

N° 763 • DU MERCREDI 23 AU MERCREDI 29 JUILLET 2020 • 1,50 €

# TRIBUNE DE LYON

## La folle histoire des transports à Lyon



R 28223 - 0763 - F 1,50 euro



TRIBUNE DE LYON N° 763 \_ DU 23 AU 29 JUILLET 2020

# La folle **histoire** **des transports** lyonnais

Bateau-mouche, voiture à chevaux, funiculaire, métro, tramway, trolleybus... L'histoire autour des transports à Lyon est longue et riche. C'est pourquoi la rédaction a décidé cette semaine de vous la conter en vous rapportant plus d'une quarantaine d'anecdotes plus folles les unes que les autres, et surtout bien souvent méconnues du grand public.

DOSSIER RÉALISÉ PAR **DAVID GOSSART,**  
**RODOLPHE KOLLER, OCÉANE TROUILLOT**  
ET **NICOLAS LAGOUTTE**

## Les bus, autobus et trolleybus

### Les cochers, premiers VTC

C'est en 1837 que le premier système de transport urbain lyonnais est créé : il se compose alors d'omnibus à chevaux conduits par des cochers. La mise en place de ce système se justifie par l'augmentation de la taille de l'agglomération lyonnaise et de sa population au cours du XIX<sup>e</sup> siècle. Mais ce premier système est loin d'être au point, puisqu'il n'y a pas d'organisation entre les différentes compagnies d'omnibus, et les cochers en viennent à se disputer les clients à transporter. La nécessité de regrouper les différentes compagnies d'omnibus en un seul et unique réseau mène à la fondation de la Compagnie lyonnaise des omnibus, ancêtre des TCL, en 1855. ■

### Des tickets, encore et toujours des tickets

Dans les années 1960, la tarification du réseau de l'OTL était à la fois simple et complexe. Les tarifs étaient uniques sur l'ensemble du réseau : comptez 0,60 nouveau franc pour un trajet, 0,70 nouveau franc pour une correspondance et cinq nouveaux francs pour une carte dix trajets. La gestion du stock des tickets était quant à elle beaucoup plus compliquée. Chaque ligne avait son propre ticket, inutilisable sur une autre ligne du réseau ! En 1960, cela représentait près de 350 modèles différents de cartes ou de tickets pour l'ensemble du réseau lyonnais ! ■



### Lyon, capitale du trolley

En 1947, Lyon se proclame « ville des trolleybus ». Il faut dire que ce mode de transport est privilégié par l'OTL (société des omnibus et tramways de Lyon) dans l'après-guerre : les trolleybus sont des véhicules non polluants et silencieux (utilisation de la traction électrique) et ils sont dotés d'une puissance suffisante pour gravir les pentes et côtes caractéristiques de la topographie lyonnaise. C'est en 1957 que l'apogée des trolleybus est atteint : le réseau aérien fait 120 km pour 21 lignes et une flotte de 370 appareils. Pourtant, l'utilisation de ce mode de transport, écologique avant l'heure, ne va pas durer longtemps. Dès 1963, le trolley est condamné à (presque) disparaître du paysage lyonnais. Plusieurs inconvénients à l'usage des trolleybus sont avancés pour justifier leur remplacement progressif par les autobus : lignes aériennes et trolleybus trop coûteux (jusqu'à deux fois le prix d'un autobus), manque de souplesse des installations électriques, l'enlaidissement par les toiles du réseau électrique... Il faut attendre la fin des années 2000 pour que les TCL redonnent une seconde jeunesse aux trolleybus, alors réduits à circuler sur quatre lignes : création de la ligne C1 (Part-Dieu - Cuire) en 2006, l'électrification de la ligne du C2 (Part-Dieu - Rillieux Semaillles), ainsi que le prolongement des lignes C3 (Saint-Paul - Vaulx-en-Velin Grappinière) et C13 (Grange Blanche - Montessuy). ■

