

Société Géologique et Minière du Briançonnais

À la découverte...

...DU QUARTIER DE LA GARE DE BRIANÇON



Raymond LESTOURNELLE

La **Société Géologique et Minière du Briançonnais** est une association sans buts lucratifs, type loi de 1901, animée par des bénévoles. Elle s'est donné pour objectif l'étude des rapports entre les Briançonnais et les ressources géologiques :

* les **roches** (anciennes mines, fours à chaux, pierre ollaire...

* **l'eau** (canaux d'irrigation, torrents, anciens moulins et hydraulique, risque torrentiel...)

Siège social : mairie de St Chaffrey, 05330

Secrétariat : 06 81 59 96 86 :

Courrier électronique : r.lestournelle@wanadoo.fr

Site Internet : <http://www.sgmb.fr>

La Société Géologique et Minière du Briançonnais a édité dix publications portant sur l'exploitation par les Briançonnais des ressources géologiques, qu'il s'agisse des *roches* (anciennes mines, fours à chaux, pierre ollaire...) ou de *l'eau* (canaux, torrents, moulins...). On pourrait donc s'interroger sur la légitimité d'une publication portant sur un quartier de Briançon. En réalité, l'association s'intéresse depuis longtemps à ce quartier en raison de la présence de plusieurs usines à boulets de charbon et de nombreuses activités liées à l'eau (canaux, puits...).

L'opportunité d'une recherche plus approfondie s'est présentée lorsque la Maison des Jeunes et de la Culture (MJC) de Briançon a souhaité marquer le 50^{ème} anniversaire de sa création. Entre autres activités, la création d'une *exposition* portant sur le quartier dans lequel elle est implantée est apparue judicieuse. Elle fut réalisée grâce à un partenariat Société Géologique et Minière du Briançonnais- MJC et à une importante contribution de particuliers (cf. liste en page 42)

Cette plaquette n'est que la traduction papier de cette exposition. Elle ne prétend pas à l'exhaustivité mais invite simplement à la découverte de ce quartier à partir des vestiges qui subsistent.

À noter que pour une fois, l'association s'est autorisé une excursion dans des domaines qui ne lui sont pas habituels, celui des *activités militaires* très importantes dans ce secteur et celui des *activités ferroviaires*.

Raymond LESTOURNELLE, président de la Société Géologique et
Minière du Briançonnais

UN QUARTIER TRÈS « VIVANT »

Contrairement à d'autres quartiers de Briançon qui sont restés figés dans le temps, le quartier de la gare a connu de nombreuses mutations :

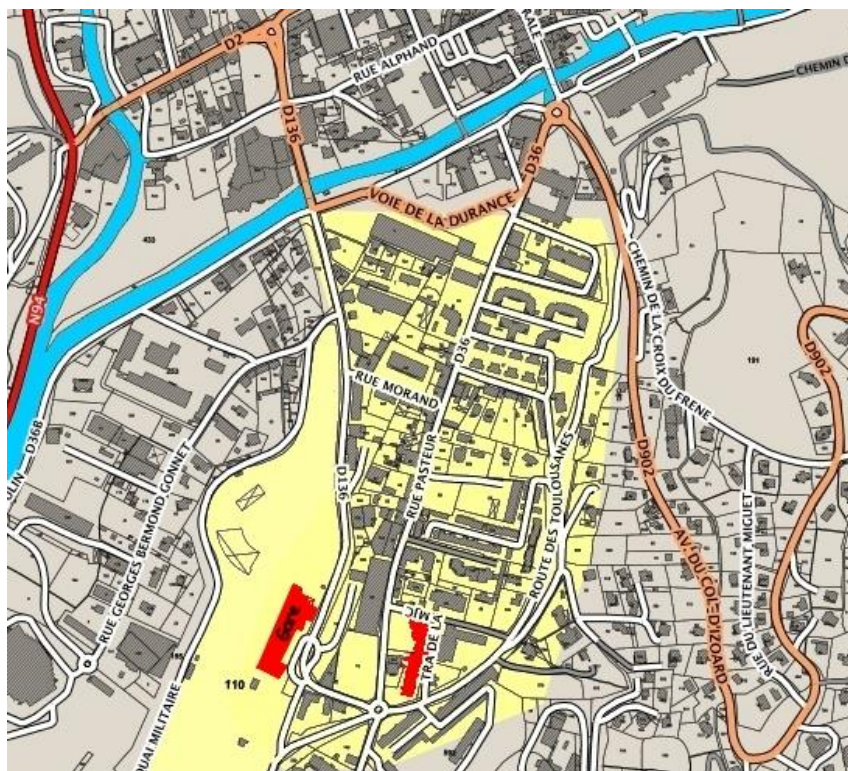
- * vocation agricole au début du 19^{ème} siècle,
- * création de l'usine de la Schappe et de ses nombreux bâtiments dans la 2^{ème} moitié du 19^{ème} siècle
- * ouverture de la ligne de chemin de fer en 1884
- * construction des usines à boulets de charbon du Freyssinet et de Carvin, bâtiment des CHarbonnages et Électricité du Sud-Est ou CHELESE (actuelle MJC)
- * construction des bâtiments et des voies du Génie militaire dans la rue Pasteur, construction du téléphérique du Randouillet.
- * construction des HLM des Toulouzannes et de la MJC de Briançon

Cette plaquette se propose d'évoquer quelques « bribes » de cette histoire mouvementée.

