

RANDONNEES



FERROVIAIRES

FICHE ITINERAIRE

ROUTE FERROVIAIRE DE L'ECONOMIQUE DU NORD

TYPE :

Route touristique

Long : 71 Km

COMMUNES :

Début :

Vienne (38)

Fin :

Voiron (38)

Lieudit :

Place Saint Louis

Rue Bourg de Péage

Coordonnées GPS :

45°31'42.4"N 4°52'29.4"E

45°21'52.6"N 5°35'34.6"E

SITUATION GENERALE



COMMENTAIRES

L'Isère est l'un des départements de France qui a possédé le plus grand nombre de petites lignes métriques locales qui étaient exploitées par des compagnies différentes. Elles ont toutes aujourd'hui disparu ne laissant sur le terrain que des gares et quelques ouvrages d'art.

Ainsi en va-t-il de l'ancienne ligne Vienne > Voiron (n° IGRF [38544.03D](#), [38399.03D](#), [38182.02D](#) et [38368.01D](#)) qui traversait le département d'ouest en est, qui était exploitée par la société des Chemins de fer Economiques du Nord (CEN) et qui peut donner lieu à une promenade ferroviaire intéressante en liaison avec d'autres promenades voisines.

DESCRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



Ci-contre et ci-après, le début du parcours, place Saint Louis à vienne



Venant de la gare de Vienne, la ligne du petit train longeait le Rhône vers le nord et tournait à droite place Saint Louis pour remonter la rive droite de la vallée de la Gère. Ce faisant, elle passait sous le pont de chemin de fer de la ligne Paris > Marseille.

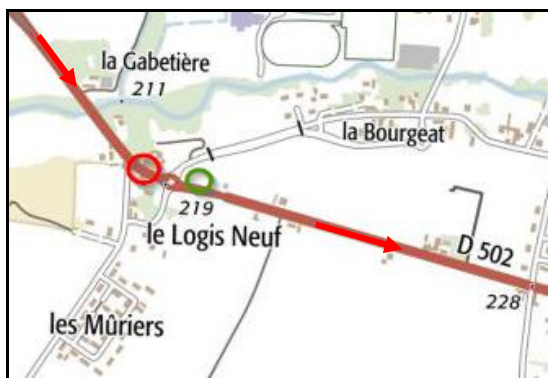


Hier et aujourd'hui, le pont vu à contresens de la ligne en regardant vers le Rhône.



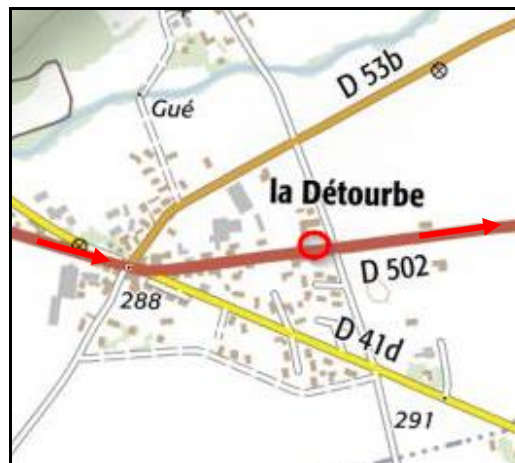
Coincée entre des usines dans un quartier industriel, la gare de Pont l'Évêque existe toujours.





La petite halte d'Estrablin (cercle vert) a disparu. Par contre, reste un souvenir du virage (cercle rouge) qui la précédait.

