comporter aucune ouverture sauf celle de la lunette qui regardait la station voisine de Pruzilly.



Les façades Ouest et Sud



Les façades Sud et Est

3.5) La machine télégraphique

Elle connue différentes formes et évolutions. La machine décrite ci-dessous dite de Milan était considérée par Chappe comme la plus accomplie. Elle perdura jusqu'en 1843. Elle équipait la station de Chiroubles et se composait de :

- :

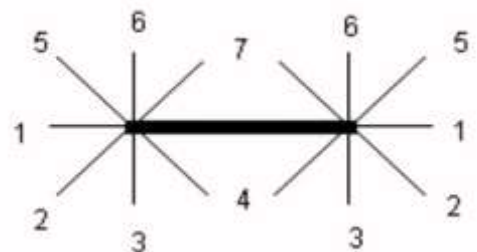
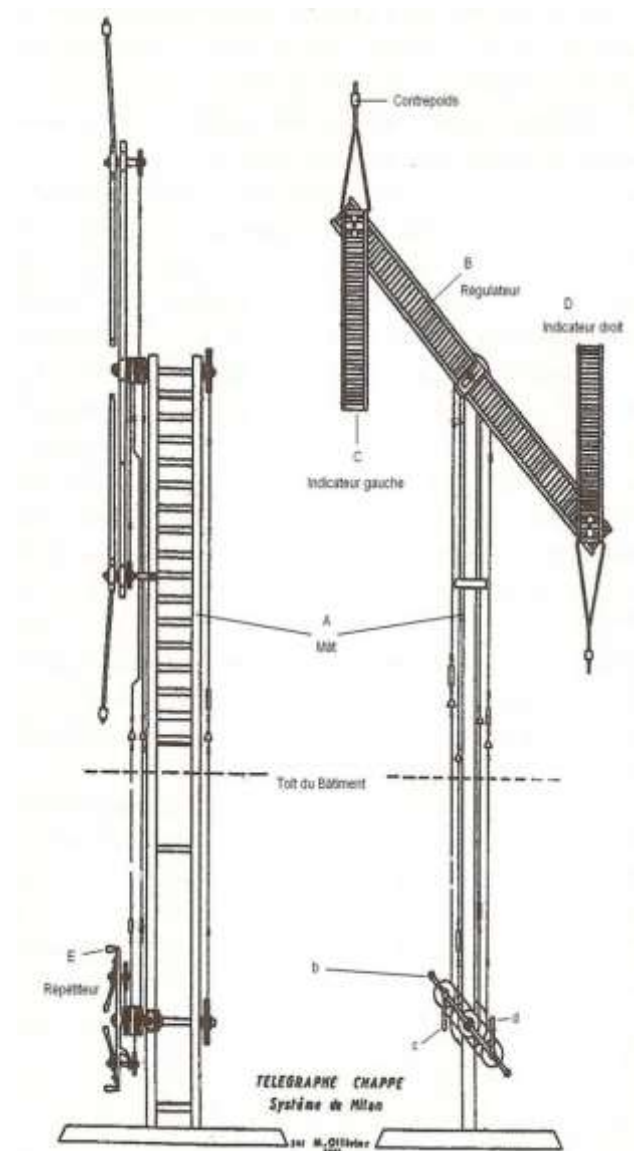
- **Un mat (A)** vertical double d'une hauteur de 8 mètres environ, muni de barreaux formant une échelle qui permettait d'accéder à son sommet pour les opérations régulières d'entretien. Au sommet un axe horizontal supportait
- **Un régulateur (B)** pièce rectangulaire de 4,5 mètres par 0,35 environ pivotant en son centre autour de l'axe du mât. Il peut prendre 4 positions :
 - verticale
 - horizontale
 - 45 degrés à gauche
 - 45 degrés à droite
 A ses deux extrémités étaient placés deux autres axes horizontaux qui recevaient :

Deux indicateurs (C et D) pièces rectangulaires de 2 mètres par 0,35 environ pivotant par une de leurs extrémités autour des axes du régulateur . Les balourds engendrés par les positions asymétriques des indicateurs étaient compensés par deux contrepoids métalliques peu visibles à grande distance

Les indicateurs et le régulateur étaient des cadres en construction légère dont le remplissage était constitué de lames de persiennes en bois (pour diminuer la prise au vent) peintes en noir (pour améliorer la visibilité). Leurs mouvements étaient indépendants et chacun pouvait prendre 7 positions **par rapport au régulateur** :

- dans l'axe du régulateur
- 45 degrés à gauche vers le bas
- 90 degrés vers le bas
- 45 degrés à droite vers le bas
- 45 degrés à gauche vers le haut
- 90 degrés vers le haut
- 45 degrés à droite vers le haut

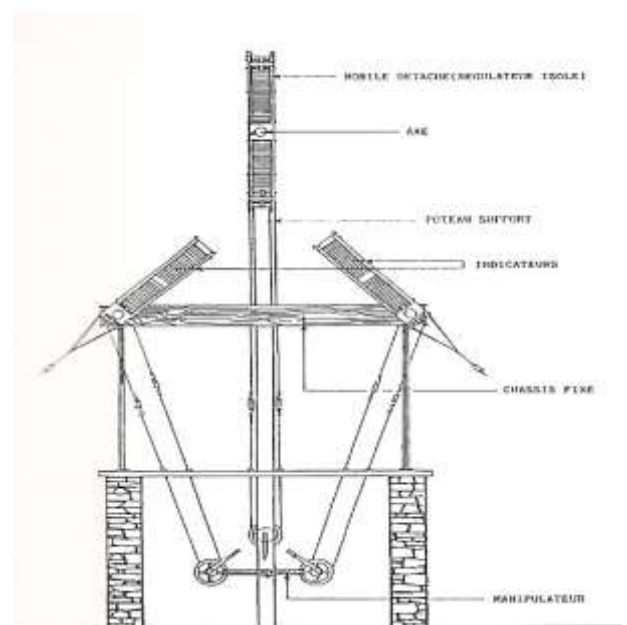
Les positions relatives des indicateurs par rapport au régulateur étaient conservées quelle que soit la position prise par ce dernier.



- **un répétiteur (E)**, situé au premier étage de la station, constitué de trois leviers (**b, c, d**) dont les positions étaient rigoureusement semblables à celles qu' occupaient les pièces homologues **B , C , D** auxquelles elles étaient reliées par des câbles passant au travers du plafond de la station .Le stationnaire manœuvre à bras les leviers déplaçant les indicateurs et le régulateur qu'il ne voyait pas . Du fait des frottements et de l'inertie des pièces mobiles les efforts étaient non négligeables et le travail assez fatigant.
- La photographie ci-contre montre le répétiteur de la station de Marcy sur Anse.



