



FICHE ITINERAIRE

CHEMIN VETETISTE DU TRAMWAY DE LA GALAURE

TYPE :

Chemin non aménagé

Long : 42 Km

COMMUNES :

Début :

Saint Siméon de Bressieux (38)

Fin :

Saint Marcellin (38)

Lieudit :

Route Départementale 71

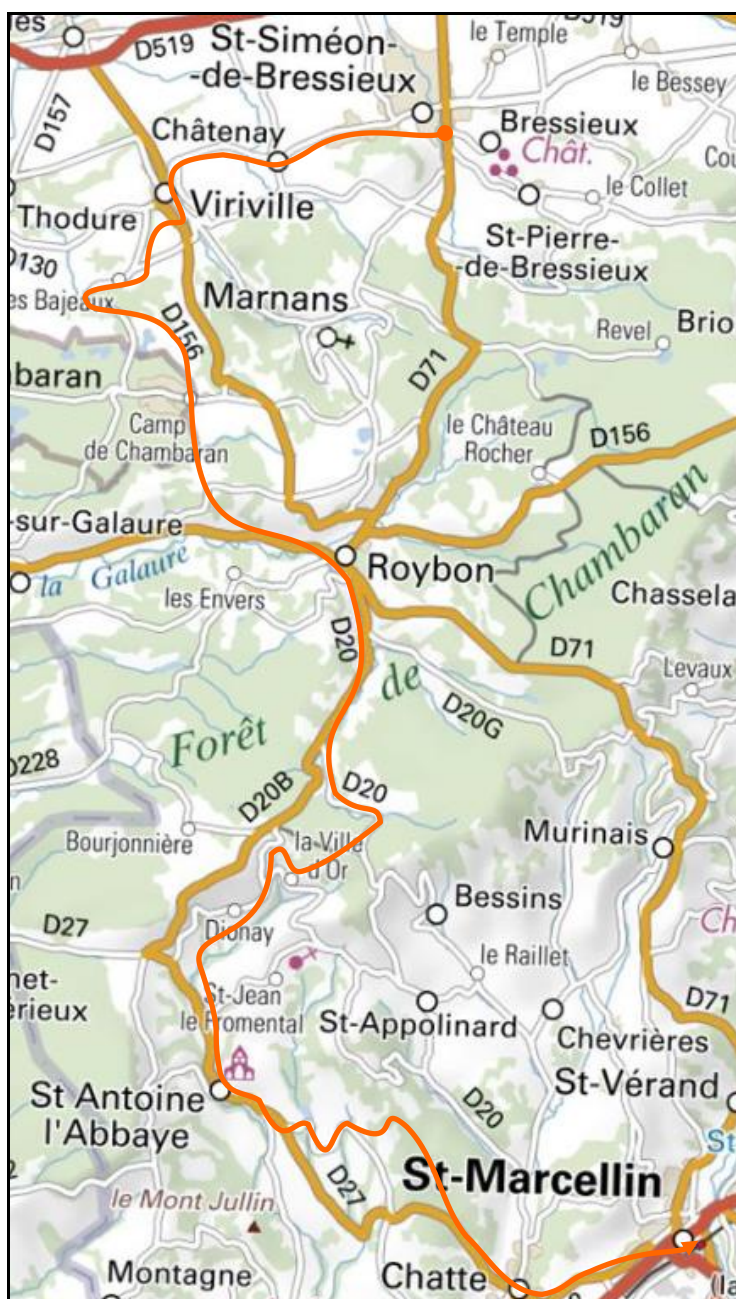
Gare

Coordonnées GPS :

