

le magazine du CER SNCF LYON

Mosaïque éco

LYON TRÉVOUX

Une richesse
inexploitée

POURQUOI FAUT-IL ROUVRIRE CETTE LIGNE ?

MOSAÏQUE ÉCONOMIQUE N° 157 - MAI 2009

www.cersncflyon.com

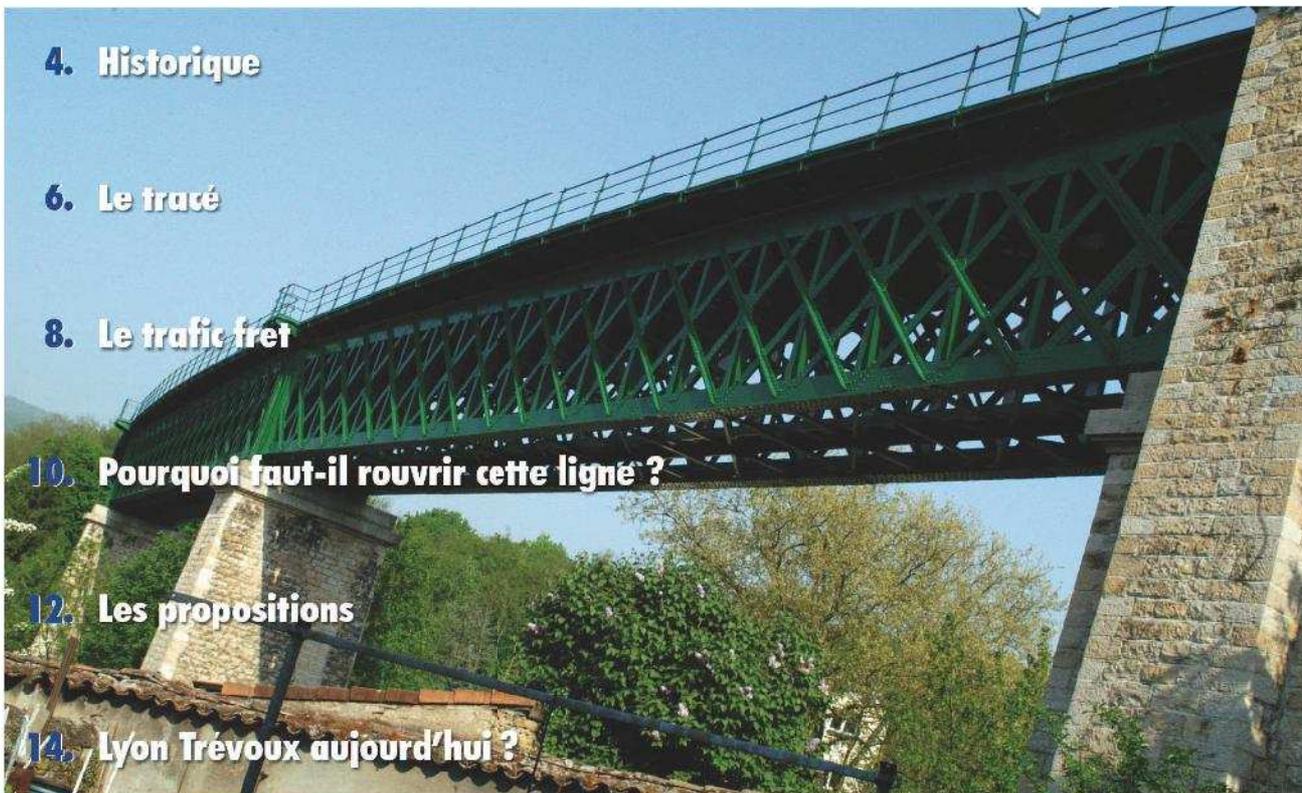

CER SNCF
LYON

SOMMAIRE

LYON TRÉVOUX... une richesse inexploitée



Yves Fédy, Président de la commission économique du CER



4. Historique

6. Le tracé

8. Le trafic fret

10. Pourquoi faut-il rouvrir cette ligne ?

12. Les propositions

14. Lyon Trévoux aujourd'hui ?

ELECTIONS PROFESSIONNELLES

Le 26 mars dernier les cheminots de la Région de Lyon votaient également pour élire leurs représentants au CER. Le syndicat CGT, avec 32,84 % des voix demeure la première organisation syndicale et gagne 1 siège au Comité d'Établissement. Avec 39,90 % des voix au plan national, elle reste également 1^{ère} O.S. dans 25 CE sur 27 et y obtient 50 % des sièges.

RÉSULTATS CER LYON

| | |
|------|---------|
| CGT | 32,84 % |
| UNSA | 19,22 % |
| SUD | 18,49 % |
| CFTC | 15,16 % |
| CFDT | 8,03 % |
| FO | 6,25 % |

BUREAU DU CER

| | |
|----------------------------------|--------------------|
| Jean-Louis PIEDECAUSA CGT | Secrétaire du CER |
| Daniel DECOUCHES CGT | Président des A.S. |
| Edith PESTRE UNSA | Trésorière |
| + 2 CGT / 2 UNSA / 1 SUD | |

ÉLUS CER TITULAIRES

6 CGT - 3 UNSA - 3 SUD - 1 CFTC

LYON TRÉVOUX...

une richesse inexploitée

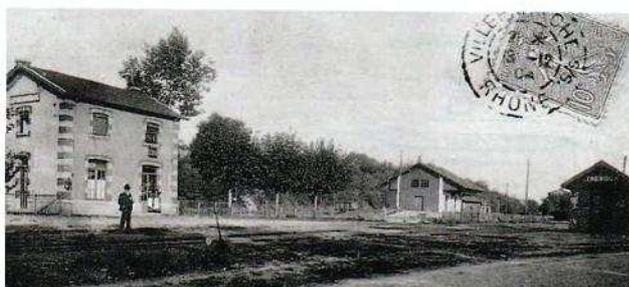
HISTORIQUE

C'est vers 1860 que les lyonnais évoquent pour la 1ère fois la ligne Lyon Croix-Rousse-Trévoux. La ligne à crémaillère reliant la rue Terme à Lyon, dans le quartier des Terreaux, en direction la Croix Rousse a été mise en service le 3 juin 1862. C'est aujourd'hui l'actuelle ligne C du métro Lyonnais. Pendant sa construction, les décideurs de l'époque pensent qu'il serait intéressant de la prolonger par un chemin de fer plus traditionnel en direction du plateau de Sathonay, place militaire importante de la région. Les militaires constituaient une clientèle garantie importante lors des permissions et des acheminements de troupes. On pensait également que les mouvements sociaux de l'époque et notamment celui des canuts, pourraient également être plus rapidement matés ! Ce prolongement est donc ouvert le 30 juillet 1863. Rappelons qu'à cette époque, les principales motivations pour la construction d'une ligne ferroviaire en France étaient d'ordre militaire ou industriel. Le 1er septembre 1866, la Compagnie des Dombes qui vient d'inaugurer la ligne Sathonay - Bourg en Bresse par Villars les Dombes, obtient le droit de circuler jusqu'à la gare de Lyon Croix Rousse mais en payant un droit de passage.

A cette époque, il y a un très grand nombre de compagnies ferroviaires. Pour circuler et assurer un service sur des relations de bout en bout, il est souvent nécessaire de payer un droit de passage pour circuler sur les voies d'une autre compagnie.