LES LIMITES DU QUARTIER DE LA GARE

Le quartier de la gare n'existe pas. Il s'agit, en fait, d'une partie du quartier de Ste Catherine (**document ci-dessous**) limité :

- * au Nord par le nouveau pont sur la Durance (sur l'avenue Charles de Gaulle) et les bâtiments de la gendarmerie, rue Pasteur.
- * au Sud par la montée vers Pont de Cervières
- * à l'Ouest par la voie ferrée SNCF
- * à l'Est par le cimetière de la route de l'Izoard



Limites du quartier de la gare sur le cadastre actuel.

LA NAISSANCE DU QUARTIER DE LA GARE

(Texte d'Henri FERRAND au début du 20ème siècle)

Ce texte exprime bien le caractère « populaire » de ce quartier.

« Humble faubourg ouvrier jusqu'alors, par contrecoup de l'usine de soierie qu'y avaient installée MM. CHANCEL Frères, Ste Catherine en reçut un victorieux appoint. Elle profita du mouvement qui se produit toujours autour d'une gare surtout quand elle est en tête de ligne, les entrepôts s'y groupèrent, et bientôt l'élément militaire lui-même sentit la nécessité de venir y construire ses principaux établissements. Pour la commodité des voyageurs, la compagnie PLM a joint à sa gare un caravansérail, l'hôtel Terminus, point de départ des courriers et des voitures d'excursion, et maintenant tout le terrain horizontal est bâti et couvert de rues populeuses. Maisons de rapport, villas, casernes, entrepôts s'y coudoient, et le nouveau Briançon, le Briançon d'en bas, qui ne conserve plus guère le vieux nom de Ste Catherine est une véritable ville, plus gaie, plus vivante et plus peuplée que l'ancienne. »

LES ACTIVITÉS FERROVIAIRES

L'arrivée du train à Briançon en 1884 a bouleversé l'économie locale. Elle a notamment mis à mal la production de vin dans le secteur des Vigneaux. La ligne était gérée par la société Paris-Lyon-Méditerranée (PLM).°

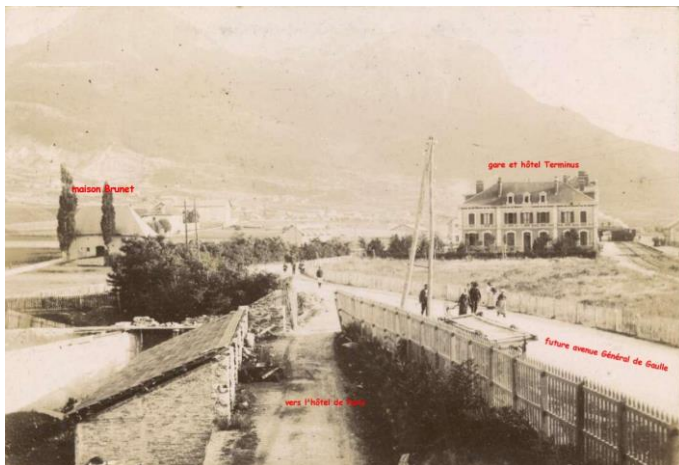
LES BÂTIMENTS DE LA GARE ET L'HÔTEL TERMINUS

La gare dont la construction avait été initialement prévue au Champ de Mars, a finalement été bâtie dans la basse ville. D'où des controverses et un projet de prolongation jamais réalisé.

L'hôtel Terminus qui disposait d'une annexe, a été rehaussé en 1929. Il a été le 1^{er} hôtel du département à disposer de l'eau courante dans les chambres (cf. panneau sur l'eau).

Les documents 1, 2, 3, 4 ci-après retracent les évolutions architecturales des bâtiments de la gare.

1- la gare en 1890 (document ADHA).



Malgré la construction de la gare, le secteur avait conservé un caractère champêtre.

2- la gare au début du 20^{ème} siècle (ancienne carte postale)



Noter les voitures à chevaux. Sur ce document, l'hôtel Terminus ne comporte qu'un étage.

3- l'hôtel Terminus (ancienne carte postale)

L'hôtel Terminus a été rehaussé.



4- la gare dans les années 2000 (cf. page de couverture)

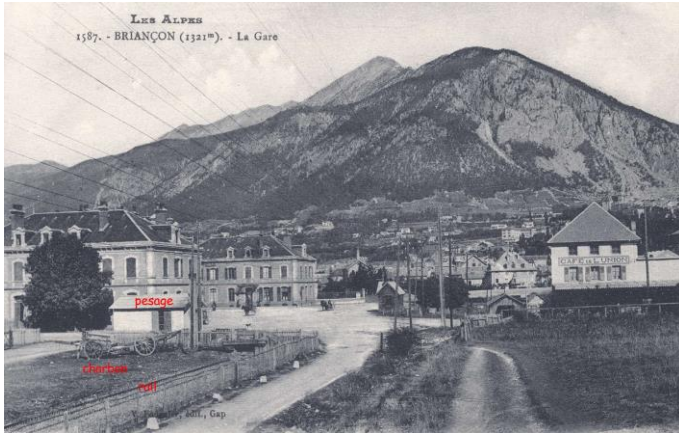
Son existence est menacée par des problèmes de rentabilité de la ligne.



Une motrice de la SNCF dans les années 1950 (photo D. Balla)

LES INSTALLATIONS TECHNIQUES DE LA GARE

Document 1 : le stockage du charbon (ancienne carte postale) °



On distingue une plateforme de stockage du charbon avec sa station de pesage et les charrettes qui transportaient le charbon depuis les mines paysannes.

