

L'activité et la richesse d'une région sont fonction de ses voies d'accès et de l'importance des moyens de communication.

Si à l'époque romaine, le plateau lyonnais — Grézieu, en particulier — avait connu une grande animation, c'est parce que les légions romaines empruntaient constamment la voie d'Aquitaine et surtout le raccourci par Craponne, Grézieu, Chevinay, tracé sous le règne de l'Empereur Claude, en 43 ap. J.C. — Des tours de guet étaient installées à Grézieu pour la surveillance et la protection des aqueducs d'Yzeron et de Pollionnay qui s'y rejoignaient. C'était également le lieu idéal de repos pour les nombreuses légions romaines stationnées autour de Lugdunum.

Petit à petit, puis pendant des siècles, voie d'Aquitaine et raccourci furent délaissés et ne devinrent plus que de simples chemins de campagne, certes plus agréables, mais peu fréquentés.

Même en 1766, l'ouverture de l'actuelle route de Bordeaux (N. 89) n'apporta pas à notre région l'animation espérée. Quelques compagnies régulières l'empruntèrent. On vit passer des messageries, postes, diligences, guimbarde, ou berlines reliant les grandes villes. Si quelques voyageurs à petit parcours en profitaiient, le relais du Tupinier n'en voyait descendre que fort peu.

Depuis le 18^e siècle, ils préféraient aller à l'Île Barbe sur des « bêches vaiseuses conduites par des batelières célèbres par leur beauté et leur esprit — ou prendre des « coches d'eau » qui sillonnaient la Saône jusqu'à Chalon ». C'était un mode de transport, certes plus lent, mais plus confortable et les guinguettes se multipliaient tout le long de la Saône.

Après la création de la première voie de chemin de fer Lyon-Saint Etienne (1822), les lignes se multipliaient, mais aucune ne traversait notre région. Grâce aux chemins de fer, les voyages dominicaux, commencèrent à préfigurer les vastes déplacements de nos exodes d'été, mais l'ouest lyonnais continuait toujours à être isolé. Les citadins ignoraient encore cette belle région pourtant si vallonnée, verdoyante et boisée, aux cours d'eau abondants, contrastant avec la platitude monotone du Bas-Dauphiné ou la Dombes boueuse.

ENFIN. LE PETIT TRAIN

La Compagnie des chemins de fer de Lyon à Saint-Just et à Fourvière inaugura en 1878 le funiculaire Saint-Jean à Saint-Just qui permit de relier la ville aux hauts quartiers de Fourvière, peu accessibles.

En 1882, la Compagnie fut autorisée à prolonger son funiculaire par une voie ferrée d'intérêt local de Saint-Just à Vaugneray et à Mornant. La construction fut achevée en 1887 et ce réseau de la F.O.L. (Fourvière Ouest-Lyonnais) contribuera à désenclaver le plateau de Craponne. Enfin !

Cela permit d'une part le transport ouvrier entre Vaugneray, Grézieu, Craponne et Lyon et surtout les Lyonnais purent découvrir les joies de la campagne et de la montagne. Très vite, ils prirent l'habitude, chaque dimanche de monter à l'assaut des longs convois jaunes, esquadrant les dures rampes au milieu des prairies et des bosquets. Ce fut la fortune pour les guinguettes, restaurants et commerçants de la région. (4 hôtels-restaurants à Grézieu).

Seul inconvénient : le transbordement en gare de Saint-Just, le funiculaire n'arrivant pas à évacuer rapidement tous les voyageurs d'un train. En 1901 on eut recours à une crémaillère avec laquelle on espérait faire descendre à Saint-Jean certaines voitures du « Vaugneray », mais un essai catastrophique (la remorque soulevant la locomotive dont la roue dentée échappa) fit abandonner cette idée.

En 1922, électrification, et en 1935, disparition de la ligne de Mornant qui bifurquait au Tupinier. La ligne de Vaugneray résista jusqu'en 1954, date à laquelle après un sondage auprès des populations on décida de la remplacer par un service d'autobus O.T.L. Ce fut la ligne 37 inaugurée le 3 novembre 1954, et qui fut remplacée à son tour par les cars Lafond le 1^{er} mars 1957.

Nouveaux habitants domiciliés dans notre commune depuis moins de 20 ans, vous n'avez pas connu la belle époque du petit train.

Aujourd'hui Grézieu n'est plus Grézieu.

Comme il semble loin, l'heureux temps où chaque dimanche ensoleillé, les Lyonnais se précipitaient en gare de Saint-Just, la « crémaillère » déversant à pleins « trucs » une foule de promeneurs joyeux, chargés de cabas, de bidons, de sacs à dos.

On venait de loin pour prendre le « Vaugneray », un moyen de transport qui n'était ni un chemin de fer, ni un tramway mais une véritable attraction. Tout cela dans la joie générale, joie à l'idée de débarquer à Grézieu dans moins d'une heure pour grimper, en rangs serrés, les pentes de la Luère, mais joie, surtout, de faire un parcours agréable et enchanteur, dans une atmosphère toute particulière au milieu des chants scouts et des rires. Quel plaisir des yeux, également, tout au long du voyage.

Au départ, on dominait Vaise et Gorge de Loup, et traversait quelques vallons verdoyants. Ensuite, le train — voulant imiter ses aînés du Far-west — s'engouffrait d'abord dans des gorges étroites, puis dans l'obscurité du tunnel des Massues. Après la gare de la Demi-Lune et d'Alai, on franchissait l'immense viaduc de Francheville, surplombant l'ancien lit du Rhône où, en contrebas, les maisons et les vaches paraissaient bien petites. Un spectacle, toujours aussi beau, continuait ainsi à se dérouler : vallon ombragé, de la Patelière, fourrés de la Tourette, étendages des blanchisseurs de Craponne. Après la bifurcation du Tupinier, Grézieu surgissait soudain, avec ses pierres dorées se détachant sur un fond de verdure dominé par les collines de la Luère et d'Yzeron.

Chaque dimanche, à tombée de la nuit c'était le charme d'un retour un peu nostalgique et pourtant, toujours joyeux. Une foule grouillante, les bras garnis de genêts, de lilas ou d'aubépines se pressait sur le quai de notre petite gare, afin de prendre place dans un dernier train, toujours bondé.

En 1912, le train mettait 50 minutes, pour transporter 300 voyageurs par un itinéraire agréable tandis qu'aujourd'hui le car, s'il ne met que 40 minutes ne peut transporter que 70 voyageurs dont la moitié doit rester debout. Les routes sont encombrées surtout les soirs de week-end, les parkings sont insuffisants. La construction de rocade soulève d'énormes problèmes. Certains suggèrent même de faire des portions d'autoroutes, suffisamment larges pour qu'elles puissent être doublées par une voie ferrée.

Alors, se demande-t-on, pourquoi avoir supprimé le petit train ?

Une modernisation l'aurait rendu plus rentable. Avec la vogue que connaissent actuellement certaines lignes touristiques, tant en Suisse qu'en Allemagne et même qu'en France (Vivarais par exemple), l'Ouest Lyonnais serait resté un centre d'attraction, un poumon de Lyon et l'oasis de verdure que le syndicat des Monts du Lyonnais s'efforce de recréer.

Notre région avait tous les atouts pour devenir une grande région touristique mais elle a eu tort de se débarrasser de celui — seul capable de créer un véritable engouement — le Petit Train !

E. CATALON