Après cinquante années de service, en 1843, les machines système de Milan furent remplacées par le système de Flocon, (ci-contre) d'une construction plus légère et d'un maniement beaucoup plus simple, ce qui tout en diminuant la pénibilité du travail du stationnaire augmenta la rapidité de transmission des messages.

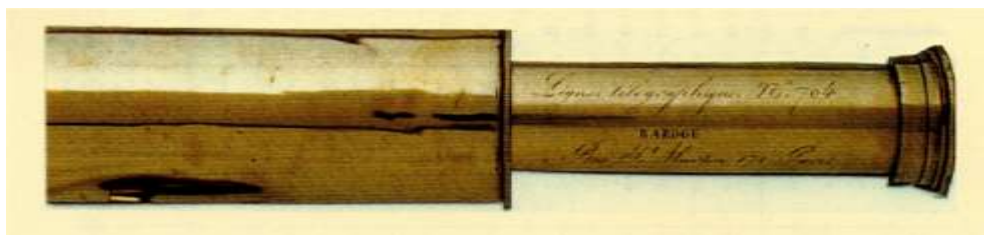


3.6) Les lunettes d'observation

Elles sont au nombre de deux par stations, placées à demeure dans des fourreaux de bois scellés au travers des murs et orientées vers les stations amont et aval.

D'un grossissement de 30 à 60 fois, elles constituaient un équipement coûteux de la station et faisaient l'objet de soins attentifs de la part du stationnaire. En effet, du fait de leur grossissement élevé, elles comportaient des objectifs achromatiques (association de verres d'indices de réfraction différents Crown et Flint), dernier cri de la technique optique de l'époque dont l'invention est due à l'Anglais John Dollond et étaient importées d'Angleterre à prix d'or .

Chaque lunette est identifiée à l'aide d'une gravure donnant son affectation : les noms de la ligne et de la station à laquelle elle appartient



Dans la pièce « technique » du premier étage , se trouvent également , quelques meubles : une table pour la mise à jour du carnet de bord de la station, une chaise, un meuble de rangement pour les documents officiels, éventuellement une horloge pour le relevé des heures d'observation et un poêle pour tempérer, autant que faire se peut, cette pièce exposée à tous les vents.

4) Le codage des messages

Il faut préciser que les dépêches transmises par l'Administration du télégraphe ont toujours été des messages officiels (de l'Armée ou de la Marine jusqu'en 1797) puis du Ministère de l'Intérieur. Par dérogation, à partir de 1802, étaient transmis, moyennant redevance, les résultats de la Loterie Nationale. C'est seulement en 1850 que les dépêches privées furent acceptées. Les tarifs étaient très élevés.

Chappe et ses cousins Delaunay qui mirent au point ce système, ne voulurent pas utiliser le codage lettre à lettre des textes des messages, car si cela ne demandait qu'une trentaine de configurations différentes (une par lettre et symbole) cela aurait demandé la transmission d'un grand nombre de signaux (autant qu'il y avait de lettres dans le message), diminuant du même coup le débit de la ligne. De plus, ce codage simpliste, aurait facilement pu être « cassé » par un observateur indélicat trop curieux (n'oublions pas que les mouvements des bras du télégraphe se faisaient au vu et au su de tout un chacun et que les messages transmis étaient de nature très confidentielle). Ils choisirent donc un codage par mot voire par groupe de mots fréquemment associés. Le nombre de signaux à transmettre pour un message était alors plus faible mais par contre demandait un plus grand nombre de configurations différentes. Au fil du temps, il y eut plusieurs versions de codage, nous décrirons ci-après celle qui fut utilisée après 1795.

Nous avons vu que chaque indicateurs **C** et **D** pouvait prendre 7 positions différentes et que le régulateur **B** pouvait en occuper 4. Le nombre de configurations différentes pouvant être affiché par signal était donc de : $7 \times 7 \times 4 = 196$ positions. C'était un peu faible pour ce que voulait faire C. Chappe. Il décida alors que chaque mot du message serait défini non plus par 1 mais par 2 signaux ce qui donnait : $196 \times 196 = 38.416$ configurations différentes. Ce qui lui était très largement suffisant.

Après réflexion, Chappe conserva le principe des deux signaux par mot mais n'utilisa que 2 positions pour le régulateur (nous verrons pourquoi au paragraphe suivant). Le nombre de configurations différentes par signal tombait alors à : $(7 \times 7 \times 2) = 98$. Et pour un groupe de 2 signaux à : $98 \times 98 = 9604$ configurations différentes. Ce qui lui suffisait largement.

Pour se donner des possibilités d'ajouts ultérieurs, il n'utilisa que 92 configurations différentes par signal soit finalement : $92 \times 92 = 8464$ configurations différentes par groupes de 2 signaux.

Les 92 configurations retenues sont données ci-contre.

La signification des différentes configurations étaient notées dans un livre appelé « vocabulaire » de 92 pages qui contenaient chacune 92 mots. Ces livres étaient en nombre restreint et accessibles seulement aux Directeurs qui codaient et décodaient les dépêches. Le premier signal reçu donnait le numéro de la page et le second le numéro de la ligne permettant ainsi de trouver le mot ou l'expression codée. Par la suite, deux autres « vocabulaires » furent créés, l'un comporta les mots usuels, le second

les phrases et expressions courantes dans les messages de l'armée et de la Marine, le troisième les noms de lieux et de localités. Cette multiplicité des vocabulaires rendit nécessaire de porter à trois le nombre de signaux par « mot » quand il ne s'agissait pas du vocabulaire usuel utilisé par défaut. Enfin, à la fin de chaque groupe de signaux définissant un « mot », l'un des indicateurs du dernier signal était placé à 45 degrés pour marquer un espace.

Un exemple de dépêche décodée est donné ci-dessous, on y voit en particulier le décodage de la paire de signaux « 44-34 ». Le vocabulaire est ouvert à la page 44 (correspondant au premier signal), et à la ligne 34 (correspondant au second signal) on trouve ainsi la signification du signal complet.

