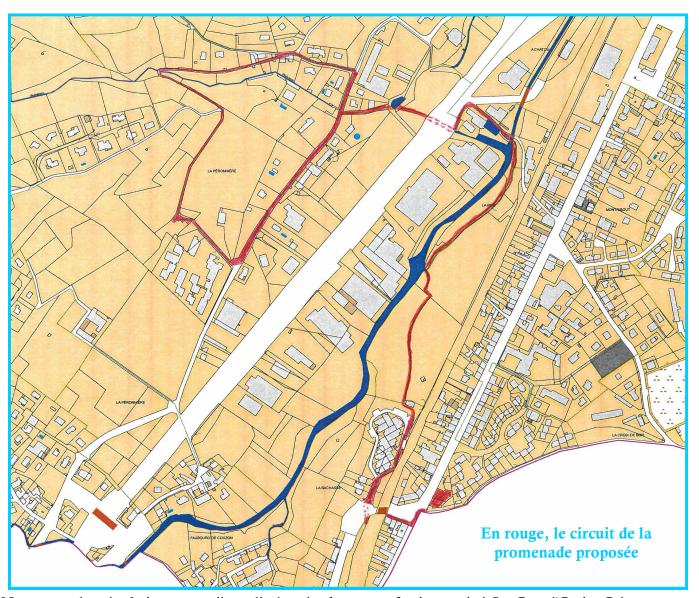
Promenons nous 1/3



Non... pas dans les bois, comme il est dit dans la chanson enfantine, mais à La Grand'Croix. Cela vous surprend ? Pourquoi ? Nous aussi, nous avons un passé, une histoire, des anecdotes à raconter au cours de la promenade proposée, en passant d'un lieu animé, la Bachasse, au parc de la Platière et à la proche banlieue de la ville, la Péronnière, pour diverses découvertes :

- historiques,
- Paysagères
- Ornithologiques⁽¹⁾.

L'étymologie du nom "la Bachasse" vient de "bachat" ou abreuvoir. L'amoncellement d'eau dans les collines où se situe la départementale n°7, se déversait à cet endroit en stagnant.

Pour le franchir, il fallait marcher dans la boue : "bachasser". C'est une appellation populaire des usagers du secteur au XIXème siècle.

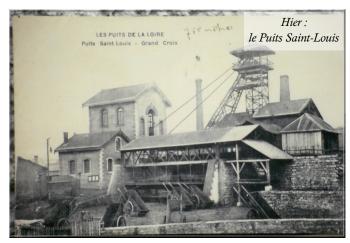
Les nombreuses villas pavillonnaires du lotissement Saint-Louis, achevées en 1981, ont remplacé le puits minier du même nom (profondeur 240 mètres)². Sa production annuelle de charbon était de 20 000 tonnes et le personnel de 350 mineurs. Abandonné et inondé, il est repris en 1914 et mis en communication avec la première entrée du puits Couchoud, de la concession du Plat de Gier, pour améliorer la ventilation des travaux en. En 1925, le 18 janvier le déhouillement étant terminé, le puits Saint-Louis est abandonné définitivement.

La machinerie et les bâtiments annexes deviendront les Ets Pilot.

Une centaine de personnes était occupé au travail de câblerie et de produits isolants.

⁽¹⁾ Le parc de la Platière représente 7 hectares de verdure au coeur de la ville. Sensible au développement durable, la ville s'est engagée dans une démarche de refuge LPO (Ligue Protectrice des Oiseaux). Longeant le Gier, cette zone a été retenue pour la libellation, après comptage, des oiseaux au nombre de 28 espèces différentes.

