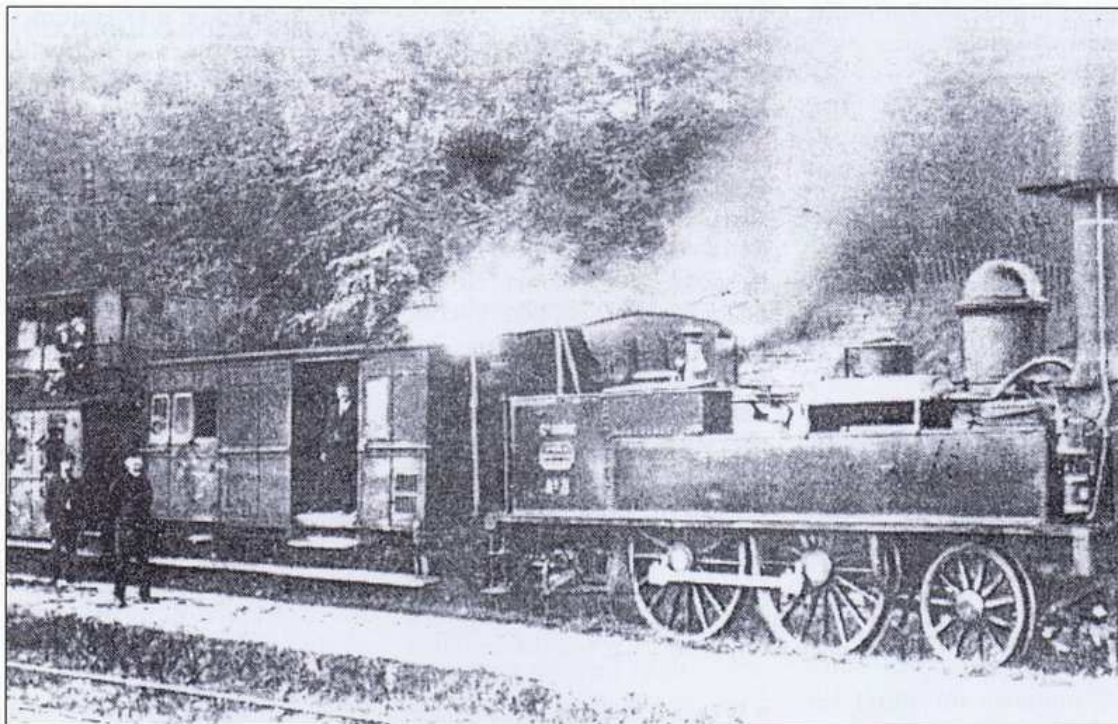


Giana - "La Galoche"

La Galoche (1882-1938) : la ligne Croix-Rousse/Sathonay/Trévoux



Et cette légende ou tradition orale nous est confirmée par le témoignage, transmis au groupe Sath'na par M. Louis Gayet, de Cailloux, ancien président du P.A.C. : *"Les ouvriers employés aux travaux de terrassement de la future voie venaient au travail en sabots. Or, la terre piochée leur coulait dans ces sabots et, sans interruption, ils devaient nettoyer, nettoyer... Ce qui perdait beaucoup de temps. Les ouvriers passaient plus d'heures à retirer la terre amassée dans leurs sabots qu'à faire le travail en lui-même. Si bien que la direction prit l'initiative de leur fournir des galoches. La tige montante et la "langue" en soufflet, une fois bien lacées, ne laissaient plus*

▼ De l'origine de son nom ▲

- G. et M. Borgé, *"Lyon naguère (1840-1938)"*, Lyonnag, p. 194 : *"Surnom du tacot Croix-Rousse/Sathonay/Trévoux, mérité peut-être à cause du bruit qu'il faisait en parcourant les rues de la Croix-Rousse qu'il traversait."*

- G. et M. Borgé, *"Les Transports à Lyon"*, L.T. Lyon, p. 162 : *"Appellation amusante et amicale du petit train de la Croix-Rousse partant de Trévoux. Nizier du Puitspelu le citait dans son "Littre de la grande Côte"..."*

- Nizier du Puitspelu, *"Le Littre de la grande Côte"*, L.G.C., p. 177 : *"C'est le nom qu'on a donné au petit chemin de fer qui relie la gare de la Croix-Rousse à Trévoux, à cause de ses*

habitudes de simplicité rustique. Le nom s'est étendu à toute voiture qui ne va pas vite."