### Les voitures à chevaux, à l'écurie

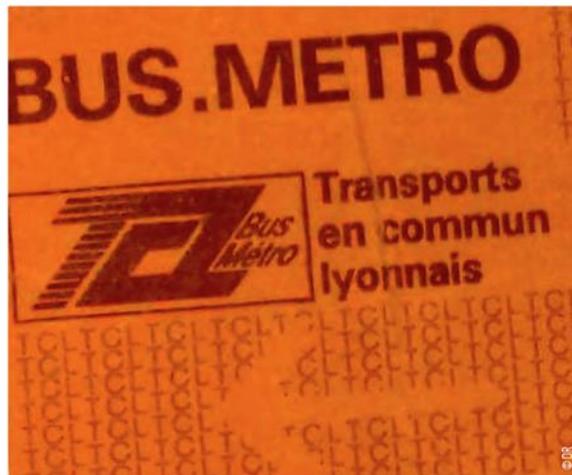
En 1962, un arrêté municipal marque la fin de la circulation des véhicules à traction hippomobile. Décision prise afin de « fluidifier la circulation ». Les dernières voitures à traction hippomobile qui circulaient encore au début des années 1960 appartenaient à la société Le Cap Vermeil et effectuaient des livraisons de casiers de vin pour les épiciers ou détaillants de la ville comme dans le secteur de la Croix-Rousse, où les voitures à chevaux se rendaient grâce au tunnel de la rue Terme.

### 1969, année féminine

Au printemps 69, le métier de conducteur se féminise. Pour la première fois, une femme prend le volant d'un autobus. Dans les gazettes, elle s'appelle Brigitte, un prénom d'emprunt. Mais on voit son visage et on l'interviewe. Déjà la naissance de « Une femme devient... » Brigitte, donc, travaille dans le même bus que son mari, receveur (gestionnaire du flux de passagers, de la vente des tickets et de l'ouverture et la fermeture des portes), sur la ligne 27 : Saint-Jean - Cordeliers - Brotteaux - Les Buers.

### Adieu monsieur le receveur

Le 30 avril 1978, Georges Cœur est le dernier receveur à prendre place dans un bus du réseau lyonnais. À bord de l'autobus PH180 n° 1028 conduit par Francisque Cottarel, il effectue un dernier voyage aux alentours de 23 heures de Perrache à Cusset puis de Cusset à Perrache. C'est la fin d'un métier existant depuis plus d'un siècle. À partir de cette date, tous les conducteurs de bus du réseau sont chauffeurs-receveurs, une pratique déjà répandue depuis les années 1960.





© NICOLAS ROBIN

**À jamais, les premiers sur la bétailère**

Le premier autobus articulé de France est mis en circulation à Lyon en septembre 1963 en remplacement des trolleybus de la ligne 7 afin de résoudre les soucis liés à la hausse de la fréquentation du réseau des transports lyonnais après la Seconde Guerre mondiale et la congestion

des axes routiers de la ville. Surnommé la « bétailère », cet autobus articulé fait 18 mètres de long pour 170 places. Conçu pour pallier aux difficultés de circulation dans l'agglomération, il se retrouve lui aussi bien vite prisonnier des bouchons lyonnais ! ■



© TROLLEYBUS CLUB LYONNAIS

**Retour vers le passé**

Le jeudi 19 décembre 2019, vous avez peut-être cru avoir fait un saut dans le passé, en apercevant un trolleybus Berliet E1000 de 1977 circuler sur la ligne du C3. En réalité, ce trolleybus d'époque appartient à l'association Trolleybus club lyonnais. Ce jour-là, le trolley a emprunté la ligne du C3 car il devait se rendre à un contrôle technique, nécessaire pour prolonger son droit à circuler. Il a donc été autorisé à emprunter les voies électriques actuelles par les TCL.

