

LE TRAMWAY OUVRE LA VOIE... 128 ANS DE TRANSPORT PUBLIC À SAINTE-FOY-LÈS-LYON

Dimanche 2 juillet 1893, la liesse règne dans les rues de Sainte-Foy-lès-Lyon. Banquet officiel, fête de gymnastique, fanfare, ascension d'un ballon, bal public, feu d'artifice... La municipalité a déployé les grands moyens, car l'événement mérite une fête mémorable : l'inauguration du premier tramway électrique de la région lyonnaise !

A posteriori, il est vrai que l'arrivée de ce mode de transport public dans notre commune a représenté un événement majeur dans l'histoire de la ville, et changé considérablement le quotidien des Fidésiens. Voici l'histoire de plus d'un siècle de transports publics à Sainte-Foy-lès-Lyon.

Si proche, si loin...

4 kilomètres seulement séparent la place fidésienne « Xavier Ricard » de la place lyonnaise « Bellecour ». Mais le centre de Sainte-Foy-lès-Lyon et le centre de Lyon sont aussi distants de 138 mètres de dénivellation, qui vont conditionner l'histoire des transports publics sur notre territoire.

Jusqu'en 1865, pour relier les 2 communes, il n'y a qu'une seule voie. Elle sillonne en lacets la forte pente de la montée Saint-Laurent. Les Fidésiens empruntent des diligences, des berlines ou des malles-postes tirées par des chevaux. Ils voyagent au bon vouloir des cochers et des caprices de la météo ! Les tarifs sont libres et les temps de trajets... plus ou moins longs. Les plus courageux vont à pied ou à bicyclette.

La première liaison organisée date de 1835. François Durand, traiteur fidésien, obtient par arrêté municipal l'autorisation d'exploiter une liaison par voiture omnibus depuis la grande place de Sainte-Foy jusqu'à la rue du plat à Lyon. Si les archives ne mentionnent pas la durée de cette expérience, elle témoigne cependant de la volonté nouvelle de proposer aux habitants de Sainte-Foy des moyens de transport collectifs.

Les réseaux s'organisent

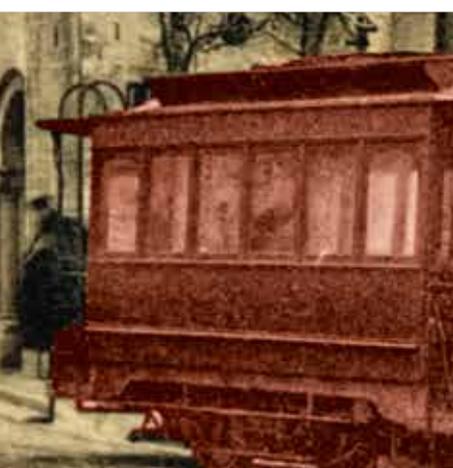
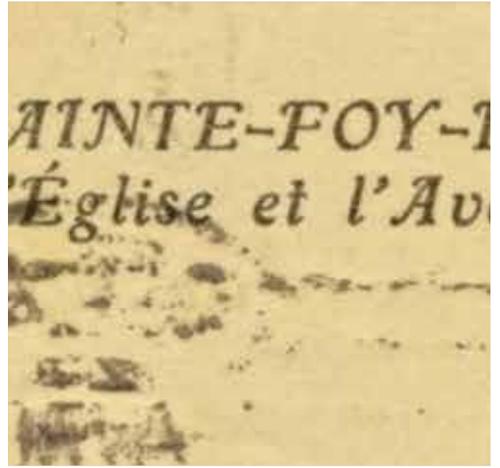
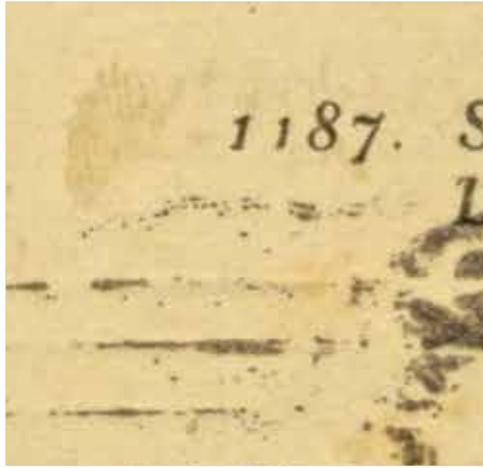
À Lyon, la fusion de plusieurs compagnies de fiacres et d'omnibus aboutit à la création de la Compagnie lyonnaise des omnibus. Ne pouvant couvrir toutes les communes alentour, celle-ci sous-traite des lignes à des exploitants et, à Sainte-Foy, plusieurs d'entre eux se succèdent. Néanmoins, le conseil municipal fait régulièrement état de plaintes pour irrégularité du trafic. Il s'avère donc toujours compliqué de rallier Lyon, à une époque où les automobiles individuelles n'en sont qu'à leurs balbutiements...