« Depuis le traité de Maastricht de 1992, c'est ce type d'exploitation imposé par l'Europe et ses gouvernements libéraux qui sont peu à peu mis en place. C'est donc un retour de plus de deux siècles auquel nous sommes aujourd'hui confrontés ! »

En 1872 La Compagnie des Dombes éprouve de grandes difficultés financières, et cède la ligne à la Compagnie des Chemin de fer du Rhône, elle-même en faillite en 1879. Elle est alors absorbée par la Compagnie des Dombes et des Chemins de Fer du Sud Est (DSE). L'industrie du Val de Saône est de plus en plus florissante, et les villages de Neuville et de Trévoux prennent de l'importance. L'ouverture d'une ligne de chemin de fer de Sathonay à Trévoux (la Galoche) est alors autorisée par déclaration d'utilité publique le 1er août 1874. Elle sera mise en service le 1er juin 1882.



Terminus en gare de Trévoux au premier plan à gauche. Le bâtiment marchandises, au milieu, est le seul rescapé de cette époque !

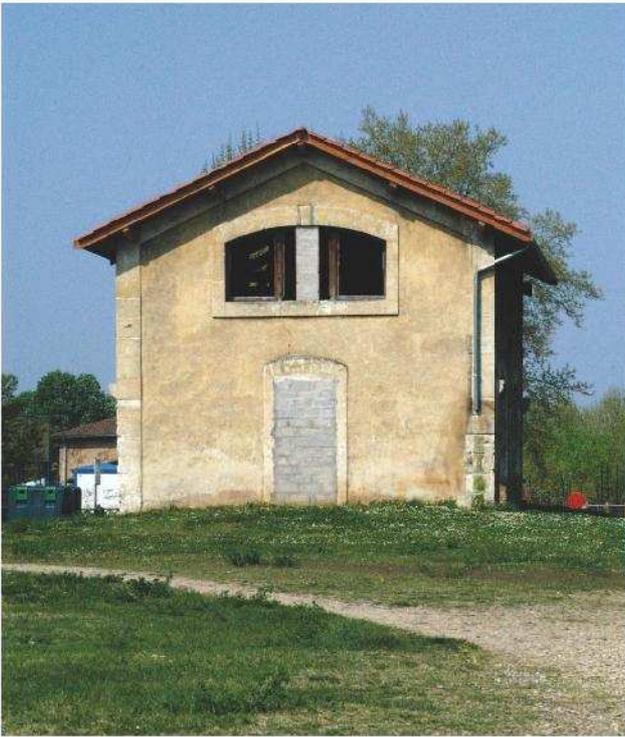


La traversée du boulevard de la Croix Rousse I

LA "GALOCHE"

Extrait d'un article de l'Echo de Sathonay Camp, revue catholique mensuelle de janvier 1931.

« Inutile de vous présenter « la Galoche » ! Il n'est pas un Sathonien qui ne la connaisse, et de la Croix Rousse à Trévoux, elle est appréciée à sa juste valeur. Elle tient à la fois de la tortue puisqu'elle fait du 12 à l'heure et de l'écrevisse puisque la moitié du temps sa locomotive travaille en arrière. Mais d'où vient ce nom de « Galoche » ? La vraie raison, la voici : C'est vers 1863 que le chemin de fer de Lyon à Sathonay-Camp fut livré à l'exploitation. Plus tard la ligne fut continuée jusqu'à Trévoux. Pour réaliser ce travail les entrepreneurs embauchèrent de fortes équipes d'ouvriers piémontais qui tous les jours rejoignaient le chantier avec de grosses galoches. Ces chaussures grossières résonnaient fort sur la route et sur le pavé : « Tiens voilà la galoche qui passe ! », disaient alors les habitants riverains, et la sonorité des semelles prit la valeur d'un chronomètre ! Et quand la Galoche eut fini de passer, elle passa encore, car le train lui-même hérita de ce nom qui lui allait, mieux qu'une galoche, comme un gant. Car, ce nom, il le méritait plus qu'aujourd'hui. Le matériel était usé et raccommodé, il n'y avait de différence entre les classes que par le numéro qui était écrit sur la portière, les machines et les wagons roulaient sur le rail avec un bruit infernal de vieilles ferrailles et ne tenaient que par miracle. Et quelle lenteur ! Une seule fois « la Galoche » fit de la vitesse, le jour où le Président de la République, Félix Faure, vint remettre le drapeau du 200e, le 28 mars 1895. Oubliant ce jour-là son nom et son allure ordinaire, « la Galoche » s'élança comme un rapide et brûla les gares entre Lyon et Sathonay ».



Seul vestige actuel de la gare de Trévoux : le bâtiment marchandises !

En 1897, la ligne est incorporée au PLM (Paris – Lyon – Méditerranée), grande compagnie nationale du sud est français. Dès le début de son exploitation, cette ligne connaît un certain succès auprès des habitants et particulièrement des lyonnais qui, le dimanche, prennent ses trains d'assaut pour se rendre à la campagne. « On la prenait le dimanche matin, pour aller à la pêche, et pour la promenade familiale qui, passant par Caluire, Cuire et Montessuy, se poursuivait par Sathonay, puis gravissait les collines surplombant la Saône, desservait Fontaines, Rochetailé, Fleurieu, Neuville, Genay, Massieux, Parcieux et après un voyage de 35 kilomètres, s'achevait à Trévoux. » Les trains étaient alors remorqués par des locomotives (basées au dépôt de Lyon Croix Rousse) et des voitures voyageuses à impériale.

C'est à cette époque que le surnom de « la Galoche » est attribué aux trains de cette ligne. Le trafic est alors de 700 000 voyageurs par an au delà de toute espérance.

Entre Lyon Croix Rousse et Sathonay circulent à la fois des trains vers Trévoux et d'autres vers Bourg en Bresse. Tous les jours 8 départs vers Trévoux, 8 vers Bourg et 2 pour Sathonay soit 36 trains quotidiens.

La ligne qui passe par le boulevard de la Croix Rousse est alors assez engorgée, le terminus commun avec le funiculaire de la rue Terme est abandonné en 1914. Une nouvelle gare située plus au nord mais toujours dans le quartier de la Croix Rousse est alors construite.

>> Durant l'entre deux guerres, le nombre de relations s'intensifie au départ de la Croix Rousse grâce à la mise en place d'autorails vers Bourg, alors que la ligne de Trévoux reste tractée par des locomotives à vapeur ! **C'est peut être déjà un signe, car à cette époque, les autorails sont synonymes de modernisme. La ligne de Trévoux n'en a donc pas profité !**

Le transport routier se développant rapidement, et le coût d'exploitation de la ligne restant très élevé, le trafic connaît alors une forte baisse ! La fermeture est alors inévitable, on se base, comme aujourd'hui, sur des critères purement financiers. Sa fermeture au service des voyageurs intervient le 5 décembre 1938 pour la partie Sathonay – Trévoux.

>> Les horaires de Janvier 1938 (*) laissent apparaître, malgré une fermeture imminente, un certain nombre de relations qui devaient tout de même rendre un grand service aux lyonnais et surtout aux habitants de cette proche banlieue lorsqu'ils travaillaient à Lyon.

>> Le tronçon Lyon Croix Rousse Sathonay aura « plus de chance » et fermera seulement le 16 mai 1953. A partir de cette époque seuls les trains de marchandise circulent sur cette ligne.

>> Le tronçon Croix Rousse Sathonay est complètement fermé le 28 septembre 1975. La plate forme de la voie est réutilisée par le prolongement de la ligne C du métro de Lyon jusqu'à Henon, sur le site de l'ancienne gare de marchandise. Le tronçon Sathonay Trévoux reste en activité encore aujourd'hui jusqu'à la zone industrielle de Neuville Sur Saône - Genay. La partie finale jusqu'à Trévoux a été fermée avant 1995.

