

1

Les débuts des réseaux de transports en commun



Carte à dos divisé des années 1920 marquée du sigle B.F. avec un petit rameau fleuri assorti de « lux » de l'éditeur Mièvre (avec au dos le label Unis-France de l'Union Nationale Intersyndicale créée en 1916 pour lutter contre les contrefaçons et inciter à acheter français). L'imprimeur est Catala Frères à Paris.

A partir du 18^{ème} siècle depuis l'extension de l'artisanat, la Saône est la principale artère économique de Lyon, là où se croisent bateaux, hommes et marchandises. Aussi c'est là que naît la première organisation de transports en commun. Des services réguliers entre Lyon et Vaise sont assurés par des « bèches » et des coches d'eau. Puis vers 1879, à l'intérieur de la cité, se développent des transports terrestres, calèches et tramways tirés par chevaux. Le difficile accès aux collines est vaincu par le développement des ficelles dès 1859.

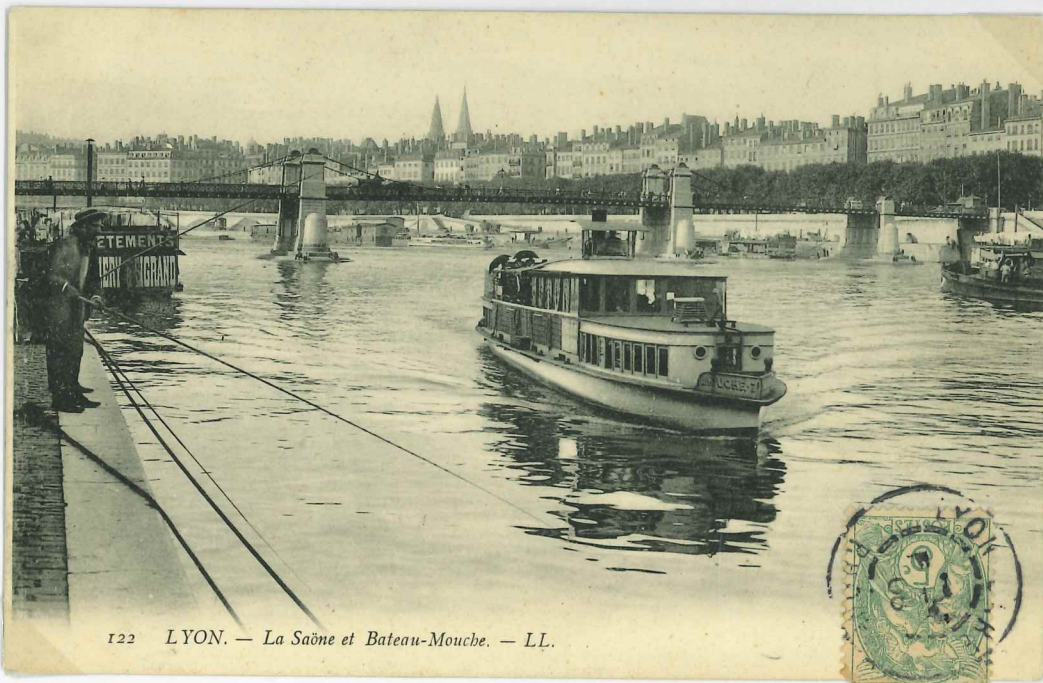
1-1 Au fil de l'eau.



362. LYON-PERRACHE. — Le bac à traile

Carte à dos divisé, vers 1910, éditeur inconnu.

Depuis l'Antiquité il existe des systèmes pour traverser le Rhône. Jusqu'en 1771, seul le pont de la Guillotière relie les deux rives. Des bacs à traile retenus par un câble attachée à deux tours sur les rives permettent le transport des passagers. A Lyon, les bacs de Perrache et Saint Clair, gérés par les Hospices civils, en compétition avec le pont de Antoine Morand, perdureront.



122 LYON. — La Saône et Bateau-Mouche. — LL.

Sigle LL (Louis Lévy) de l'éditeur parisien Lévy et fils (44 rue Letellier Paris 15^{ème}). La maison Lévy et fils a succédé à la maison Neurdein (cartes postales ND Phot) en 1918. Carte à dos divisé vert, affranchie à 5c en 1908, tolérance du 19 février 1895 pour les correspondances de moins de 5 mots (cartes de visites).

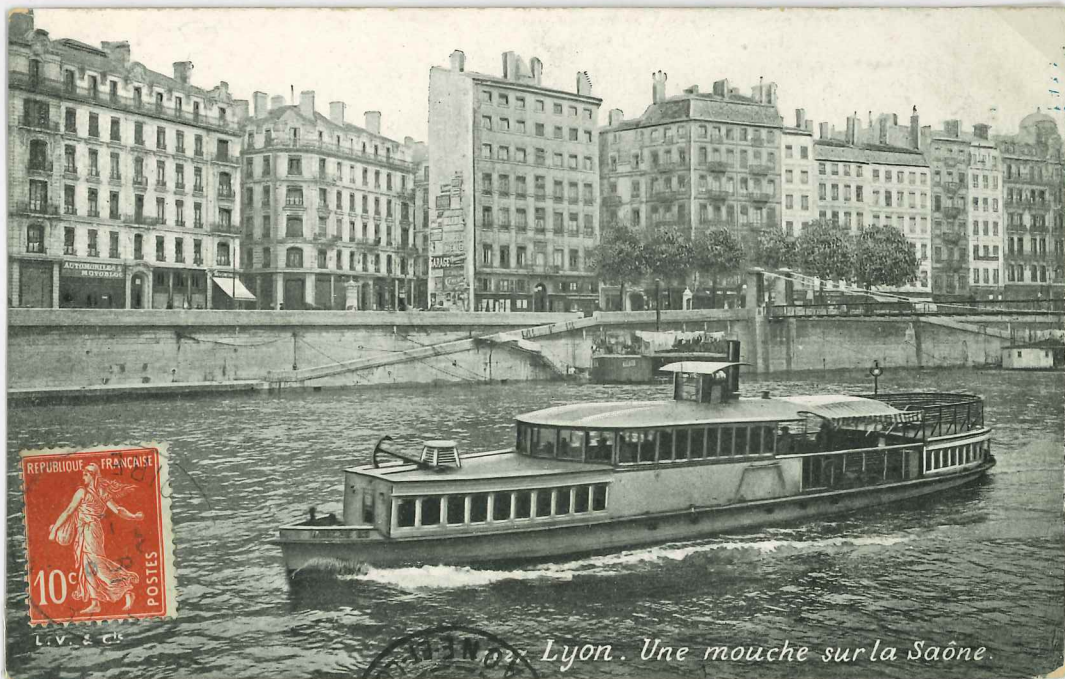
En juin 1863, bien avant Paris, est mis en service par la Compagnie des « Bateaux Omnibus » une liaison par bateaux « Mouche » entre La Mulatière et Vaise. Ces bateaux doivent leur nom aux chantiers navals de la Félizat sis dans le quartier de la Mouche à Lyon.



14 LYON. — Vue vers la Croix Rousse

Carte à dos divisé, affranchie à 10c, tarif de la carte postale illustrée du 1^{er} mai 1878, expédiée le 19 juillet 1916.

Ils transportent jusqu'à 4 000 000 de passagers par an avec 14 bateaux à vapeur de 60 à 80 chevaux (records en 1871 et 1905). La capacité des bateaux est de 170 à 250 voyageurs.



Lyon. Une mouche sur la Saône.

Sigle L.V. & Cie de l'éditeur parisien de cartes fantaisie Léopold Verger (61 fg Poissonnière Paris 9^{ème}). La carte, à dos divisé, bien qu'en noir et blanc, a été commercialisée sous l'appellation « Aquaphoto », procédé de mise en couleurs aquarellée appliquée sur une impression en phototypie. La carte a été éditée pour les Machines à Coudre et à tricoter « New Orléans », les Cycles « Lex », les Poêles à pétrole « L'Equateur ». Elle est affranchie à 10c.

A partir de 1910, le trafic des bateaux Mouche diminue rapidement, les nouveaux propriétaires, la C.L.T. puis l'O.T.L., s'intéressant plus aux transports terrestres que fluviaux. Le service est supprimé en 1913.

1- 2 Les tramways à chevaux.



Carte de type « nuage » d'avant 1900 (cf. la date : Lyon le189.), éditée par la maison Casset, éditeur à Lyon, 32 rue de la République. Le dos est non divisé.

New York voit naître le tramway au milieu du 19^{ème} siècle, créé par le français Alphonse Loubat. Dès 1852, il met en service des tramways à chevaux à Paris sur la ligne Concorde Passy. En 1855 la Compagnie Lyonnaise d'Omnibus (C.L.O.) ambitionne de développer un réseau à Lyon. Mais des difficultés administratives contrecarrent ce projet.



Carte de type « nuage » antérieure à 1904. L'image prend plus d'importance au fil du temps. Le dos non divisé n'autorise que l'écriture de l'adresse. La correspondance se fait au recto. La carte a été expédiée en 1908, affranchie à 5c (tolérance pour moins de 5 mots).