## 22 Dossier PATRIMOINE

## Le fluvial

**Unex-service depuis Aix**

Il y a eu un service de transport fluvial régulier entre Aix-les-Bains et Lyon, avant la construction du barrage de Génissiat, au XIX<sup>e</sup> siècle. Il transportait aussi bien les touristes que les passagers, que de la marchandise ou des animaux, avec de petites séparations... mais pas toujours. On dit même que sur certaines sections avec du courant, le public était mis à contribution, et débarquait avec du cordage pour halier le bateau lui-même, nous raconte Jean-Marc Proven, fondateur de Lyon City Boat.

**Lyon mouché par Paris**

© BMLVON

Les bateaux-mouches, conçus par l'industriel Michel Félizat dans le quartier de la mouche à Gerland, font florès dès 1863, et jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle. Les bateaux à vapeur à coque métallique et à hélice transportent aussi bien passagers que marchandises, et donnent naissance sur la Saône à la Compagnie des bateaux à vapeur omnibus qui devient la première ligne de transports urbains fluviaux de France. L'idée est exportée à Paris où elle est toujours en activité, et a récupéré le nom de bateaux-mouches, déposé, de sorte que les Lyonnais qui l'ont inventé ne peuvent plus l'utiliser... Alors qu'ils y ont transporté pas loin de quatre millions de passagers. ■



© LETELMEHREEN IMAGES

**Fluctuat et mergitur**

Le *Ville de Lyon*, mis en service au printemps 1914, est un bateau à deux ponts propulsé par une machine à vapeur de 500 CV. Il s'agit certes d'un bateau plaisancier plutôt que de transport utilitaire mais il a la particularité de finir sa carrière le 1<sup>er</sup> juin 1923, en s'écrasant contre une des piles de l'ancien pont du Teil. Sans faire de victime. La chaudière du bateau restera longtemps contre la pile centrale du pont et ne sera évacuée qu'après la guerre de 1939-45 par l'entreprise Héraudeau, chargée de déblayer rapidement le pont bombardé pour permettre le passage des bateaux. ■

**Pirogue'n'roll**

Entre la fin de l'Antiquité et le début du Moyen-Âge, on est loin des Seabubbles ou du Vaporetto : la mode est plutôt aux pirogues monoxyles, dites aussi arbre-bateau. Un exemplaire long et étroit, creusé dans le tronc d'un chêne, a été découvert en 1862 au pont de Cordon dans l'Ain. Un temps au parc de la Tête d'Or, la pirogue trône a priori toujours devant l'entrée de la Maison du Rhône, dans l'Ain, à Regnier-Cordon, structure aujourd'hui malheureusement fermée. ■



© DS

## Le tramway

### C'est de bonne guerre

La CLT (Compagnie lyonnaise des tramways) se voit attribuer la construction d'une ligne provisoire au parc de la Tête d'Or à l'occasion du Concours national de tir organisé à Lyon en 1904, afin d'acheminer badauds et participants à l'intérieur du site. À l'époque, l'OTL (Omnibus et tramways lyonnais) et la CLT sont en guerre ouverte pour l'exploitation du réseau de tramway de la ville. À la fin du Concours, la CLT oublie de retirer les rails de cette ligne de tramway provisoire. Une erreur qui va lui coûter cher et profiter à son ennemi, l'OTL. Dans la nuit du 30 au 31 juillet 1904, des hommes ouvriers de l'OTL volent les rails de cette ligne provisoire... que la compagnie fera réinstaller en 1906, à l'occasion d'un nouveau chantier. Entre temps, la CLT a été absorbée par l'OTL. ■

### Le tram à la vie... à la mort

Au début du XX<sup>e</sup> siècle, les tramways lyonnais ne servaient pas uniquement au transport de voyageurs. Parmi les utilisations multiples du tramway: l'approvisionnement de lait dans l'agglomération, l'arrosage de plantes, ou plus insolite le transport de convois nuptiaux... et de cercueils dans les tramways corbillards.