1	26	47	72
2	27	48	73
3	28	49	74
4	29	50	75
5	30	51	76
6	31	52	77
7	32	53	78
8	33	54	79
9	34	55	80
10	35	56	81
11	36	57	82
12	37	58	83
13	38	59	84
14	39	60	85
15	40	61	86
16	41	62	87
17	42	63	88
18	43	64	89
19	44	65	90
20	45	66	91
21	46	67	92
22		68	
23		69	
24		70	
25		71	

-44-

Le vocabulaire de 1807 (à la page n° 44)
Ce vocabulaire comprend 92 pages et 92 lignes par page.

Les six derniers signaux pouvaient, si besoin, être émis, par une station intermédiaire qui s'identifiait par son numéro, vers la station où se trouvait le directeur dont elle dépendait. Ces signaux signalaient des incidents de fonctionnement de la station qui les émettaient :

- Des dégâts mécaniques survenus sur le matériel par suite de casse d'un élément par le vent ou par le feu,
- Des problèmes de personnels : absence de remplacement par suite de maladie, de décès, etc.....
- L'impossibilité de poursuivre la transmission du fait de brouillard,
- Une erreur de transmission : signal porté « au fini » par erreur.
- Une demande d'assistance.
- Etc.....

 Petite activité.	 Grande activité. Cette activité annule la petite.	 Petite urgence. Cette urgence annule la grande activité.	 Grande urgence. Cette urgence annule la petite.	 Signal de réception.	 Signal d'attente.
 Signal de répétition de correspondance.	 Signal final.	 Congé de $\frac{1}{2}$ d'heure.	 Congé de $\frac{1}{2}$ heure.	 Congé d'une heure.	 Congé de deux heures.
 Erreur d'agent qui annule un flux signal porté au fini.	 Suspension de brumaire.	 Suspension d'absence.	 Suspension de petit dérangement.	 Suspension de grand dérangement qui exige la présence de l'inspecteur.	 Suspension de retard.

Le codage et le décodage étaient finalement des opérations assez complexe mais n'étaient effectuées que dans les stations sièges de directions de la ligne par des responsables compétents ayant une grande connaissance des vocabulaires. Le système a donné toute satisfaction.

5) La transmission

Si le codage était le travail d'une petite minorité, la transmission, par contre, qui consistait à reproduire sans erreur vers la station aval le signal présenté par la station amont, était l'opération de base de tous les stationnaires. Elle était effectuée des centaines de fois par jour dans des centaines de stations. Elle devait donc être très rapide et très sûre de façon à ne pas diminuer le débit de la ligne ni introduire d'erreur dans les messages qui auraient alors perdus tout leur sens. Chappe imagina le processus suivant :

- Lorsque la stationnaire de la **station (N)** a une information à faire passer à la **station (N + 1)**, il incline le régulateur **B** de son appareil à 45 degrés (à droite s'il s'agit d'un signal de correspondance, à gauche s'il s'agit d'un signal de service). Puis il positionne les deux indicateurs **C** et **D** de façon à reproduire l'une des 92 configurations possibles.
- Le stationnaire de la **station (N + 1)**, à l'aide de sa lunette a repéré le signal de la **station (N)**. Il le note sur un registre et positionne son régulateur et ses indicateurs de la même façon.
- Le stationnaire de la **station (N)**, à l'aide de sa lunette, vérifie que le signal reproduit par (**N + 1**) est conforme au sien. Si ce n'est pas le cas, il fait osciller son régulateur jusqu'à ce que (**N + 1**) ait corrigé son erreur. Quand c'est correct, le stationnaire de (**N**), sans changer la positions des indicateurs **C** et **D** place son régulateur (**B**) en position soit verticale (s'il s'agit d'un signal compris entre les positions 1 à 46 du vocabulaire , soit en position horizontale s'il s'agit d'un signal dont la position est comprise entre 47 et 92. C'est ce qu'on appelle « passer le signal au fini ». Cela signifie pour (**N + 1**) que son signal est bien correct et qu'il peut le transmettre à la station (**N + 2**)

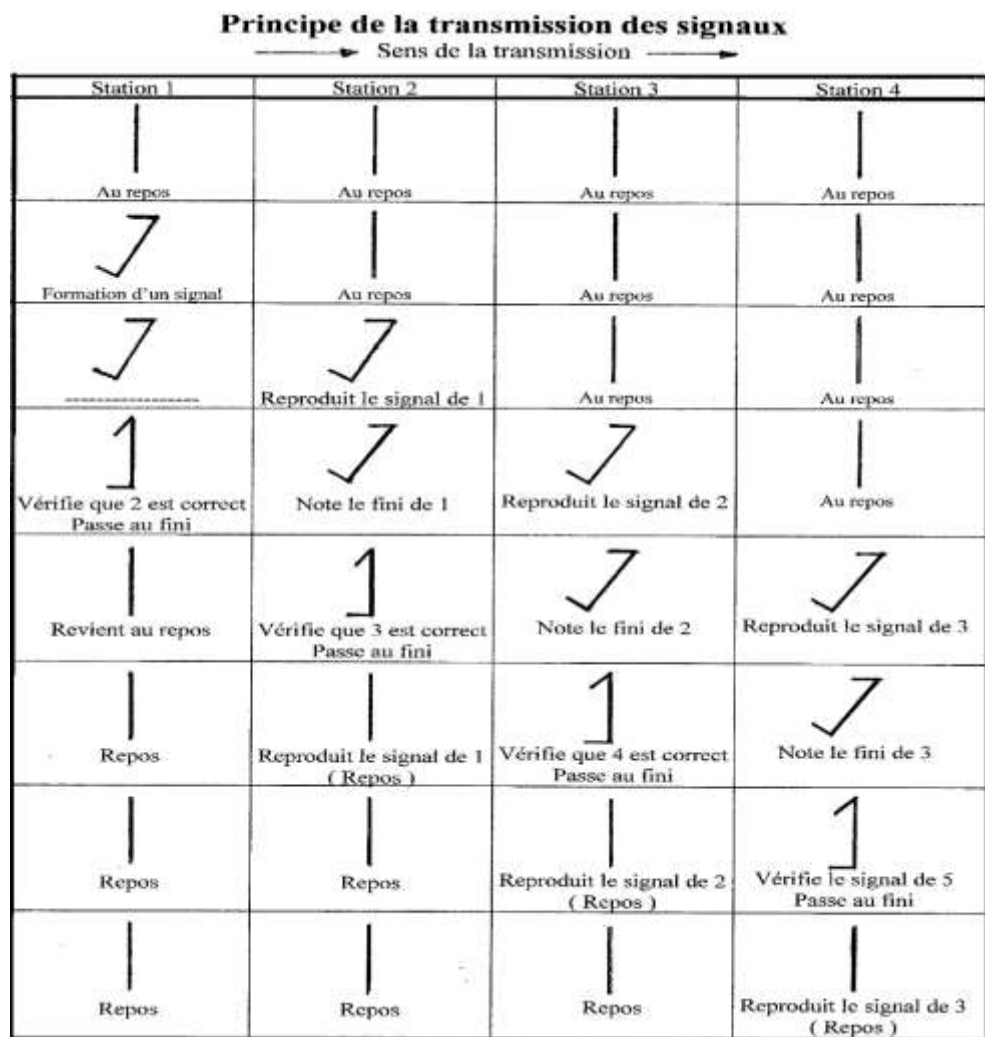
- Le stationnaire de la **station (N +1)** se retourne alors vers la **station (N +2)** et vérifie le positionnement des indicateurs de son collègue qui a déjà recopié le signal en voyant s'agiter les bras de la **station (N + 1)**. Si le positionnement est correct, le stationnaire de (N +1) place son régulateur au fini, donnant ainsi son accord à (N +2) puis , il se retourne vers la station (N) pour prendre connaissance du nouveau signal formé entre temps.