En 1879, la compagnie des « Omnibus et Tramways de Lyon » est créée. Elle obtient la concession de 10 lignes. Elle fait rouler son premier tramway le 11 octobre 1880 entre Bellecour et le Pont d'Ecully. Les voitures sont à impériale découverte. Plus de 1000 chevaux sont nécessaires pour assurer le service.



33

LYON. — La Rue de la République. — ND Phot

*Heureuses journées passées
ici*

Marque ND Phot déposée par les frères Neurdein le 12 septembre 1887 (44 rue Letellier Paris 15^{ème}). Les frères Neurdein étaient avant la guerre de 14 – 18 parmi les meilleurs éditeurs de cartes postales en France. La carte est à dos non divisé, le texte est écrit au recto, l'image est en forme de nuage (le verso ne comporte que l'adresse). Expédiée en mai 1902.

L'O.T.L. construit simultanément toutes les lignes prévues à la concession qui sont pour la plupart mises en service en 1881. L'arrivée du tramway va bouleverser les conditions de vie des lyonnais. Croisement de deux tramways de la ligne n° 7 à l'entrée de la rue de la République.



31

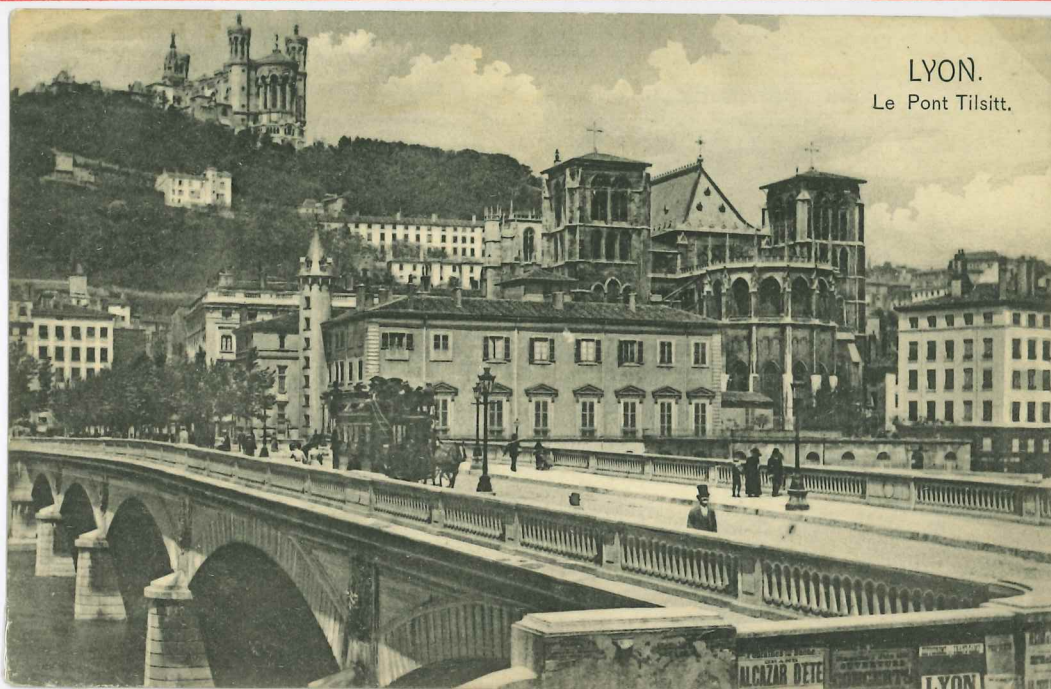
LYON. — Le Pont Morand. — ND Phot

8 mai 1902

*Merci
Marie Morand*

Carte de type « nuage » à dos non divisé de l'éditeur Neurdin. Expédiée le 8 mai 1902, affranchie à 5c.

La Ligne n° 7 est ouverte le 1er avril 1881 sur le trajet Perrache - Brotteaux. De tout temps elle connaît une grande affluence de voyageurs.



Carte à dos divisée, expédiée en février 1906, affranchie à 10c (tarif 1er mai 1878).

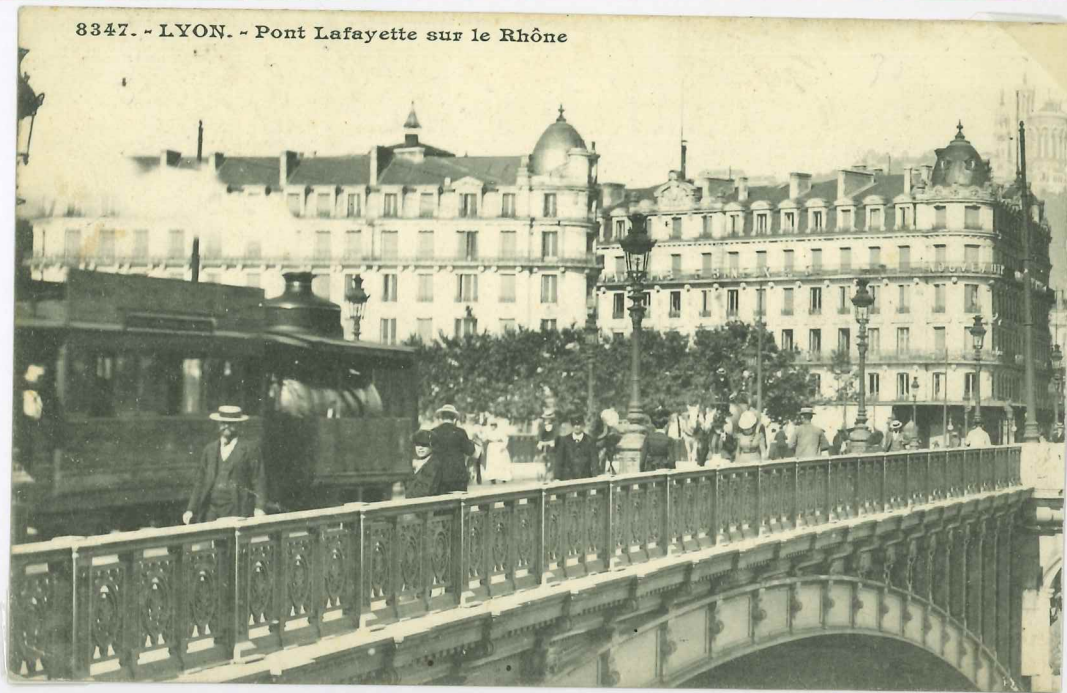
La ligne n°9 est créée le 12 novembre 1881 de Bellecour à la gare de Vaise par le pont Tilsit.



Carte de l'éditeur Neurdin, à dos non divisé, antérieure à 1904. Pas de place pour la correspondance au verso. On notera l'impression du t renversé de Phot.

En 1881, les cars Ripert, du nom de leur inventeur, petites voitures à chevaux sans rails, relient Perrache à la gare des Dombes (gare de la ficelle de la rue Terme). Ils sont rachetés par l'O.T.L. qui voyait là une concurrence avec sa ligne n°7 dans la presque-île. Leur exploitation est étendue à deux autres lignes (Archevêché à la Gare de Genève – ici sur la carte - et Croix Rousse à Caluire).

1 - 3 Les tramways à vapeur.



Carte à dos non divisé (environ 1900). Editeur inconnu.

L'O.T.L. entend ne pas prendre de risque en passant de la traction mécanique en remplacement de ses tramways à chevaux. Elle expérimente sans succès des matériels à air comprimé, puis se tourne vers la vapeur.



Reproduction de carte ancienne (photo d'environ 1894) pour le service abonnement du Matin.

Elle décide d'expérimenter à partir du 1^{er} septembre 1888 sur sa dernière ligne créée, de Lyon à St Fons (ligne n°12), des locomotives à vapeur sans foyer Lamm et Francq. Les locomotives ont un réservoir d'eau surchauffée à 180°C par le passage d'un courant de vapeur provenant d'un générateur installé au dépôt. Elles sont en service sur l'O.T.L. jusqu'en 1895.



Carte type « nuage » à dos vert non divisé. La mention carte postale est rayée et remplacé par « Imprimé » ce qui permet l'affranchissement réduit (elle aurait dû être à affranchie à 5c, l'affranchissement 1c étant réservé à un envoi sous bande - tarif du 1^{er} mai 1878).

La compagnie concurrente, la « Compagnie Lyonnaise de Tramways et Chemins de Fer » utilise le même matériel à partir de 1889 sur la ligne Pont Lafayette - Guillotière ».



Carte à dos non divisé, de type nuage à partie correspondance réduite. Editée par Carl Kunzli et frères 17 rue Richier Paris 9^{ème}, sigle KF dans une palette de peintre. Maison d'édition suisse créée en 1896, l'une des première à fournir des cartes en phototypie.

