

RANDONNEES



FERROVIAIRES

FICHE ITINERAIRE

ROUTE DE LA GALOCHE DU PILAT

TYPE :

Route touristique

Long : 28 Km

COMMUNES :

Début :

La Grand Croix (42)

Fin :

Maclas (42)

Lieudit :

Rond-point de la Bachasse

Place du Huit Mai

Coordonnées GPS :

45°29'47.1"N 4°33'49.6"E

45°21'56.4"N 4°40'55.4"E

SITUATION GENERALE



COMMENTAIRES

La ligne du tacot du Pilat, Grand Croix > Maclas (n° IGRF 42103.03D), fut l'une de ces très classiques lignes départementales métriques qui disparurent avec l'avènement de l'automobile. On en retiendra cependant trois choses :

- Le fait qu'à l'origine la ligne avait son terminus à Pélussin.
- Qu'à la terrasse sur Dorlay, en raison de l'exiguïté de la vallée, il était impossible d'aménager une boucle pour que la ligne puisse suivre la route vers le col de Pavezin et prendre de l'altitude. Il fallut donc aménager un rebroussement qui obligeait à des manœuvres et de grosses pertes de temps.
- Puis le fait qu'en 1913, décision fut prise de prolonger la ligne jusqu'à Maclas. Cette réalisation nécessitait la construction de deux grands viaducs. Mais elle fut quand même mise en œuvre en 1915 malgré son coût et le manque de personnel lié à la première guerre mondiale.

Au final, cet itinéraire offre le double avantage :

- D'offrir une magnifique balade autour du Pilat avec un parcours de côte (franchissement du col de Pavezin) très prisé des cyclotouristes.
- Et de montrer de beaux vestiges ferroviaires car la ligne était riche en ouvrages d'art.

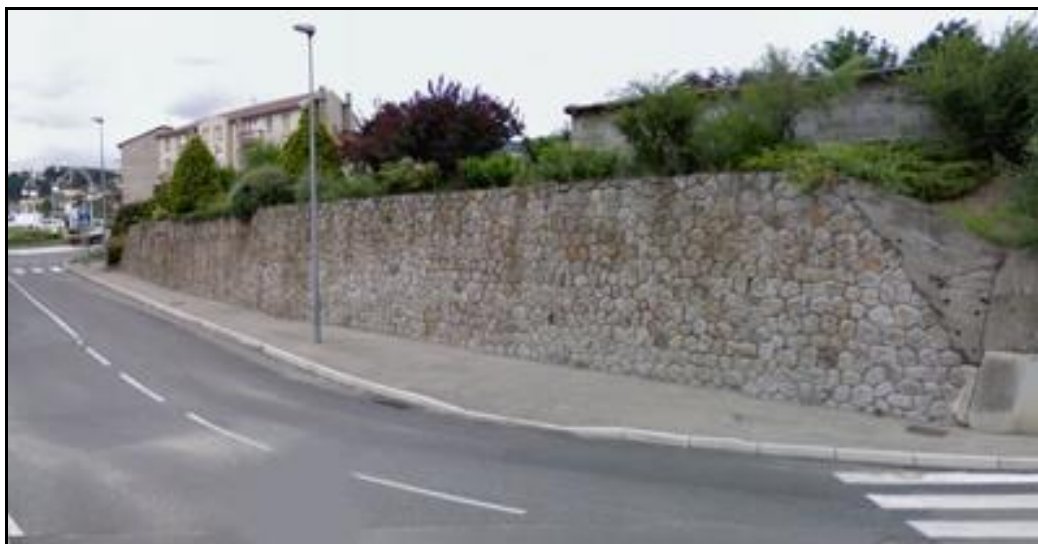
DESRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



Le début du parcours au rond-point de la Bachasse

Ci-dessus et ci-dessous, juste à côté du rond-point, la rue de Farnay est bordée par un épais mur qui supportait la voie du petit train