- Les Amis du vieux Fontaines, *"Fontaines-sur-Saône"*, p. 137 (+ *"La Vie du Rail"*) : *"De suite les usagers s'empresent de surnommer de "galoche" cette petite ligne, il est vrai pas très rapide. Mais à notre grande surprise, l'origine de ce mot vient d'ailleurs et mérite d'être contée. Les travaux de terrassement sont en grande partie exécutés par la main-d'œuvre locale et notamment des Dombistes qui viennent travailler en sabots. L'ingénieur commandant les travaux trouve que les ouvriers perdent trop de temps au nettoyage de ces dits sabots et il exige et impose aux indigènes le port de la galoche montante ! Un fait qui restera dans la légende..."*

entrer la terre. Par extension, on appela les ouvriers et leurs travaux "la galoche". La voie devint la voie de la Galoche ; ainsi désigné, ce mot semblait s'appliquer aux convois. D'autant la lenteur du train pouvait laisser supposer qu'il marchait comme une "galoche". Voilà ce que j'ai entendu répéter maintes et maintes fois."

▼ De la Croix-Rousse à Sathonay (six kilomètres) ▲

Ce n'est qu'en 1852 que le faubourg de la Croix-Rousse fut rattaché à la ville de Lyon. A cette époque, les relations entre la ville et la Croix-Rousse étaient très difficiles en raison de l'agressivité des pentes, d'autant que le charroi ne se faisait que par la traction animale, traction qui s'accommodait mal de la forte déclivité. Il en était de même des relations avec Caluire-et-Cuire ainsi qu'avec Sathonay et ce malgré le percement, entre 1855 et 1852, sous la direction du maréchal de Castellane, des actuelles montées des Soldats et de Castellane.

Dès 1852, plusieurs projets furent présentés afin de faciliter le transport par voie ferrée des marchandises et des personnes entre Lyon et le plateau, sans qu'aucun n'aboutisse d'ailleurs.

En 1857, l'ingénieur lyonnais Grignard proposa une liaison ferroviaire de 3,3 km entre la rue Terme et la Croix-Rousse. Il prévoyait en outre un embranchement de 7 km pour relier la Croix-Rousse à Caluire ainsi qu'à Sathonay.

Les autorités repoussèrent la première proposition, mais retinrent l'idée de relier Lyon au camp militaire de Sathonay. En effet, sur ce camp, établi en 1854 par le

Giana - "La Galoche"

110

maréchal de Castellane, était stationné un tiers des soldats de la garnison. Il apparaissait donc utile et nécessaire d'abrèger la distance entre le camp et la ville de Lyon. En outre, des industries commençaient à s'installer dans cette zone et l'ouverture d'une ligne Lyon/Croix-Rousse/Sathonay semblait rentable malgré de gros investissements, d'autant que les relations économiques avec la Dombes et la Bresse se développaient en ce début du XIX^e siècle.

Vers 1860, Grignard constitua la Compagnie du chemin de fer de la Croix-Rousse à Sathonay, compagnie reconnue d'utilité publique le 12 janvier 1861. Cette société et celle du funiculaire de la rue Terme conclurent un accord pour l'exploitation en commun de la gare de la Croix-Rousse.

Le 1^{er} avril 1861, le plan général du projet définitif était dressé. Les travaux débutèrent dès la fin de l'année 1861, après les procédures d'expropriation des terrains nécessaires au passage de la ligne. La ligne Croix-Rousse/Sathonay fut inaugurée le 9 juillet 1868 et mise en circulation le 30.