La C.L.T. équipe de ces machines également les lignes « Cordeliers au Cimetière de la Guillotière » et « Cordeliers à Bron », mais aussi avec des machines Henri Sartre construites à Lyon.

1 - 4 A l'assaut des collines.



86 LYON. — Le Funiculaire, Rue Terme. — LL.

Je vous embrasse tous. Jeanne

Carte de l'éditeur Lévy & fils, à dos vert non divisé avec au verso « Expédié par M Dem^t à ... Rue N°
« L'inscription du nom et de l'adresse de l'expéditeur est facultative ». Affranchie à 5 c en 1905, moins de 5 mots au recto.

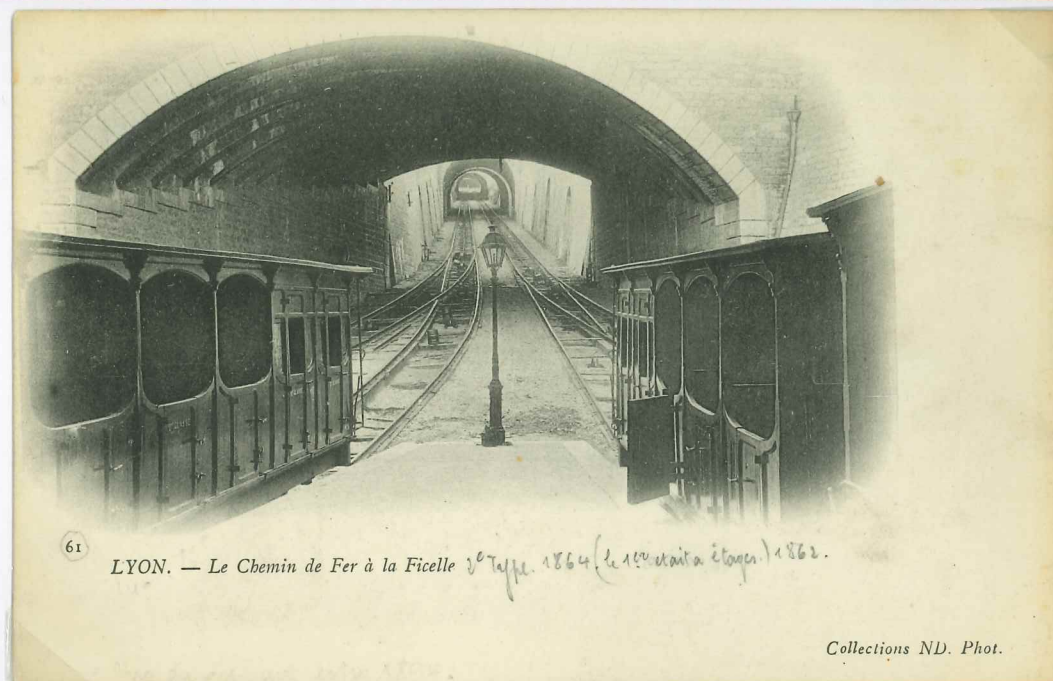
Le site élevé de la Croix Rousse rendait son accès malaisé aux voyageurs et aux marchandises. Pendant des siècles tout le trafic emprunte la Grand'Côte, ancienne voie romaine.



179. LYON. — Entrée du Funiculaire de la Croix-Rousse. Rue Terme. - E.C.L.

Sigle E.C.L. de la maison Carrier, rue Moncey à Lyon. Carte à dos divisé, affranchie à 5c (inscription manuscrite limitée à 5 mots - tarif du 1er mai 1910).

En 1859, la Compagnie du « chemin de fer de Lyon à la Croix-Rousse » propose un procédé de chemin de fer à câble. Il faut trois ans pour le construire. L'empereur Napoléon III en personne visite le chantier. L'architecture de la gare inférieure est modifiée en 1915 pour la rendre plus confortable. Un tramway « torpilleur » de la ligne n°13 passe devant la gare.



Carte de type « nuage » de Neurdein à dos non divisé (environ 1895).

C'est le premier funiculaire transportant des voyageurs au monde. Son ouverture a lieu le 3 juin 1862. Il connaît immédiatement un immense succès. « Le chemin de fer à la corde » devient très vite dans le langage populaire la « ficelle ». Les voitures à impériale s'avèrent très vite trop lourdes entraînant une usure prématurée des câbles. Elles sont remplacées en 1864 par des voitures plus légères.



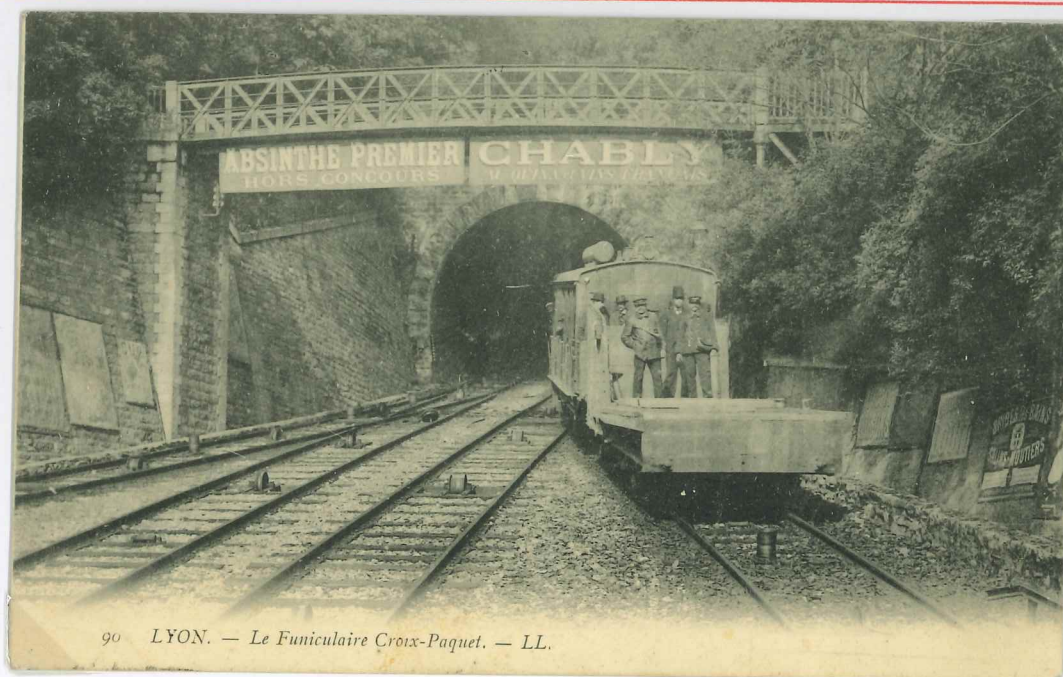
Carte de Lévy et fils, série « Selecta », à dos divisé (environ 1920).

Le trafic est important dès le début de l'exploitation. C'est le seul moyen d'atteindre rapidement la Croix-Rousse, les pentes trop fortes interdisant l'accès par un tramway. De plus à côté de la gare haute est créée, en 1863, la gare de la ligne des Dombes permettant d'atteindre Trévoux. En 1967, le glas sonne pour la ficelle. Son tunnel est utilisé en voie de circulation pour les automobiles.



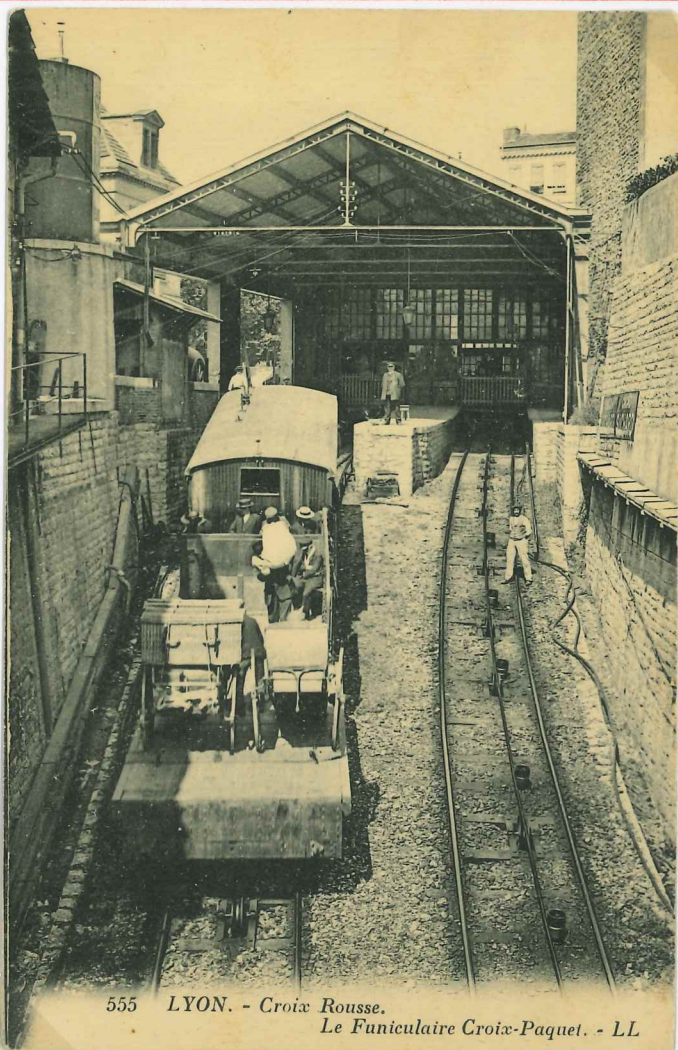
Carte Neurdin à dos divisé (vers 1910).