Document 2 : les réservoirs d'eau (ancienne carte postale)



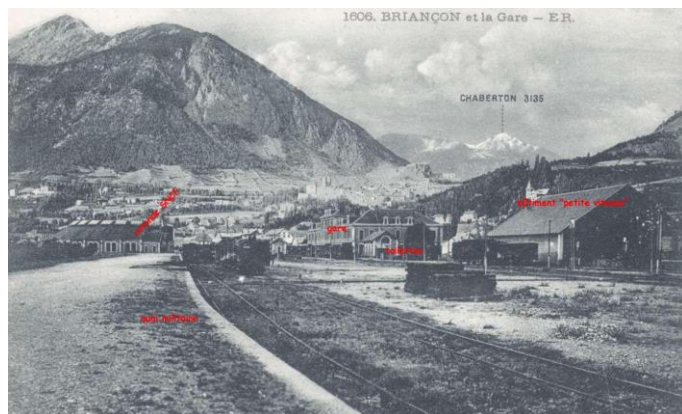
On distingue 2 réservoirs d'eau (n° 1 et 2) pour les locomotives à vapeur. Un seul a survécu. L'urbanisation a progressé mais pour autant les activités agricoles n'ont pas disparu.

Document 3 : la « rotonde » (photo aérienne, Géoportail)

Les locomotives étaient réparées ou entretenues dans un atelier pourvu d'un dispositif pivotant appelé « rotonde ».



Document 4 : la rotonde et le quai « petite vitesse » (ancienne carte postale)



Le quai « petite vitesse » était un quai permettant le chargement des wagons vers les camions.

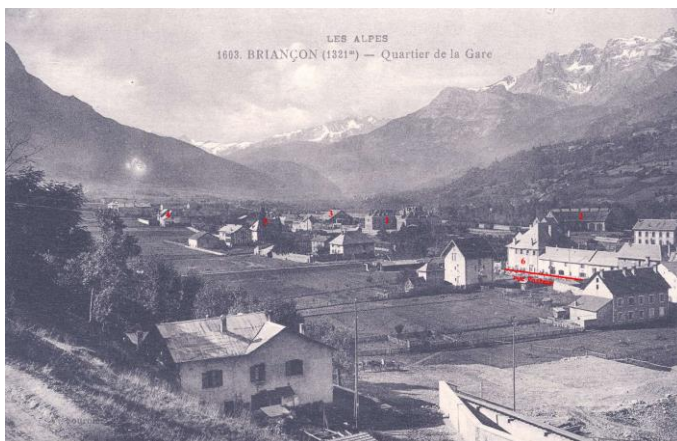
Document 5 : les logements SNCF (carte postale L. Marchello)



Légende : 1- rotonde, 2- gare, 3-bâtiment « petite vitesse », 4- logements de la SNCF toujours existants.

L'URBANISATION DU QUARTIER DE LA GARE

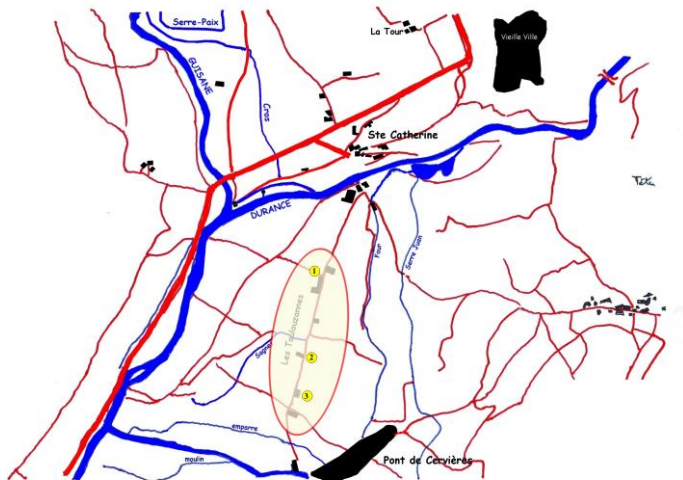
Document 1 : panorama du quartier (ancienne carte postale)^o



Sur cette carte postale, on voit qu'après la construction de la gare, le secteur de la rue Pasteur était encore largement occupé par des jardins.

Les **plans cadastraux 1 et 2** ci-dessous témoignent de cette urbanisation.

1- le quartier de la gare d'après le **cadastre de 1841**. (document SGMB)



2- le quartier de la gare sur le **cadastre actuel** (document Géoportail)



LE QUARTIER DE LA GARE ET L'EAU

Le quartier de la gare est marqué par l'omniprésence de l'eau pour deux raisons :

- * avant l'urbanisation, l'agriculture y était très développée, d'où la présence de nombreux canaux,
- * la nappe phréatique de la Durance toute proche, y alimente des puits et des fontaines.

CANAUX ET JARDINS

Document 1 : vue sur les jardins (ancienne carte postale)



Cette carte postale montre des jardins et un entrepôt de tabac qui n'a pas laissé de trace dans la mémoire locale.

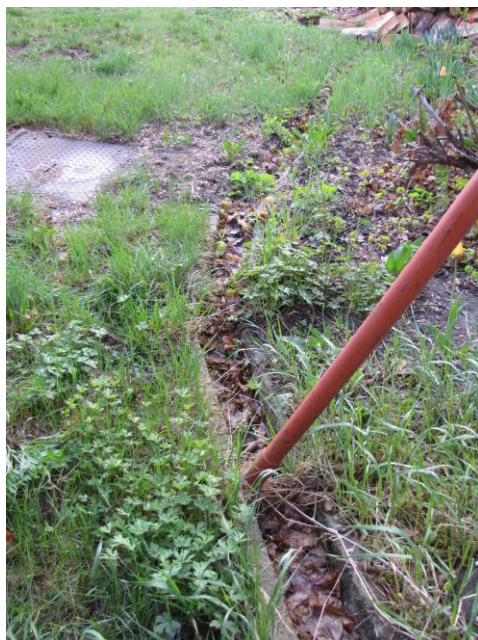
Suzanne CAMIN fille de la comptable des Charbonnages et Électricité du Sud Est (CHELESE) installés dans l'actuelle MJC, se souvient des jardins situés derrière le bâtiment et du verger à pommes situé devant et dont il reste quelques arbres.