45°19'32.2"N 5°16'00.5"E

45°09'02.8"N 5°19'22.0"E

SITUATION GENERALE



COMMENTAIRES

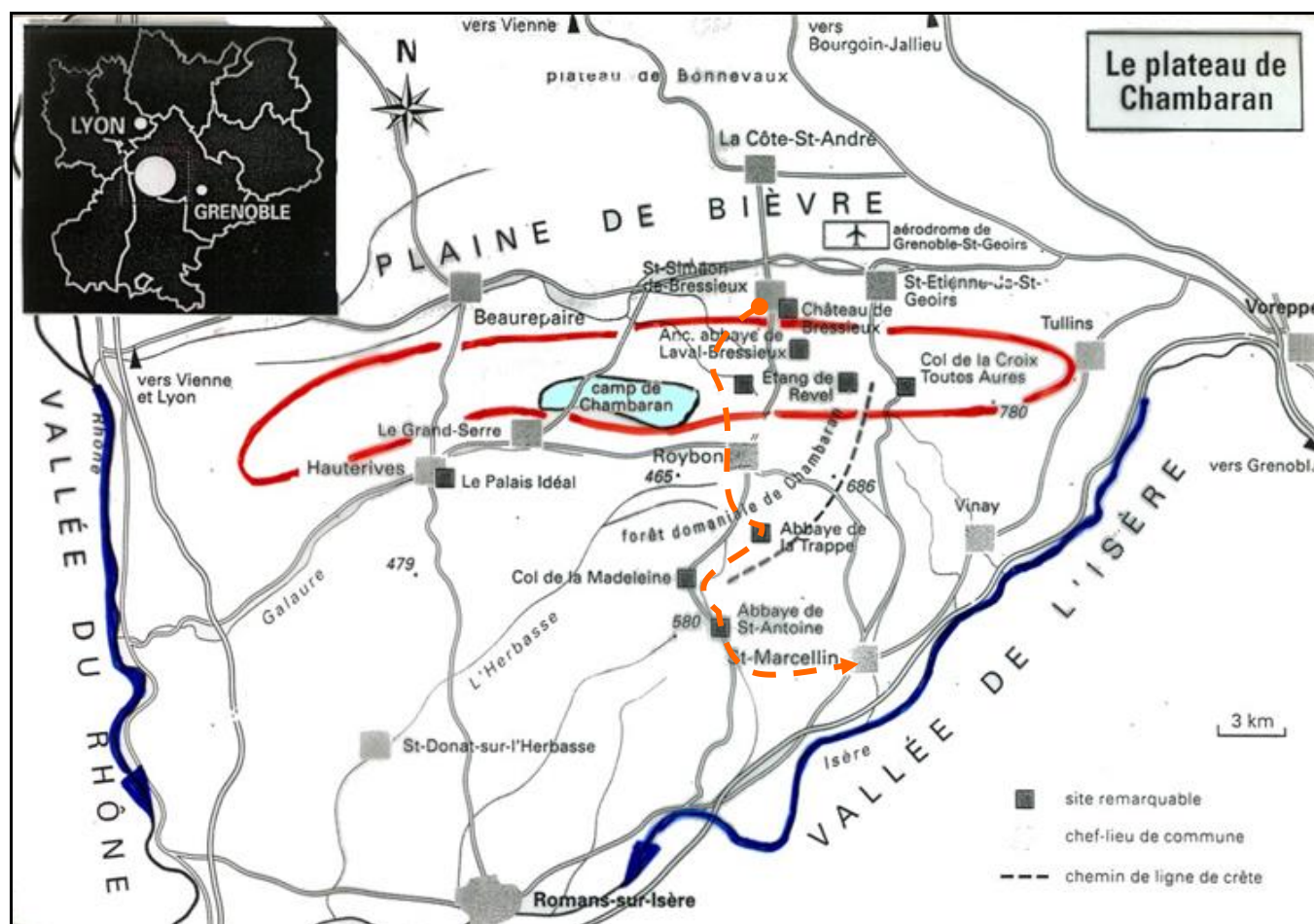
L'Isère est l'un des départements de France qui a possédé le plus grand nombre de petites lignes métriques locales qui étaient exploitées par des compagnies différentes. Elles ont toutes aujourd'hui disparu ne laissant sur le terrain que des gares et quelques ouvrages d'art.

Ainsi en va-t-il de l'ancienne ligne Lyon > Saint Marcellin qui était exploitée par la société des Tramways de l'Ouest Dauphiné (TOD) et qui peut donner lieu à deux promenades ferroviaires intéressantes :

- Au nord, la [Route Ferroviaire de l'Ouest Dauphiné](#), objet de la présente fiche, entre Heyrieux et La Côte Saint André.
- Et plus au sud, une très jolie promenade cycliste à travers les coteaux de Chambaran et de la Galaure (n° IGRF [38130.05D](#)), entre Saint Siméon de Bressieux et Saint Marcellin qui était le terminus de la ligne.

Se partageant pour moitiés entre routes et chemins, cet itinéraire ne peut être suivi en totalité à pied ou en voiture. Il est par contre particulièrement bien adapté à la pratique du vélo tout terrain, d'autant que son relief bien marqué satisfera les vététistes les plus exigeants.