### Mettre de l'eau dans son vin

La mise en circulation du tramway lyonnais remonte au 11 octobre 1880, jour de l'inauguration de la première ligne entre Bellecour et pont d'Écully. Si les premières lignes sont installées sur les rives de la Saône, ce n'est pas le fruit du hasard. C'était un stratagème mis en place par l'OTL (société des omnibus et tramways de Lyon) pour capter le flux de passagers empruntant quotidiennement les bateaux-mouches de la compagnie Plasson & Chaize, qui circulent sur la Saône depuis 1863. Si ces passagers délaissent peu à peu les bateaux pour les sirènes des tramways, Plasson & Chaize décide de ne pas en rester là. En guise de contre-attaque, la compagnie décide de proposer à ses passagers des fauteuils dans les embarcations et la dégustation de Beaujolais à bord! ■

### La première petite mort du tram

En avril 1958, la navette de la Foire qui circule sur le quai Achille-Lignon (Lyon 6<sup>e</sup>) une semaine par an rentre définitivement au dépôt: c'est la fin du tramway lyonnais pendant 43 ans. Des raisons économiques ou techniques viennent expliquer cet arrêt, comme le refus de l'OTL (société des omnibus et tramways de Lyon) de mettre en circulation sur le réseau d'un matériel plus moderne. Mais aussi le ras-le-bol des lyonnais qui en ont assez du tramway: un moyen de locomotion qu'ils jugent trop vieillot, trop lent et ferraillant. Pour eux, il est le symbole d'une époque révolue. Jusqu'en 2001, le réseau des transports lyonnais se compose de véhicules sur pneus (autobus ou trolleybus), des funiculaires et du métro. ■



### Perrache: ça casse, puis ça passe

Christophe Thatcher, chef de projet tramway chez Egis (maitre d'œuvre de nombre de trams et métros lyonnais), se souvient: «Sur le centre de Perrache, on avait de gros soucis. On avait conservé l'aménagement du centre pour limiter les coûts, il a donc fallu «slalomer» notamment au niveau du gabarit en hauteur: il y avait 4 m disponibles, c'était le minimum. Et aux premiers essais on a arraché la LAC (ligne aérienne de contact). Trop juste!». Vu qu'il n'était guère envisageable de casser la dalle, le constructeur a revu la fixation de l'attache de la LAC pour que ça finisse par passer.

### Tram record

Entre 1999 et 2000 Lyon s'est équipé de 19 km de lignes de tram, un record pour du tram en ville, qui tient toujours.

### T3, la testostérone du tram

Le T3 diffère du T1 et du T2: posé sur d'anciennes emprises ferroviaires du chemin de fer de l'Est lyonnais, il est plus rapide, et se rapproche plutôt d'un tram de banlieue, sur ballast qui plus est. D'ou des pointes à 50 – 60 km/h et une moyenne à 25 – 30 au lieu de 17 à 18 km/h pour d'autres.

### Charpennes: l'hôpital, station de métro de façade

Lorsqu'il a fallu rejoindre la Doua au début des années 2000, la première option, avant le tram, était le métro, via un prolongement de la ligne B à Charpennes. «Une amorce avait même été construite. Quand l'hôpital a été refait, une fondation a été transformée en paroi moulée pour le mur futur de la station. Elle y est toujours», sourit Pierre Marx, chef de projet au cabinet d'ingénierie Egis. Le tram a prévalu, plus rapide à construire et moins cher.

**Tram étroit: c'est la faute de la rue de Marseille**

Le tram lyonnais est plus étroit qu'ailleurs: 2,40 au lieu de 2,65. La faute à un tracé urbain contraint, et notamment à un passage sur la rue de Marseille, voulu par l'ancien élu et membre du Sytral Christian Philip.

