Petite histoire des transports à la Croix-Rousse

La ficelle, véritable petit métro

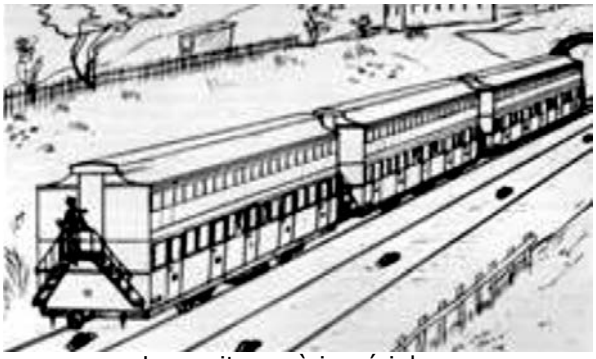
Ce dessin de Gustave Girrane (après 1850) montre une Croix-Rousse encore rurale et un trafic fluvial intense sur la Saône, trafic de fret essentiellement. Il faudra attendre 1863 pour que s'ouvre une véritable ligne fluviale urbaine entre La Mulatière et l'Île-Barbe avec service intensif entre Perrache et Vaise, exploitée avec les célèbres Bateaux-Mouches (construits par les Ateliers de La Mouche).
Les tramways et les chemins de fer en auront raison. Sur la droite de la gravure, quelque peu fantaisiste au demeurant, on remarque le dôme de Saint-Bruno et la maison Brunet.

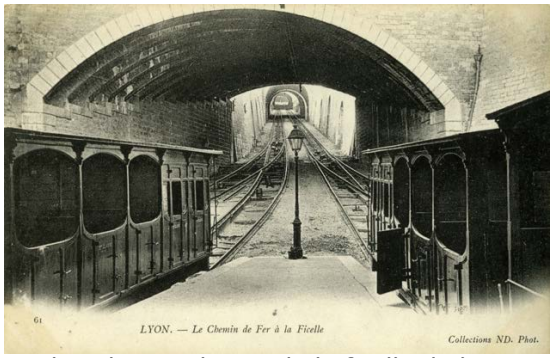
Les pentes de la Croix-Rousse peuvent s'enorgueillir d'avoir eu le premier funiculaire urbain du monde. Les travaux ont duré trois ans et suscité enthousiasme et curiosité. L'empereur Napoléon III vint spécialement visiter le chantier.

Dès sa mise en service le 3 juin 1862, le funiculaire est vite surnommé « chemin de fer à la corde » puis « ficelle ». Le succès est considérable : en 1863, deux millions de voyageurs sont comptabilisés, six millions en 1883 : il s'agit d'un véritable petit métro !
Au départ, des rames de trois voitures à impériales offrant 324 places étaient prévues. Mais, avant leur mise en service, les tests des systèmes freinage de sécurité ont échoué. Aussi ces voitures sont réduites à un seul niveau avant la mise en service. On pouvait aussi ajouter une rame plateforme, le « truck », pour les marchandises, les charrettes à chevaux ou à bras. La ficelle ouvre au public le 3 juin 1862.

Gare basse de la ficelle de la rue Terme en 1862

Ce matériel encore trop lourd et agressif pour la voie est remplacé en 1864.
En 1905, le matériel roulant est de nouveau renouvelé.


Les voitures à impériales



Voitures dans la gare basse de la ficelle de la rue Terme

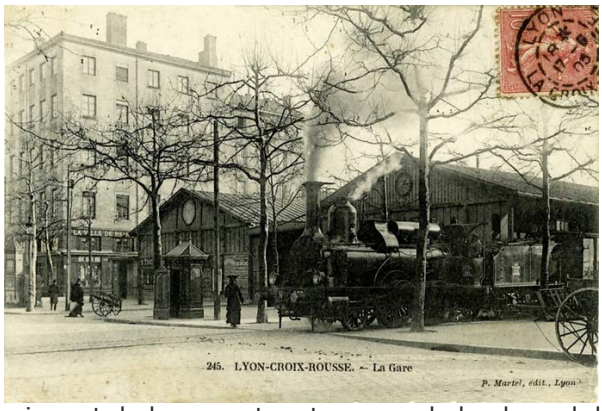
La construction et la mise en service en 1891 d'un deuxième funiculaire Croix-Rousse / Croix-Paquet menace la prospérité de la ficelle de la rue Terme, d'autant que le prix du voyage est de **un sou** pour la ficelle Croix-Paquet au lieu de **deux sous** par celle de la rue Terme.
Cette nouvelle ficelle répond aux réclamations des populations des pentes côté Rhône qui veulent avoir, elles aussi, un accès commode et rapide au chemin de fer de la Dombes. En outre, elle permet une correspondance à la gare supérieure avec le tramway de Caluire, ligne à voie métrique Croix-Rousse-Caluire (Marronniers), le bus 33 d'aujourd'hui.