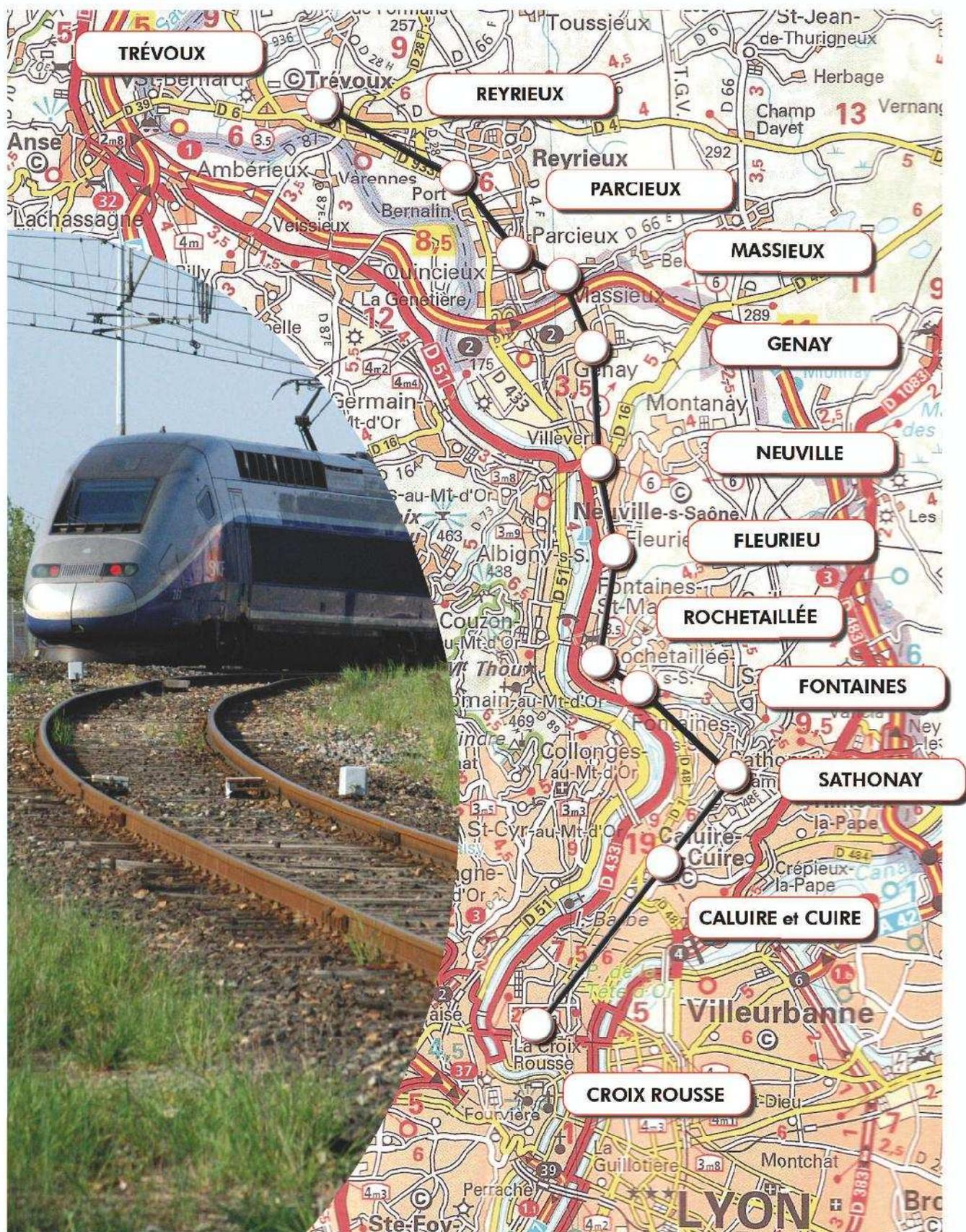
(*) HORAIRES DE LA LIGNE LYON TRÉVOUX EN 1938