Puis le cycle recommence pour transmettre un second signal.

Les phases successives peuvent sembler longues, mais en fait elles sont beaucoup plus rapides à exécuter qu'à écrire et ne demandent guère plus qu'une trentaine de seconde pour un stationnaire expérimenté. Ainsi un signal provenant de Paris, arrivait à Lyon en moins de 30 minutes. Lors de la transmission de messages assez longs, il n'était pas rare de voir toutes les stations de la ligne fonctionner simultanément.

La grande originalité de ce mode de transmission est que chaque relais vérifie la conformité de l'information qu'a reçue le relais aval et que c'est seulement s'il n'y a pas d'erreur que la transmission se poursuit. Ce principe fondamental est toujours utilisé aujourd'hui dans les chaînes de transmissions comprenant des relais comme par exemple dans les liaisons Internet (bit de parité). Ce qui fait du système Chappe le précurseur des réseaux de Télécommunications modernes.

Le schéma ci-dessous illustre les différentes phases de la transmission d'un signal le long de la chaîne des stations et explicite la description donnée ci-dessus.



6) Les Hommes du Télégraphe

L'Administration de Télégraphe fut organisée par le décret du 26 Nivôse An III. Elle comprenait :

6.1) L'Administration Centrale

avec à sa tête les frères Chappe jusqu'en 1823. Ils sont en contact avec leur ministère de tutelle et responsable du bon fonctionnement et de la bonne gestion de l'institution.

6.2) Les Directeurs

seuls dépositaires des « vocabulaires » procèdent au codage et décodage des dépêches et les acheminent vers leurs destinataires. Ils sont responsables d'une quinzaine de stations, ils vérifient l'absence d'erreurs de transmission et le bon fonctionnement des stations dont ils ont la charge. Ils supervisent l'activité de l'inspecteur chargé de la surveillance sur le terrain.

6.3) Les Inspecteurs

issus généralement de la toute nouvelle Ecole Polytechnique, ils sont responsables du personnel, du matériel et du bon fonctionnement de la division. Ils paient leur personnel, sanctionnent par des amendes ou récompensent par des primes la qualité de leur travail. Ils veillent au bon entretien courant du matériel qui est à la charge des stationnaires. Ils décident de l'exécution des gros travaux de réparations sous traités à des artisans locaux. Ils vérifient le bon travail de leur personnel en vérifiant les signaux échangés, allant parfois jusqu'à créer des incidents fictifs pour vérifier s'ils étaient correctement signalés par les stationnaires. Ils disposent d'un cheval pour se déplacer le long de la ligne. Hommes de terrain, ils parcourent mensuellement 200 à 300 Kilomètres

6.4) Les Stationnaires

constituent la très grande majorité du personnel de l'Administration

6.4.1) Le recrutement

condition indispensable, ils doivent savoir lire et écrire Au début du fonctionnement du Télégraphe ils étaient recrutés parmi les soldats réformés pour raisons de santé ou exemptés. Nous avons ainsi retrouvé sur le registre de la mairie de Chirouble (*) (volume 1813-1836), en date du 22 Mai 1815, l'enregistrement de l'exemption du service armé de Claude Forest (propriétaire habitant le hameau Des Saignes, classe 1806) et son affectation à la station du Télégraphe de la Commune. Ce même jour est enregistré, l'affectation au poste Télégraphique de Marchampt de Jacques Forest (frère du précédent) qui a satisfait à la conscription de 1812 mais qui s'est fait remplacer sous les drapeaux par Nicolas Gaudin (incorporé le 29 Avril 1812). Plus tard, les deux frères travaillèrent ensemble à la station de Chiroubles puisque le 11 Décembre 1816 nous retrouvons l'enregistrement de leur autorisation à porter « deux fusils français avec baïonnettes en vertu de l'ordre de S.E. le Ministre de la Guerre en date du 9 Novembre 1816 pour défendre si besoin est la station Télégraphique de Chirouble. ». Ces trois documents sont signés de « Bulliat Cadet Maire »

() Le nom de Chiroubles est écrit sur ce registre sans le « s » final . Ce n'est que le 19 Août 1855 que l'on voit apparaître l'orthographe actuelle, elle sera reprise ultérieurement, de façon non systématique puis s'imposera à partir de Novembre 1855. Toutefois ce n'est pas une règle générale, nous avons eu en mains des documents plus anciens (1710) où le nom de Chiroubles est écrit avec l'orthographe actuelle.*

Dès la Restauration, les stationnaires sont de préférence recrutés parmi les ouvriers menuisiers ou serruriers (de façon à pouvoir effectuer les petites réparations et opérations d'entretien des installations du télégraphe) célibataires ou mariés sans enfant.

6.4.2) Les conditions de travail

jusqu'en 1809, les stationnaires sont deux par station, après cette date, ils sont seuls mais travaillent un jour sur deux. Leurs conditions de travail sont très rudes. Nous avons déjà parlé de l'effort physique nécessaire pour faire se déplacer les bras du Télégraphe. Le confort de la station, très exiguë et sommairement meublée, est spartiate. L'environnement grandiose et sublime du fait du panorama, devient dantesque les journées et nuits d'hiver quand la station est plongée dans le vacarme infernal de la bise et des tempêtes de neige. L'isolement est total. Les visites à la station sont, même pour les familles, rigoureusement interdites. La communication à quiconque d'informations ou de documents relatifs au télégraphe sévèrement punie.