Autre vue du mur de la rue de Farnay
Dans le fond, le rond-point de la Bachasse



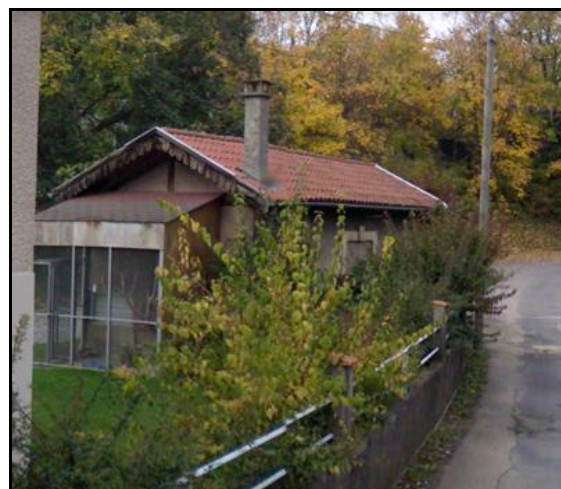
Hier et aujourd'hui, la place de la Bachasse devenue rond-point du même nom
La voie ferrée a disparu mais les maisons sont toujours là



Le puits de mine de la Bachasse avec, à l'arrière-plan, la place et sa maison bien reconnaissable



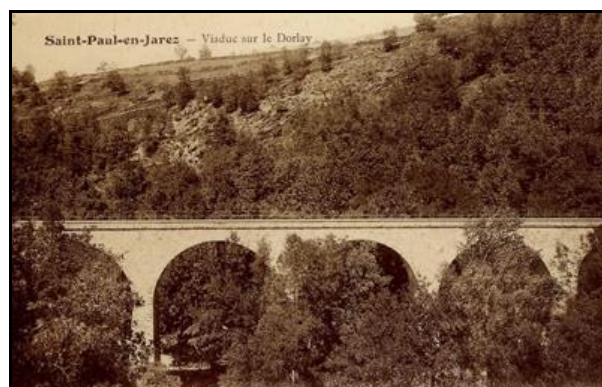
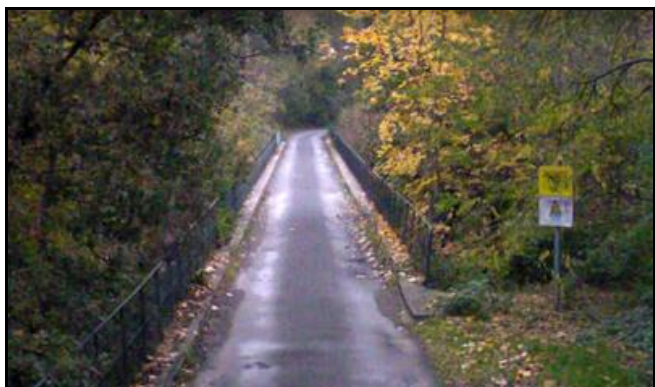
Les deux gares de Saint Paul en Jarez



Ci-dessus et ci-dessous, la première gare de Saint Paul qui fut par la suite agrandie



Cette vue est prise dans le sens de la ligne, la première gare se trouvant à droite, juste hors photo

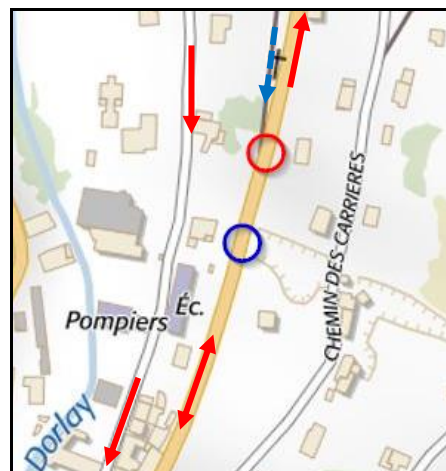


La gare de Saint Paul était suivie par un viaduc de 5 arches sur le Dorlay



Aux Tourettes, selon le moyen de locomotion dont il dispose, le randonneur a le choix entre deux solutions :