Déroutant ses courbes et contrecourbes à travers des collines verdoyantes, il peut être pratiqué en toute saison et permet de voir quelques vestiges intéressants. Une lampe peut toutefois s'avérer utile pour la traversée du tunnel courbe de Dionay, bien qu'il ne soit pas très long.



En rouge, limites du plateau de Chambaran

En orange, le parcours à travers le plateau et les collines de la Galaure

DESCRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



Le début du parcours sur la RD 71

Venant du nord, il convient de tourner à droite à ce carrefour et d'emprunter la Voie du Tram



Peu après le départ, la voie passe dans le petit tunnel de la Croix saint Joseph qui est en fait une tranchée couverte de 50 m de long dont on voit l'entrée ci-dessus



Et la sortie ci-dessous



Après avoir longé la RD 130 depuis Saint Siméon, la ligne arrivait à Viriville dont la gare existe toujours

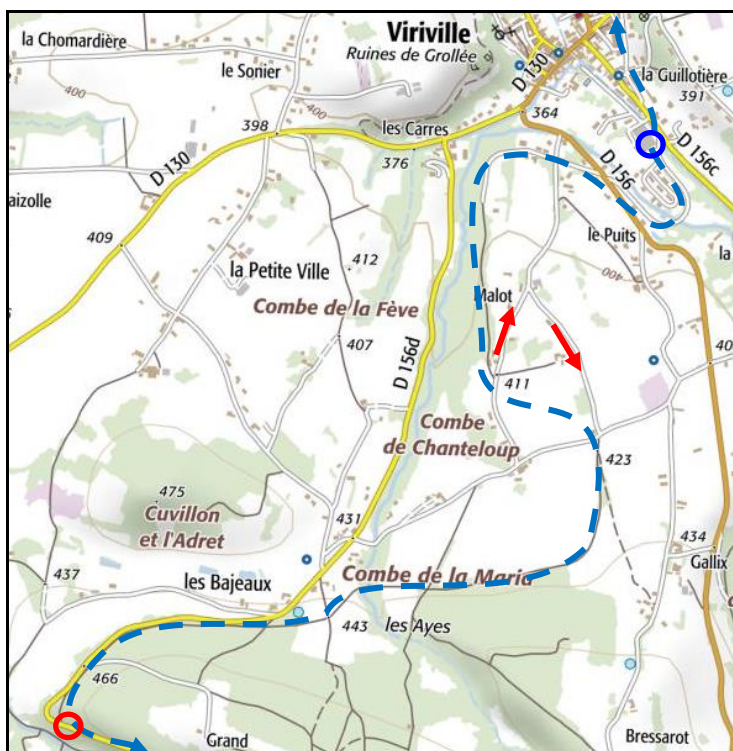


La gare vue autrefois dans le sens et à contresens de la ligne

Après la gare, la ligne franchissait un canal de dérivation du torrent de la Perous sur un pont (**cercle bleu**) puis s'enroulait autour du relief pour grimper vers le plateau de Chambaran.

Cette section peut être suivie à pied ou à vélo sur toute sa longueur, sauf un cours passage disparu entre les cotes 411 et 423, qui impose un léger contournement (**flèches rouges**).

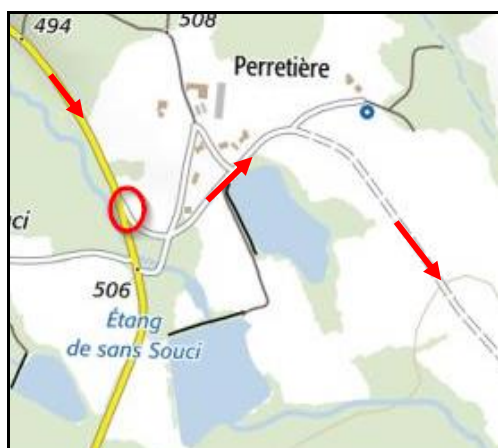
La ligne rejoignait ensuite le bas-côté de la RD 156d par une tranchée situait au virage de la combe du Rafour (**cercle rouge**)