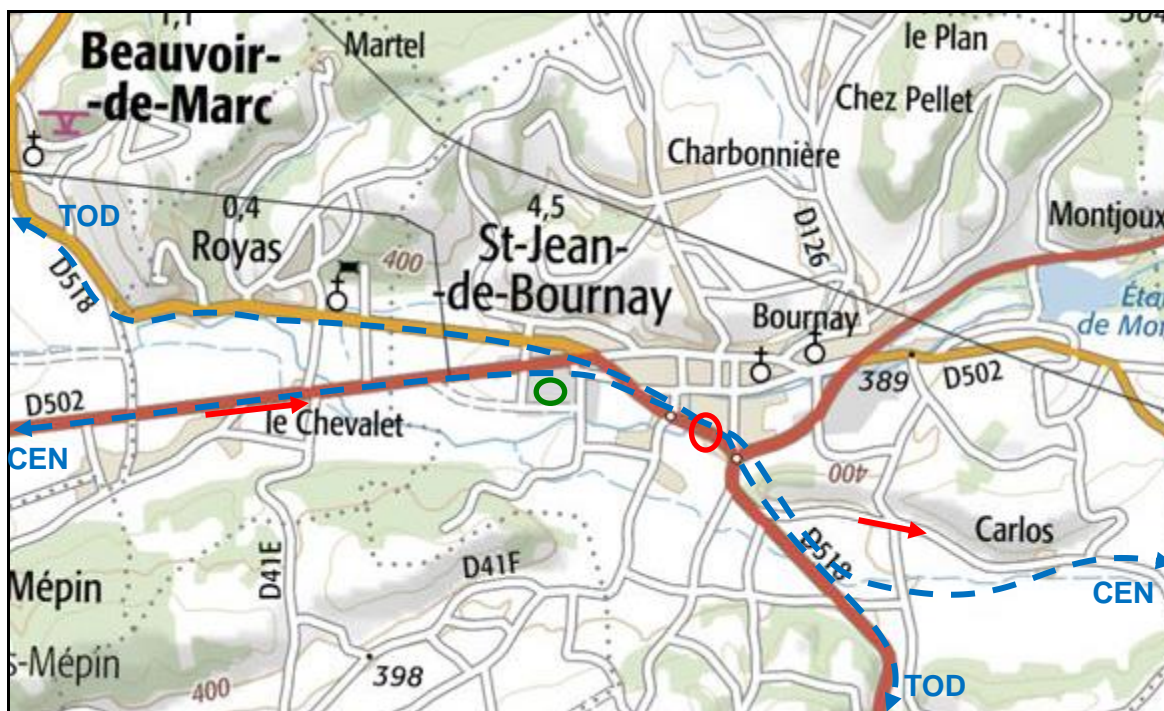
Ci-dessous, le virage du Logis Neuf hier et aujourd'hui



La halte de la Détourbe, en bordure gauche de la RD 502, ne comportait aucun bâtiment propre
Elle se faisait devant un hôtel et une maison qui sont toujours là



A gauche, la maison cachée par un arbre ; et à droite, l'ancien hôtel



A Saint Jean de Bournay, la ligne CEN avait ses ateliers et son dépôt principal à l'entrée de la ville (cercle vert). Elle croisait ensuite la ligne des [Tramways de l'Ouest Dauphiné](#) (TOD), Lyon > Saint Marcellin. Ce qui fait que la ville possédait deux gares en vis-à-vis (cercle rouge).

Ci-contre et ci-dessous, à l'entrée ouest de Saint Jean de Bournay se trouvait le grand dépôt ateliers de la ligne CEN (cercle vert).

L'accès ferroviaire s'en faisait par un raccordement triangulaire dont on voit les deux branches de part et d'autre de l'arbuste central sur la photo ci-dessous.

Si l'allure générale des bâtiments reste la même, ils ont par contre perdu leur caractère ferroviaire et abritent aujourd'hui une fabrication d'appareils électroménagers.





Les deux gares de Saint Jean de Bournay vues dans le sens des deux lignes
A droite la gare de la ligne CEN, et à gauche celle de la ligne TOD



La gare CEN en bordure de la RD 518



Et la gare TOD cachée derrière la piscine municipale



Gros plan sur la gare CEN

Quittant l'espace des gares, les deux lignes se séparaient à hauteur de l'endroit où se trouve aujourd'hui le grand rond-point dit "De la Gare". La ligne TOD filait plein sud le long de la RD 518, tandis que la ligne CEN poursuivait son chemin vers l'est et Châtonnay à travers la campagne.



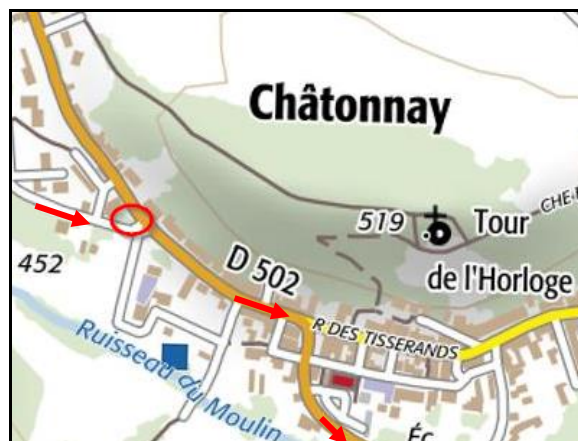
L'endroit où la ligne se séparait de la RD 518 pour filer vers Carlos et Châtonnay



A Carlos, vu à contresens de la ligne,
l'endroit où la voie ferrée rejoignait une petite route en direction de Châtonnay



A l'entrée de Châtonnay, l'emplacement de la gare disparue (flèche rouge)