Le succès du funiculaire de la rue Terme inspire la réalisation par Monsieur Poy en 1887 d'un autre funiculaire pour drainer le côté sud-est du plateau de la Croix - Rousse. La Compagnie de la Croix-Paquet - Croix-Rousse est née.



Carte Lévy et fils à dos divisé (vers 1910).

Liée à la Compagnie des tramways de Caluire, elle est absorbée par la Compagnie de l'O.T.L. en 1914. La ligne fut très populaire, d'autant plus qu'elle rivalise avec le funiculaire de la rue Terme en pratiquant des tarifs très attractifs.



555 LYON. - Croix Rousse.
Le Funiculaire Croix-Paquet. - LL

Carte Lévy et fils à dos divisé (vers 1910)

Outre les voyageurs, le truck sert essentiellement à transporter voitures à bras et voitures à chevaux qui ne peuvent emprunter les rudes pentes de la Croix - Rousse.

La Gare haute du funiculaire Croix-Paquet - Croix-Rousse d'où sort la foule des passagers venant du centre ville, donne sur le boulevard de la Croix - Rousse.

L'exploitation de la ficelle s'arrête le 3 juillet 1972. Transformée en crémaillère la ligne, prolongée jusqu'à la place Tolozan donne naissance le 6 décembre 1974 à la ligne C du réseau de métro lyonnais.



14. LYON. — Boulevard de la Croix-Rousse.

Gare du Funiculaire Croix-Paquet.

Signet S.F. de l'éditeur S. Fargès (36 rue Victor Hugo, Lyon 2^{ème}) avec le lion de la Sté lyonnaise de phototypie (6 rue grande Famille à Lyon). Carte à dos divisé. Affranchie à 10c, expédiée en 1906.



Carte à dos divisé (vers 1915), éditeur inconnu. Affranchie à 5c en 1905, correspondance au recto.

En 1872 la Compagnie du « Chemin de Fer de Lyon à Fourvière et St Just » veut répéter sur la colline de Fourvière l'expérience réussie par la Compagnie du « Chemin de Fer de Lyon à la Croix-Rousse ». Elle construit un funiculaire en voie normale.



Carte à dos divisé (vers 1915), éditeur inconnu.

Mais le tracé de la ficelle comporte deux difficultés : une station intermédiaire, Les Minimes, et surtout deux plans inclinés passant brusquement à la gare intermédiaire d'une pente de 6 % à une pente de 18 % Pour contourner la difficulté de la variation de pente, un wagon compensateur était ajouté à l'une des voitures à la gare intermédiaire. Sa masse équilibre la différence des efforts de gravité.



8940. LYON-St-Just — Le Funiculaire et la Gare - C.B.

Au verso, sigle B&G Lyon de l'imprimeur Baise et Goutagny (16 rue des remparts d'Ainay Lyon 2^{ème}). Carte réalisée en phototypie à dos divisé vert, papier de bonne qualité, vers 1905.

En 1886 une ligne de chemin de fer reliant St Just à Vaugneray et à Mornant est lancée. La Compagnie prend alors le nom de Compagnie de « Fourvière - Ouest Lyonnais ». La F.O.L. prévoyant un service sans rupture de charge entre le centre de la Presqu'île et Mornant, décide, en 1901, de remplacer la ficelle par un chemin de fer à crémaillère Abt en voie métrique.

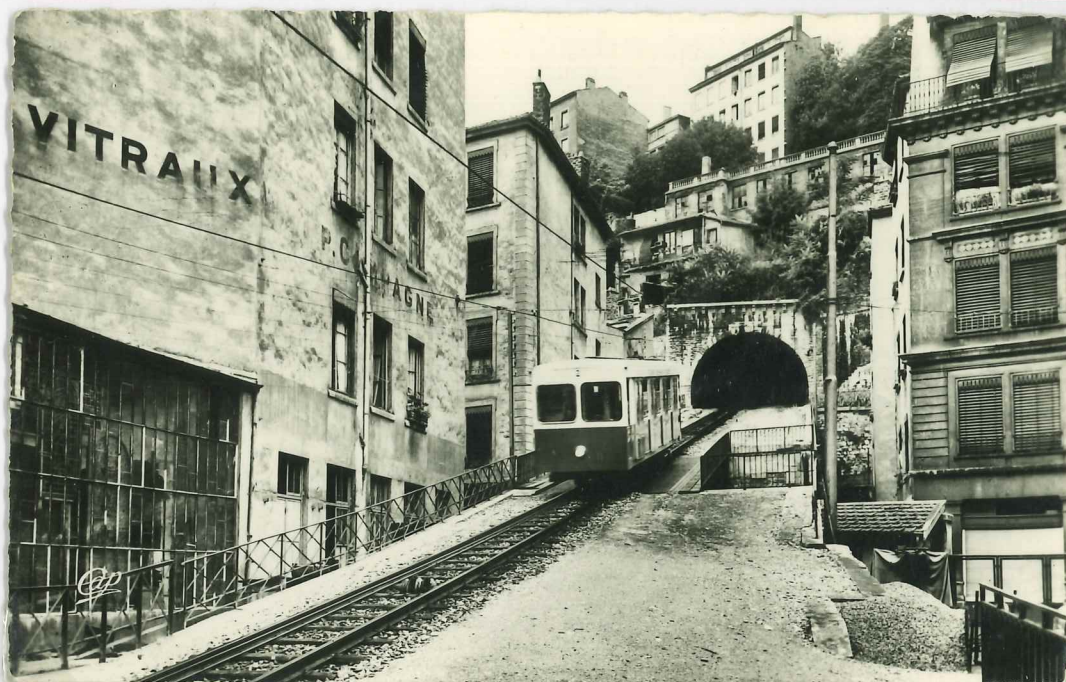


8340. - LYON. - Funiculaire de Fourvière

Édition Gilletta, phot., Nice.

Carte éditée par Jean Gilletta, photographe et éditeur niçois depuis 1880 (8 rue de Suisse, puis 5 rue Michel Ange à Nice). Il retire un « l » à son nom pour signer. La carte est à dos non divisé et n'a pas circulée.

Toutefois la lourdeur des voitures de la F.O.L. (difficulté de freinage à la descente), le dépassement de la roue de crémaillère sous la motrice, empêcheront la réalisation de ce projet de liaison. Les motrices sont fabriquées par la « Société Suisse pour la Construction de Locomotives et machines » (S.L.M.) à Winterthur. Suite aux difficultés financières, la Compagnie O.T.L. rachètera la Compagnie de « Fourvière - Ouest Lyonnais » en 1911.



Carte moderne des années 1960 des Editions CAP, Compagnie des Arts Photomécaniques, marque Real Photo, 44 rue Letellier à Paris, et à Schiltigheim. Editeur contemporain 30 av Jean-Jaurès à Arcueil.

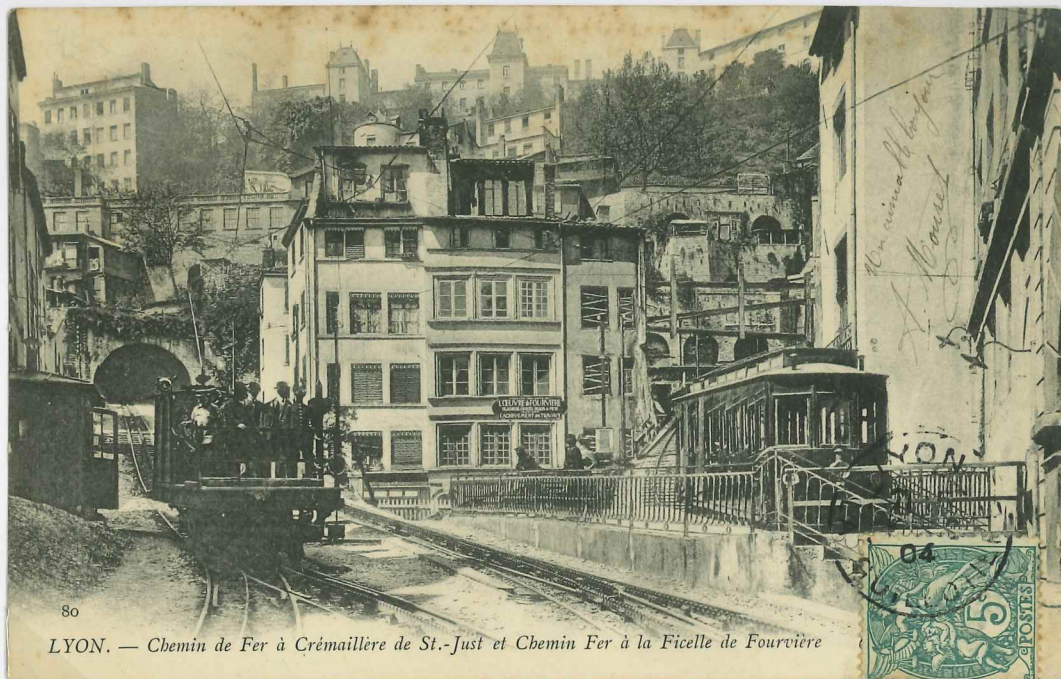
En 1958, après de bons et loyaux services, la ligne est rénovée, la crémaillère est remplacée par une ficelle, le wagon compensateur est remplacé par un système de câbles reliant les deux cabines par le haut et par le bas. A la création des lignes A et B du métro, en 1978, la ficelle modernisée est intégrée au réseau ferré de transports en commun de Lyon.