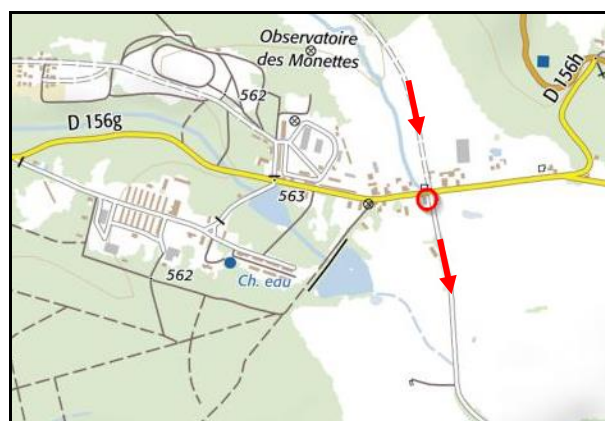
Le pont du Perous avec ses rambardes restaurées



Et la tranchée ferroviaire de la Combe du Rafour

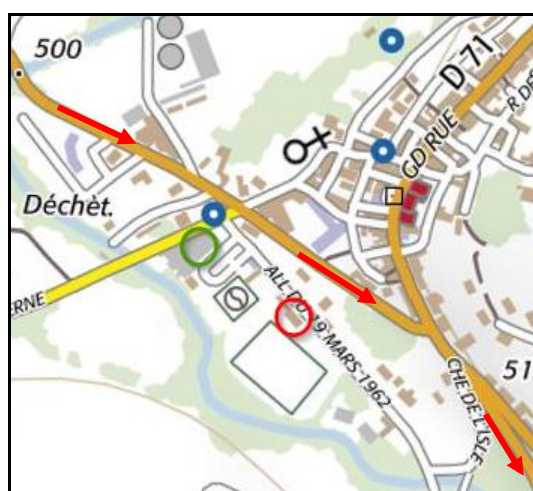


La ligne suivait le bord gauche de la RD 156d sur quelques centaines de mètres puis s'en séparait à nouveau par la gauche
Ici s'ouvre une nouvelle section sur petite route qui peut être suivie à pied ou à vélo



Ci-dessus et ci-dessous, la ligne tangentait le camp militaire de Chambaran par son extrémité est et desservait une gare très prisée des militaires

Pas de photo actuelle disponible pour l'instant. Il ne tient qu'à vous.



Elle redescendait ensuite sur la vallée de la Galaure et Roybon où la gare (cercle rouge) comportait le dépôt et ateliers des TOD (cercle vert)

La photo ci-dessus montre une vue générale des lieux avec les ateliers à gauche et la gare à droite (flèche rouge)



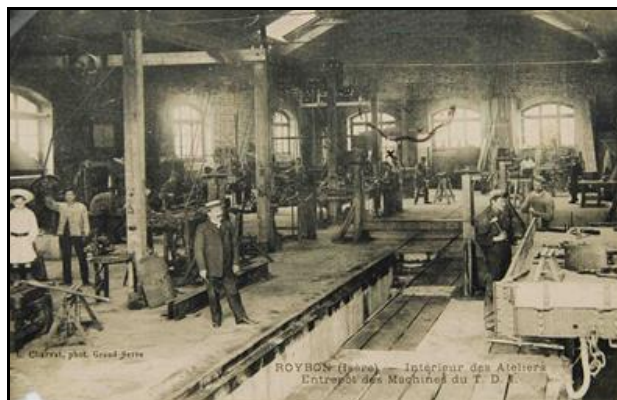
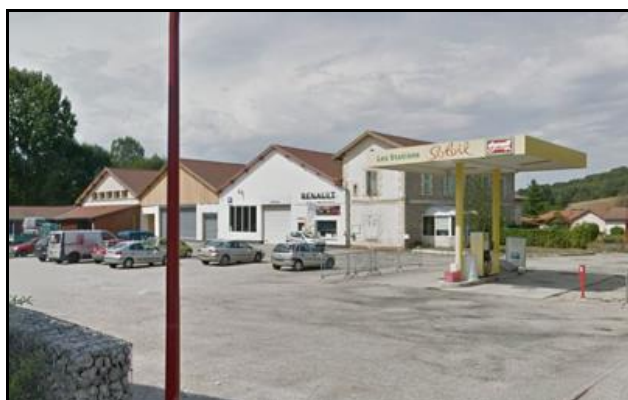
Côté cour ci-dessus et côté voies ci-dessous, la gare aujourd'hui transformée en office du tourisme