Ci-dessus et ci-dessous, la gare de Châtonnay hier et aujourd'hui



Les maisons avoisinantes sont toujours là

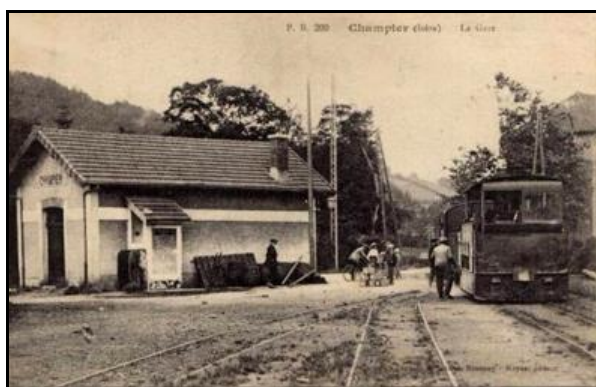




Ainsi que la maison étroite que l'on voit sur cette photo prise à contresens de la ligne
La présence du rouleau compresseur annonce l'avènement des routes et des voitures,
et la disparition prochaine du train



Ci-dessus et ci-dessous, autre station disparue, celle de Champier



Qui a laissé place à des bâtiments modernes

Ci-contre et ci-après, à Longechenal, la gare a été
complètement défigurée par ses actuels propriétaires.





Un corps de bâtiment s'est rajouté à la construction initiale



Des plaques photovoltaïques très "esthétiques"



Et des raccords de crépi pour le moins douteux



La gare disparue du petit train au Grand Lemps
Elle a laissé place à un parking près de la gare SNCF de la ligne Lyon > Grenoble

Le Grand Lemps était un nœud ferroviaire important qui comportait trois gares distinctes. La ligne de l'Economique du Nord y croisait la grande ligne Lyon > Grenoble. Ces deux lignes avaient chacune leur gare attitrée. Enfin, une autre ligne locale venue de la Côte Saint André se terminait là aussi avec sa propre gare. Seule demeure la gare SNCF. Les gares des tramways ont disparu.



Photo ancienne regardant vers le nord et qui fait apparaître la gare de la ligne Lyon > Grenoble à droite et celle de l'Economique à gauche



Probablement prise depuis l'un des étages de la gare de l'Economique en regardant vers le nord, les emprises tramways du Grand Lempis



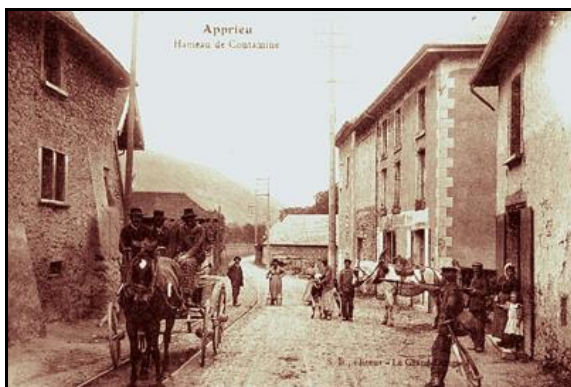
Et la même vue prise aujourd'hui depuis le sol
La gare SNCF du Grand Lempis est ici à droite, derrière les arbres



Ci-dessus et ci-dessous, hier et aujourd'hui, l'hôtel qui se trouvait face à la gare

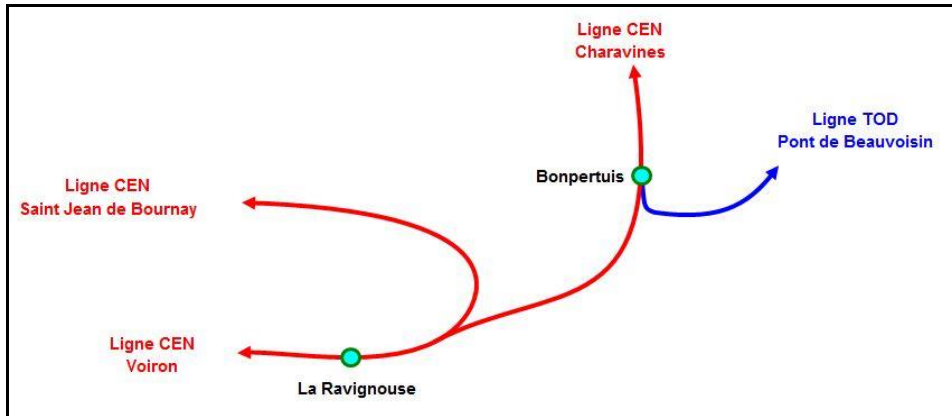


Passé Le Grand Lemps, la ligne reprenait sa progression vers l'est
Souvenirs d'hier et aujourd'hui dans les traversées de Colombe et de la Contamine