⁽²⁾ Chiffre donné par le Docteur Gérard CHAPERON: "le bassin minier de la vallée du Gier" (2004)

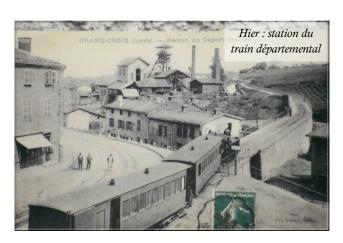




C'est à cet emplacement que se trouvait la station du train départemental baptisé "La galoche" par ses utilisateurs. La station de la Bachasse-Pélussin fut ouverte le 7 août 1905 avec 3 voyages par jour dans les 2 sens et un trajet supplémentaire entre La Bachasse et La Terrasse sur Dorlay afin de faciliter le transport des ouvriers employés dans les nombreux moulinages établis sur les Rives du Dorlay.

L'exploitation des marchandises dans la station La Bachasse-Pélussin date du 16 août 1905.

De ce temps révolu, seul subsiste une partie du mur en pierres de taille, faisant suite à un pont qui enjambait une rue desservant 4 maisons situées en contrebas de la rue Pasteur actuelle.





Après le contournement du rond-point, nous arrivons au Boulevard des Dames, devenu Boulevard des Martyrs. Un mo-

nument est élevé à la mémoire des 5 jeunes gens fusillés le 12 août 1944 à 18h30 par les nazis. Rappelons leurs noms et âges :

- Edmond Poullain 18 ans,
- → Jean Victor Béal 19 ans,
- → Jean Joseph Ferry 19 ans,
- Paul Félix Jean Vineis 20 ans,
- José Marcel Garcia 21 ans

A ces 5 jeunes résistants, il faut ajouter deux autres personnes : le grandcroisien

Jean Baptiste Dervieux, projeté à terre par le dynamitage de la maison Payre, bien que ce dernier soit blessé sans même savoir s'il peut survivre, le milicien Freddy Gugenheim, qui dirige les opérations de représailles, dégaine son arme et lui donne le coup de grâce. La septième victime est un milicien de l'Isère (nom inconnu) exécuté par les maquisards entre la boucherie Soulier et les Economats, et dont l'inhumation a eu lieu dans un endroit tenu secret.





La raison de ce massacre est la suivante : le 10 août 1944, vers 19 h, le tir d'un maquisard FTP (Franc Tireur et Partisan) sur une voiture allemande, blesse l'un des occupants.

L'homme avait bu et n'avait pas reçu l'ordre de tirer.





Nous voici sur le pont de la Bachasse.

Depuis 1858, la gare s'élevait à droite, voie montant. Elle desservait les usines de Saint-Paul en Jarez, la Terrasse sur Dorlay, Doizieux, l'Horme et celles de La Grand'Croix.

Son installation en ce lieu supprima le passage à niveau ; il fallu dévier la route et construire un pont métallique pour enjamber la voie ferrée.

Les transporteurs de chariots devaient s'adresser à la Compagnie PLM quinze jours à l'avance pour étayer le

pont, aux frais des demandeurs, bien entendu.

De l'autre côté de la route, à l'angle droit du chemin conduisant à la Platière, s'élevait la maison directoriale des ateliers Deville. Cet immeuble, aujourd'hui disparu, avait fière allure. Au-dessus de la porte d'entrée du rez-de-chaussée, un cartouche mentionnait la date de sa construction : 90, pour 1890.



Aujourd'hui, côté gauche du chemin, une meule à grains sert de signalisation au parc d'acti-

vités et de loisirs. Cette meule provient du moulin à farine exploité par un dénommé Petitjean pour le compte du sieur Chevillon, propriétaire. Le nom est devenu, au cours des âges "Chavillon" et le moulin fut transformé en atelier de fabrication d'instruments aratoires (Bajard).

Après avoir traversé la route, nous nous engageons dans le chemin qui conduit à la pépinière d'entreprises et au parc de loisirs et qui menait autrefois à l'école de la Bachasse et à l'usine Deville.

C'est dans ce chemin que les nazis amenèrent leurs otages avant le dynamitage de la maison Payre et l'exécution des jeunes maquisards.