A la même époque, une ligne Sathonay/Bourg-en-Bresse, exploitée par la Compagnie des Dombes, créée par l'ingénieur Mancini, avait été mise en service.

En 1872, la Compagnie des Dombes et du Sud-Est se substitue à la Compagnie du chemin de fer de la Croix-Rousse à Sathonay.

Etant donné le trop grand nombre de maisons à démolir et de rues à sectionner, les ingénieurs abandonnèrent la ligne droite dans la traversée de la Croix-Rousse pour un tracé en courbe d'un kilomètre de longueur. A la sortie du faubourg, un tracé presque rectiligne fut adopté pour la traversée de Caluire-et-Cuire et pour rejoindre Sathonay.

Dans la traversée de Caluire, pour maintenir au ballast un niveau constant, il fallut creuser une profonde saignée entre le Vernay et les Mercières. On utilisa les déblais pour relever le sol à la hauteur du bourg de Caluire, entre le chemin de Cachepieu et celui de Crépieu, créant ainsi une butte artificielle importante.

A la Croix-Rousse, pour le franchissement des rues Denfert-Rochereau et Pelletier, la construction de tunnels fut nécessaire. A Caluire-et-Cuire, pour couper la rue de Cuire, ainsi que la rue Ampère et le chemin de Crépieu, la compagnie dut édifier des passages à niveau. Des ponts furent construits à la Croix-Rousse au-dessus de la rue Hénon et de la rue de Cuire, à Caluire au-dessus du chemin de Cachepieu, de la rue Pierre-Terrasse, de la rue Louis-Dufour. Enfin, entre le Vernay et Sathonay, trois ponts

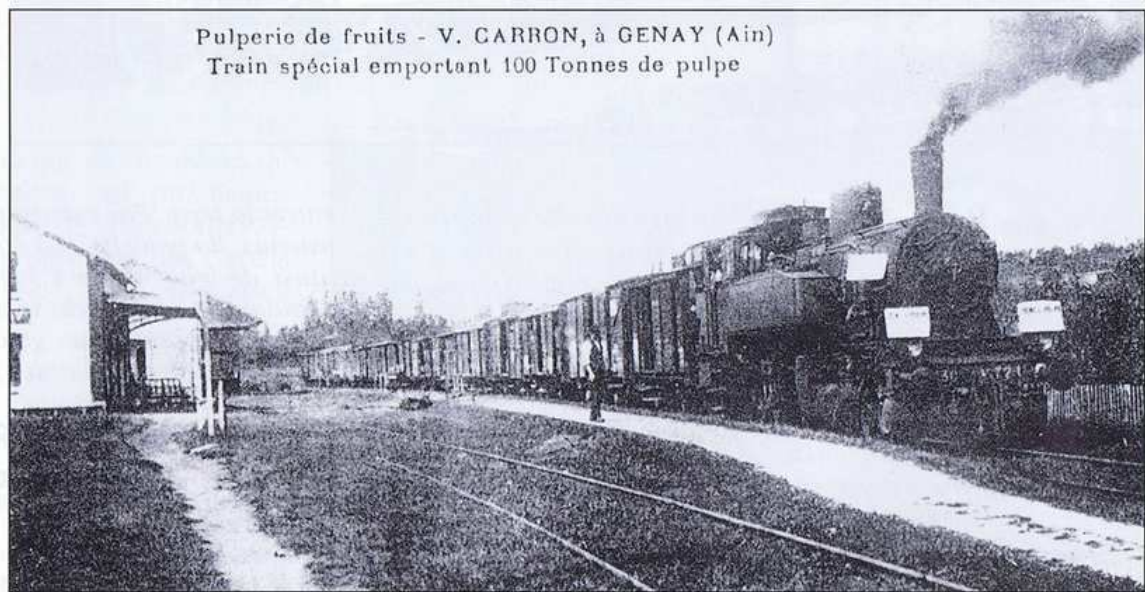
enjambaient la ligne : "le pont de fer, le pont de bois et le pont de pierre".