Tous les actes de la vie des stationnaires sont régis par un règlement strict et d'une rigueur toute militaire. (Voir ci-dessous)

REGLEMENT

A l'usage des Stationnaires

Article 1^{er}

Les stationnaires sont chargés de la manipulation du télégraphe et de l'entretien de toutes les pièces qui le compose.

Article 2

Ils savent lire et écrire, et doivent répondre à toutes les questions relatives au mécanisme et au passage des signaux.

Article 3

Ils se conforment à tous les ordres qui leur sont donnés par l'administration, par les directeurs et les inspecteurs.

Article 4

Ils se relèvent à midi précis ; Ils doivent se trouver tous les deux à leur poste à cette heure, quand bien même il y aurait un congé.

Article 5

Les travaux commencent, chaque jour, un quart d'heure avant le lever du soleil, et ne cessent qu'à la fin du jour.

Article 6

Le stationnaire qui s'absente de son poste, étant de service, quand la ligne n'est pas en congé, est destitué sur-le-champ.

Article 7

La suspension, soit d'absence, soit de retard, sera punie d'une retenue sur le traitement de l'employé qui s'en sera rendu coupable ; cette retenue sera de 20 à 60 centimes par minute.

Article 8

Dans tous les cas où l'inspecteur jugerait convenable de destituer un stationnaire, il devra provisoirement le suspendre et soumettre la mesure à l'administration.

Article 9

Les dérangements de machine, lorsqu'ils arriveront par la négligence des stationnaires, seront punis par une suspension de deux à quinze jours, et même pourront donner lieu à destitution par l'administration sur proposition de l'inspecteur.

Article 10

Ceux qui n'auront pas donné les signaux de suspension dans les cas indiqués dans l'instruction, seront punis comme s'ils avaient été pris eux-mêmes en suspension.

Article 11

L'inspecteur de chaque division fixera les retenues à faire pour cause de suspension, et en rendra compte à l'administration.

Article 12

Toutes les retenues opérées sur les stationnaires seront distribuées à titre de gratification à ceux qui n'auront pas fait de fautes dans le courant du même mois.

Article 13

Un stationnaire qui oserait donner ou prolonger, sans nécessité, le signal de brumaire, sera destitué ; cette faute sera constatée par le procès-verbal de l'inspecteur, qui devra l'adresser immédiatement à l'administration.

Article 14

Tout stationnaire qui manipulera étant ivre, sera destitué, et son camarade sera responsable des fautes qui auront été faites, s'il lui a remis le service malgré son état d'ivresse ; un stationnaire qui aurait un camarade habitué à s'enivrer sera tenu d'en prévenir l'inspecteur.

Article 15

Il est défendu aux stationnaires, sous peine de destitution, de laisser manipuler aucun individu étranger à la télégraphie, même des surnuméraires, pendant les transmissions, sans un ordre écrit du directeur ou de l'inspecteur.

Article 16

Les stationnaires ne doivent laisser entrer personne sans une permission par écrit du directeur ou de l'inspecteur ; cette contravention pourra entraîner la destitution.

Article 17

Ils ne peuvent faire faire que les réparations qu'ils ne sont pas capables d'exécuter eux-mêmes, lorsqu'elles sont nécessaires aux mouvements de la machine. Dans ce cas, ils se font donner des quittances des sommes qu'ils ont payées pour remettre ces quittances à l'inspecteur lors de sa tournée, et en être remboursés sur le champ. Toutes les réparations, autres que celles absolument urgentes, leur sont interdites.

Article 18

Les stationnaires sont responsables de la détérioration de la machine, des instruments, et des autres objets qui leur sont confiés, quand ces détériorations sont la suite de leur négligence. Dans ce cas, la somme nécessaire pour subvenir aux frais de réparation, peut être prélevée sur leur traitement.

Tous les incidents et bien sûr tous les signaux reçus de l'un ou de l'autre côté de la ligne doivent être scrupuleusement reportés sur le livre de bord de la station avec la mention de l'heure relevée sur l'horloge de la station. Aucune négligence, aucune initiative n'est tolérée et l'Inspecteur de la Division qui se déplace le long de la ligne surveille très étroitement tous leurs faits et gestes. La délation sur la façon de travailler des stations amont et aval voisines est exigée et toute anomalie constatée dans leurs façons de fonctionner doit être notée sur le cahier de bord. Certains inspecteurs

poussent même le vice jusqu'à provoquer sciemment, à partir d'une station, des anomalies de fonctionnement dans les transmissions (retard anormal, erreur, etc....), et s'assurent ensuite que ces anomalies ont bien été notées sur les cahiers de bord des stations amont et aval. En cas de manquements à cette consigne des sanctions sont appliquées (retenues sur le salaire, suspension d'activité, voire renvoi).

Les salaires sont médiocres, ils correspondent environ à la moitié du salaire d'un ouvrier spécialisé en ville.

6.4.3) L'emploi du temps d'un stationnaire

Jusqu'en 1809, les stationnaires sont deux par station et se partagent le travail. L'un observe aux lunettes, l'autre manœuvre les bras du télégraphe. Après cette date ils travaillent en horaire décalés, l'un travaille quand l'autre est au repos et vice versa ce qui se traduit par une charge de travail plus grande. Le changement de poste se fait chaque jour à midi pendant la pause repas. Le stationnaire ne peut quitter son service que s'il est remplacé par son collègue jugé en état de prendre le relais. Tout passage de service à un collègue ivre est sévèrement sanctionné pour les deux intéressés s'il est découvert. En cas de maladie rendant le collègue inapte au service, le stationnaire valide reste à son poste et appelle de l'aide par les signaux de service appropriés.

Le service dure jusqu'à la tombée de la nuit, le signal de clôture du service est alors adressé par la station directrice. Le stationnaire de service doit rester à la station, y prendre son repas du soir et y passer la nuit.

Lendemain matin, dès que la clarté est suffisante, le signal de reprise d'activité ouvre la ligne, la synchronisation des horloges de toutes les stations s'effectue par la transmission de l'heure de Paris et les transmissions peuvent alors commencer. Si le trafic est faible, une interruption d'activité de durée variable (de 15 minutes à 2 heures) est signalée aux stationnaires qui en profitent soit pour mettre en ordre les transcriptions des signaux reçus sur leur cahier de bord, (ils étaient autorisés, s'ils le désiraient, à noter les signaux « au brouillon » et à les reporter après coup au propre mais devaient impérativement joindre les brouillons pour retrouver d'éventuelles erreurs de recopie), soit pour effectuer des opérations de nettoyage des lunettes, de graissage, de réglage de tension des câbles ou de petit entretien sur le télégraphe. La présence de vin ou de nourriture dans la pièce de travail est rigoureusement interdite.