94 LYON - Le Funiculaire de St-Just - Place de la Bibliothèque J. R.

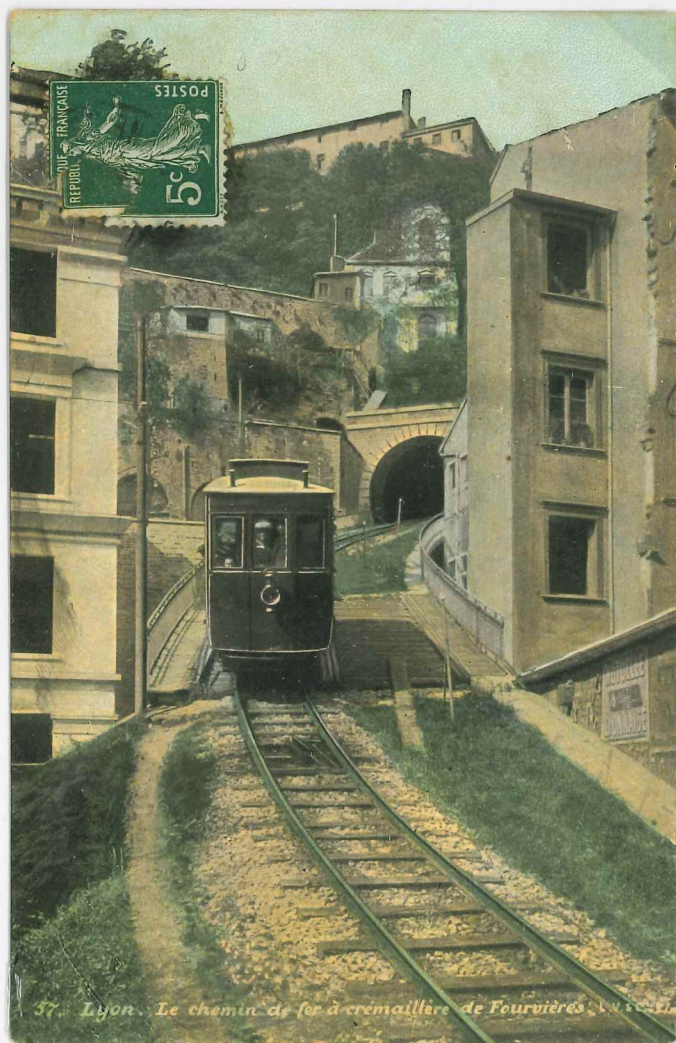
Sigle J.B. de J. Basset, éditeur à Lézignan-Corbières (Aude). Carte à dos divisé (vers 1905).

Pour relier Fourvière qui attirait de plus en plus de pèlerins, en 1900 la Compagnie de « Fourvière - Ouest Lyonnais » construit le funiculaire de « St Jean à Fourvière ». C'est le plus pentu des funiculaires lyonnais avec une déclivité de 30 %.



LYON. — Chemin de Fer à Crémaillère de St.-Just et Chemin Fer à la Ficelle de Fourvière

Editeur inconnu, carte à dos non divisé, affranchie à 5c, expédiée en 1904.



37. Lyon. Le chemin de fer à crémaillère de Fourvières

Carte colorisée (procédé Aquaphoto), à dos divisé (vers 1910), de Léopold Verger, 61 fg Poissonnière Paris 9^{ème}.

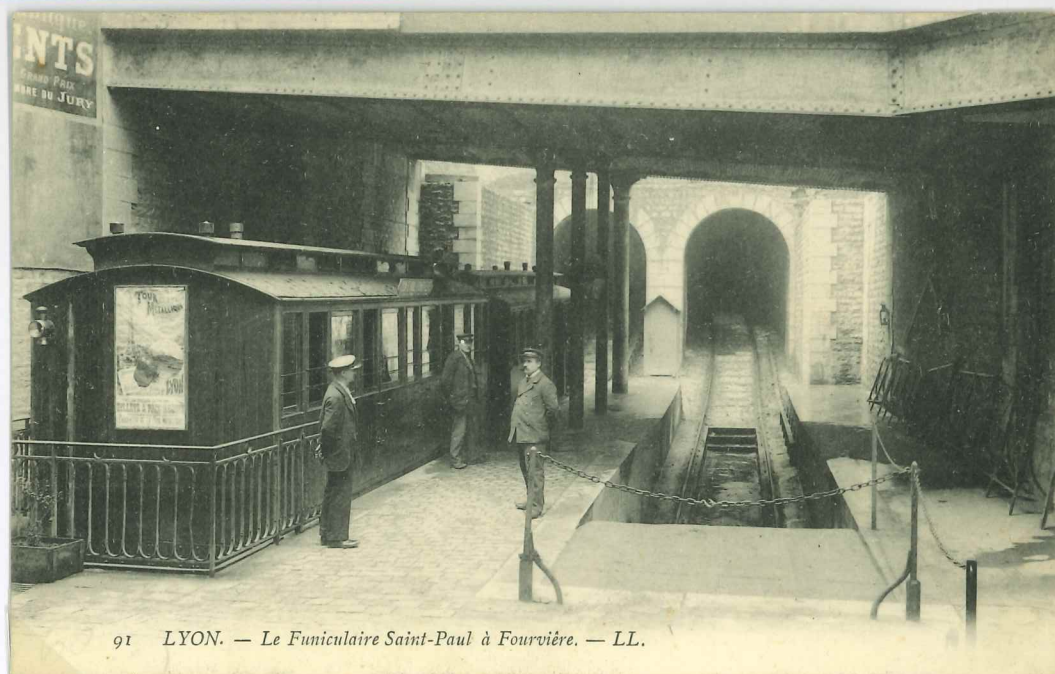
Les deux voitures sont construites par Von Roll. Initialement éclairées par des lampes à pétrole, elles reçoivent l'éclairage intérieur grâce à une ligne électrique et un pantographe.

Le 10 novembre 1931 se produit un accident spectaculaire qui ne fit heureusement aucune victime. Au cours de réparation, une cabine dévale la pente depuis la gare haute pour finir sa course dans une salle à manger de la rue Tramassac. Les deux ouvriers qui se travaillaient à l'intérieur de la cabine, bien que blessés, s'en tirèrent pour une grande frayeur.



Carte à dos divisé (1910) avec le sigle H.D. de l'éditeur Heriey Dupré (41 grande rue de la Guillotière Lyon 7^{ème}).

En 1897 est créée la société du chemin de fer de « Lyon-St Paul - Fourvière - Loyasse » pour étudier une liaison de la gare P.L.M. de St Paul à Fourvière par un funiculaire et d'une prolongation de la ligne par un tramway jusqu'au cimetière de Loyasse. Le 6 décembre 1900, le funiculaire de St Paul à Fourvière est mis en service après de nombreuses difficultés techniques pour le percement du tunnel.