Document 2 : le **jardin fleuri** (photo R. Lestournelle)



Curieusement, en remontant la rue Pasteur, à gauche une enseigne « au jardin fleuri », subsiste. Elle indique l'emplacement d'un jardin horticole.

Document 3 : une « **filiole** » (photo R. Lestournelle)



Dans ce jardin, subsiste une ramification du canal Pasteur (une « filiole ») qui parcourt la rue du même nom depuis le parc de la Schappe.

Document 4 : des canaux sous la gare (photo R. Lestournelle)



Étonnamment, deux canaux passent en tunnel sous la gare. On en voit ici les « regards ».

PUITS ET FONTAINES (photos R. Lestournelle)

La nappe phréatique de la Durance toute proche a alimenté plusieurs puits et fontaines.



Document 1 : puits
(flèche !) de la villa des
Glycines, rue Pasteur

Document 2 : le puits de la MJC



À l'emplacement de cet arbre, sur le parking en face de la MJC se trouve le puits Brunet (témoignage de Roger Fine).

Document 3 : le puits de la gare

Selon le témoignage de Roger Fine, un puits important se trouvait sous l'hôtel Terminus. Grâce à des « pompes à étages » et un flotteur à mercure, il alimentait une citerne de 500 litres d'eau qui avait permis d'installer l'eau courante dans les chambres, une « première » dans le département des Hautes Alpes.



Document 4 : fontaine du carrefour de l'Izoard

Donnée par les établissements Gaillard à la commune, elle a été déplacée à la Schappe.

LA DURANCE ET SES CRUES

Document : fausse « calade » de la villa des Glycines (photo R. Lestournelle)



Ce pavement qui ressemble à une « calade », résulte d'un épanchement de la Durance à l'époque où elle n'était pas encore endiguée.

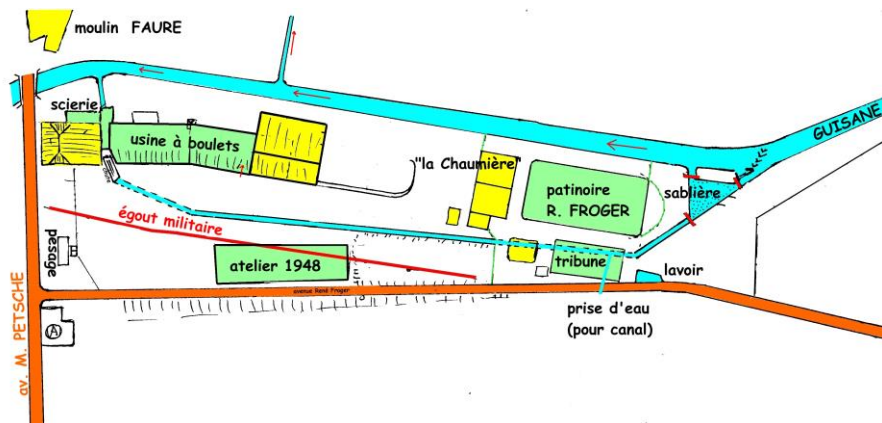
LES USINES À BOULETS

Le charbon du Briançonnais est souvent pulvérulent. Il ne brûle qu'à la condition d'être aggloméré grâce à un « liant ». Cette opération était réalisée dans des usines à boulets. Quatre d'entre elles ont fonctionné en Briançonnais dont trois dans ce quartier.

LOCALISATION (documents 1→3)

* la plus ancienne de ces usines se trouvait au carrefour de la rue René Froger et de l'avenue Maurice Petsche, à l'emplacement de l'actuel Casino. Au moment de la construction de ce dernier, les traces de cette activité étaient encore visibles. Elle utilisait l'énergie hydraulique (document 1 ci-après).

Document 1 : localisation l'usine à boulets du Prorel (document SGMB)