L'école se trouvait à gauche. A sa suite, il y avait une vieille maison en mâchefer. Elle servait d'abattoir à la boucherie Farat située à la Bachasse. Un mur séparait les deux constructions. Les élèves ne pouvaient pas voir les bêtes égorgées mais ils entendaient leurs cris.

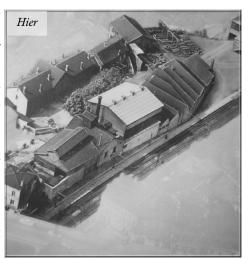
A droite, s'élevait l'usine Deville. Les ateliers longeaient la voie ferrée. La création de cette usine date de 1884 pour la confection de petites pièces mécaniques et de crics à vérins et à crémaillères de grande puissance.

En 1904, un atelier de petite forge voit le jour.

C'est en 1910 que M. Deville construit une machine montée sur une locomobile pour les travaux des champs.

Le personnel comptait 80 personnes.

Le 28 mai 1986, l'usine cesse ses activités de forgeage. Seul souvenir de cette industrie prospère subsiste un marteau pilon à frappe libre, dit "casse noisettes", servant aux ébauches.



Hier

Nous quittons la plateforme artisanale pour prendre la direction de la rivière qui coule en contrebas. On rencontre un barrage semicirculaire appelé "la levée" construit en pierre de taille (cadettes). Cette construction de 1839 appartient aux derniers travaux du canal de Givors. Elle a été motivée par l'obstruction du cours naturel du Gier afin





de desservir le terminal du canal et le bassin embarcadère de La Grand'Croix. Or, deux industries utilisaient la force hydraulique : le moulin à farine Chevillon (Chavillon), devenu usine Bajard sur la rive gauche et le moulinage Peyre,



Hier et aujourd'hui : bief du moulinage

de la Rive en parallèl

du chemin piétonni

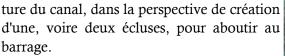
dont les successeurs furent pendant trois générations des membres de la famille Bonche, sur la rive droite. A partir de ce barrage, deux biefs seront creusés pour leur desserte.

En longeant le bief de la rive droite, le seul existant, nous rencontrons une vanne à guillotine. C'est la seconde. La première, dite "de captation", a disparu.

Avant d'emprunter le passage piéton-

nier au-dessus de la rivière, remarquons, à gauche, le mur obstruant la boucle naturelle du Gier avec, à droite, une double saignée verticale

creusée dans la muraille. Elle était destinée, apparemment à un sas de ferme-



Si l'on se penche, à droite du chemin piétonnier, on retrouve le bief canalisé du Moulinage de la Rive, allant se déverser dans le bassin de l'usine, aujourd'hui comblé par le

bassin de l'usine, aujourd'hui comblé par le propriétaire actuel. L'eau se déverse maintenant dans le cours naturel du Gier.

En contrebas, la vue sur le canal de Givors allant rejoindre le bassin embarcadère est

spectaculaire. Remarquons la chute d'eau due à une différence de niveau et l'appareillage du bâti des murs, caractéristique d'une architecture du XIXème siècle. Les bajoyers⁽¹⁾ permettant aux margoulins ou hâleurs de tirer à

la bricolle⁽²⁾les bateaux, ont disparu. La révolution industrielle était en marche...

En effet, déjà en 1774, Claude Jouffroy d'Abbans naviguait sur le Doubs avec son pyroscaphe et, en 1803, Robert Furton, considéré comme l'inventeur du bateau à vapeur, faisait fonctionner son bateau sur la Seine en présence de plusieurs membres de l'Institut.

La compagnie du canal de Givors l'avait bien compris. Les travaux ordonnés par le roi en 1831 et achevés en 1839 à La Grand'Croix, n'avaient plus rien à voir avec ceux du XVIIIème siècle de François Zacharie⁽³⁾.



⁽²⁾ Harnais porté sur l'épaule





⁽³⁾ Exemple type: "le rocher percé" sur la commune de Tartaras. A voir