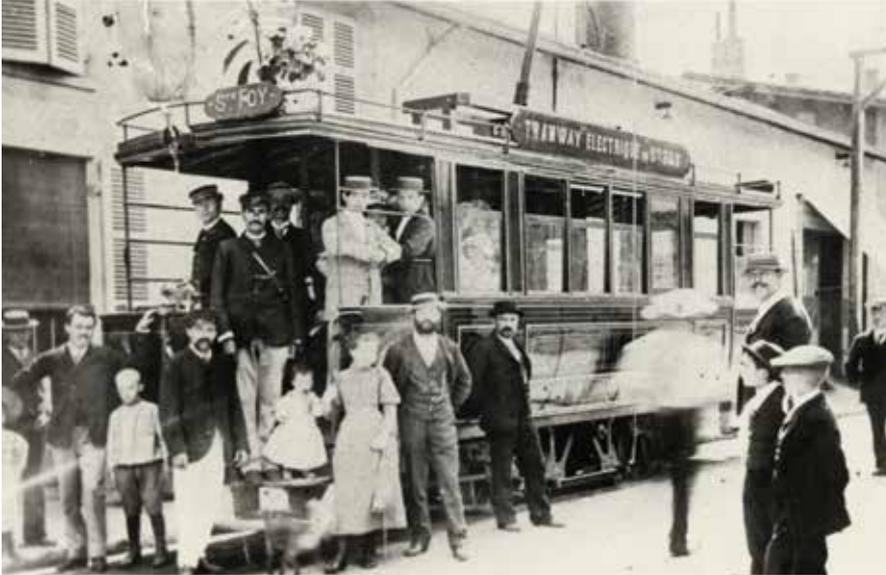


En 1886, une subvention de 300 francs est accordée au sieur Peillon pour l'étude d'un tramway à vapeur entre Lyon et Sainte-Foy. Après enquête publique, le tracé retenu part de la place Ampère à Lyon, pour atteindre Sainte-Foy par la montée Saint-Laurent. Le projet table sur 15 départs quotidiens aller-retour en été et 12 départs en hiver. Le prix du voyage serait de 0,25 franc en 2^{ème} classe, 0,35 franc en 1^{ère} classe, dont la moitié reversée à la commune. Mais il ne se concrétisera pas...

Pendant ce temps, en 1879, la Compagnie des Omnibus et Tramways de Lyon (OTL) est créée. Elle inaugure le 11 octobre 1880 la toute première ligne de tramway (Lyon-Bellecour/Écully), bientôt suivie de 9 autres lignes régulières. Ce sont des voitures à impériale de 48 places, tirées par 2 chevaux et circulant sur des rails (pour faciliter la traction animale). Le tramway hippomobile devient le premier mode de transport public, qui se développe dans toutes les villes européennes.







La fée électricité

Nous arrivons dans l'époque de la révolution industrielle, et la traction animale va bientôt laisser place au tramway électrique. À Sainte-Foy, on le doit à monsieur Guinand, propriétaire du château de Bramafan. Cet esprit curieux s'est intéressé aux travaux de Siemens en Allemagne et de Edison aux États-Unis. Avec d'autres Fidésiens, il fonde en 1890 un syndicat pour la réalisation d'un tramway électrique entre sa commune et la station terminale du funiculaire de Lyon à Saint-Just (ouverte en 1878). En toute logique, M. Guinand est nommé président de la Société Anonyme du Tramway de Sainte-Foy (TSF). En 1892, un bâtiment abritant la centrale électrique est construit à l'angle de la rue de la Mairie et de la rue des Ecoles. Les Fidésiens sont alors intrigués par la haute cheminée qui recrache en altitude des fumées de charbon. La voie unique de tramway est tracée, le progrès est en route...



Ainsi, le 4 juin 1893 est une date historique pour notre commune, avec l'inauguration officielle de la ligne de tramway électrique par les autorités, non sans la bénédiction du clergé.

Suivra la mise en service le 14 juin, puis la fameuse fête populaire du 2 juillet. L'euphorie est de mise, celle d'avoir un mode de transport public moderne, et la fierté d'être la première commune lyonnaise à s'en doter ! C'est en effet

seulement la troisième expérience française, après Clermont-Ferrand en 1890 et Marseille en 1892, et avant Roubaix et Paris. À Lyon, la compagnie OTL met en service son 1^{er} tramway électrique le 15 août 1894 (liaison Bellecour/Oullins).

Ainsi, grâce à des Fidésiens visionnaires et persévérants, le tramway de Sainte-Foy marque le début de l'électrification du réseau de tramway en région lyonnaise. De plus, la centrale produisant plus d'électricité que n'en consomment les motrices du tramway, l'éclairage public de la commune se développe, avec l'installation d'une centaine de lampes.

Les voyages s'enchaînent alors. Le conducteur, baptisé « wattman », encastre sur son pupitre de commandes les 2 manettes de bronze poli dont il ne se sépare jamais ! Tandis que le receveur passe auprès des voyageurs pour encaisser la monnaie, avec le pouce droit garni d'un morceau de chambre à air pour mieux détacher les billets de la liasse.



