

## L'épopée de la Galoche

Mais avant même l'apparition de l'automobile, qui va fortement modifier son apparence, la route se voit doubler au tout début du XX<sup>e</sup> siècle d'une... voie de chemin de fer ! Une ligne du chemin de fer départemental reliant Saint-Héand ou Saint-Etienne à Pélussin puis Maclas, où circule la fameuse Galoche<sup>4</sup>. L'idée d'une telle ligne naît à la suite d'une loi votée en 1880 pour compléter le réseau national par des lignes de chemin de fer d'intérêt local. Une quinzaine de projets de lignes sont étudiés dans le département de la Loire, dont celle qui nous intéresse. La ligne Saint-Etienne-Pélussin est déclarée d'utilité publique en 1896, et réalisée en plusieurs tronçons. Le premier tronçon, permettant de relier Saint-Héand ou Saint-Etienne à Saint-Chamond via la vallée du Langonand est inauguré le premier août 1901. Quatre ans plus tard, la ligne est prolongée jusqu'à Pélussin via la Grand-Croix, en empruntant les rails du tramway : la Galoche circule sur une voie métrique<sup>5</sup>, ce qui signifie que les rails bénéficient d'un écartement d'un mètre, le même que ceux sur lesquels circule le tramway.

La ligne est exploitée par la Compagnie des Chemins de Fer Départementaux de la Loire jusqu'en 1911. La Société des Chemins de Fer du Centre lui succède jusqu'en 1928, date à laquelle, confrontée à un déficit trop important, elle est remplacée par la Régie des chemins de fer départementaux de la Loire. L'exploitation de la ligne de voyageurs prend fin le 15 juillet 1931, le transport de marchandises étant prolongé jusqu'au premier juillet 1932. Pendant trente ans, la vallée du Langonand va résonner du bruit des locomotives. Des locomotives de type 030T, construites en 1897 et 1898 par le constructeur lyonnais de matériel roulant ferroviaire Pinguely. Clin d'œil de l'histoire, l'entreprise Pinguely, qui abandonne la construction de locomotives dans les années 1930, tombe par la suite dans le giron de Creusot-Loire et fusionne en 1995 avec le fabricant de matériel de manutention Haulotte... Pinguely-Haulotte, leader européen dans le domaine des nacelles élévatrices, a toujours un pied dans la vallée du Gier, puisque l'une des usines du groupe est implantée à l'Horme.

---

<sup>4</sup> Thierry CUMIN, « *Galoche ou Tacot* », *du Jarez aux balcons du Pilat : histoire d'un petit train de campagne*, Association Visages de Notre Pilat, 2005

<sup>5</sup> Encyclopédie en ligne Wikipédia ([www.fr.wikipedia.org](http://www.fr.wikipedia.org)) : articles sur la liste des chemins de fer à voie métrique de France, les Chemins de Fer Départementaux de la Loire, Pinguely, Pinguely Haulotte, locomotive Bourbonnais, la Société des Chemins de Fer du Centre

Un autre regard sur la route de Langonand



Fig. 2 : Une des rares vues de la « Galoche » route de Langonand. Au premier plan, on distingue nettement les rails qui se séparent de ceux de la ligne de tramway.  
Médiathèque municipale Louise Labé

Le matériel tracté se compose de wagons à marchandise (couverts, tombereaux ou plats), de voitures de voyageurs et de voitures fourgon à bagages, messagerie et poste, la composition des trains variant selon les besoins. Car la ligne transporte aussi bien des voyageurs que des marchandises, et joue un rôle économique non négligeable en reliant le pélussinois ou Saint-Héand aux pôles économiques majeurs que constituent Saint-Etienne et la vallée du Gier. De nombreux ouvriers de Sorbiers et la Talaudière travaillent aux Acières de la Marine à Saint-Chamond et l'empruntent quotidiennement. Des ouvrières aussi, qui travaillent dans les fabriques de lacets de l'agglomération saint-chamonnaise. Nombre d'entre elles prennent le train de cinq heures cinquante le lundi matin pour aller travailler, et ne rentrent chez elles que le samedi soir. Or en 1910 le dernier train du soir est avancé de dix-neuf heures dix à dix-sept heures dix, alors que les usines ferment à dix-huit heures trente : les ouvrières sont souvent obligées de rejoindre leur domicile à pied. Soutenues par un groupe d'industriel et le Conseil municipal de Saint-Chamond, elles adressent une pétition au Préfet de la Loire demandant le rétablissement d'un train supplémentaire. Peine perdue, la réponse de la Compagnie des Chemins de Fer Départementaux de la Loire est sans appel : « [...] il ne faut pas perdre de vue que ces voyageurs sont titulaires de cartes d'abonnements hebdomadaires

### Un autre regard sur la route de Langonand

à prix excessivement réduits qui font ressortir le prix du voyage de Saint-Chamond à Sorbiers et à la Talaudière à 0 F 07 en moyenne. Vous reconnaîtrez que ce prix est loin de couvrir les frais de mise en marche d'un train spécial. »<sup>6</sup>