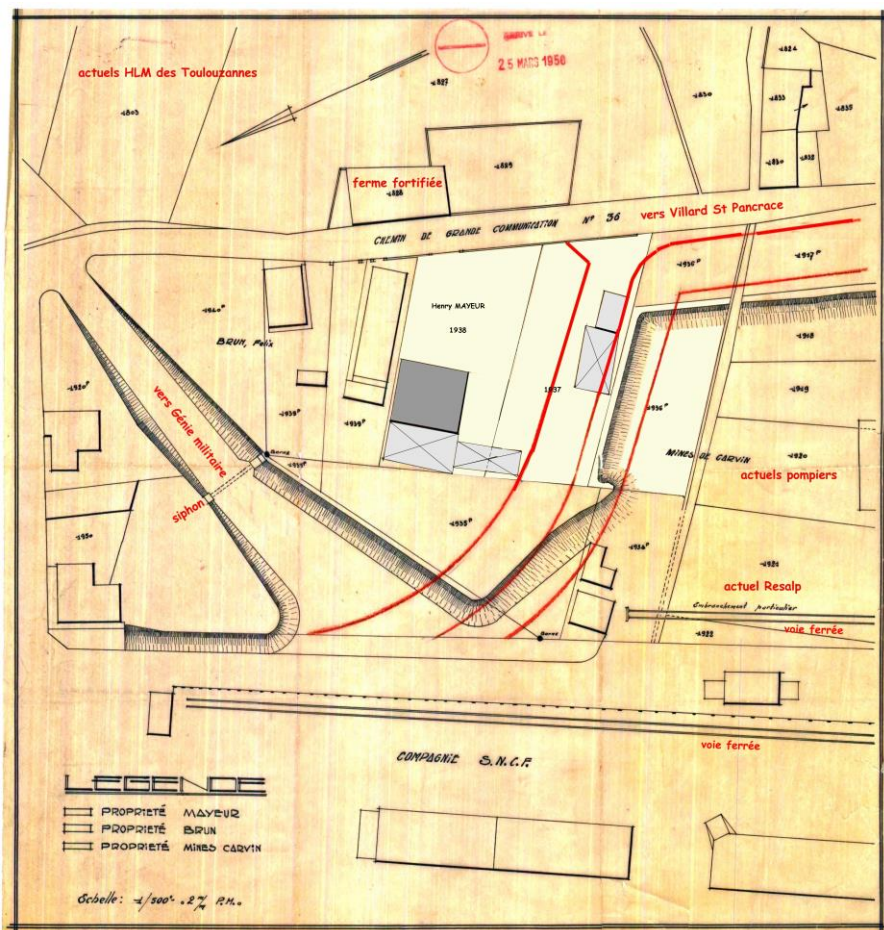


Document 2 : pancarte des mines du Freyssinet (document SGMB)



Propriété des frères MAYEUR, l'usine à boulets des mines du Freyssinet était située au début de la route de Villard St Pancrace, 2 rue Joseph SYLVESTRE. Elle a été rasée en 1988.

Document 3 : plan des usines à boulets des mines de Carvin et des mines du Freyssinet en 1956 (document SGMB d'après document DRIRE)



LES INSTALLATIONS (documents 1→6)

Sur le plan ci-devant, nous n'avons pas pu identifier les installations représentées sur les photos ci-jointes.

1 : convoyeur à bande et cylindre broyeur (document SGMB)



* le *convoyeur à bande* (1 et 2) qui transportait les boulets de charbon de l'usine d'agglomération à la « trémie » où ils étaient stockés.

* le *cylindre broyeur* (3) qui réduisait le charbon en poudre avant son agglomération.



2 : gros plan sur le convoyeur à bande (document SGMB)



3 : sacs de brai (photo R. Lestournelle)

Le « brai » est un résidu bitumineux qui servait à agglomérer le charbon à chaud. En 1988, des sacs de brai étaient encore visibles dans un hangar de la gare..

4 : trémie (document SGMB)



La trémie (bac de stockage du charbon) avec ses « goulottes » permettait de remplir les camions.

5 : usine d'agglomération (document SGMB)



Sans doute l'usine d'agglomération des mines de Carvin

6 : publicité pour les boulets des mines de Carvin (document SGMB)

Brûlez le
BOULET LUX
Breveté S. G. D. G.

Le Boulet LUX, fabriqué par la Société des MINES DE CARVIN, Division des CHARBONNAGES DU BRIANÇONNAIS, dans son Usine de Briancourt (Gare), est traité dans un four spécial breveté.

Le Boulet LUX est composé exclusivement d'**Anthracite véritable**, aggloméré par un procédé spécial breveté, supprimant l'emploi du brai et du goudron de houille.

Pas de fumées salissantes, pas d'obturation des cheminées, pas de noircissement des micas des phares, salamandres, etc.

Il contient beaucoup moins de soufre que tous les autres combustibles minéraux, d'où une meilleure conservation des grilles et autres parties métalliques des appareils de chauffage, fourneaux de cuisine, etc.

Le Boulet LUX possède la propriété de faire, par le simple réglage de l'air entrant dans le foyer, non seulement des feux très vifs, mais aussi des **feux extrêmement ralentis**. Cette propriété remarquable est précieuse, car elle permet de faire couvrir un feu de cuisine, par exemple, pendant de longues heures, avec une consommation très faible, et d'éviter, pendant la belle saison, le rallumage du feu au moment des repas.

Le Boulet LUX brûle complètement, même si l'on ne pique pas le feu.

DEMANDEZ-LE A VOTRE MARCHAND DE CHARBON

Publicité pour les boulets du Briançonnais

6- vestiges (document SGMB)

Ce montage montre les grands changements intervenus dans la zone de la gare qui est passée d'un statut industriel à un statut (presque) résidentiel.



Éléments d'histoire

La réouverture de l'usine à boulets du Freyssinet

Fondée en 1925, l'usine a fermé en 1939. En 1963, Henri MAYEUR son propriétaire demande sa réouverture, arguant que les autres usines à boulets ont fermé. Cette demande suscite l'émoi des riverains qui craignant la pollution, signent une pétition. Malgré un avis favorable de l'administration en 1964, la réouverture est finalement refusée.