| 633-A | | LYON-CROIX ROUSSE → TRÉVOUX | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|---------------------------|-----------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| ALLER | | 2001 | 2049 | 2021 | 2029 | 2057 | 2023 | 2005 | 2031 | 2007 | 2025 | 2033 | 2035 | 2011 | 2037 | 2055 | 2027 | 2039 | 2017 | 2041 | 2043 | 2045 | 2019 |
| | | TA 2° | TL 1° | TA 2° | TL 1° | TL 1° | TA 2° | TL 1° | TL 1° | TA 2° | TA 2° | TL 2° | TA 2° | TA 2° | TL 1° | TA 2° | TA 2° | TL 2° | TA 2° | TL 2° | TA 2° | TL 1° | TL 1° |
| km | | 1928 3° | 1928 3° | 1928 3° | 1928 3° | 1928 3° | 1928 3° | 1928 3° | 1928 3° | 1928 3° | 1928 3° | 1928 3° | 1928 3° | 1928 3° | 1928 3° | 1928 3° | 1928 3° | 1928 3° | 1928 3° | 1928 3° | 1928 3° | 1928 3° | 1928 3° |
| 0 | LYON-Croix-Rousse... dép. | 5 43 | 6 | 6 25 | 6 52 | 7 12 | 7 46 | 8 5 | 8 25 | 8 55 | 10 40 | 11 20 | 12 11 | 13 | 13 20 | 14 10 | 15 40 | 17 48 | 18 5 | 18 37 | 19 | 19 27 | 20 5 |
| 2 | CUIRE..... | 6 29 | 6 37 | 6 59 | 7 27 | 7 50 | 8 34 | 9 1 | 9 4 | 10 50 | 11 31 | 12 19 | 13 7 | 13 31 | 14 18 | 15 48 | 17 57 | 18 12 | 18 48 | 19 8 | 19 36 | 19 39 | 20 14 |
| 3 | MONTESSEY (halte)... | 6 37 | 6 45 | 7 7 | 7 35 | 7 58 | 8 42 | 9 19 | 9 5 | 10 50 | 11 31 | 12 19 | 13 7 | 13 31 | 14 18 | 15 48 | 17 57 | 18 12 | 18 48 | 19 8 | 19 36 | 19 39 | 20 14 |
| 4 | CALUIRE..... | 5 50 | 6 8 | 6 33 | 7 3 | 7 20 | 7 54 | 8 13 | 8 32 | 9 1 | 10 47 | 11 31 | 12 19 | 13 7 | 13 31 | 14 18 | 15 48 | 17 57 | 18 12 | 18 48 | 19 8 | 19 36 | 20 14 |
| 5 | LE VERNAY (P.A.)..... | 6 36 | 6 44 | 7 5 | 7 57 | 8 16 | 8 34 | 8 53 | 9 12 | 10 48 | 11 31 | 12 19 | 13 7 | 13 31 | 14 18 | 15 48 | 17 57 | 18 12 | 18 48 | 19 8 | 19 36 | 19 39 | 20 14 |
| 7 | SATHONAY..... | 5 53 | 6 11 | 6 36 | 7 51 | 7 23 | 7 57 | 8 16 | 8 37 | 9 4 | 10 50 | 11 36 | 12 24 | 13 10 | 13 36 | 14 23 | 15 53 | 18 | 18 15 | 18 53 | 19 13 | 19 41 | 20 14 |
| 9 | RILLIEUX..... | 5 55 | 6 12 | 6 38 | 7 10 | 7 24 | 7 59 | 8 17 | 8 39 | 9 5 | 10 50 | 11 37 | 12 24 | 13 11 | 13 37 | 14 24 | 15 54 | 18 | 18 15 | 18 54 | 19 13 | 19 41 | 20 14 |
| 11 | LES COMBES (halte)... | 6 12 | 6 29 | 6 55 | 7 13 | 7 27 | 7 62 | 8 17 | 8 42 | 9 5 | 10 50 | 11 37 | 12 24 | 13 11 | 13 37 | 14 24 | 15 54 | 18 | 18 15 | 18 54 | 19 13 | 19 41 | 20 14 |
| 12 | FONTAINES-SUR-SAONE..... | 6 29 | 6 46 | 7 12 | 7 30 | 7 44 | 8 19 | 8 44 | 9 9 | 10 50 | 11 37 | 12 24 | 13 11 | 13 37 | 14 24 | 15 54 | 18 | 18 15 | 18 54 | 19 13 | 19 41 | 20 14 | 20 19 |
| 13 | ROCHETAILLÉE..... | 6 46 | 6 63 | 7 12 | 7 30 | 7 44 | 8 19 | 8 44 | 9 9 | 10 50 | 11 37 | 12 24 | 13 11 | 13 37 | 14 24 | 15 54 | 18 | 18 15 | 18 54 | 19 13 | 19 41 | 20 14 | 20 19 |
| 14 | USINE-GUIMET (halte)... | 6 63 | 6 80 | 7 12 | 7 30 | 7 44 | 8 19 | 8 44 | 9 9 | 10 50 | 11 37 | 12 24 | 13 11 | 13 37 | 14 24 | 15 54 | 18 | 18 15 | 18 54 | 19 13 | 19 41 | 20 14 | 20 19 |
| 15 | FLEURIEU-SUR-SAONE..... | 6 80 | 6 87 | 7 12 | 7 30 | 7 44 | 8 19 | 8 44 | 9 9 | 10 50 | 11 37 | 12 24 | 13 11 | 13 37 | 14 24 | 15 54 | 18 | 18 15 | 18 54 | 19 13 | 19 41 | 20 14 | 20 19 |
| 16 | BELLEGARDE (Rhône) (h.) | 6 87 | 6 94 | 7 12 | 7 30 | 7 44 | 8 19 | 8 44 | 9 9 | 10 50 | 11 37 | 12 24 | 13 11 | 13 37 | 14 24 | 15 54 | 18 | 18 15 | 18 54 | 19 13 | 19 41 | 20 14 | 20 19 |
| 17 | NEUVILLE-SUR-SAONE..... | 6 94 | 7 1 | 7 12 | 7 30 | 7 44 | 8 19 | 8 44 | 9 9 | 10 50 | 11 37 | 12 24 | 13 11 | 13 37 | 14 24 | 15 54 | 18 | 18 15 | 18 54 | 19 13 | 19 41 | 20 14 | 20 19 |
| 19 | LES CREUSES (halte)... | 7 1 | 7 18 | 7 12 | 7 30 | 7 44 | 8 19 | 8 44 | 9 9 | 10 50 | 11 37 | 12 24 | 13 11 | 13 37 | 14 24 | 15 54 | 18 | 18 15 | 18 54 | 19 13 | 19 41 | 20 14 | 20 19 |
| 20 | GENAY..... | 7 18 | 7 25 | 7 12 | 7 30 | 7 44 | 8 19 | 8 44 | 9 9 | 10 50 | 11 37 | 12 24 | 13 11 | 13 37 | 14 24 | 15 54 | 18 | 18 15 | 18 54 | 19 13 | 19 41 | 20 14 | 20 19 |
| 21 | MASSIEUX..... | 7 25 | 7 32 | 7 12 | 7 30 | 7 44 | 8 19 | 8 44 | 9 9 | 10 50 | 11 37 | 12 24 | 13 11 | 13 37 | 14 24 | 15 54 | 18 | 18 15 | 18 54 | 19 13 | 19 41 | 20 14 | 20 19 |
| 22 | PARCIEUX..... | 7 32 | 7 39 | 7 12 | 7 30 | 7 44 | 8 19 | 8 44 | 9 9 | 10 50 | 11 37 | 12 24 | 13 11 | 13 37 | 14 24 | 15 54 | 18 | 18 15 | 18 54 | 19 13 | 19 41 | 20 14 | 20 19 |
| 23 | REYRIEUX..... | 7 39 | 7 46 | 7 12 | 7 30 | 7 44 | 8 19 | 8 44 | 9 9 | 10 50 | 11 37 | 12 24 | 13 11 | 13 37 | 14 24 | 15 54 | 18 | 18 15 | 18 54 | 19 13 | 19 41 | 20 14 | 20 19 |
| 25 | TRÉVOUX..... | 7 53 | 8 10 | 7 12 | 7 30 | 7 44 | 8 19 | 8 44 | 9 9 | 10 50 | 11 37 | 12 24 | 13 11 | 13 37 | 14 24 | 15 54 | 18 | 18 15 | 18 54 | 19 13 | 19 41 | 20 14 | 20 19 |

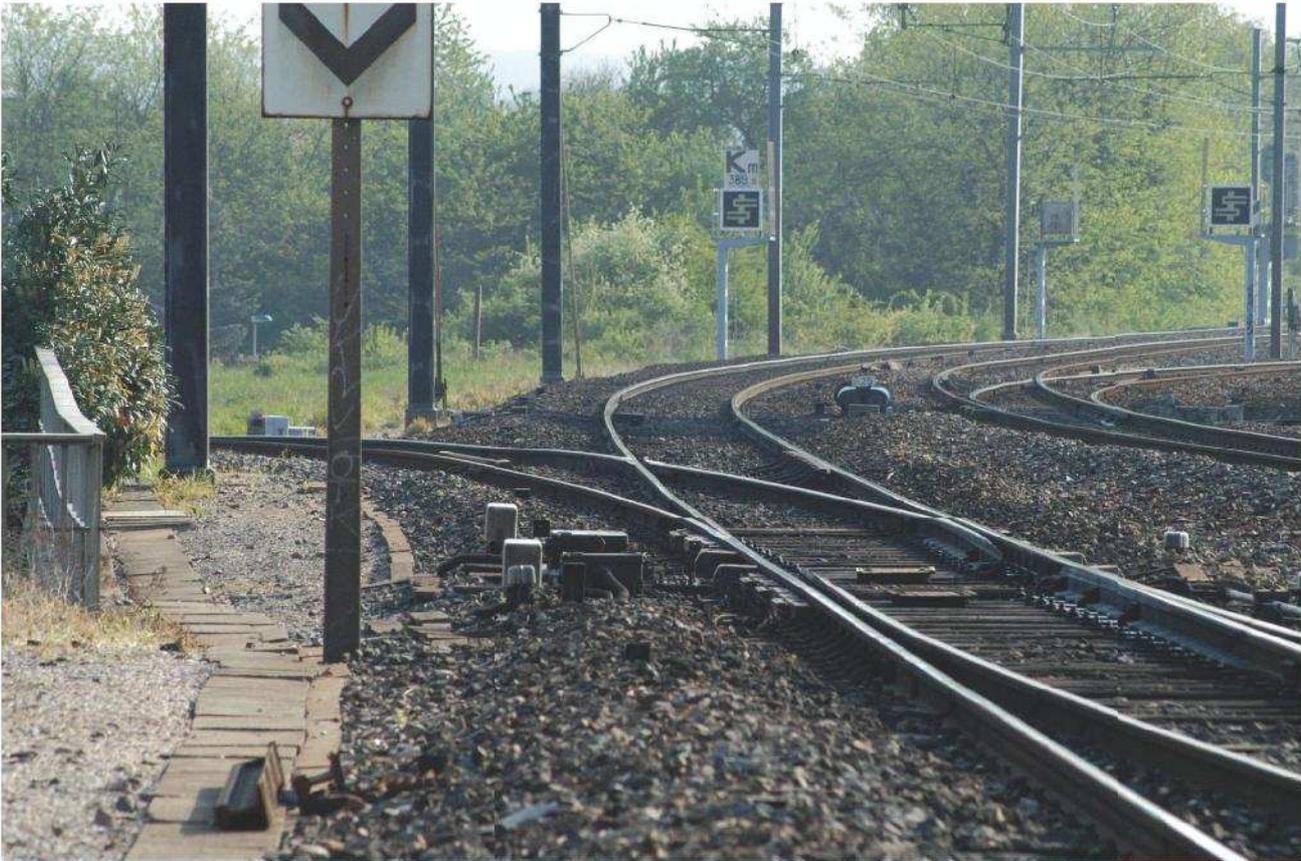
LYON TRÉVOUX...