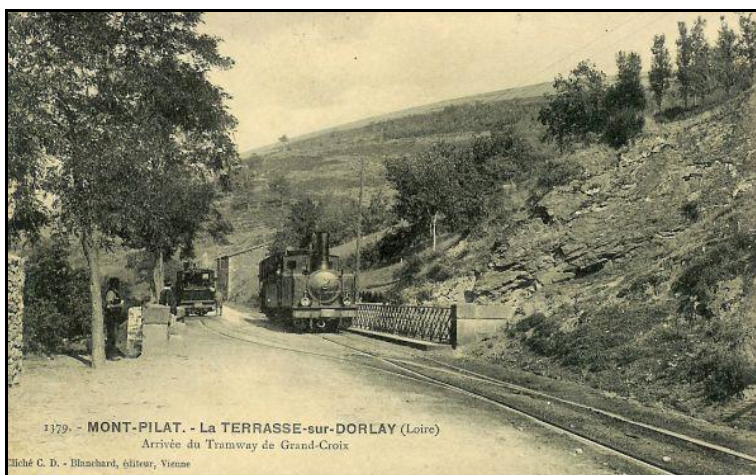
- Emprunter le vrai tracé de la voie ferrée (flèche bleue).
- Ou suivre la petite route parallèle située en contrebas (flèches rouges).



Après une rude grimpette, la voie ferrée débouchait sur la RD 7 (**cercle rouge**)



Légèrement en contrebas de ce point, sur un pont aujourd'hui remblayé (**cercle bleu**),
se situait l'aiguillage qui amorçait le tiroir du rebroussement
Cet endroit en pleine route servait aussi de halte pour de nombreux voyageurs



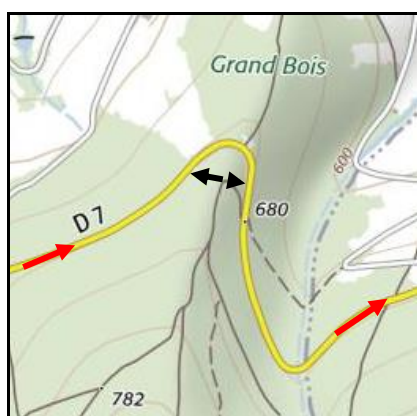
Ci-dessus et ci-après, le pont du rebroussement hier et aujourd'hui
La maison que l'on devine à l'arrière-plan sur la photo ancienne, existe toujours,
cachée par le poids lourd sur la vue actuelle



La voie descendait ensuite jusqu'au cœur du village où se trouvait la gare proprement dite



Ci-dessus et ci-après, hier et aujourd'hui, la gare vue du pont sur le Dorlay

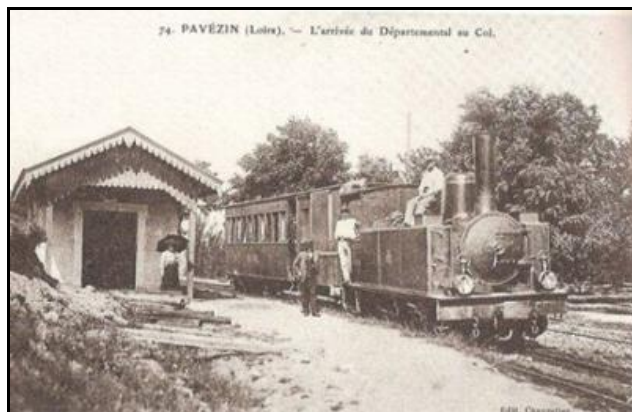


Montant ensuite vers le col de Pavezin le long de la RD 7,
le train coupait un virage de la route par le court tunnel courbe de grand Bois, 49 m de long
dont on voit ci-dessous l'entrée et la sortie
Bien que caché par la végétation, il est en bord de route, son accès est très facile et il est en bon état





Ci-dessus et ci-dessous, la gare du col de Pavezin qui était le point culminant de la ligne
Sur les deux photos ci-dessous, la gare n'est pas encore agrandie



La gare
de Pélussin





Les archives de la ligne nous laissent deux photos d'un accident qui se serait produit le 1^{er} juin 1912
 Mais l'on ne trouve aucun article de journal qui mentionne l'existence de morts ou de blessés
 Il semblerait en fait qu'il s'agisse d'un accident purement matériel de quelques wagons partis en dérive
 Quoi qu'il en soit, tout renseignement complémentaire sera bienvenu. Il ne tient qu'à vous.