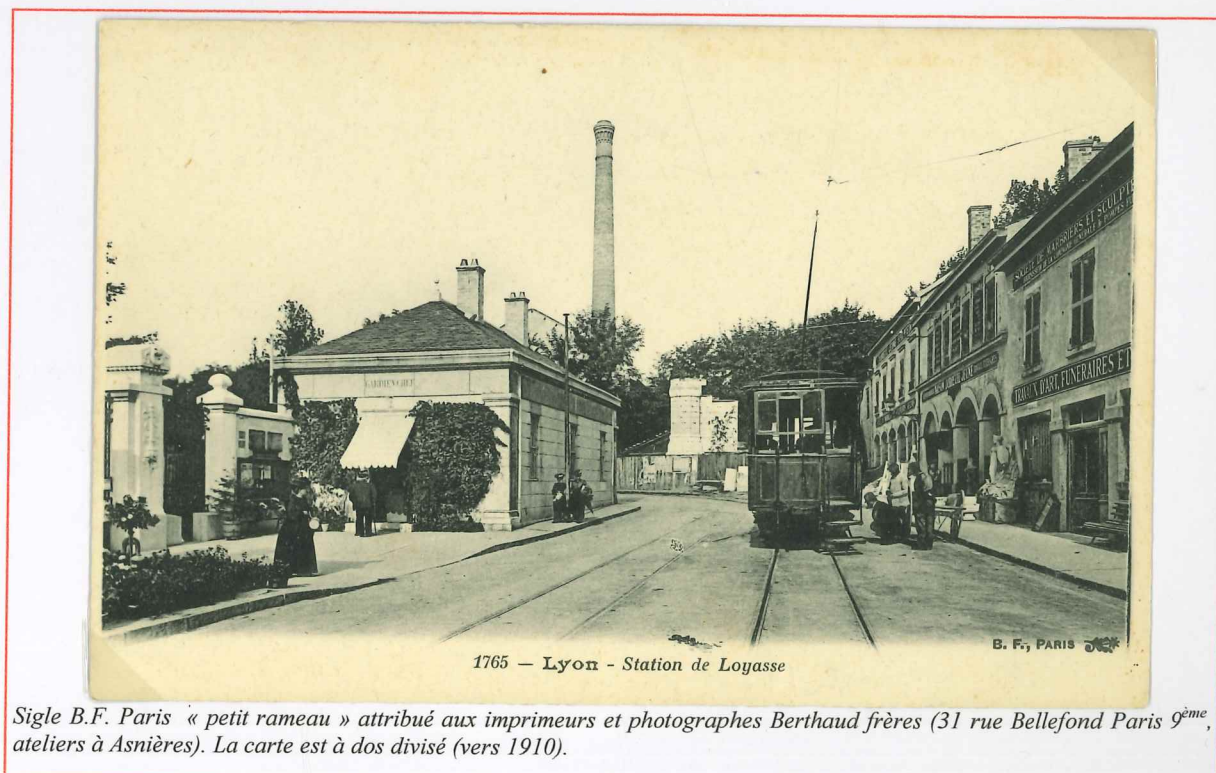
Carte, à dos divisé (vers 1910) de l'éditeur Lévy et fils.

A double voie normale, le funiculaire fonctionne avec des rames soit à deux voitures de voyageurs, soit avec une voiture de voyageurs et un truck pour monter des marchandises, du charbon pour l'usine électrique et les convois funéraires.



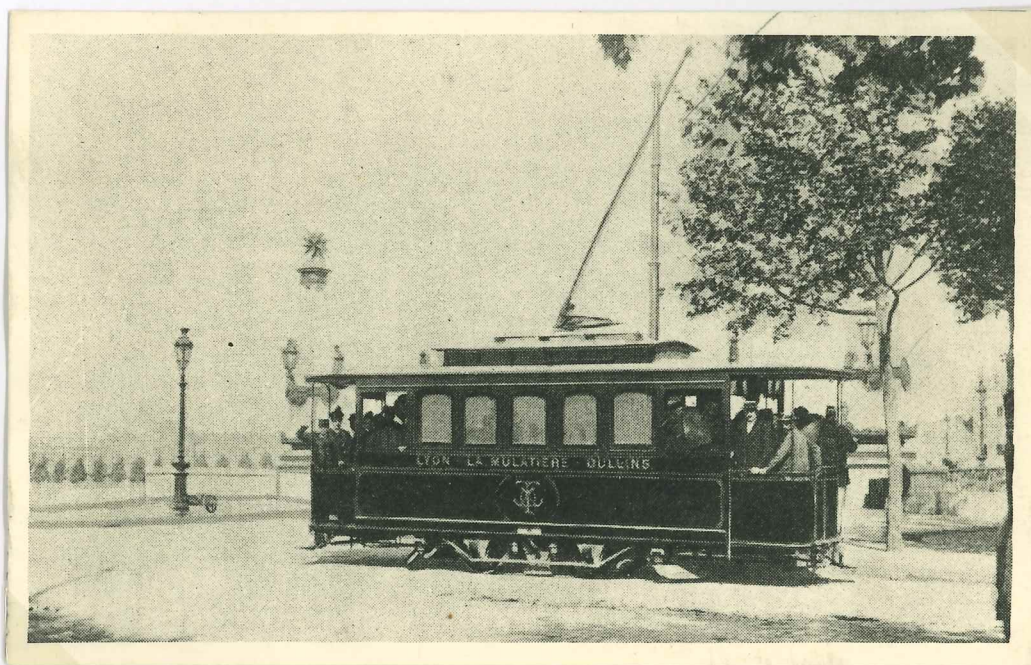
Le trafic voyageurs ne sera jamais à la hauteur de l'investissement. On imagina donc de transporter les défunts depuis St Paul jusqu'au cimetière de Loyasse. Toutefois l'exploitation restera déficitaire et La F.O.L. la reprit, puis en 1911 elle passa sous la coupe de l'O.T.L.

La ligne de tramway fut la plus courte de France avec ses 800 mètres de longueur. Elle est aujourd'hui transformée en promenade piétonne, sous le nom de « parc des hauteurs », avec une vue magnifique sur la Saône. Son terminus était situé à l'entrée du Cimetière de Loyasse. Très déficitaire, le service du funiculaire fut supprimé en décembre 1937. Le tramway survécut jusqu'au 16 septembre 1939.



2

L'âge d'or l'électrification



Carte d'un éditeur inconnu, à dos divisé (vers 1910).

En 1881, alors que l'O.T.L. exploite dix lignes de tramways à chevaux, Siemens met en service le premier tramway électrique à Berlin. Paris équipe un omnibus à chevaux d'un moteur électrique alimenté par des accumulateurs. Marseille et Bordeaux adoptent ce mode de transport. Il faut attendre le 2 juillet 1893 pour voir rouler à Lyon le premier tramway électrique, en voie de 0.75m, entre la gare haute du funiculaire de St Just et Ste Foy-lès-Lyon, exploitée par la Compagnie des « Tramways de St Just - Fourvière ».



Editeur inconnu, carte à dos divisé, affranchie à 5c, expédiée le 8 sept 1909.

La Compagnie du « Tramway d'Ecully » débute son exploitation, en voie étroite, le 10 juillet 1894 sur la ligne « Pont Mouton - Ecully », puis les lignes de St Cyr le 3 juin 1898, de Champagne le 9 août 1898 et enfin de St Didier le 13 novembre 1899.



Carte typique d'après la première guerre mondiale. Elle est marquée du sigle CIM (Combiér Imprimeur Macon) de l'éditeur Combiér à Macon. Il édite et distribue ses propres cartes postales.

Le réseau d'Ecully est rattaché en 1899 à celui de l'O.T.L. Les lignes prennent les numéros 19 à 22. La motrice « Ecully », modifiée en 1922 par l'O.T.L., est présentée ici dans son dernier état.



Carte de l'éditeur Berthaud frères, à dos divisé (vers 1910).

La « Compagnie de Caluire » inaugure le 1^{er} juin 1897 une ligne à voie étroite pour remplacer les Omnibus des Dombes. Le départ de la ligne se fait à la gare haute du funiculaire de la Croix Paquet pour atteindre Caluire.



Carte à dos divisé de J. Augagneur, éditeur à Lyon depuis 1905 (56 rue Molière Lyon 6^{ème}).

En 1900, la ligne atteint le terminus des Marronniers à la limite du département de l'Ain. Sathonay, qui se trouve dans l'Ain, ne sera jamais desservie par le tramway. La compagnie de Caluire cédera la ligne de Sathonay à la compagnie O.T.L. le 1er juillet 1914. En 1947, des autobus C.G.O. puis des trolleybus remplaceront le tramway de la ligne n°33.