*« On avait étudié plein de variantes à gauche, à droite... Mais non, il a fallu passer dans la rue qui fait 14 m de large. Lors de la réunion avec les commerçants, je n'en menais pas large! »* rigole Pierre Marx. Du coup, par souci de compatibilité des rames, tout Lyon est en 2,40 m, sauf Rhônexpress. ■

**Rhônexpress, t'as ton tram ?**

Le Rhônexpress qui va vers Saint-Ex est bien considéré comme un tramway. Créé au début des années 2000, son plancher bas, ses grandes vitres et sa clim représentent un pas technologique, surtout qu'il peut monter à 100 km/h.

**Rhônexpress sur la pointe des pieds**

Plus large que le T3 (2,40 m), le Rhônexpress (2,55 m) emprunte pourtant les mêmes voies. Coup de « flair et de chance » pour Egis, qui s'est donné un peu de marge en concevant le T3 (sur les rails duquel roule Rhônexpress). Le concepteur des rames a néanmoins dû surélever le plancher de caisse et arrondir celle-ci pour que le tram passe au-dessus du quai sans frotter. Ric rac. ■

**Au boulot, les animaux !**

Des brebis et des chevaux employés par le Sytral !

En 2012, le chantier de la Ligne express de l'Ouest lyonnais (LEOL) débute. Le tracé emprunte alors un site classé en « zone protégée », la forêt du Vallon entre les secteurs de la Patelière et de la Tourette. Pour préserver au mieux les 250 espèces en faune et flore vivant sur le site, le Sytral a fait le choix d'un débroussaillage naturel. Ainsi, six brebis solognotes (race protégée en voie de disparition), encadrées par un berger, ont ainsi débroussaillé 10 000 m<sup>2</sup> de terrain. Des chevaux ont ensuite pris le relais pour les opérations de débardage. ■



## Le métro

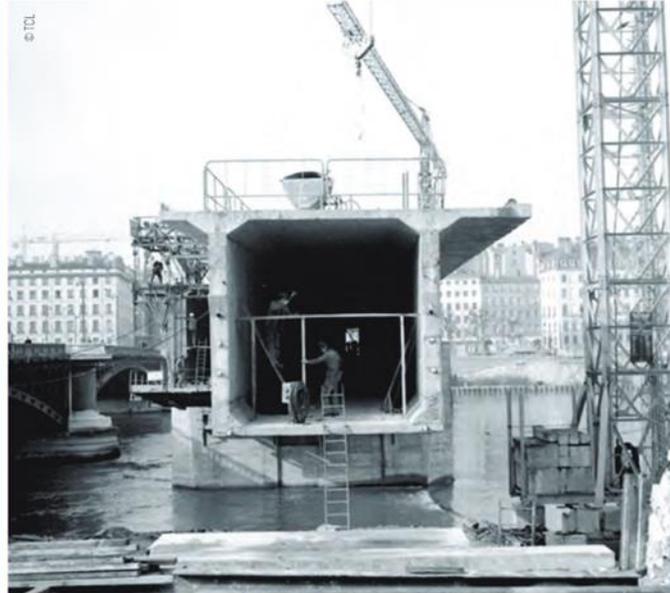
### Rendez-vous manqué en 1900

Inauguré en 1978, le métro lyonnais aurait pu être mis sur rails des dizaines d'années auparavant. En juillet 1900, alors que Paris inaugure sa première rame, Monsieur Haour, spécialiste des travaux urbains, présente à Lyon un projet de deux lignes : Perrache - la Croix-Rousse - Caluire et Vaise - Brotteaux. L'idée fut cependant rapidement abandonnée. ■



### Je poireaute à Croix-Paquet, c'est la faute à Pradel

C'est l'ancien maire Louis-Pradel qui a insisté pour créer une station à Croix-Paquet, avec pourtant une pente à 16 % et à un jet de pierre de l'Hôtel de Ville. D'où une perte de temps de trajet, des quais très étroits qui la condamneraient aujourd'hui car ne correspondant pas aux normes pour personnes à mobilité réduite. Et, en plus, une arrivée en virage qui vaudra, le jour du premier essai, un « râpage » en bonne et due forme de la rame contre les « fusibles » en bois qui dépassaient du quai. ■



