

Tribulations autour de la gare SNCF

Dans sa séance du 5 décembre 1860, le maire de La Tour-du-Pin annonce au conseil municipal que le sous-préfet donne l'ordre d'ouvrir une enquête, pour que les habitants de la ville se prononcent sur l'emplacement de la gare.

De son côté, le conseil municipal apprécie les propositions de la compagnie des chemins de fer, mais souhaite que la gare soit à 200 mètres au maximum du centre-ville, alors qu'il y a un projet de la faire proche de l'entrée actuelle de l'autoroute.

De Sadi Carnot à de Gaulle

Comme on peut encore le voir aujourd'hui, la gare a changé la physionomie de la ville, en la faisant devenir un pôle d'attraction. Cela faisait bien longtemps que la ville faisait pres-

sion pour que la voie ferrée suive la vallée de la Bourbre, avec un embranchement vers Chambéry. Il s'agissait de se trouver au centre d'un carrefour reliant Lyon, Chambéry et Grenoble.

Par chance, la compagnie des chemins de fer du Dauphiné fusionne avec celle de la Méditerranée et le choix de la vallée de la Bourbre devient la solution d'un terrain politique neutre, conciliant les partis opposés. Tout le monde a eu chaud... Pensez donc, il existait trois tracés. Celui que nous connaissons, un tracé qui passait par Paladru et qui aurait desservi moins de villes du Dauphiné que le précédent. Et, enfin, le tracé de la vallée de l'Hien, qui ne desservait que 20 % des villes du département.



L'aspect extérieur des bâtiments est resté le même. Devant la gare, des voitures attelées attendaient les voyageurs, pour les emmener à leur hôtel.

Finalment, les travaux de construction de la ligne démarrent en 1856. La gare de La Tour-du-Pin est achevée en

1861. Les 22 km de ligne entre Bourgoin et Saint-André-le-Gaz rentrent enfin en service. Depuis, la gare a vu passer le

président Sadi Carnot en 1888. Et le général de Gaulle en 1968.

Jean-Jacques BUIGNÉ