(sources : archives communales de Briançon)

Bulldozers contre archives (témoignage)

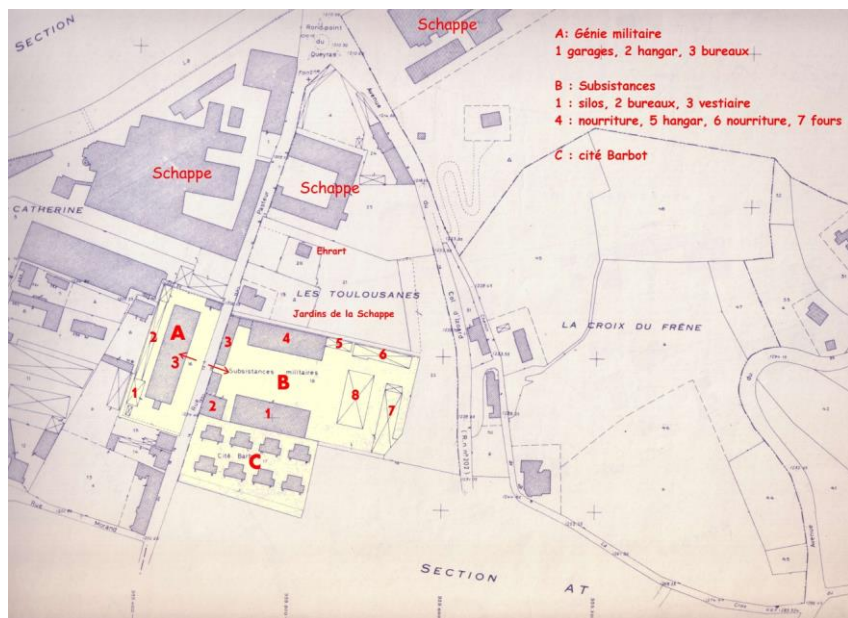
En 1988, R. Lestournelle professeur au lycée de Briançon, dirige un Projet d'Action éducative (PAE) sur le thème des mines de charbon. Il apprend que l'usine du Freyssinet va être démolie. Il s'y rend avec ses élèves et découvre qu'un bulldozer défonce les armoires encore remplies d'archives. Elles sont récupérées dans des cagettes et remises aux archives départementales

LES ACTIVITÉS MILITAIRES

Elles ont marqué l'histoire de ce quartier.

LOCALISATION

Document 1 : cadastre du quartier de la gare en 1972 (document SGMB)



Les installations militaires ont occupé une large place dans le quartier de la gare avec :

- * les bâtiments du Génie militaire
- * les bâtiments des subsistances
- * la cité Barbot
- * le téléphérique du fort du Randouillet

ORGANISATION

(d'après le témoignage de J-Louis BARNEOUD-CHAPELIER)

Les bâtiments du Génie militaire (voir cadastre)

Ils comportaient :

- une partie louée à la police
- les logements de fonction des cadres
- les bureaux, archives et ateliers
- un mini-musée avec le fauteuil du duc de Savoie

Y travaillaient 6-7 civils et une dizaine de militaires

Les subsistances

Gérés par les militaires, on y fabriquait du pain et on y stockait de la nourriture. Les transports se faisaient par voitures attelées puis par camions depuis la gare, sur une route qui aurait dû devenir une voie ferrée.

La cité Barbot

Immeubles d'un étage encore visibles aujourd'hui.

ALBUM-SOUVENIR (photos R. Lestournelle)

La destruction des bâtiments militaires en 1995

En 1995, la SGMB est informée par un colonel du Génie de Marseille de la destruction imminente des bâtiments du Génie militaire et des Subsistances. Lors d'une visite préliminaire, de nombreuses photos sont prises et la liste des objets à conserver communiquée à la mairie, à savoir un « tarare » et un treuil. Le tarare est alors remisé dans l'ancienne usine 3TF d'où il a mystérieusement disparu, le treuil a été « oublié » et nous n'avons pas eu accès aux archives.

Les bâtiments du Génie militaire (document ci-dessous)



Enseigne du Génie militaire

Les bâtiments des subsistances et la cité Barbot (documents 1→5)

Document 1 : le « tarare »



C'était une machine utilisée pour le « vannage » des céréales (séparation grains-paille)

2- les fours à pain



3- le treuil



4- la cité Barbot toujours existante



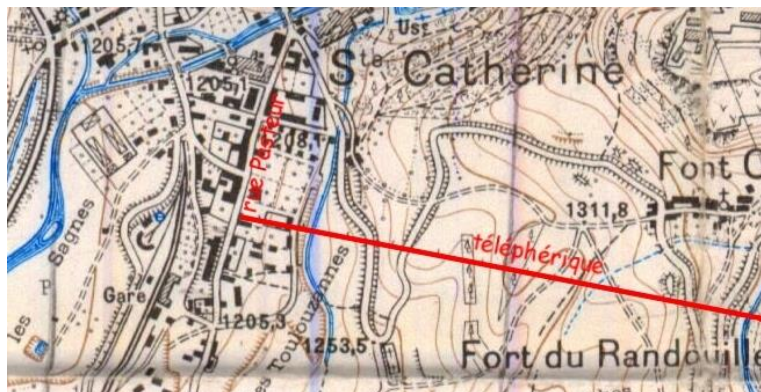
5- l'emplacement de la voie ferrée militaire



Une voie ferrée militaire avait été prévue pour relier la gare SNCF au bâtiment des subsistances. Seul le décaissement a été exécuté, selon le « style SNCF » bien reconnaissable.

Le téléphérique du fort du Randouillet (documents 1 et 2)

1- tracé du téléphérique (document SGMB)



Nous avons retrouvé les socles des pylônes

2- départ du téléphérique (ancienne carte postale)



La maison que l'on voit en arrière-plan existe toujours

LE QUOTIDIEN DU QUARTIER DE LA GARE

Ce quartier populaire recèle encore les vestiges de nombreux petits commerces.