Initialement, la ligne se terminait à Pélussin. Elle est prolongée jusqu'à Maclas en 1915 et, à cette fin, deux grands viaducs sont réalisés :

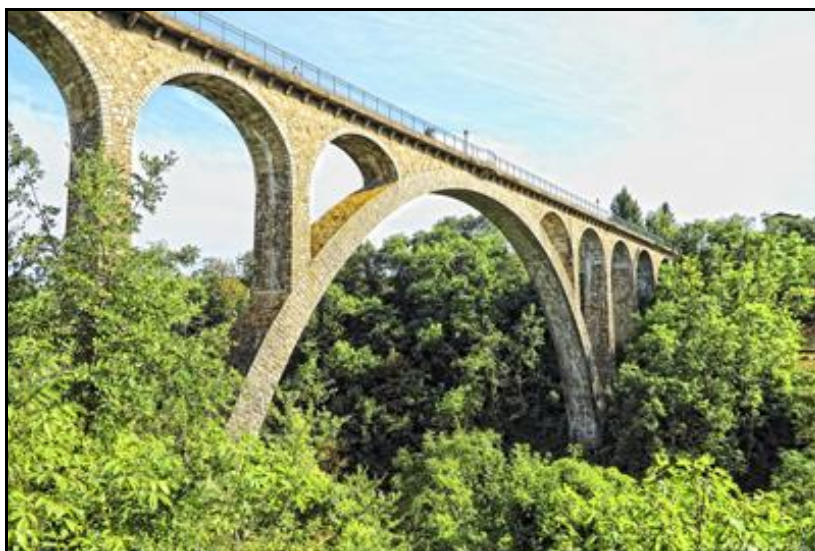
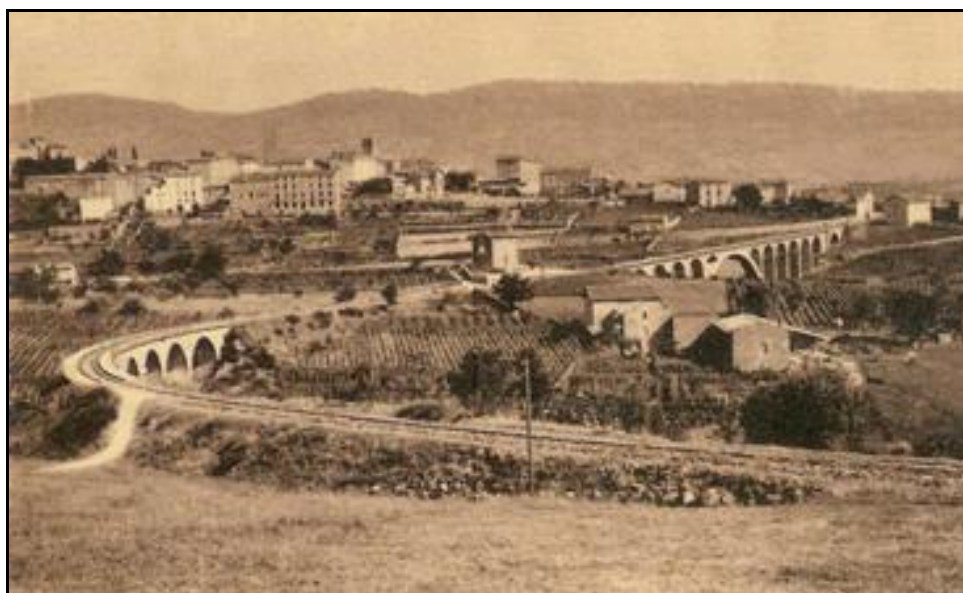
- Le viaduc nord, dit de Pélussin, de 171 m de long et 55 m de haut, franchit la vallée du Régrillon. Il se compose d'un grand arc principal de 55 m de portée sur lequel le tablier repose par l'intermédiaire de 10 arches d'élégissement de 10 mètres d'ouverture : six côté Pélussin et quatre côté Maclas.
- Le viaduc sud, dit de Charavine, franchit le vallon du Charantonnet. Il est plus modeste avec ses 93 m de long, ses 22 m de haut et ses 8 arches plein cintre de 10 mètres d'ouverture.