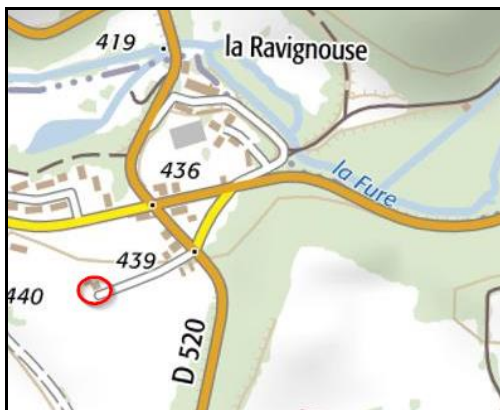


Après avoir traversé la localité d'Apprieu, la ligne descendait en faisant une grande courbe vers le sud pour franchir la vallée de la Fure. Juste après avoir franchi la rivière, sur la commune de Saint Blaise du Buis, elle traversait la RD 50 le long de laquelle arrivait le [Petit Train de Charavines](#).

Lequel recevait, 3 kilomètres en amont, celui venu de Pont de Beauvoisin par la [vallée de l'Ainan](#).

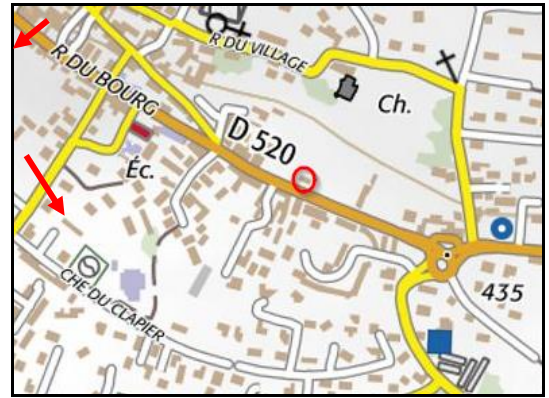


C'est à ce passage à niveau sur la RD 50, que la ligne CEN (**flèche rouge**) recevait sur sa gauche l'antenne venue de Charavines (**flèche verte**)



Puis elle arrivait à la gare de la Ravignouse qui desservait à la fois Apprieu et Saint Blaise du Buis

Et par une autre courbe de sens opposé à la première, elle quittait la vallée de la Fure pour remonter vers La Murette.



Ci-dessus et ci-dessous, hier et aujourd'hui, la gare de La Murette fermée et inoccupée

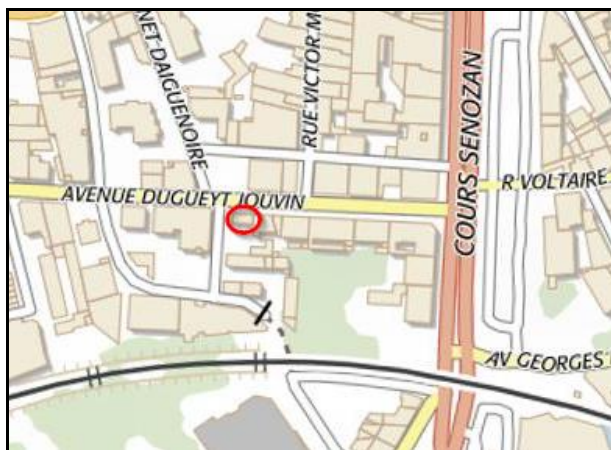


La gare de Réaumont face à l'arrêt moderne de la ligne Lyon > Grenoble

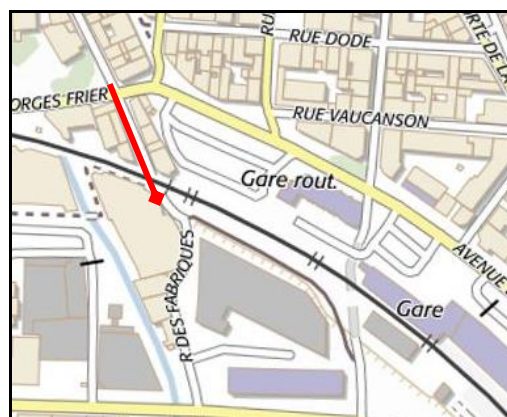


Et celle de Saint Cassien, cachée au bout d'une impasse, derrière un stade





Puis la gare de Voiron Ville, avenue Dugueyt Jouvin



Et la fin du parcours, vu ici à contresens de la ligne, juste après le pont de la rue de Bourg de Péage



Après être passé sous ce pont, le petit train tournait à gauche et remontait cette longue rampe pour atteindre la gare de Voiron dont on voit le bâtiment dans le fond

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.