Vue des voies avec les ateliers en arrière-plan



Les ateliers et la halle marchandises aujourd'hui



Autres vues des ateliers aujourd'hui et dans le passé



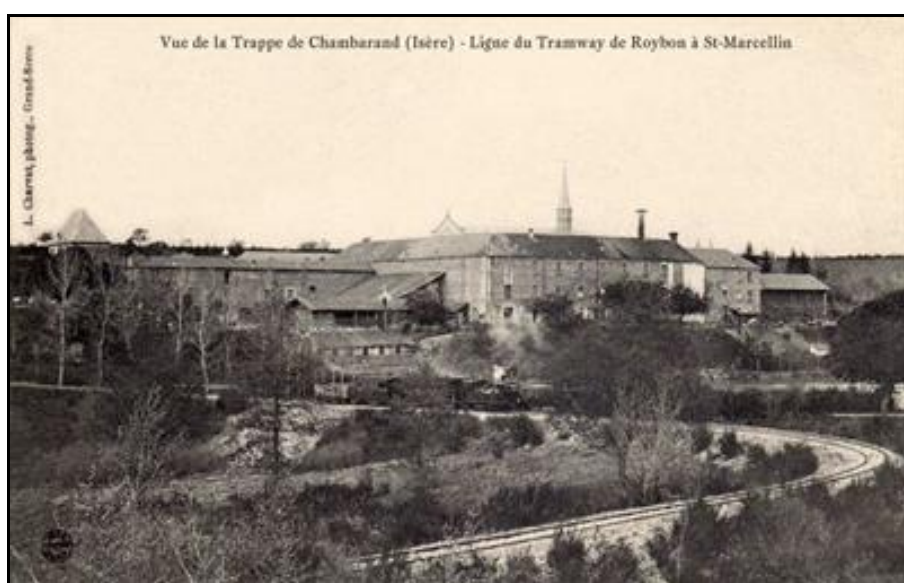
Quittant le village, la ligne passait dans ce qui est devenu le lac de Roybon. Elle longeait ensuite la RD 20 par son côté gauche jusqu'à l'abbaye de Notre Dame de Chambaran.

Là se trouvait un simple arrêt en bord de route (photos ci-dessus et ci-contre prises sous le même angle ; un corps de ferme cache aujourd'hui l'abbaye).





Ci-dessus et ci-dessous, à droite de la route, le remblai de la voie après le passage de l'abbaye



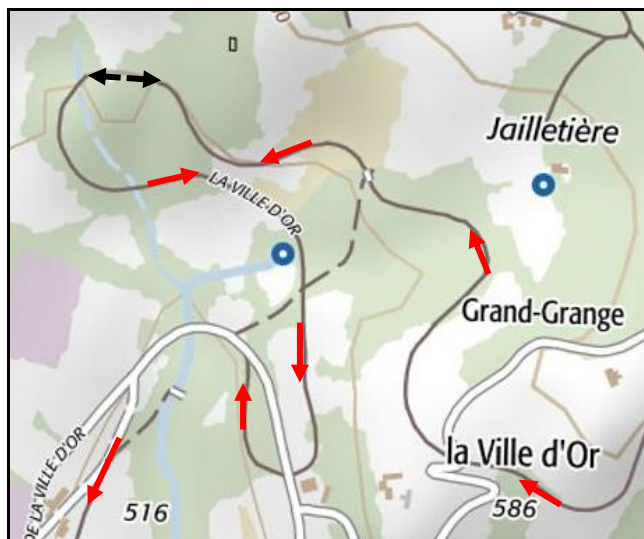
Après l'arrêt de l'abbaye, la voie sautait le Galauret avec la route puis négociait une large courbe pour monter jusqu'à une profonde tranchée aujourd'hui abandonnée qui franchissait la crête entre les bassins versants de la Galaure et du Furand



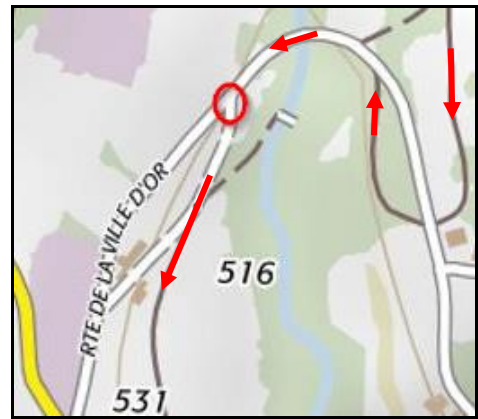
La tranchée fermée impose un détour par la RD 20, puis dans un virage très serré de la route (**cercle rouge**), par un chemin balisé randonnée, on retrouve l'ancienne plateforme ferroviaire 400 m plus loin