### Le métro A dans le pont Morand

La A et un bout de la ligne B sont très peu profonds. Pour traverser le Rhône à une époque où l'on ne travaillait pas avec des tunneliers, le choix a été fait de passer dans le pont Morand. Avec, à régler, un gros problème d'épaisseur du tablier, et de conserver le gabarit de navigation de chaque côté. C'est pour cela que la place Louis-Pradel a été surélevée, d'où les escaliers qui mènent à la place de la Comédie. ■



### Les galons de l'expérience

Jusqu'aux années 1970, l'ancienneté de l'agent TCL était indiquée par des galons en laine rouge cousus en bas des manches. Chaque galon représentait cinq ans d'ancienneté. En 2011, le Sytral et Keolis Lyon organisent un concours pour créer une nouvelle ligne de vêtements pour les agents TCL en collaboration avec « Mode habillement Rhône-Alpes » et le Village des créateurs. Sarah Diallo, créatrice de la marque Tramwear et adhérente au Village des créateurs rafle la mise. En lien avec le personnel TCL, elle imagine une collection homme et femme pour chaque corps de métiers : accueil, sécurité, conducteur. Chaque vêtement emprunte le nom d'une station de métro des lignes A, B, D mais pas C. On retrouve entre autres le pull Guillotière, le pantalon Perrache ou encore la jupe Charpenne. Aujourd'hui, une nouvelle collection a remplacé cette dernière. ■

### La ligne D va jusqu'à Venise

La ligne D a été un véritable laboratoire, son creusement a utilisé le premier tunnelier en France, lequel s'est approché tout près de la nappe phréatique. Un « morceau de bravoure » pour Pierre Marx d'Egis, qui lui a valu... une descente en bateau dans le tunnel pour voir d'où venait toute cette eau. Creuser le métro, ça ne coule pas vraiment de source.

### Un métro so british

Mais au fait, pourquoi le métro roule à gauche à Lyon ? Deux versions circulent : parce que le directeur d'Egis ne voulait pas faire comme à Paris. Ou parce qu'aux Brotteaux, le métro devait faire un « triangle » entre les branches vers Brotteaux, Charpenne et le centre-ville, et entre Part-Dieu et centre-ville... et que ça marchait tout simplement mieux en roulant à gauche.

### Valéry dans le métro

Le 28 avril 1978, le président de la République Valéry Giscard d'Estaing inaugure le métro de Lyon (mis en service officiellement le 2 mai). Pour cette occasion, VGE a l'honneur de conduire l'une des toutes premières rames du métro lyonnais entre Hôtel de Ville et Charpenne avec l'aide d'un ingénieur et d'un conducteur.

### Un conducteur de métro mélangé aux voyageurs

Le métro D a été piloté par un conducteur pendant environ un an après sa mise en service en septembre 1991 car le pilotage automatique intégral n'était pas encore au point. Les rames n'étant pas dotées de cabine, le conducteur assurait la liaison Grange-Blanche - Gorge de Loup à l'avant, au milieu des voyageurs. Seule une petite barrière faisait office de séparation.



#### L'heure de gloire du métro D

Sting a profité de son passage au festival Les Nuits de Fourvière en juillet 2019, pour tourner dans les rames du métro D le clip de *Reste*, son *featuring* avec le rappeur français Maître Gims. Le clip a été réalisé de nuit aux Ateliers du Thioley de la TCL à Vénissieux. ■

#### Ascenseurs et accès aux personnes à mobilité réduite

En 1981, les stations Charpennes et Jean Macé s'équipent de deux ascenseurs chacune. Avec ses stations accessibles de plain-pied Perrache et Laurent-Bonnevay, le métro lyonnais est le premier en France accessible aux personnes à mobilité réduite. En 1991, lors de la création du métro D, toutes les stations en sont dotées dès le départ. Aujourd'hui, seules Croix-Paquet sur la ligne C et Minimes sur le funiculaire ne sont pas pourvues. À noter que le site tcl.fr est labellisé «accessiweb» c'est-à-dire accessible aux malvoyants et une application mobile IDV métro leur est destinée pour connaître le temps d'attente et les éventuelles perturbations sur le réseau. ■