Rue Pasteur et proximité (photos R. Lestournelle)

1- ancienne bonneterie de Mme Martinon



2- la chapelle de la villa des Glycines



3- Traffort et Sodilait (photo R. Lestournelle)



C'était un garage pour les cars, d'abord Traffort puis Rignon. À l'emplacement de Sodilait on trouvait la laiterie Gravier précédée par la blanchisserie de l'hôtel Terminus. Le linge était transporté dans des brouettes.

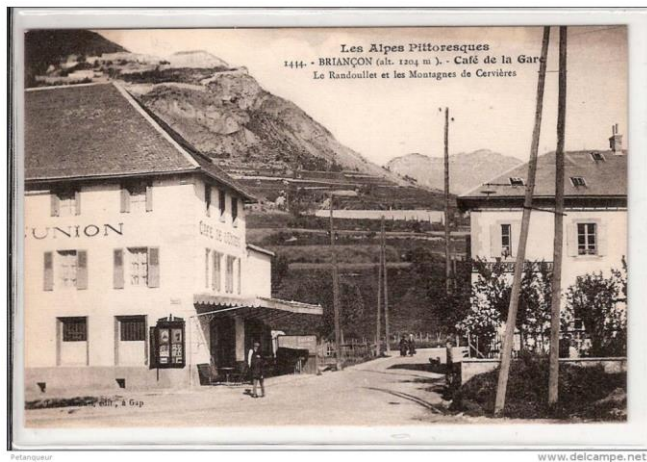
4- marchand de vin Charvin (photo R. Lestournelle)



Cette enseigne insolite a résisté au temps.

Rue Oronce Fine

5- café de l'Union (ancienne carte postale)



En face de la gare, il est devenu hôtel Restaurant.

6- fauteuil de l'atelier de photos FINE (photo R. Lestournelle)



Rue Oronce Fine, le grand-père de Roger FINE tenait un atelier de photos. On y utilisait des plaques photographiques.

Rue Morand

7- entrepôt de charbon des établissements Mathonnet (photos R. Lestournelle)



(à l'emplacement des
actuels « boxes »)

Rue Joseph Silvestre

8- ferme « fortifiée » (ancienne carte postale)



C'est une
ancienne ferme
cernée de murs
comme au
Moyen Âge,
visible au début
la rue Joseph
Silvestre.

9- pont sur le Durance (ancienne carte postale)^o



Construit en 1890, il a été remplacé par un nouveau pont en 2015.

Avenue Charles de Gaulle

10- cinéma « les variétés » (photo MJC)



Il se trouvait à l'emplacement de l'actuel hôtel Vauban

TÉMOIGNAGES

1- Mme BERLIOZ née CHOLLET

On skiait sur la pente de la route de Pont de Cervières. La poudre de charbon était jetée dans les champs pour faire fondre la neige. Mme BERLIOZ a vu fusiller le résistant dans la rue Pasteur (plaque commémorative). En aval du pont sur la Durance, il y avait un charron.

2- Mme REMY née BERTRAND

Son père a été directeur de l'hôtel PLM entre 1935 et 1942. L'hôtel hébergeait les voyageurs des autocars Traffort Nice-Briançon-Paris-Turin, uniquement pendant l'été. Les voyageurs par train ne pouvaient pas rester plus de 3 jours, sauf certificat médical (crainte de tuberculose). Tous les samedis, il y avait un défilé militaire sur l'avenue de la gare et un concert des chasseurs alpins les dimanches, dans le jardin d'été.

LES BÂTIMENTS DES CHARBONNAGES ET ÉLECTRICITÉ DU SUD-EST

L'actuelle MJC et l'école de musique sont logées dans des bâtiments qui ont été la propriété des *Charbonnages et Électricité du Sud-Est* (CHELESE), une société qui a investi beaucoup dans les mines du Briançonnais et notamment dans la mine de Combarine.

Dans les années 1960, la MJC s'est implantée dans ces bâtiments

Les bâtiments de la CHELESE et la MJC

1- Les bâtiments de la CHELESE (photo D. Balla)



L'enseigne est visible sur la façade.

2- la MJC avant sa rénovation.



LE TÉMOIGNAGE DE SUZANNE CAMIN

Suzanne CAMIN a vécu dans ces bâtiments depuis sa naissance en 1942, jusqu'à l'âge de 16 ans (1958). Son témoignage est essentiel.

L'organisation du bâtiment

- * le *rez-de-chaussée* était dévolu aux services administratifs de la société (notamment le bureau des directeurs, Mr PECOUD d'abord, puis Mr CRAVENNE) et aux 3 vastes appartements attribués¹ au personnel administratif notamment les secrétaires et les comptables (MM SIMAERTS, Dario BALLA et Mme CAMIN).
- * les 2 *étages* étaient divisés en appartements attribués à un certain nombre de mineurs salariés de la CHELESE, français, italiens ou allemands (Raymond FAURE, SCHIARI, LEICHSENRING...)
- * il y avait aussi un *grenier* dans lequel était stocké le foin destiné aux élevages de lapins et une *cave* dans laquelle était stocké le charbon.

Les abords

- * coté gare, il y avait un *verger* de pommiers et de poiriers (actuellement il ne reste qu'un seul arbre).
- * coté Fontchristiane, on trouvait un espace peu urbanisé :
 - des *jardins potagers* irrigués par une branche de canal dont l'exutoire n'a pas encore été retrouvé. L'ouverture des vannes se faisait à Pont de Cervières, près de l'église.
 - de petites « maisons » en béton destinées aux animaux d'élevage (lapins, poules...).

¹ Auparavant, à l'emplacement de ces appartements il y avait des garages.

- une petite patinoire naturelle.
- des champs dans lesquels venaient paître les animaux.
- la ferme GRAVIER², confiée à un métayer. On y élevait des vaches.