Gare basse de la ficelle Croix-Paquet

La ficelle de la rue Terme, avec le truck

Le train de la Dombes, dit la galoche

La construction d'une ligne de chemin de fer est décidée, pour desservir le camp militaire de Sathonay. Elle est ouverte le 30 juillet 1863. La gare de voyageurs se situe sur le boulevard de la Croix-Rousse, à côté de celle du funiculaire, ce qui permet la correspondance pour les voyageurs. Mais cela a un inconvénient : les trains devaient traverser d'abord le rempart, puis le boulevard de la Croix-Rousse.
La gare de marchandises se trouvait sur la place des Tapis. Ce train, baptisé la « Galoche », était très lent (30 Km en 3 h). Aussi, à partir du 19 mai 1914, la gare des voyageurs est transférée place des Tapis, et celle de marchandises est déplacée rue Hénon.



Le train sort de la gare et va traverser le boulevard de la Croix-Rousse. À gauche on voit la gare supérieure de la ficelle de la rue Terme.

La gare de marchandises, place des Tapis

Le trafic du chemin de fer est à son apogée en 1914. Mais la crise économique, la concurrence de l'automobile, des autocars et des camions font plonger le trafic ferroviaire et celui des ficelles. En 1950, la voie ferrée disparaît. Le boulevard des Canuts en surface et le métro ligne C en souterrain ont été aménagés sur le tracé de l'ancienne voie ferrée. Le site a aussi été utilisé pour construire des immeubles d'habitation, le magasin Monoprix, des établissements scolaires, une agence commerciale SNCF (aujourd'hui fermée).

Et le tram arriva

Le tramway électrique apparaît d'abord comme un auxiliaire de la ficelle : la gare basse appelée « rue Terme », est en fait située « rue du Jardin-des-Plantes » ; elle est éloignée du centre, et une pente sévère la sépare des Terreaux.
Un tramway électrique arrive en 1910 par la rue Terme. En effet, le terminus de la ligne 3bis (La Mouche – gare Saint-Paul) est reporté de la gare Saint-Paul à la gare basse du funiculaire de la rue Terme. Avec cette correspondance commode, les déplacements entre la Croix-Rousse et le centre-ville se trouvent considérablement améliorés. Cette ligne est exploitée avec de petites motrices « Dyle et Bacalan » que l'on voit sur la photo.

La façade monumentale en bois de la gare inférieure rue Terme et le terminus du tramway électrique venant de La Mouche.

Mais la traction électrique permet au tramway de s'accommoder du relief et d'offrir des relations directes entre la ville basse et plate et le sommet de la colline, le tramway va devenir un concurrent pour les ficelles

Sur le boulevard, deux motrices Buire Croix-Rousse, dites « torpilleurs » en raison de leur longueur et de leurs extrémités effilées.

« Torpilleur » au terminus « Commandant Arnaud » avant 1912

En 1905, est créée la ligne « Perrache – Commandant-Arnaud », ancêtre du 13. Le 6 reprendra en 1914 le tronçon « place de la Croix-Rousse – Commandant-Arnaud ». Les 23 motrices « torpilleurs » spécialement conçues pour être adaptées aux contraintes de la ligne 13 firent sensation en 1905, et tranchaient avec les courtes motrices Buire à essieux.

Plusieurs incidents marquèrent l'exploitation, le plus spectaculaire étant la glissade d'une motrice sur les feuilles mortes à l'automne 1932, boulevard de la Croix-Rousse. La motrice a dévalé la pente tous freins serrés jusqu'à la montée de la Butte où elle dérailla et, continuant tout droit au lieu de suivre la courbe des rails, se précipita vers la vallée de la Saône, démolit et escalada le parapet, et s'immobilisa à cheval sur celui-ci, en équilibre instable, menaçant de tomber dans le val de Saône.

Le retrait des torpilleurs de la ligne 13, plusieurs fois envisagé, fut décidé suite à cet accident, et ils furent mutés sur la ligne 8 au profil parfaitement plat… La ligne 13 fut alors exploitée par motrices Buire ancienne, type A, rénovées, et ce jusqu'à la suppression des tramways.

Rue Terme, au premier plan, un torpilleur du 13 monte vers la Croix-Rousse. Au fond, une Buire A du 6 en descend, tourne à gauche dans la rue Sainte-Catherine pour rejoindre les Terreaux via la rue Sainte-Marie des Terreaux.