Le trajet de la Galoche dans la vallée du Langonand est relativement connu : partant de Sorbiers, après deux longues courbes pour effacer la pente, il suit le champ de tir puis coupe la route avant de longer un moment la rivière rive droite. Il enjambe le Langonand pour passer sur la rive gauche peu après le champ de tir. Après une dernière courbe, la voie se confond avec la route jusqu'au Champ du Geai. Pour qui est attentif, on distingue nettement encore aujourd'hui une partie du tracé et quelques modestes ouvrages d'art, côté gauche de la route en montant, avant d'arriver à hauteur du champ de tir. Des vestiges visibles surtout l'hiver, quand la végétation a perdu son feuillage et laisse découvrir les sous-bois.

Ce qui est moins connu, c'est qu'entre la gare de Sorbiers et la station de Saint-Chamond octroi, au carrefour des actuelles rue Wilson et route de Saint-Etienne, la ligne dispose de deux arrêts facultatifs dans la vallée du Langonand : l'un à la Guinguette et l'autre aux « Aqueducs romains ». La Guinguette est un lieu-dit situé sur la commune de Sorbiers, situé sur la droite de la route en arrivant sur la commune. Si aujourd'hui s'y trouve un lotissement, il n'y avait au début du XX<sup>ème</sup> siècle qu'un corps de bâtiments abritant un café au nom évocateur : « A la guinguette ». Il devait être suffisamment fréquenté pour justifier la présence d'un arrêt. Ce bâtiment est visible encore aujourd'hui, y compris l'enseigne qui laisse deviner son nom.



Fig. 3 : La Guinguette au début du XX<sup>ème</sup> siècle. Le train devait passer derrière le bâtiment. En arrière plan, on distingue le clocher de l'église de Sorbiers.  
Médiathèque municipale Louise Labé

<sup>6</sup> Archives municipales de Saint-Chamond, 2Osc115

### Un autre regard sur la route de Langonand

Le temps de trajet est relativement court : le train met vingt minutes pour parcourir les six kilomètres qui séparent la station de Saint-Chamond octroi de la gare de Sorbiers, ce qui représente une vitesse moyenne de dix-huit kilomètre-heure environ. Quand il n'y a pas d'accidents. Car ceux-ci sont relativement fréquents sur l'ensemble du tracé, et la vallée du Langonand n'échappe pas à la règle. Ainsi le 9 mars 1917, un train de marchandises composé de cinq wagons de houille et d'un wagon de foin s'embarque dans la descente après Sorbiers et fini par dérailler, entraînant la mort du mécanicien. Une année 1917 qui commence dans des conditions difficiles, puisque le froid et la neige bloquent la circulation sur la ligne pendant une grande partie des mois de janvier et de février. La Compagnie se voit contrainte d'avoir recours à une main d'œuvre importante pour dégager les voies : internés civils, prisonniers polonais et ouvriers chinois au chômage travaillent d'arrache pied pour y parvenir. Ainsi le 31 janvier, près de cinquante hommes sont à pied d'œuvre dans la vallée du Langonand !

L'épopée de la Galoche s'achève au début des années 1930. Pour transporter les voyageurs, le train est remplacé par des autocars, plus rapides et moins coûteux. Une ligne régulière abandonnée par la suite faute d'une fréquentation suffisante, la voiture individuelle suppléant les transports en commun. Il faut attendre la fin des années 2000 pour que Saint-Etienne Métropole rétablisse une ligne de transports en commun qui emprunte la route de Langonand : la ligne 45, qui relie la gare de Saint-Chamond au quartier de la Terrasse à Saint-Etienne.

## Une vallée industrielle ?

Dans la plupart des vallées de la région stéphanoise, l'industrie est apparue très tôt et s'est développée grâce à l'énergie hydraulique disponible. La vallée du Langonand, à son échelle, ne semble pas avoir échappé à la règle.

Le ruisseau du Langonand bénéficie d'une hauteur de chute relativement importante : il prend sa source à environ sept cent cinquante mètres d'altitude pour se jeter dans le Janon à trois cent soixante mètres d'altitude, soit pratiquement quatre cents mètres de dénivelé en dix kilomètres environ. Comme pour les autres rivières de la région, la force motrice du Langonand a été exploitée par les hommes.

Deux demandes d'autorisation de prise d'eau sur le cours du Langonand, déposées en 1856 et en 1865 par Jean-Baptiste Paret, nous éclairent un peu plus sur cette exploitation<sup>7</sup>.

La demande déposée en 1856 concerne le rétablissement d'une ancienne écluse sur le Langonand pour alimenter une fabrique de lacets et un moulin à blé. La lecture du rapport de l'ingénieur ordinaire permet d'apprendre qu'il n'existe aucune usine en amont, et que « l'usine la plus rapprochée à l'aval est une fabrique d'acier appartenant au Sieur Mongolfier ».

---

<sup>7</sup> Archives départementales de la Loire, 7S403