Le 3 juin 1862, un an avant l'ouverture de la ligne Croix-Rousse/Sathonay, le funiculaire de la rue Terme avait été mis en service. En vertu de l'accord entre les deux compagnies déjà citées, la gare de départ de la Galoche est installée à côté de la gare supérieure du funiculaire, sur l'emplacement actuel de la rue de Crimée. Les usagers, partis de la rue Terme, n'avaient qu'à changer de quai à la Croix-Rousse pour

pas, précédés d'un employé soufflant dans une corne et, la nuit, portant une lanterne. Aussi, en 1914, une nouvelle gare, édiflée place des Tapis, viendra remédier à ces difficultés.

Ouvrant sur la rue Hénon se trouvait la très importante gare de marchandises. Elle recevait tout le trafic en provenance du plateau, de la Dombes et de la Bresse.

Toujours sur la Croix-Rousse, à la limite avec Cuire, était le dépôt des locomotives avec sa plaque tournante.



Pulperie de fruits - V. CARRON, à GENAY (Ain)
Train spécial emportant 100 Tonnes de pulpe

prendre le train. En 1863, le boulevard de la Croix-Rousse n'existait pas ; c'était la ligne de fortification séparant la ville de Lyon du faubourg.

Il fallut ouvrir une brèche pour faire passer le chemin de fer.

Plus tard, lors de la création du boulevard, vers 1869, le train continua à traverser la chaussée et ce pendant cinquante et un ans.

Cette manœuvre était une source d'encombres et d'accidents ; les trains traversaient le boulevard au

Puis c'était dans la traversée de Caluire-et-Cuire, la gare de Cuire, la gare de Montessuy, qui recevait son contingent de militaires casernés sur les forts, la gare de Caluire, haut perchée sur son promontoire, enfin la gare de Vernay avant celle de Sathonay, qui prit rapidement de l'importance avec les embranchements de Bourg-en-Bresse et de Trévoux.

Toutes ces gares n'étaient à l'origine que des chalets en bois. Elles furent construites plus tard en dur.

Giana - "La Galoche"

▼ De Sathonay à Trévoux (dix-neuf kilomètres) ▲

Son projet remonte à 1863, lié au développement de la ligne de la Dombes. C'est en effet la Compagnie des Dombes et du Sud-Est qui rachète à la Compagnie de chemin de fer du Rhône la concession de la ligne en 1879 et construit le tronçon Sathonay/Trévoux en 1881, en déviation sur la ligne de Bourg-en-Bresse.

Le président du conseil d'administration de la compagnie est M. Gustave Delahante. Les plans et dessins de cette nouvelle ligne et ses œuvres d'art ont été dressés par M. Duval, ingénieur en chef, et les travaux effectués sous la conduite de M. Causel, ingénieur ordinaire.

▼ L'inauguration, en juin 1882 ▲

Cette ligne, à écartement normal, au tracé difficile, avait un grand intérêt touristique et le baron Raverat de noter que *"De toutes les voies ferrées qui partent de Lyon pour aller dans différentes directions, aucune assurément ne présente dans un aussi faible parcours plus de beauté naturelle que la ligne de la Croix-Rousse à Trévoux par Sathonay. Les dimanches, la Galoche embarque, dans ses voitures confortables, surmontées d'une galerie (wagons à impériale) à banquettes avec dossiers américains, dans une atmosphère de gaieté, les belles en crinoline, les pêcheurs à la ligne, les musiques et orphéons qui vont déverser dans les campagnes leur flot de bonne humeur avant d'aller déguster grenouilles, friture*

et fromages blancs dans les guinguettes des bords de Saône." Au début de l'exploitation, ces trains sont tractés par de robustes petites machines à vapeur du type Lionne ou Dombes, locomotive-tender 030T.