Les conditions de vie

Les appartements disposaient de l'eau, de l'électricité et du chauffage (chauffage central + poêles à charbon). Pas de loyer et fournitures gratuites. Confection de « pétri » pour les poêles. Les excédents de charbon étaient troqués contre d'autres produits. Les appartements administratifs disposaient d'une salle d'eau et d'une baignoire. Aux étages, les autres appartements possédaient une salle d'eau collective avec cabines de douche et lavabos en ligne.

La coexistence entre le personnel administratif et les mineurs français ou étrangers (anciens prisonniers de guerre allemands, bûcherons polonais...) s'est toujours faite sans heurts.

² Entreprise familiale axée sur la collecte du lait et la fabrication de pains de glace (glacières à l'hydraulique).

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Page de couverture : la gare dans les années 2000

p5 : limites du quartier de la gare sur le cadastre actuel.

p8 : la gare en 1890

p.8 la gare au début du 20ème siècle

p9 l'hôtel Terminus

p10 : le stockage du charbon °

p10 : les réservoirs d'eau

p11 : la « rotonde »

p11 : la rotonde et le quai « petite vitesse »

p12 : les logements SNCF

p12 : panorama du quartier °

p13 : le quartier de la gare d'après le cadastre de 1841

p13 : le quartier de la gare sur le cadastre actuel

p14 : vue sur les jardins

p15 : le « jardin fleuri »

p15 : une « filiole »

p16 : des canaux sous la gare

p16 : puits de la villa des Glycines, rue Pasteur

p17 : le puits de la MJC

p17 : fontaine du carrefour de l'Izoard

p18 : fausse « calade » de la villa des Glycines

p19 : localisation l'usine à boulets du Prorel

p19 : pancarte des mines du Freyssinet

p20 : plan des usines à boulets

p21 : convoyeur à bande et cylindre broyeur

p21 : gros plan sur le convoyeur à bande

p22 : sacs de brai

p22 : trémie

p23 : usine d'agglomération

p23 : publicité pour les boulets des mines de Carvin

p24 : vestiges

p26 : cadastre du quartier de la gare en 1972

p28 : les bâtiments du Génie militaire

p28 : le « tarare »

p29 : les fours à pain

p29 : le treuil

p30 : l'emplacement de la voie ferrée militaire

p30 : la cité Barbot toujours existante
p31 : départ du téléphérique
p31 : tracé du téléphérique
p32 : ancienne bonneterie de Mme Martinon
p32 : la chapelle de la villa des Glycines
p33 : Traffort et Sodilait
p33 : marchand de vin Charvin
p34 : café de l'Union
p34 : fauteuil de l'atelier de photos FINE
p35 : entrepôt de charbon des établissements Mathonnet
p35 : ferme « fortifiée »
p36 : pont sur le Durance (ancienne carte postale)^o
p36 : cinéma « les variétés »(photo MJC)
p38 : les bâtiments de la CHELESE (photo D. Balla)
p38 : la MJC avant sa rénovation.

(La propriété des illustrations reste à leur auteurs)

QUI A FAIT QUOI ?

Production : Société Géologique et Minière du Briançonnais et MJC de Briançon.

Réalisation : Raymond LESTOURNELLE, Luc MARCHELLO

Témoins :, Suzanne CAMIN, Clotilde NIEDERLENDER, Roger FINE, Christian SALLE, Mme BERLIOZ, Mme REMY, Mme GIVAUDAN, Germain JULLIEN, J-Louis BARNEOUD
CHAPELIER, M. BARNEOUD ARNOULET, Yves LARNAUDIE...

TABLE DES MATIÈRES

p4- un quartier très « vivant »

p5- les limites du quartier de la gare

p6- la naissance du quartier de la gare

p7- LES ACTIVITÉS FERROVIAIRES

p7- les bâtiments de la gare et l'hôtel Terminus

p10- les installations techniques de la gare

p12- l'urbanisation du quartier de la gare

p14- LE QUARTIER DE LA GARE ET L'EAU

p14- canaux et jardins

p16- puits et fontaines

p18- LES USINES À BOULETS

p18- localisation

p21- les installations

p26- LES ACTIVITÉS MILITAIRES

p26- localisation

p27- organisation

p27- album-souvenir

p32- LE QUOTIDIEN DU QUARTIER DE LA GARE

p37- LES BÂTIMENTS DES CHARBONNAGES ET
ÉLECTRICITÉ DU SUD-EST

p41- Table des illustrations

(4^{ème} de couverture)

La plupart des visiteurs assimilent la ville de Briançon à sa citadelle Vauban, devenue il y a 10 ans, patrimoine mondial de l'UNESCO.

C'est oublier un peu vite le quartier de Sainte Catherine qui s'est développé hors des remparts. Ce quartier a été marqué par l'activité de l'usine de traitement des résidus de soie de la Schappe qui a employé jusqu'à 1200 ouvriers et ouvrières.

Depuis longtemps, la Société Géologique et Minière du Briançonnais s'est intéressée au secteur de Ste Catherine qui entoure la gare, en raison de la présence de deux usines à boulets de charbon et d'un surprenant réseau d'irrigation.

Mais c'est à la faveur du 50^{ème} anniversaire de la MJC que nos recherches se sont développées car cette structure occupe les locaux qui appartenaient à une compagnie minière, les Charbonnages et Électricité du Sud-Est.

En est résulté un partenariat qui a débouché sur une exposition de 11 panneaux présentant l'histoire de ce populaire « quartier de la gare ». Le présent document n'est que la version papier de cette exposition.