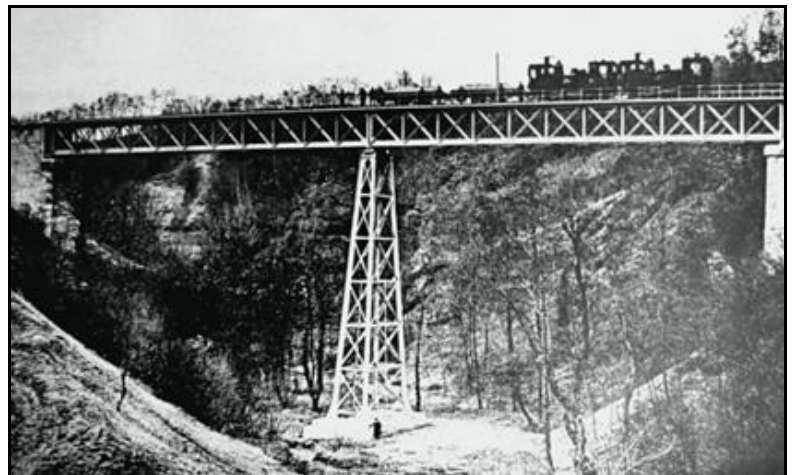
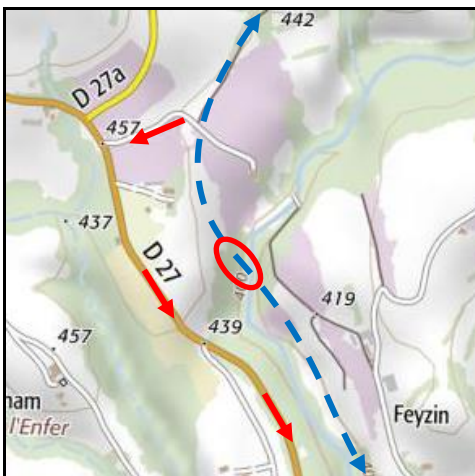
La descente vers Dionay, s'effectue sur un joli chemin de randonnée qui s'est approprié la voie et qui passe dans un amusant tunnel courbe de 78 m de long dont on voit ci-dessous l'entrée et la sortie.



La courbe ferroviaire qui recoupe la petite route de la Ville d'Or



Puis, un peu plus bas, après un court passage sur route, la plateforme ferroviaire redevient un chemin



Le chemin de randonnée rejoint la RD 27 en aval de Dionay
Mais la voie ferrée obliquait plein sud et franchissait la vallée du Furand
par un viaduc métallique aujourd'hui détruit



Cet ouvrage de 64 m de long et 40 m de haut, composé de deux travées reposant sur une pile centrale,
a été démantelé pour récupérer sa ferraille
Les courageux peuvent encore en voir les assises béton de la pile centrale et la culée sud



Le viaduc détruit impose donc un détour pour la RD 27.

Ci-contre et ci-dessous, en bord de route à l'entrée du village, la gare de Saint Antoine l'Abbaye





A partir de Saint Antoine l'Abbaye, la voie du tram entame une longue descente vers la vallée de l'Isère. En aval du village, après avoir longé la RD 27, elle quitte cette dernière (**cercle rouge**) pour suivre un parcours tout en courbes jusqu'au village de Chatte. Ce faisant, elle passe à côté du bel étang de Chapaize (**cercle bleu**).



Ci-dessus et ci-dessous, l'étang de Chapaize



Attention, au Mas de Chapaize, il convient d'abandonner la route pour prendre ce chemin à gauche



Qui rejoint
la RD 27
peu avant Chatte



La ligne suivait ensuite la route jusqu'au terminus de Saint Marcellin.



La fin du parcours devant la gare TOD qui est face à la gare de Saint Marcellin



La gare du tram à deux époques différentes alors que les autocars commencent à faire leur apparition

Si cette fiche comporte des erreurs ou des oublis, merci de nous le signaler.
Aidez-nous à la compléter avec vos photos ; merci d'avance.

★ ★ ★