#### Les stations fantômes de la ligne B

En pleine expansion, le quartier de Gerland pourrait accueillir à l'avenir, deux nouvelles stations de métro : Lortet entre Jean-Macé et Jean Jaurès, et la Plaine des Jeux environ 500 mètres après l'arrêt Stade de Gerland. Ces « stations fantômes » ont été aménagées durant les prolongements successifs de la ligne B. Cependant, elles nécessitent encore de nombreux travaux avant une éventuelle ouverture.

## Funiculaire et ficelle

### Solide comme un gros caillou erratique

Pendant le chantier du funiculaire reliant la rue Terme à Croix-Rousse, les ouvriers ont toutes les peines du monde en 1961 à percer une roche dure, qui après excavation se révélera être un bloc erratique, charrié par un glacier des Alpes il y a près de 140 000 ans. Localisé comme venu de la Haute-Tarentaise de par sa constitution minérale, faite de quartzite triasique métamorphique, cette roche a été conservée et surplombe aujourd'hui le Boulevard de Croix-Rousse. Oui, vous l'aurez reconnu, il s'agit bien du « Gros Caillou! ». ■

### L'Adieu sur la colline

Le 30 juin 1972, après un dernier voyage en soirée, le funiculaire entre Croix-Paquet et la Croix-Rousse tire sa révérence. Les Lyonnais viennent en nombre lui dire au revoir. Pour l'occasion, les commerçants du quartier déposent même des fleurs sur une petite estrade comme lors de funérailles. Après 81 ans de service, il est temps de lui dire adieu.



### En ficelle, toute!

C'est à Lyon que le premier funiculaire construit au monde voit le jour : inauguré le 3 juin 1862, il relie la Rue Terme à Croix-Rousse. Le chantier de ce premier funiculaire a duré trois années, entre 1859 et 1862. Le système du funiculaire permet de gravir les collines et côtes typiques de la topographie lyonnaise, grâce à un système de deux voitures reliées par un câble montant et descendant sur deux voies parallèles. Le funiculaire lyonnais doit son surnom de « ficelle » au câble qui permet à ses rames de monter et descendre les collines de la ville. ■

### Le funiculaire fou

En ce jour du 10 novembre 1932, deux ouvriers effectuent des travaux de maintenance dans le funiculaire Saint-Just, plus précisément dans une voiture placée en haut des rails. Alors qu'ils travaillent tranquillement, un vérin lâche entraînant avec lui les amarres. Et voilà la voiture avec les deux employés à l'intérieur, lancée à pleine allure sur les voies direction Saint-Jean. Lors du passage à l'évitement central, la voiture déraile et ralentit. Dans la courbe avant Saint-Jean, le véhicule finit par se coucher et basculer du petit viaduc pour terminer sa course dans la rue Tramassac. Plus de peur que de mal, les ouvriers s'en sortent avec quelques blessures et le funiculaire reprend du service quelques temps après l'incident. ■



### Quand l'Église sauve le funiculaire

L'histoire des funiculaires à Lyon aurait pu s'arrêter net à la fin des années 1960. Face à la baisse de fréquentation du réseau, le SCTRL (ancêtre du Sytral) pense mettre fin à ce mode de transport. L'arrêt de la « ficelle » rue Terme est acté pour 1967 et les autres lignes pourraient suivre menaçant l'accès à Fourvière en transport en commun. Opposé à ce projet, l'Archevêché de Lyon va convaincre le maire Louis Pradel puis le SCTRL de revenir sur leur décision. Le funiculaire est sauvé et sera même rénové en mai 1970.

TRIBUNE DE LYON N° 763 \_ DU 23 AU 29 JUILLET 2020