une richesse inexploitée

LE TRACÉ



Bifurcation de Sathonay : la ligne en direction de Trévoux descend vers Fontaines sur Saône.



En gare de Sathonay, la ligne plonge à gauche sur la Saône, en direction de Fontaines sur Saône.

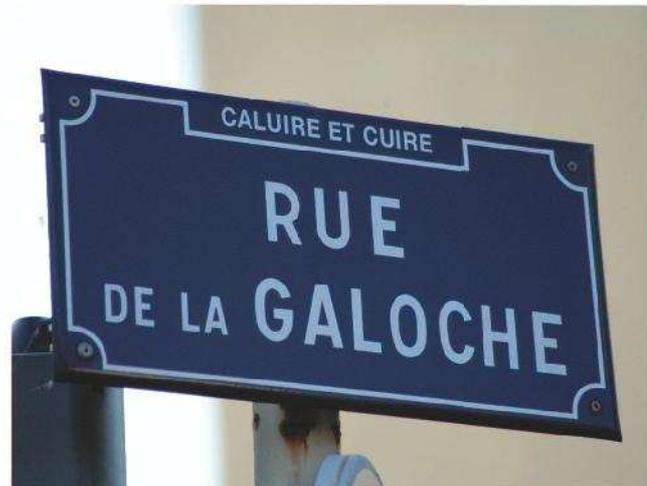
La ligne de Trévoux commençait à la station supérieure du funiculaire de la rue Terme, l'actuelle station Croix Rousse de la ligne C du métro de Lyon.

A son ouverture les trains partaient en roulant au pas précédés d'un agent à pied. Cela s'avérait nécessaire pour traverser le boulevard de la Croix Rousse jusqu'au site du dépôt et de la gare marchandises. La ligne continuait alors à double voie en direction des faubourgs de l'époque tels Caluire, Cuire et le quartier de Montessuy. A Sathonay, elle rejoignait la ligne qui arrivait de Lyon St Clair. Aujourd'hui, la section Lyon Croix-Rousse / Cuire est utilisée par la ligne C du métro de Lyon. Au-delà, le tracé est plus ou moins maintenu grâce à « La Voie Verte » qui traverse la commune de Caluire et Cuire jusqu'à l'entrée de Sathonay.

De là, elle plonge en voie unique pour rejoindre les coteaux de la rive gauche de la Saône. Elle circule alors selon un profil assez difficile avec des pentes et rampes de 19 pour mille, en traversant quatre grands viaducs donc celui de Rochetaillée et ses trois travées métalliques.

Après la gare de Neuville Sur Saône, une bifurcation rejoint la grande zone industrielle de Genay. Cette zone est encore desservie quotidiennement avec la circulation d'un train de desserte. Au-delà, la ligne est désaffectée mais son emprise est heureusement sauvegardée. Elle entre dans le département de l'Ain et poursuit son chemin jusqu'à Trévoux à sept kilomètres plus au nord.

De Lyon Croix Rousse à Trévoux le trajet est de 25,1 Km. A Trévoux, la correspondance est assurée par une ligne des Trams de l'Ain vers Jassans, Villefranche et tout le plateau des Dombes.



Métro de Lyon au terminus Cuire de la ligne C

LYON TRÉVOUX...

une richesse inexploitée

LE TRAFIC FRET



Z.I. de Lyon Nord

La ligne connaît aujourd'hui un trafic fret quotidien. Un train circule du lundi au vendredi entre Sibelin et la zone industrielle de Genay Neuville Sur Saône appelée ZI de Lyon Nord.

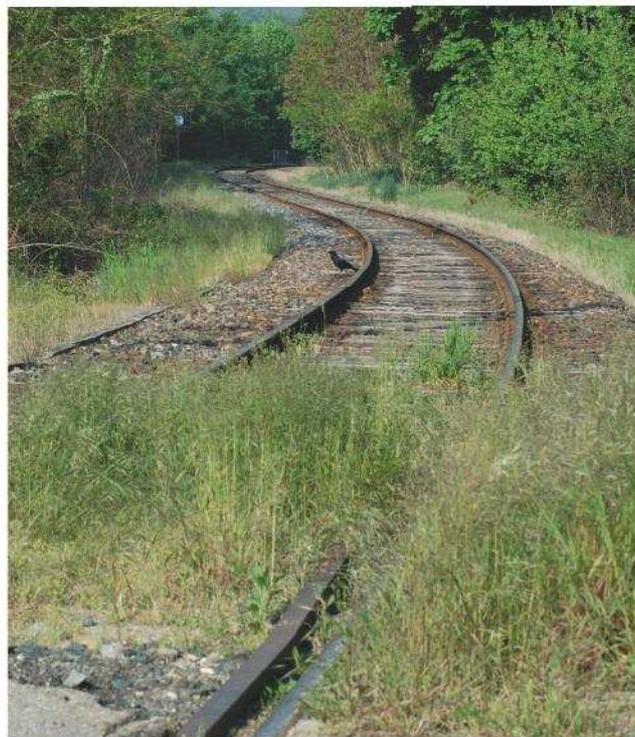
Compte tenu de la saturation du nœud ferroviaire lyonnais et de la gare de Lyon Part Dieu, ce train circule tôt le matin en direction du Val de Saône. Cette zone industrielle importante dans cette partie du territoire, vante son accès par voie ferrée.

Le trafic fret est nécessaire à la collectivité d'autant que des industries chimiques de type Seveso sont implantées dans ce secteur. Le trafic fret est donc régulièrement constitué de wagons citernes contenant des produits dangereux. Par le passé, le trafic était encore plus important et conséquent. Dans les années 80, certains jours, deux trains de marchandises desservaient cette zone. Un train prolongeait même sa route jusqu'à Trévoux.

Pour les années à venir, compte tenu de la dangerosité des marchandises transportées et du potentiel transportable par fer depuis les nombreuses entreprises de cette zone, il est extrêmement important de continuer à transporter ces marchandises par le rail.

Même la SNCF pense qu'un doublement du trafic est possible sur cette ligne.

Cela devra être pris en compte lors de la remise en service de cette ligne aux voyageurs et selon la solution envisagée, le transport du Fret ne devra pas être négligé. En effet, il serait absurde de rouvrir cette ligne aux voyageurs tout en la fermant aux marchandises. Cela entraînerait plus de circulation et de camions sur les routes et autoroutes de la région, déjà extrêmement surchargées.