A midi, après avoir nettoyé son poste de travail et mis ses papiers en ordre, il est relevé par son collègue. Il est alors libre jusqu'au lendemain à midi. Il peut soit rester à la station et s'acquitter des tâches ménagères : lessive, cuisine, entretien du petit jardin, des poules et lapins qui permettent d'améliorer l'ordinaire, soit descendre au village pour aller chercher les provisions et l'eau et certainement exercer une seconde activité rémunérée. L'essentiel étant qu'il soit de retour avant le lendemain à midi pour prendre la relève.

Les jours de travail se succèdent sans interruption y compris les dimanches et jours de fêtes. Les congés sont rares et sans solde. Ils doivent au préalable avoir été négociés avec l'Inspecteur qui prévoit alors le remplacement du titulaire par un « surnuméraire ». Toute absence illégale est sévèrement punie si elle est découverte.

6.4.4) Quelques anecdotes sur la station de Chiroubles

Nous avons eu la chance de pouvoir consulter une copie du livre de bord, pour la période 1834-1847, de la station de Marcy sur Anse appartenant également à la 4^{ème} division dont relevait également la station de Chiroubles. On y trouve le relevé des incidents sur la division et les copies de différentes notes de service émises par la hiérarchie. On apprend ainsi que :

- Un incendie est survenu à la station dans les premiers jours de mai 1845. Cet incendie serait dû à une mauvaise isolation des tuyaux d'un des poêles de chauffage qui auraient mis le feu à la charpente. Le Directeur de la Direction de Lyon adresse la note de service suivante aux stationnaires :

Lyon , le 19 Mai 1845

Circulaire à Messieurs les stationnaires de la 4^{ème} division de la ligne de Toulon. (la ligne a été prolongée de Lyon à Toulon en 1821)

L'incendie récent du télégraphe de Chiroubles tout entier, sur la division, est une nouvelle preuve de la surveillance que les stationnaires doivent exercer sur tout l'appareil de leur poêle et particulièrement sur le passage des tuyaux dans la toiture. Si quelques uns de messieurs les stationnaires avaient l'habitude de se servir du poêle de la chambre d'observation pour leurs usages particuliers, pour la cuisine par exemple, ils cesseraient sur le champ.

Les poêles des postes dans leur chambre d'observation ont une destination spéciale celle de chauffer les employés pendant la mauvaise saison, et pour cette raison aussi bien que pour des motifs de propreté et d'entretien des mécanismes, ces poêles ne doivent point servir à autre chose.

Le Directeur du télégraphe de Lyon

Decheppe

- Le 7 Novembre 1847, le stationnaire Dulac Thomas de la station de Chiroubles est suspendu pour 15 jours pour avoir paralysé sans nécessité la station de Quincié en prenant directement ses signaux sur Marchampt. Cette initiative a pour origine, sans doute la position proche des stations de Quincié et de Marchampt dont nous avons déjà parlé et le fait que la station de Marchampt était tenue par Dulac Claude son frère. Cette entorse au règlement a été durement sanctionnée. L'Inspecteur conclut sa note de service en ces termes menaçants :

Je vous engage tous pour la dernière fois à remplir vos devoirs avec un zèle minutieux, la plus légère violation du règlement sera rigoureusement punie. J'ai l'honneur Messieurs de vous saluer

L'Inspecteur de la 4^{ème} Division

Louis Pouget Maisonneuve

7.) Le déclin . L'apparition du télégraphe électrique (1845 1854)

A l'époque de Claude Chappe, certains phénomènes électriques étaient déjà connus, mais mal maîtrisés, ils restaient du domaine du laboratoire et ne pouvaient donner naissance à des applications pratiques. Aussi après s'être intéressé quelque temps à cette technique, Claude Chappe se tourna vers le système mécanique et optique qu'il développa avec le succès que l'on sait.

Puis, la technique a évolué : la pile électrique a été inventée par Volta en 1800, l'électro aimant par Ampère en 1820. A cette même date, Oersted met en évidence l'action du courant

électrique sur l'aiguille aimantée. Désormais, les composants fiables existent et les conditions sont réunies pour voir apparaître un appareil électrique exploitable industriellement.

En 1837, un Américain, Samuel Morse, met au point un télégraphe électrique qui transcrit sur une bande de papier, par des points et des traits un alphabet codé qui porte son nom.

En 1845, Alphonse Foy, Administrateur du Télégraphe, charge Louis Bréguet, horloger de mettre au point un appareil électrique capable de transmettre et recevoir les signaux du télégraphe optique. (Louis Bréguet est le petit-fils de Abraham Bréguet qui mit au point la partie mécanique du télégraphe optique de Chappe) L'appareil prend le nom de Foy-Bréguet.

Il est mis progressivement en service sur le réseau et complète les lignes optiques existantes. Il est aussi utilisé pour l'exploitation et la sécurité du tout nouveau mode de transport qui se développe rapidement : le Chemin de Fer. Les opérateurs télégraphiques ayant à utiliser, parfois simultanément, le système optique et le système électrique, l'aspect de ce dernier reproduisait les positions des bras de l'appareil optique.

Mais le système Morse qui est plus simple de construction, plus économique et qui laisse des traces écrites des messages transmis, supplante le système Foy Bréguet.

En 1854, l'appareil de Morse perfectionné par Louis Bréguet, remplace progressivement et définitivement le télégraphe optique. De plus, la correspondance télégraphique privée ayant été autorisée depuis le 1^{er} Mars 1851, les lignes télégraphiques électriques se multiplient avec l'extension du réseau de voies ferrées en suivant les axes de communication. Des bureaux télégraphiques s'ouvrent partout en France.