La montée de Choulans

Cependant, avec le temps, l'exploitation s'essouffle. L'unique ligne proposée, qui rallie le terminus du funiculaire, ne satisfait pas tous les besoins de déplacement. Il est maintenant question de trouver le moyen d'une liaison directe vers Lyon, or la forte déclivité reste un obstacle majeur. En 1906, la TSF (Tramway Sainte-Foy) est rachetée par la puissante FOL (le réseau lyonnais Fourvière-Ouest Lyonnais), qui donne la priorité au projet d'une ligne directe par la montée de Choulans nouvellement créée, en supprimant le crochet par Saint-Just. Celle-ci entre en service en 1907, sous la forme d'une voie unique, certes tortueuse, comprenant deux évitements (sur l'avenue Valioud). Cette ligne porte le numéro 29. Pratique pour les Fidésiens désireux de se rendre à Lyon, elle est aussi prisée par les Lyonnais qui apprécient le charme, la verdure et les bonnes caves de notre commune !



Après la première guerre, les transports publics reprennent leur cours normal, avec une volonté de modernisation du matériel. Mais la topographie particulière de la ligne 29 entrave ces efforts : la voie unique ne peut pas être doublée en raison de l'étroitesse de la chaussée, les courbes serrées empêchent l'ajout de remorques à la voiture principale. Les autobus, qui se sont fortement développés, ne peuvent gravir de pentes supérieures à 3%. Ce mode de transport est donc freiné alors que la demande du public est très importante. La solution arrive avec le trolleybus en 1935, un autobus relié à une double caténaire pour son alimentation électrique. Après 42 ans de bons et loyaux services, le tramway électrique accomplit son dernier voyage.



Les trolleybus puis les simples bus

Cette fois encore, notre commune joue un rôle précurseur puisque la ligne de trolleybus est, avec celle de Francheville, la première de la région lyonnaise (et la 2^e de France après Clermont-Ferrand). Le trolleybus connaît un succès rapide, en diminuant le temps de trajet qui passe de 30 à 16 minutes, dans des conditions de confort inédites ! Pour satisfaire la demande, la compagnie OTL met en service 20 véhicules. Même si le nombre d'automobiles progresse fortement, surtout après la 2^{ème} guerre mondiale, les bus assurent vaillamment leur mission quotidienne. Ils seront stoppés en 1960, certains ayant parcouru plus de 1 200 000 kilomètres...

La première génération est remplacée par des bus Vetra-Berliet plus modernes, ce qui nous permet de rendre hommage à Yvonne Brossette, fille de Marius Berliet, décédée le mois dernier à l'aube de ses 107 ans après 80 ans de vie à Sainte-Foy. La ligne est prolongée jusqu'à l'hôpital en 1958. Cependant, la ligne aérienne électrique nécessite un entretien plutôt coûteux en raison de la sinuosité du parcours. De plus, les automobilistes deviennent nombreux sur cette voie et le trafic se renforce d'autant plus que les travaux du tunnel sous Fourvière démarrent (1967). Raison pour laquelle la compagnie OTL passe la ligne 29 en autobus autonomes, afin que ceux-ci puissent être déviés selon les exigences de ce chantier d'envergure. C'est ainsi que le ronronnement des trolleybus fait place au cliquetis du diesel, tandis que la compagnie OTL est baptisée TCL, bien connue aujourd'hui de tous les habitants du territoire.

Une page d'histoire se tourne pour les Fidésiens, même si la ligne conserve son numéro historique : le 29. En 1974, une navette Sainte-Foy - Plan du Loup est instaurée afin d'améliorer les déplacements entre ces 2 pôles. Modernisation aussi de l'accès dans l'autobus quand les voyageurs peuvent accéder par les portes latérales, réduisant ainsi le temps à l'arrêt. Puis la mise en service du métro en 1978 permet à la société TCL d'adopter une nouvelle grille tarifaire, avec un ticket urbain valable sur tout le réseau, permettant d'enchaîner les correspondances. À partir de 1979, les Fidésiens peuvent se rendre jusqu'à la place Bellecour en bus, puis emprunter le métro ligne A. Les prolongements de la ligne 29 se poursuivent et facilitent les trajets. Les améliorations portent également sur les installations aux arrêts (abris, plans de lignes, horaires...) et le confort des bus.

Aujourd'hui, Sainte-Foy est desservie par 7 lignes de bus régulières, désormais pilotées par le Sytral (Syndicat Mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise), l'autorité organisatrice des transports en commun lyonnais. Leurs fréquences et tracés font l'objet de demandes appuyées de notre ville afin de renforcer l'existant. Et 128 ans après le tramway électrique, c'est l'idée d'un téléphérique reliant Gerland à Francheville, en passant par La Mulatière et Sainte-Foy-lès-Lyon, qui pointe (un peu plus que) le bout de son nez...