Trains FRET traversant la gare de Neuville sur Saône

Viaduc de Fontaines sur Saône



LYON TRÉVOUX...

une richesse inexploitée

POURQUOI FAUT-IL ROUVRIRE CETTE LIGNE ?

Avec la mise en place du cadencement, les Rhônalpins reliés aux rails bénéficient de trains express régionaux plus nombreux et avec une fréquence accrue. Le transport collectif ferroviaire est devenu une nécessité pour les habitants qui veulent se déplacer rapidement, en toute sécurité et économiquement dans notre région, en particulier dans les zones denses autour de Lyon. C'est également une priorité pour le Conseil Régional qui consacre plus du tiers de son budget pour les TER.

Au nord de Lyon, de part et d'autre de la ligne de Trévoux, les lignes TER Lyon - Villefranche - Macon et Lyon - Villard les Dombes - Bourg en Bresse connaissent un trafic important en constante augmentation depuis plus de 10 ans.

Les habitants des communes du Val de Saône sont proches de la ligne de Macon - Villefranche, ceux du plateau et de la Côtière préfèrent prendre le train soit à Sathonay soit plus en amont sur la ligne des Dombes. Ils sont donc dans l'obligation d'utiliser leurs véhicules pour rejoindre ces gares les plus proches. C'est la seule solution à leur disposition pour se rendre à Lyon en train.

Comme pour chaque zone périurbaine autour des grandes villes, l'encombrement routier est très important aux heures de pointes du matin et du soir.

Chaque jour, ce sont 20 000 voitures qui traversent Neuville sur Saône, proche de l'asphyxie. Se rendre à Lyon en voiture demande plus d'une heure pour les habitants de la zone de Trévoux. Un service de bus départemental existe pourtant, mais le temps de trajet est également de plus d'une heure !

Au départ de Neuville sur Saône, les TCL exploitent une ligne régulière vers Lyon, mais là encore le temps de trajet est très important et soumis aux aléas de la circulation routière et des encombrements quotidiens.

La population, de plus en plus nombreuse, réside en zone périurbaine, comme le démontre ce tableau.

| Population ligne Trévoux | Nombre d'habitants | | Evolution 1990 - 2006 | |
|--------------------------|--------------------|---------------|-----------------------|------------|
| | 1990 | 2006 | En habitants | En % |
| Sathonay Camp | 5470 | 4171 | - 1569 | - 27 % |
| Sathonay Village | 1405 | 1849 | 444 | 32 % |
| Rillieux la Pape | 31149 | 29652 | - 1587 | - 5 % |
| Fontaines/Saône | 6818 | 6337 | -481 | - 7 % |
| Fontaines St Martin | 2135 | 2702 | 567 | 27 % |
| Cailloux/Fontaines | 1753 | 2288 | 535 | 31 % |
| Fleurieu/Saône | 952 | 1300 | 348 | 37 % |
| Civrieux | 1007 | 1340 | 333 | 33 % |
| Neuville/Saône | 6824 | 7093 | 269 | 4 % |
| Montanay | 1841 | 2661 | 820 | 45 % |
| Genay | 4056 | 4726 | 670 | 17 % |
| Massieux | 1788 | 2382 | 594 | 33 % |
| Parcieux | 789 | 1018 | 229 | 29 % |
| Reyrieux | 3065 | 3955 | 890 | 29 % |
| Trévoux | 6207 | 6812 | 605 | 10 % |
| Toussieux | 442 | 736 | 294 | 67 % |
| St Didier de Formans | 1294 | 1751 | 457 | 35 % |
| St Euphémie | 859 | 1332 | 473 | 55 % |
| TOTAL | 78 124 | 82 015 | 3891 | 5 % |

SOURCE : INSEE

Ce tableau mentionne les écarts de populations sur les 20 dernières années des villes et villages situés sur la ligne de Neuville / Trévoux et de quelques communes proches directement concerné. Toutefois, les études démontrent que l'attractivité d'une ligne ferroviaire concerne une population rayonnante sur 15 Km de part et d'autre de la voie ferrée.

L'étude de 2007 démontre ainsi que 153 000 habitants et 44 000 actifs sont susceptibles d'emprunter cette ligne.

>> Les chiffres indiquent que les villes proches de Lyon ont perdu des habitants au profit des villages plus lointains. Ces dernières années, ce phénomène est identique sur l'ensemble de notre territoire. Nous aspirons tous à vivre éloignés des grands centres urbains. Cela entraîne inévitablement un besoin de transport plus important pour rejoindre les bassins d'emplois généralement situés en ville pour les emplois tertiaires, et en banlieue pour l'industrie.

>> Les scolaires sont également très intéressés par cette ligne. 8 établissements d'enseignement secondaire se trouvent à proximité.

Cela ne fait aucun doute, les usagers qui pourraient emprunter cette ligne sont donc extrêmement nombreux.

>> Les lignes de Villefranche - Macon et Villard les Dombes sont saturées, les parking des gares à peine agrandis sont déjà complets (St Germain Au Mt D'Or, Neuville sur Saône, etc.)

>> La seule solution viable pour cette population de la rive gauche de la Saône réside en la réouverture au service des voyageurs de la Ligne Lyon - Trévoux.

>> Avec une fréquence correcte, Trévoux serait à 30 minutes de Lyon Part Dieu, et Neuville sur Saône à moins de 20 minutes.

Les dernières études démontrent que 5600 voyageurs par jour utiliseraient les trains mis en place sur cette ligne. La demande est donc très forte, un collectif pour la réouverture de la ligne Lyon - Trévoux a d'ailleurs été créé en 1990 : le CTVS, le Collectif Transport Val de Saône



LE COMBAT DU CTVS

Le CTVS regroupe des associations, des écoles et collèges, des fédérations, des mairies, des partis politiques et des syndicats. Il milite pour l'amélioration des transports collectifs en val de Saône et principalement pour la réouverture de la ligne Lyon - Trévoux. Avec la mise en place des comités de ligne, il s'implique également sur la ligne de la rive droite Lyon - Villefranche - Macon.

Dès sa création, il réclame haut et fort la réouverture de la ligne de Trévoux. Une de ses 1ères actions pour mobiliser la population sur ce dossier, est la circulation d'un autorail spécial le 30 septembre 1990. Une manifestation d'envergure qui fera très largement connaître l'association et prendre conscience du besoin de transport de la population et du formidable potentiel existant.

Le CTVS intervient chaque fois qu'il le peut et chaque fois qu'on lui donne la parole, auprès des élus et responsables de la Courly, du Grand Lyon et du Conseil Régional. Il se réunit régulièrement, fait valoir ses arguments auprès des populations locales lors de chaque forum des associations (5 communes en 2001). Le CTVS est régulièrement informé de l'état d'avancement des différentes études et projets menés par le Conseil Régional. Il a même été reçu récemment, avec le conseil Régional, par le ministère de l'environnement et des transports.

Le C.T.V.S. demande l'aménagement d'un transport en commun en site propre sur le tracé de la ligne Trévoux-Sathonay-Lyon avec une préférence pour le rail (tramway, train-tram...)