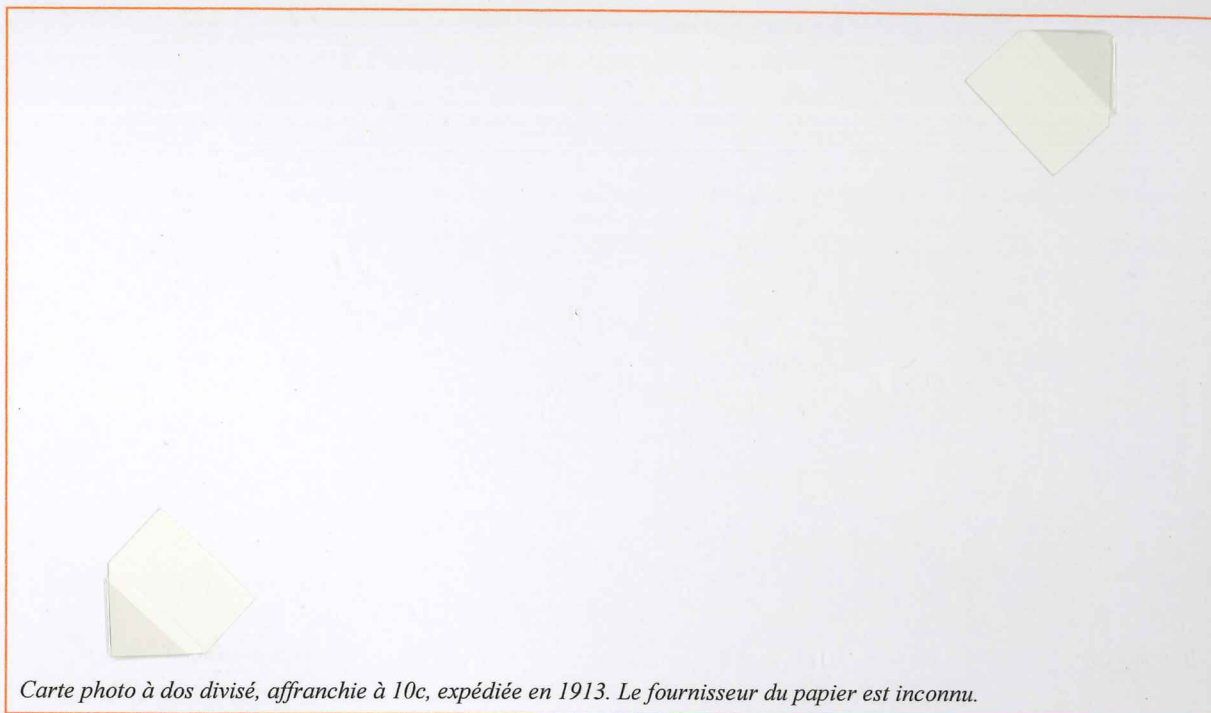
Carte de l'éditeur Carlier à dos divisé (vers 1910).

L'O.T.L. lance sa première ligne électrique le 15 août 1894 sur la ligne n° 10 « Lyon à Oullins » avec 12 motrices « Bonnefond ». Le succès immédiat conforte l'O.T.L. dans sa décision d'électrifier tout son réseau, ce qui est fait en 6 ans. En 1900 tous les chevaux de traction ont disparu.



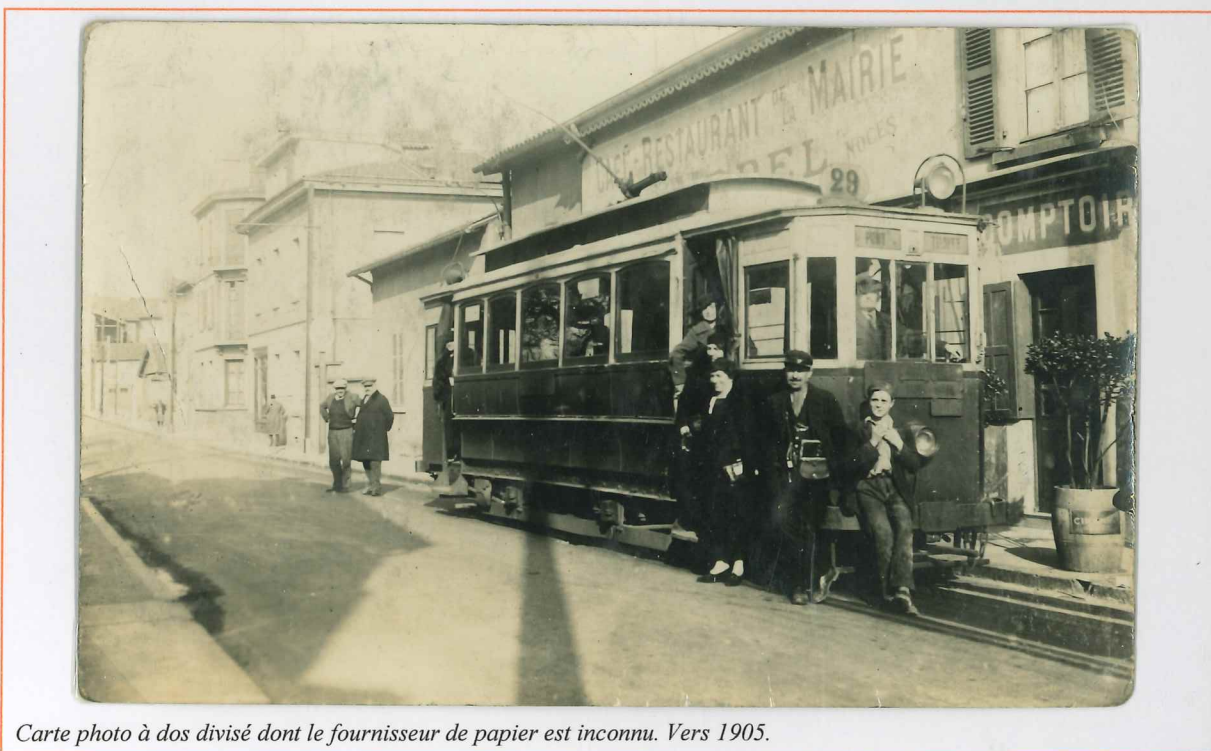
Carte de Lévy et fils à dos divisé (vers 1910).

Le 22 août 1895 sont mises en service sur la ligne n°12 « Bellecour - St Fons » les premières « Belles mères », anciens tramways hippomobiles à impériale équipés de moteurs électriques.



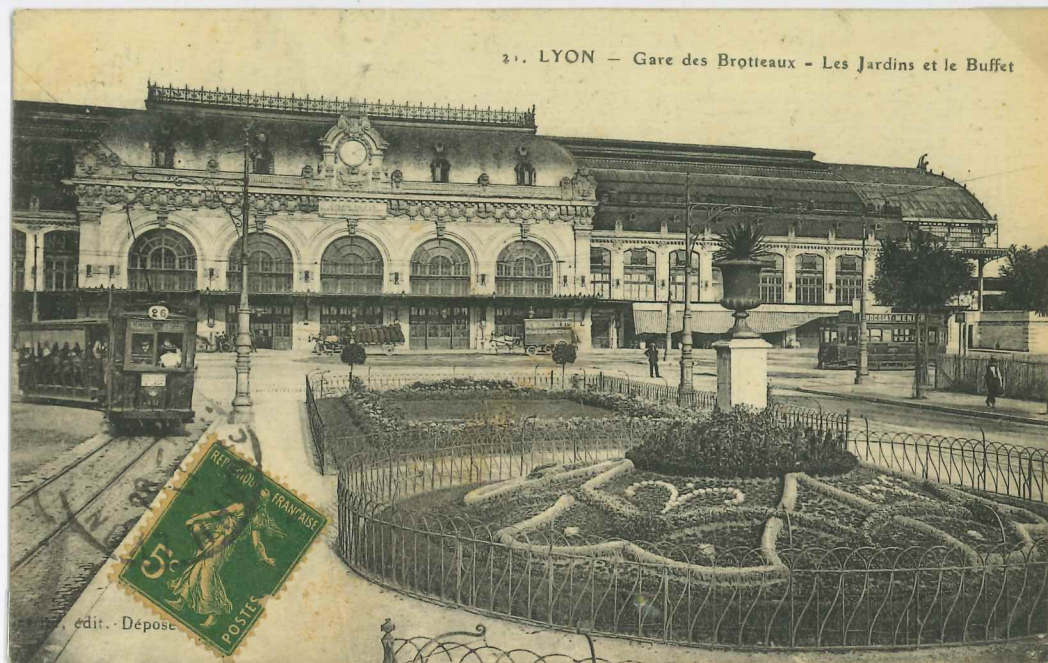
Carte photo à dos divisé, affranchie à 10c, expédiée en 1913. Le fournisseur du papier est inconnu.

La C.L.T. a développé son réseau en voie étroite. La concurrence avec l'O.T.L. s'intensifie. Aussi devant le succès de l'O.T.L. avec ses matériels électriques, la C.L.T. abandonne aussi ses tramways à vapeur. En 1901 la « Nouvelle Compagnie Lyonnaise de Tramways » reprend la C.L.T en faillite. Elle étend son réseau avec deux lignes de banlieue « Cordeliers - Croix Luizet » et « Cordeliers - Cusset » avec des motrices « N.L.T. à boggyes - tramways » (1898). 35 motrices sont en service.



Carte photo à dos divisé dont le fournisseur de papier est inconnu. Vers 1905.

Les motrices de type « NLT - BRILL - FOL » (1898), motrice d'origine de la F.O.L. sont exploitées par la C.L.T. suite à la reprise du réseau (5 motrices). La motrice est au terminus de Ste Foy sur la ligne n°29.