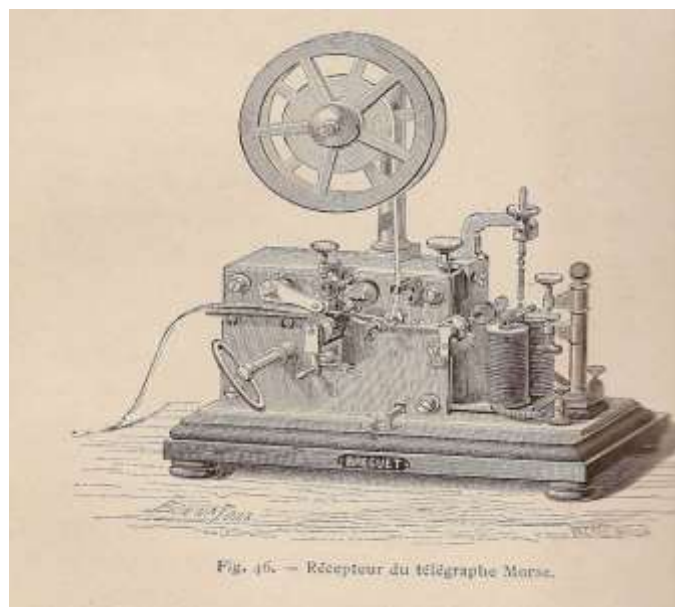
La même année, le chemin de fer arrive à Lyon, signant ainsi l'arrêt de mort de la ligne de télégraphie optique Paris – Lyon.

A une date que nous n'avons retrouvée, la parcelle de terrain de Chiroubles n° 283 est restituée à son propriétaire Mr Gonin qui par la même occasion semble faire l'acquisition auprès de l'Etat du bâtiment de la station déclassée.

Les télégraphes optiques de Chappe, isolés sur leurs sommets, disparaissent alors très rapidement du paysage. L'Etat fait démonter, récupère le matériel et se débarrasse des stations en les rétrocédant aux propriétaires des terrains. Les bâtiments, généralement très excentrés des centres des



Le récepteur télégraphique Foy-Bréguet



Le récepteur télégraphique Samuel Morse

communes seront laissés à l'abandon. Petit à petit, ils tomberont en ruines et sombreront dans l'oubli jusqu'au jour où devenus des dangers pour la sécurité publique ils seront démolis.

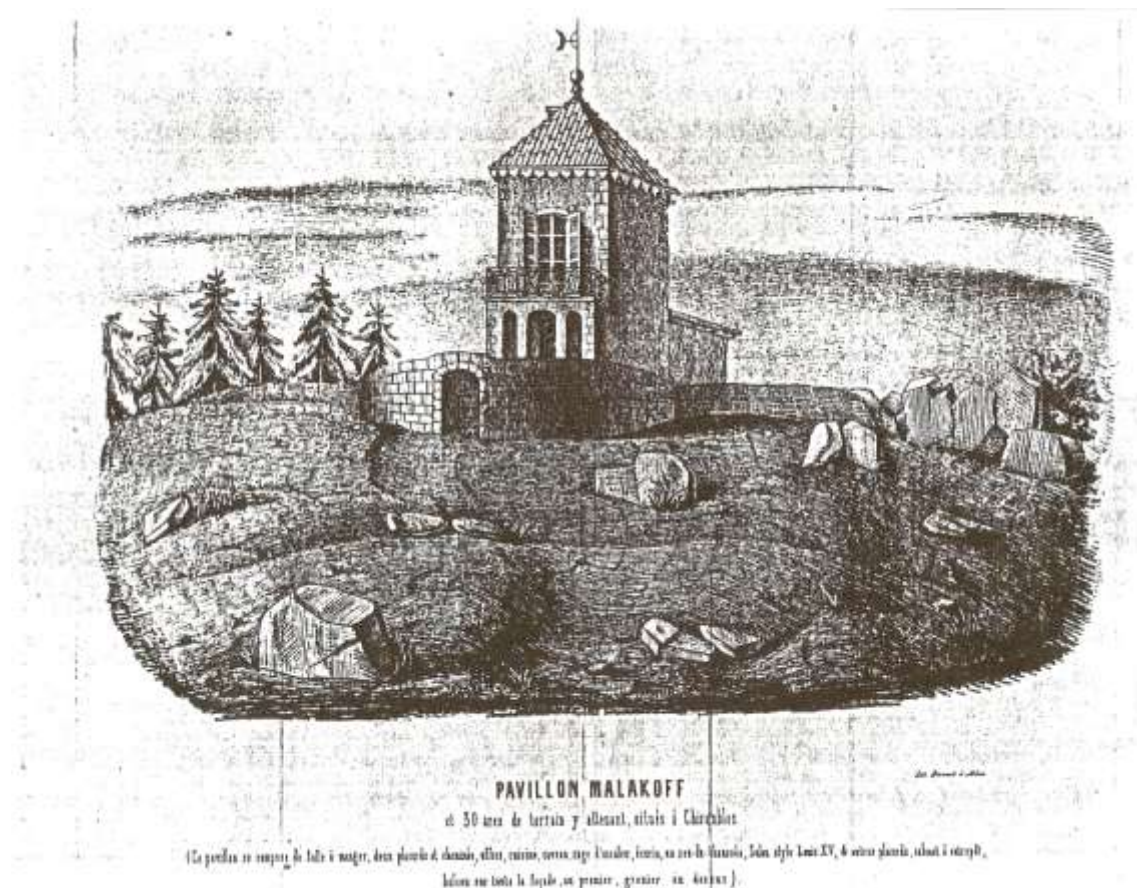
Le télégraphe de Chappe optique fut utilisé encore quelque temps dans la télégraphie militaire et il joua un rôle important pendant la guerre de Crimée (prise de Sébastopol) et lors de la conquête de l'Algérie pour son « insensibilité » aux actes de sabotage.

8) La fin de l'aventure du télégraphe à Chiroubles (1858)

L'histoire du télégraphe de Chiroubles aurait pu se terminer là, si une curieuse péripétie ne lui faisait suite.

A une date que nous n'avons pas retrouvée avec exactitude (entre 1854 et 1857), Monsieur Monnery Louis dit Simon, de son état plâtrier à Villié-Morgon achète à Monsieur Gonin les parcelles 282 et 284 (cadastre de 1823), et la station abandonnée du télégraphe. Il restaure, aménage l'ensemble auquel vraisemblablement il ajoute un balcon avec vue sur la vallée de la Saône (cette fantaisie architecturale n'est en effet pas prévue dans les constructions très utilitaires et très austères de l'Administration des Télégraphes) il y adjoint enfin un terrain de 30 ares. Il baptise le tout « Pavillon Malakoff », sans doute inspiré par la récente victoire des armées française en Crimée en 1855 et de la prise de la forteresse du même nom à Sébastopol.