La ligne 6 en tram

La pittoresque ligne 6 assure depuis le 27 juillet 1912 la desserte fine des pentes au prix d'un tracé osé : cinq virages à 180°, pentes de 9 et 11 %, viaduc, passage sous une maison.

L'itinéraire de cette ligne 6 « Place Cdt Arnaud – Place du Pont » (aujourd'hui Gabriel Péri) via Terreaux, Cordeliers, cours de la Liberté, crée un troisième axe nord-sud s'ajoutant à celui de la ligne 13 via la presqu'île et à celui de la ligne 18 via les avenues de Saxe et Jean-Jaurès.

Malgré l'accumulation de difficultés, cette ligne « acrobatique » ne connut qu'un seul accident qui aurait pu être grave sans le sang-froid du wattman (M. Renard) d'un torpilleur de la ligne 13 : celui-ci descendait la rue de l'Annonciade et allait s'engager dans la courbe à droite rue du Jardin des Plantes, quand il vit une motrice de la ligne 6 emballée dans la descente de la rue Burdeau, il freina et fit repartir son tramway en marche arrière, évitant la collision entre les deux véhicules.

Ceci se passait le 1er janvier 1917, mais il fallut attendre mai 1925 pour que deux voies de liaison soient posées entre celles du 13 et du 6 avec consignes très strictes au personnel pour que les tramways ne s'engagent dans le carrefour qu'après vérification de l'absence d'un tram descendant soit la rue de l'Annonciade, soit la rue Burdeau (voir photo ci-dessous au centre).

1

2

Le tram 6 traverse le Jardin des Plantes. Sur la photo de gauche à droite on voit les voies de la ficelle

3

Le tram 6 sur le viaduc

Les photos 1 à 3 ont été prises le 9 mai 1948, la veille du remplacement du tram par le trolleybus (4 photos F. Collardeau).

Le carrefour Annonciade - Jardin des Plantes -, Burdeau après 1925 : on distingue les deux voies de liaison entre les voies normales du 13 (rue de l'Annonciade) et du 6 (Burdeau), qu'un tram du 6 commence à gravir.

La fin du tram 6. Le trolley remplace le tram sur la ligne 6 à partir de 1948. Un trolleybus VBH85 ligne 6 négocie le virage pour s'engager rue Pouteau. Ces trolleybus ont été réformés en 2000.

L'itinéraire de la ligne 6 Place Cdt Arnaud – Place du Pont (aujourd'hui Gabriel Péri) via Terreaux, Cordeliers, cours de la Liberté, crée un troisième axe nord-sud s'ajoutant à celui de la ligne 13 via la presqu'île et à celui de la ligne 18 via les avenues de Saxe et Jean-Jaurès.

Malgré l'accumulation de difficultés, cette ligne « acrobatique » ne connut qu'un seul accident qui aurait pu être grave sans le sang-froid du wattman (M. Renard) d'un torpilleur de la ligne 13 : celui-ci descendait la rue de l'Annonciade et allait s'engager dans la courbe à droite rue du Jardin des Plantes, quand il vit une motrice de la ligne 6 emballée dans la descente de la rue Burdeau, il freina et fit repartir son tramway en marche arrière, évitant la collision entre les deux véhicules.

Ceci se passait le 1er janvier1917, mais il fallut attendre mai 1925 pour que deux voies de liaison soient posées entre celles du 13 et du 6 avec consignes très strictes au personnel pour que les tramways ne s'engagent dans le carrefour qu'après vérification de l'absence d'un tram descendant soit la rue de l'Annonciade, soit la rue Burdeau (voir photo ci-dessus au centre).

Le bas des Pentes en tram

La Croix-Rousse, les Pentes, c'est aussi le bas des pentes, actif, vivant, commerçant. On y trouve la grande croisée des deux axes les plus importants du réseau de tramway : la célèbre ligne 7 Perrache – Cusset, l'épine dorsale du réseau, la ligne la plus chargée de France, et la ligne 3 de Vaise à Villeurbanne.

Place des Terreaux, vers 1930, le tramway règne en maître

Une rame de la ligne 18 passe rue d'Algérie comme les trolleybus aujourd'hui, mais le tram 18 ne monte pas encore à la Croix-Rousse, son terminus est place Sathonay.

Une rame du 18 attend l'heure du départ, place Sathonay en 1952.

Ligne 7, place de la Comédie, pointe de trafic à l'heure du déjeuner que l'on prend chez soi à l'époque (1950).

Place des Terreaux en 1952, le tram 3 tourne derrière la Fontaine en direction de Vaise.