Cet objectif présente un certain nombre d'intérêts :

- >> Comblent un manque évident de transports en commun en direction de Lyon sur la rive gauche
- >> Réduire le trafic routier qui dégrade le cadre de vie des villages traversés
- >> Permettre à tous les citoyens, motorisés ou non, d'accéder rapidement et en sécurité au centre de Lyon
- >> Décharger la ligne rive droite qui est saturée (TER, grandes lignes, Fret)
- >> D'une manière plus générale, lutter contre le tout voiture, source de pollution atmosphérique, sonore, sans parler des accidentés de la route

LYON TRÉVOUX...

une richesse inexploitée

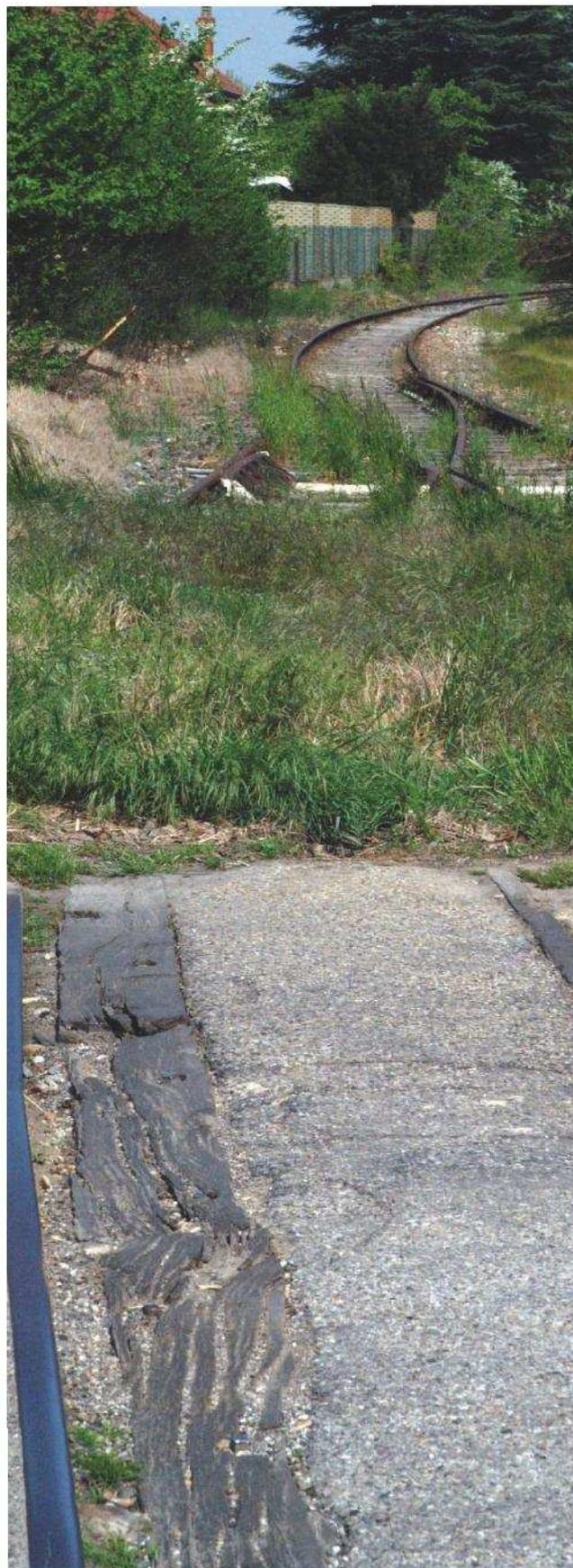
LES PROPOSITIONS

Cela fait donc plus d'une dizaine d'années, grâce à l'impulsion du CTVS, que la SNCF et le Conseil Régional se sont penchés sur une hypothétique réouverture de cette ligne. Dès lors, les études ont été nombreuses, la dernière (2008), commandée par le Conseil Régional, laisse apparaître d'intéressantes propositions. Les détracteurs de ce projet y sont également allés de leur couplet en présentant des propositions aussi bien futuristes que farfelues. C'est ainsi que certains ont pensé à la mise en place d'un téléphérique entre Neuville et la Croix Rousse, d'autres, plus dangereux, ont pensé à transformer la plate forme actuelle en voie goudronnée pour les bus ! Une association a même été créée pour s'opposer à la réouverture de cette ligne.

Après donc plus de 20 ans d'actions, de luttes, et pétitions et de manifestations, d'interventions auprès des politiques et de l'Etat, la ligne n'est toujours pas ouverte ni en passe de l'être. Cependant il semblerait que nous n'ayons jamais été aussi proches de la réouverture de la ligne Lyon Trévoux et de la mise en place de crédits pour son aménagement.

Avec la réouverture de la ligne de l'Est Lyonnais constituée de la ligne T4 du tramway de Lyon puis de la mise en service prochaine d'une complète modernisation des lignes de l'ouest Lyonnais (Lyon - St Paul - L'Arbresle - Sain-Bel), les bons exemples deviennent nombreux et démonstratifs pour les habitants du Val de Saône.

La réouverture avec une exploitation du type train-tram (comme celle qui sera en place sur les lignes de l'ouest Lyonnais) est donc l'objectif majeur sans omettre l'évidente compatibilité avec la circulation des trains FRET.



Ancienne voie de garage au nord de la gare de Neuville

De Sathonay à Neuville sur Saône puis Trévoux, la ligne existe déjà, il suffit donc de moderniser entièrement ces infrastructures.

>> Les travaux sont importants : reconstructions, remises à niveau des ponts et viaducs, électrification.

>> La ligne est à voie unique, il faut donc implanter judicieusement des évitements dans les gares afin de permettre la circulation d'un train toutes les 30 minutes dans chaque sens en heure de pointe.

>> La modernisation des gares est également indispensable pour garantir un service moderne et efficace à la portée de tous.

Les gares devraient être : Trévoux – Reyrieux – Parcieux Sud – Genay – Neuville sur Saône – Fleurieu sur Saône – Fontaine sur Saône et Sathonay.

De Sathonay au centre de Lyon, plusieurs possibilités existent : Prolongation des circulations des train-tram vers Lyon Part Dieu ou prolongation des circulations des train-tram vers Hénon le terminus de la ligne C à la Croix Rousse.

>> La prolongation des circulations vers Lyon Part Dieu se heurte au problème de saturation de la gare. Sans la construction d'une gare souterraine pour le passage des trains périurbains, la prolongation Trévoux – Sathonay semble difficile.

>> La prolongation vers la station Hénon de la ligne C du métro de Lyon nécessite des travaux importants. Il suffirait de réutiliser la plate forme de la voie toujours existante mais actuellement monopolisée par « la Voie Verte » de Caluire et Cuire.

Compte tenu des travaux et des délais de mise en œuvre d'une gare souterraine à Lyon Part Dieu, c'est cette solution qui semble la plus rapidement réalisable. De plus, elle permettrait d'augmenter la fréquence des train-tram sans aucun problème.



Compte tenu de ces difficultés, la solution proposée pour que cette réouverture puisse se faire rapidement, passe par des correspondances rapides et efficaces en gare de Sathonay vers la Part Dieu par les trains en provenance de la ligne de Villard Les Dombes et Bourg en Bresse. Les voyageurs seraient également en correspondances avec des lignes des réseaux TCL. Ces solutions restent pourtant bien en deçà des exigences des usagers qui souhaitent se rendre au centre de Lyon sans changement, le plus rapidement possible.

Cette quasi-reconstruction de la ligne de surcroît équipée des train-tram Dualis Alston, moderne, rapide et efficace, permettrait entre Trévoux et Sathonay un temps de parcours de 20 à 24 minutes, et de 35 à 40 minutes jusqu'à Lyon Part Dieu.