Les huit kilomètres qui séparent Sathonay de Neuville sont agrémentés par des passages sur viaducs.

1. Le viaduc de la Ronzière : jeté sur le ravin des Combes, partie supérieure du vallon de Sathonay, il est construit en maçonnerie et décrit une courbe très gracieuse. Il se compose de huit arches à cintre surélevé de 12 m d'ouverture et de 23,17 m de hauteur ; sa longueur est de 135 m.

2. Le viaduc de Sathonay/Fontaines : aussi en maçonnerie, il comprend sept arches de 12 m de portée et de 17,25 m de hauteur ; sa longueur est de 120 m et sa direction parfaitement droite.

3. Le suivant est le viaduc des Côtes : construit également en pierre, il ne comporte que trois arches de 12 m d'ouverture sur 22,79 m de haut. Il affecte une courbe assez prononcée et se développe sur une longueur de 60 m.

4. Le viaduc du Petit-Moulin : à peu de distance de la gare de Fontaines, il est composé de deux arches-culées en maçonnerie de 12 m de portée, d'une travée métallique de 20 m, de quatre autres travées métalliques de 36 m chacune et indépendantes les unes des autres, en raison de sa courbe de 350 m de rayon, et de deux autres arches-culées de même nature et de même dimension que les deux premières.

Transport de marchandises au départ de la gare de Genay

- **Pulperie V. Carron, à Genay :** en 1925, transport de 100 tonnes de pulpe de fruits (train spécial).
- **Pansements Royer, à Genay (1895) :** en 1948, surplus américain pour reconditionnement ; en 1955, balles de coton de 180 et 300 kg (expédition tous les vendredis après-midi).
- **Sucrerie-raffinerie de Chalon-sur-Saône :** jusqu'en 1960, au départ de la gare de Genay, expédition des betteraves récoltées sur Genay et communes circonvoisines ; bascule à la gare (clef : café du Commerce à Neuville).
- **Entreprise Marin Gay, charbonnier à Genay :** en 1963, 435 tonnes en vrac + 958 tonnes boulets + 602 tonnes anthracite + 68 tonnes coke ; total : 2 063 tonnes, soit 103 wagons de 20 tonnes, 2 wagons par semaine.

5. Le viaduc de Rochetaillée, qui relie les deux collines entre lesquelles est creusé le profond ravin du Vouzon. Il est partie en maçonnerie, partie en fer et se compose de quatre arches en pierre de 12 m d'ouverture, de deux travées métalliques de 42 m de portée et d'une autre de 50 m. Sa hauteur est de 19,73 m et sa longueur de 182 m.

Entre Sathonay et Trévoux, la Galoche desservait les gares de Fontaines, Rochetaillée, Fleurieu, Neuville, Genay, Parcieux et Reyrieux.

En 1884, le P.L.M. englobe dans son réseau ces vingt-cinq kilomètres de voies, mais ouvre la liaison Saint-Clair/Sathonay, ce qui détourne vers les Brotteaux une partie du trafic.

L'arrivée du tramway électrique, d'abord à Caluire en 1897, puis aux Marronniers en 1900, enlève encore quelques voyageurs au petit train, mais le trafic est encore satisfaisant.

En 1911, on note encore dix bonnes relations journalières au départ de Neuville en direction de Lyon et huit en direction de Trévoux. Après la première guerre, le cœur n'y est plus. La concurrence avec le T.L.M. est vive. En 1922, la Guillotine cède la place au train bleu ; la Galoche périclité et la jeune S.N.C.F. supprime le trafic voyageurs en décembre 1938. Durant les hostilités de 1939-1945, les Allemands déposèrent une des deux voies de la ligne Croix-Rousse à Sathonay. Après la guerre, notre Galoche reprit pendant quelque temps le service du transport des passagers.

Le 31 mai 1953, les deux derniers "aller-retour" par autorails sont supprimés... Seul subsiste entre Lyon-Guillotière et Neuville via Sathonay un petit trafic de marchandises.