Sans doute devant la difficulté pour trouver un acheteur et pour tirer profit de son investissement, Simon, décide d'organiser une loterie dont le lot gagnant sera le dit pavillon. Il met en vente dans les communes voisines et jusqu'en Saône et Loire, 15000 billets qui sont vendus au prix unitaire de 1 franc. Des affichettes sont imprimées et montrent l'aspect de la maison. On reconnaît sans peine la station télégraphique dont le mat du télégraphe a simplement été démonté. Ce document présente des incohérences avec la photographie de la station en 1943 (page 27), il ne faut pas s'en étonner, il s'agit d'une illustration faite certainement d'après une description, le dessinateur n'ayant probablement jamais été lui-même sur le site.



Mais l'opération est illégale car l'organisation de loterie reste un privilège de l'Etat et l'organisation de loterie privée est soumise à une autorisation préalable. (Loi du 21 Mai 1836). Simon, est dénoncé par un indicateur de police de Romanèche auprès du Commissaire de Police de Mâcon, qui le 16 décembre 1858 fait un courrier au Préfet du Rhône pour l'informer. Le 20 décembre 1858, le Préfet demande au Sénateur du Rhône, si le dit Simon a été autorisé à organiser cette loterie. Le 23 décembre 1858, le Sénateur répond par la négative et engage le Sous Préfet de Villefranche à déférer, s'il y a lieu, le dit Simon devant le Procureur Impérial.

Nous n'avons retrouvé aucune trace d'une procédure judiciaire qui aurait été engagée à l'encontre de Simon. Il est possible que devant la mise en marche de la machine judiciaire, et de sa bonne foi probable, il ait décidé de faire marche arrière et de rembourser les billets vendus.

En 1887, la parcelle et la tour sont revendues à Monsieur Piquand Joseph, puis, sa sœur Mademoiselle Piquand Jeannette la cède en viager à son neveu Monsieur Monteil François Joseph, dont les filles qui habitent toujours le hameau du Fêtre. et en sont toujours propriétaires

La construction à l'état de ruine aurait été démolie dans les années 1925 environ.

9) Le site de Chiroubles aujourd'hui

En 2003, la Communauté de Communes de Beaujeu a souhaité depuis la maison des vigneron de Chiroubles aménager un sentier de randonnée pédestre et rendre le site accessible au public. Il a été nécessaire de sécuriser l'emplacement. Des travaux de nivellements ont été réalisés qui ont effacés définitivement les derniers vestiges en surface.

En 2012, l'auteur a attiré l'attention de la Commission de tourisme de la Communauté de Communes de Beaujeu sur l'intérêt touristique et historique que présenterait l'existence d'un monument commémoratif rappelant la présence de cette station. Le financement de la construction d'une structure métallique évoquant les bras du télégraphe a été accordé et la commune de Chiroubles s'est chargée de sa mise en place en Juillet 2012.



Monument commémoratif

Un panneau explicatif succinct indique aux promeneurs nombreux en ce lieu à la belle saison la raison de la présence de ce monument et sa signification symbolique.



Le panneau explicatif

Ainsi s'achève l'histoire du télégraphe de Chappe à Chiroubles telle que nous avons pu la reconstituer. La station a rempli son rôle en participant modestement et de façon obscure à l'Histoire avec un grand « H ». Bien des messages importants ont sans doute transités par Chiroubles. Aujourd'hui tous les vestiges ont disparus sur le terrain, et dans la mémoire des hommes les souvenirs s'estompent rapidement. Il y avait urgence à fixer ces faits avant qu'ils ne soient perdus à jamais, c'est le but que nous nous sommes donné en réalisant ce document.

Depuis 1975, un peu plus loin, un peu plus haut, la tour de Télécommunications du crêt de la Murette sur la commune de Lantignié, lointaine descendante de la station du télégraphe de Chappe, et dont les performances lui sont infiniment supérieures, nous rappelle que l'information plus que jamais nécessaire à notre vie moderne passe toujours près de Chiroubles.



Remerciements

L'auteur remercie vivement :

Madame Morin, maire de Chiroubles, et la secrétaire de la mairie pour le charmant accueil qu'elles lui ont réservé, les documents qu'elles lui ont communiqué et la patience dont elles ont fait preuve lors de ses recherches dans les registres municipaux.

Monsieur Rossat, originaire de Chiroubles qui est à l'origine des recherches sur l'épisode de la loterie .

Jean-Michel, mon fils, pour la très belle et très réaliste restitution en 3D de la station.

Les Amis du Télégraphe de Chappe de Marcy sur Anse pour les documents aimablement communiqués et la visite détaillée de leur merveilleuse station.

L'auteur accueillerait avec reconnaissance toutes informations et tous documents qui pourraient lui être communiqués par des lecteurs qui lui permettraient de compléter le présent travail ou de corriger d'éventuelles erreurs involontaires mais toujours possibles.

Sources des illustrations. Bibliographie

Outre des documents et des recherches personnelles, beaucoup d'illustrations et d'informations présentées dans ce fascicule sont issues des ouvrages suivants auxquels nous renvoyons les curieux en quête de plus de détails :

La Télégraphie historique	par Alexis Belloc	1888
Télégraphe aérien en Alsace	par les amis de l'histoire des PTT de Strasbourg	1968
La Télégraphie Chappe	FNARH	1993
Le Télégraphe Optique de Claude Chappe	par Roger Gachet	1993
La Télégraphie Optique de Claude Chappe	par Commission Chappe de Marcy	2001
Le livre de bord 1834-1847 de la station de Marcy	id	
Bulletin n° 25 de l'Académie de Villefranche « Le Télégraphe de Chappe »	par Régine Faure	2001

Les registres de délibérations de la commune de Chiroubles :

- 1790-1793
- 3/09/1792 - 18 Nivôse An II
- 30 Nivôse An II - 21 Pluviose An IX
- 7/05/1813 – 11/04/1836
- 2/05/1836 – 14/05/1871

Les relevés du Cadastre de la commune de Chiroubles , section D

- 1823
- 1913 et ses mises à jour

Sur internet , les sites :

- telegraphe-chappe.com
- chappe.ec-lyon.fr

Enfin, pour les curieux, **une visite à la station télégraphique de Marcy sur Anse** s'impose. Vous pourrez y voir fonctionner l'installation et manipuler le mécanisme du télégraphe reconstitué.

Visite commentée tous les dimanches de Mars à Novembre de 14 h 30 à 18 heures ou sur rendez-vous. Contact à la Mairie de Marcy sur Anse 69480 . Tel : 04 74 67 02 21

Juin2008/Juillet 2012

mis à jour Juillet 2016

Jean Claude Laut
Les Champs
69910 Villié-Morgon
Tel : 04.74.04.21.99 - mail : j.laut@laposte.net