Enfin, il est primordial que la tarification régionale des TER, avec sa carte Oura, s'applique sur ce trajet. Pour cela, il est hors de question qu'une entreprise de droit privé exploite cette ligne. La SNCF doit gérer cette ligne, elle est la seule à pouvoir assurer une exploitation fiable avec une sécurité et un service maximum. La tarification est capitale pour la fréquentation d'une telle ligne, il ne faut pas imposer un tarif exorbitant comme celui annoncé pour l'utilisation du futur train-tram Lyon - Satolas dont le prix du billet sera fixé à 12 euros !

LYON TRÉVOUX...

une richesse inexploitée

LYON TRÉVOUX AUJOURD'HUI ?

L'action paye, à force de persévérance, de manifestations, de pétitions, d'actions vers les politiques régionaux, le CTVS a réussi à faire entendre sa cause. Les principaux maires des communes concernées soutiennent et revendiquent la réouverture de la ligne. Ils font eux aussi pression sur le Conseil Régional, l'instance chargée des transports depuis la mise en place, en 1997, de la régionalisation des trains Rhône-Alpes de la SNCF.

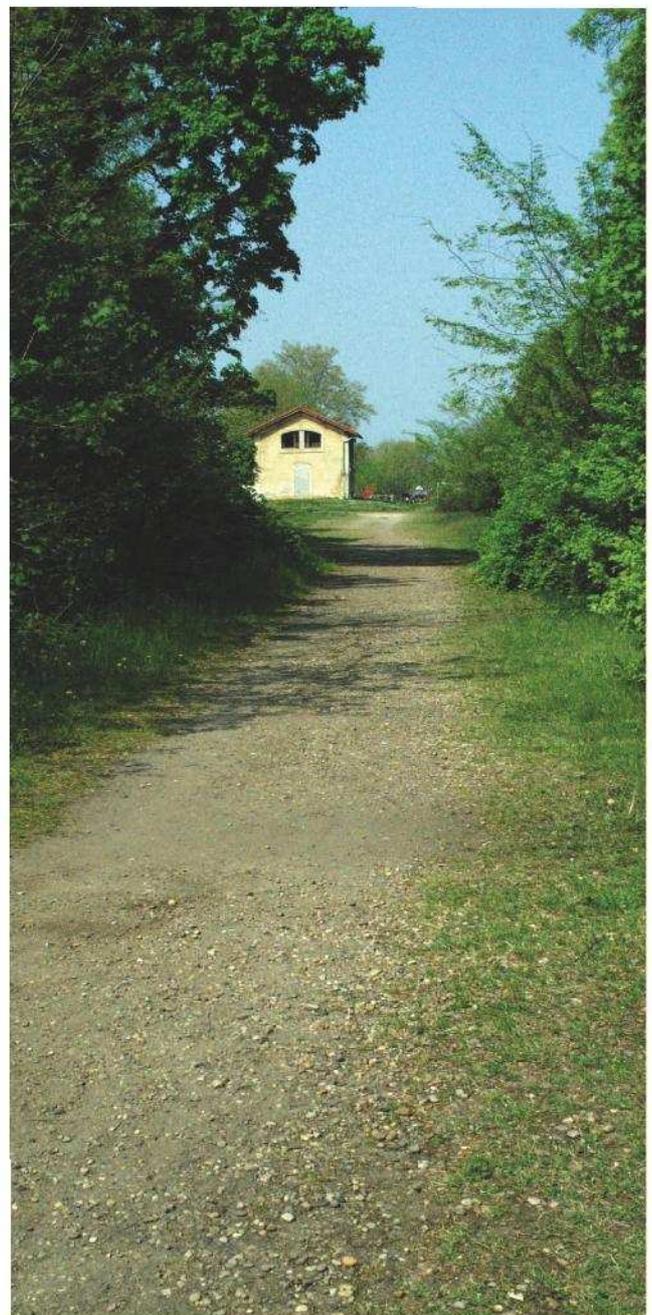
Depuis 2002, date de la mise en place de la dernière équipe issue des élections, les événements se sont plus rapidement enchaînés.

Malheureusement, il n'a jamais été possible d'inscrire réellement la ligne Lyon Trévoux dans les priorités du Contrat de Plan Etat Région 2007 – 2013. Seul le financement d'une étude, rendue en novembre 2007, a été engagé. Tout est donc en place pour lancer les travaux.

Mais comme pour n'importe quelle ligne à moderniser, à rénover ou à reconstruire, les principaux obstacles qui retardent leurs réalisations sont liés aux financements.

Or, pour une infrastructure ferroviaire, il est primordial d'obtenir un financement de l'Etat, même si cela doit passer par une renégociation du Contrat de plan. Le Conseil Régional n'a ni les crédits, ni la compétence pour le financement des telles infrastructures. Il consacre déjà plus de 30% de son budget au financement quotidien des TER. C'est donc dans l'objectif d'obtenir un financement de l'Etat pour la ligne Lyon Trévoux qu'une délégation régionale composée de Conseillers Régionaux, du maire de Trévoux et du CTVS a été reçue par le ministère de l'écologie et des transports.

Des crédits doivent être débloqués dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, pour les systèmes de transports en commun en site propre.



Ce qu'il reste aujourd'hui de l'ancienne arrivée en gare de Trévoux !



Disparition de la ligne à 200 mètres de la gare de Trévoux !

Logiquement, plus rien ne devrait s'opposer à la réouverture de cette ligne si ce n'est un manque de volonté politique de la part de l'Etat.

Le dossier est solide, de nombreuses études ont démontré son utilité et sa pertinence d'autant que l'affaire est urgente, les routes sont engorgées, les TER sur la rive droite sont saturés. La réouverture de cette ligne s'inscrit **totalem**ent dans le cadre du Grenelle de l'environnement. La solidarité est au cœur de ce dossier, il est soutenu par les populations, les élus locaux, la Région, de nombreuses collectivités locales et des organisations syndicales.

Tout est prêt ! Les éléments permettant la rénovation de l'infrastructure sont finalisés, la mise en place de la desserte est connue, le Conseil Régional est prêt à assurer sa part de financement, le matériel est disponible, le Train Tram roulera prochainement sur l'Ouest Lyonnais. Il démontrera à tous que cela est possible ! La délégation lyonnaise a demandé à l'Etat de prendre en compte ce dossier dans le cadre de l'appel à projet qui permettrait d'obtenir une aide de l'ordre de 20% du coût. Les ministères de l'écologie et des transports ont rendu leur verdict le 30 avril dernier: le Lyon Trévoux n'est pas retenu, il le sera peut être en 2010...!

la lutte continue, mais la population risque de perdre patience!

La bataille pour la réouverture de cette ligne n'est donc pas terminée ! Tant que les travaux n'ont pas réellement débuté, il ne faut pas y croire. Les aléas et embûches sont nombreux dans le domaine ferroviaire !

Sans l'implication du CTVS et de ses adhérents, ce dossier ne serait certainement pas aussi avancé. Cela démontre une nouvelle fois que sans l'engagement des populations au sein d'associations, les combats à mener pour assurer le développement du ferroviaires et du service public SNCF, sont loin d'être gagnés.

Par le passé de très nombreuses voies ferrées ont été fermées, abandonnées et déferées, il est important aujourd'hui que, chaque fois que cela est possible, ces richesses inexploitées soient réhabilitées et remises au service du transport collectif des marchandises et des voyageurs.

L'engagement personnel et collectif au sein d'associations est un gage de succès dans leurs réalisations.