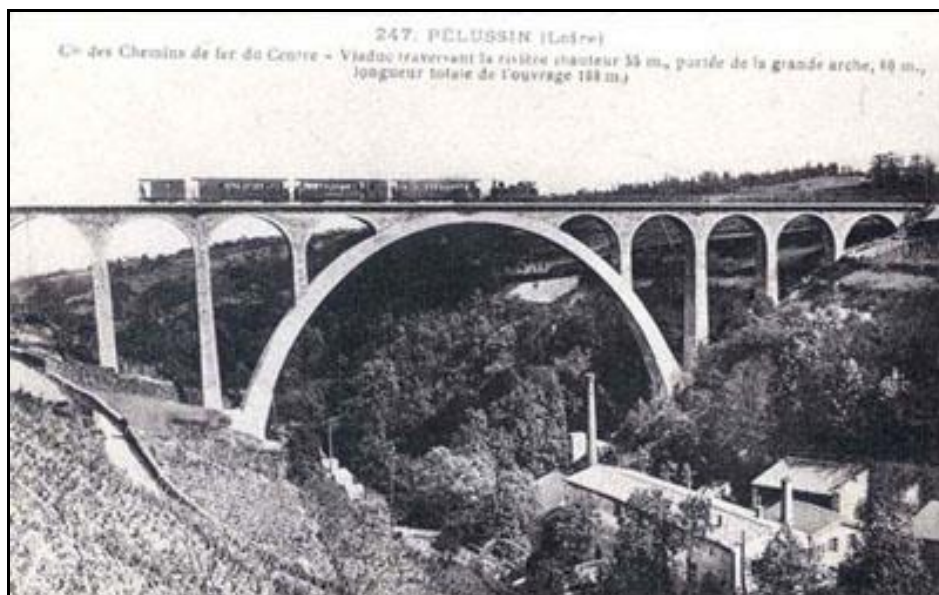
La ligne sera fermée en 1931 et les rails retirés en 1934. Le tablier des deux viaducs sera alors goudronné pour faciliter l'accès piéton au village pour les habitants du sud de la commune.



Ci-dessus et ci-dessous, les deux viaduc vus dans le sens de la ligne et à contresens



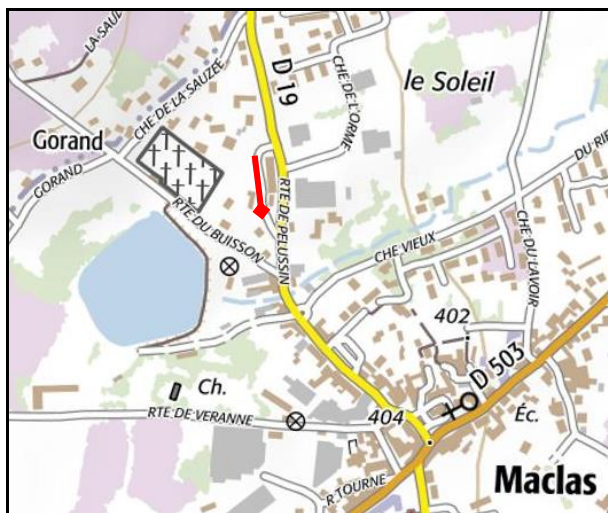
Le viaduc de Pélussin aujourd'hui



Deux autres vues du viaduc avec le petit train



Vu à contresens, le viaduc de Charavine avec, à l'arrière-plan, Pélussin et le viaduc (flèche rouge)



La fin du parcours devant la gare de Maclas,
place du Huit Mai



La gare aujourd'hui

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.

★ ★ ★