Les trolleybus à l'assaut de la Croix-Rousse

Certes, en 1932, le département fait reconstruire le tramway Lyon–Neuville dit « le Train bleu », certes, des études de métro et de tramway moderne sont lancées, mais la tendance est de remplacer les tramways par les autobus et les trolleybus. La société Vétra, filiale d'Alsthom se spécialise dans l'équipement électrique des trolleybus et en fait la promotion. La traction électrique et l'adhérence des pneus rendent les trolleybus particulièrement bien adaptés aux lignes à profil difficile, comme c'est le cas de la Croix-Rousse.

Malgré les difficultés dues à la guerre, l'OTL parvient à équiper la ligne 13 en trolleybus Vétra B41 début 1944, limité provisoirement à Bellecour.

Une boucle est créée pour les services partiels « Mairie du 4e », via la place Millaud et la rue Claude-Joseph Bonnet.

Cette installation a été déposée, mais on peut voir encore sur les façades des attaches de ligne aérienne.

En 1948, les trolleys B48, dotés d'une porte supplémentaire médiane, équipent la ligne 13 et y resteront 18 ans.

Trolleybus B48 au terminus de Perrache

Un trolley ER100, place Croix-Rousse en1992.
Les usagers regrettent encore ce modèle
silencieux et confortable.

Boulevard de la Croix-Rousse,
trolleybus VA3-B2 réalisé à partir des
autobus PBR construits en série par Berliet.

Les avatars de la ligne 6 de trolleybus

La vie de la ligne 6 en trolleybus est faite d'une multitude de modifications d'itinéraires locales et générales, retenons une phase d'expansion avec au nord le prolongement à Montessuy en 1976, et au sud le prolongement à la place A. Briand en 1974.

Puis le déclin commence par la limitation au sud à la place Bellecour, puis en décembre 1984 limitation au parcours Hôtel de Ville – Place Croix-Rousse. Au sud le 13 maintient seul la liaison Hôtel de Ville – Bellecour, au nord, c'est encore le 13 qui reprend la desserte Place Croix-Rousse – Montessuy. La ligne 6 est passée d'un statut d'axe nord-sud important à celui de « remonte-pentes ».

Sept voitures VBH85 suffiront pour ce service. Elles seront rénovées avec décoration à l'ancienne et termineront leur carrière fin 1999/début 2000.

Place du Pont (Gabriel Péri) un trolleybus type C
aux dimensions réduites mis en service sur la ligne 6 en 1948 - AmL 118ph4_4

Le marché très étroit des trolleybus, le site tourmenté des « Pentes » et les stationnements illicites exigent des véhicules spécifiques. Le remplacement des VBH85 par des minibus Diesel de série séduisait des gestionnaires avant tout financiers, ce qui provoqua un tollé dans les associations d'usagers, d'habitants et de protection des sites et du patrimoine : il fut décidé de maintenir la traction électrique et sept trolleybus presque « sur mesures » MAN-Kiepe ont été achetés.
Plusieurs VBH85 ont été conservés dont un par l'Amtuir destiné au futur Grand musée des transports urbains qui s'installe à Chelles (Seine et Marne).

La ligne C du métro

Deux ficelles, deux destins opposés

Qui aurait pu penser en 1862 dans l'euphorie de l'inauguration, ou vingt ans plus tard lorsque le trafic atteignit 6 millions de voyageurs, que la ficelle de la rue Terme somnolerait un siècle après et serait transformée en vulgaire route pour faciliter l'accès de la Croix-Rousse aux automobilistes pressés. C'est pourtant ce qui lui arriva en 1967.

La situation de la ficelle Croix-Paquet n'était guère meilleure, avec un médiocre trafic quotidien de 1300 voyageurs ; elle fut arrêtée en 1972, mais sa transformation en route un moment envisagée fut, décision heureuse, abandonnée. On pensa réutiliser la voie ferrée de la Dombes au nord pour desservir Caluire et le plateau nord vers Rillieux, et la prolonger au sud de Croix-Paquet à Hôtel de Ville en connexion avec le métro. Mais le matériel roulant mixte adhérence/crémaillère, d'origine suisse, est très coûteux. Tellement coûteux que la ligne, baptisée ligne C du métro, reste limitée à Cuire, et se contente de cinq rames de deux voitures à crémaillère. Elle est cependant très appréciée et le trafic a explosé, passant de 1300 à 33 000 voyages/jour en 2004.

Croix-Paquet, le funiculaire tel qu'on l'a connu de 1938 à la fermeture en 1972.

Ligne C du métro, station Croix-Paquet en 1998

Dossier établi par Jean-Louis La Rosa, Président honoraire, cofondateur du Musée des transports urbains, avec à la participation de François Collardeau, Philippe Lépine, Adrien Gondin, Rirette La Rosa - septembre 2006

Éliane Vernet - septembre 2022