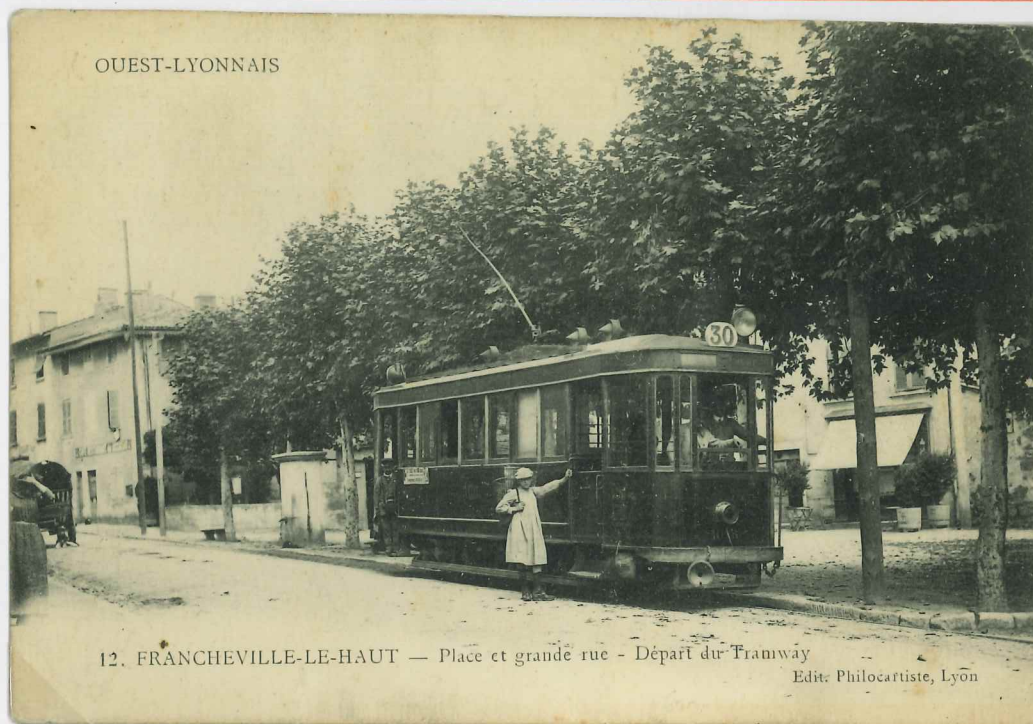
Carte à dos divisé de B & G, éditeur et imprimeur à Lyon, affranchie à 5c, expédiée en 1917, 5 mots.

La motrice de type NLT n° 451 de 1898, construite par Blanc Misseron, une des vingt motrices fabriquées, circule sur la ligne 26 devant la Gare des Brotteaux. D'autres matériels ont été investis : 15 motrices « Buire St Jean » en 1909, 15 motrices « Buire Saint Rambert ».



Carte, à dos divisé (vers 1915), éditée par les Editions A. Vettard à Lyon.

10 machines Buire Bron viennent rejoindre le parc également en 1913. Une d'elles stationne au terminus de Bron (ligne n°24).

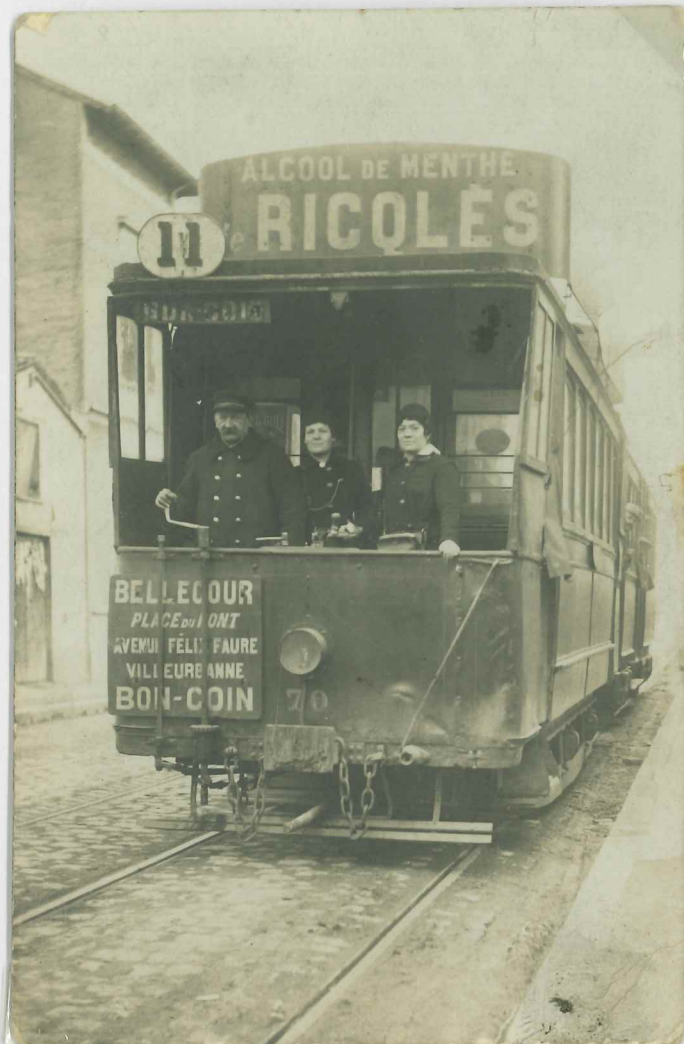


Carte éditée par les Editions Philocartiste à Lyon.

Le réseau de Fourvière et Ouest Lyonnais (F.O.L.), outre les exploitations de la crémaillère et de la ligne de Vaugneray, lance une ligne à voie métrique de St Just à Francheville (30 octobre 1898). La Motrice « Buire Francheville » (de 1898) à Francheville le Haut, a un attelage à tulipe pour pouvoir s'accrocher avec le matériel à crémaillère.



La F.O.L. utilise aussi trois motrices de type « Ivry » (1899), ici devant l'usine électrique. Le wattman utilise un parapluie pour se protéger des intempéries. Elles seront vestibulées pour un meilleur confort de celui-ci.



Carte photo à dos divisé, cliché R. Guillemillot, industriel et producteur de papier photographique pour CPA photographiques, fondé en 1858 (6 rue Choron Paris 9^{ème}). Devenu R. Guillemillot Boespflug et Cie Paris, produit des plaques papiers gélatino bromure d'argent pour CP (Usine à Chantilly, bureau 22 rue de Châteaudun Paris).

A partir de 1899 l'O.T.L. entreprend de renouveler son parc de matériels. Elle commande des matériels plus récents fabriqués par les ateliers de La Buire. Un parc de 163 machines est constitué.

La motrice « Buire ancienne » n°70 roule sur la ligne n°11 « Bellecour - Bon Coin ». On notera les deux receveuses au coté du wattman. La photo a du être prise pendant la première guerre mondiale.

En 1905, l'O.T.L. lance la ligne Perrache - Croix Rousse par la Montée des Chartreux avec des motrices « Buire Croix - Rousse » appelées familièrement « torpilleurs ». 23 motrices de ce type sont mises en service.



LYON — Le Nouveau Tramway, à la Montée des Chartreux. (Croix-Rousse)

Carte photo à dos divisé (vers 1910), éditeur inconnu.

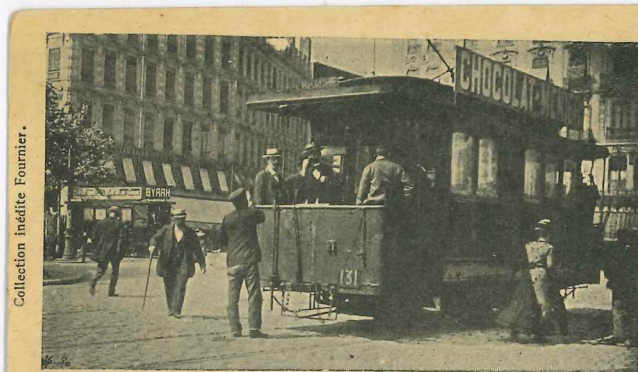


97 LYON. — La Rue de la République vue de Bellecour. — LL.

SELECTA

Carte de l'éditeur Lévy et fils, série « Selecta ».

Pour éviter de défigurer la plus belle artère de la ville par des fils aériens, l'O.T.L. installe rue de la République, entre Bellecour et la Comédie, un système de prise de courant par caniveau axial. Ce système s'avère très onéreux.



Collection inédite Fournier.

LYON — Les Tramways électriques. Changement de traction.

Carte de la Collection Inédite Fournier (Virgile Fournier, entrepreneur et éditeur de cartes postales, 41 rue Carnot à Gap). Le dos est non divisé (vers 1900).

Le wattman abaisse la perche avant que le tramway ne s'engage sur le tronçon de voie à caniveau.



Carte photo, prise en 1915, à dos divisé, expédiée le 18 avril 1916, fournisseur de papier inconnu.

L'extension du réseau entraîne la commande de nouveaux matériels. En 1909, l'O.T.L. les ateliers de la Buire livrent 50 motrices plus modernes dénommées « Buire nouvelle ». A l'origine, unicolores, elles deviennent bicolores à partir de 1913 (rouge et crème).

Puis en 1913, l'O.T.L. passe une nouvelle commande de 20 motrices aux ateliers de la Buire. La Motrice ci-dessous circule sur la ligne circulaire République - Lafayette - Morand - Brotteaux. Dénommée ligne n°28, cette ligne portera en fait toujours la plaque « circulaire ».



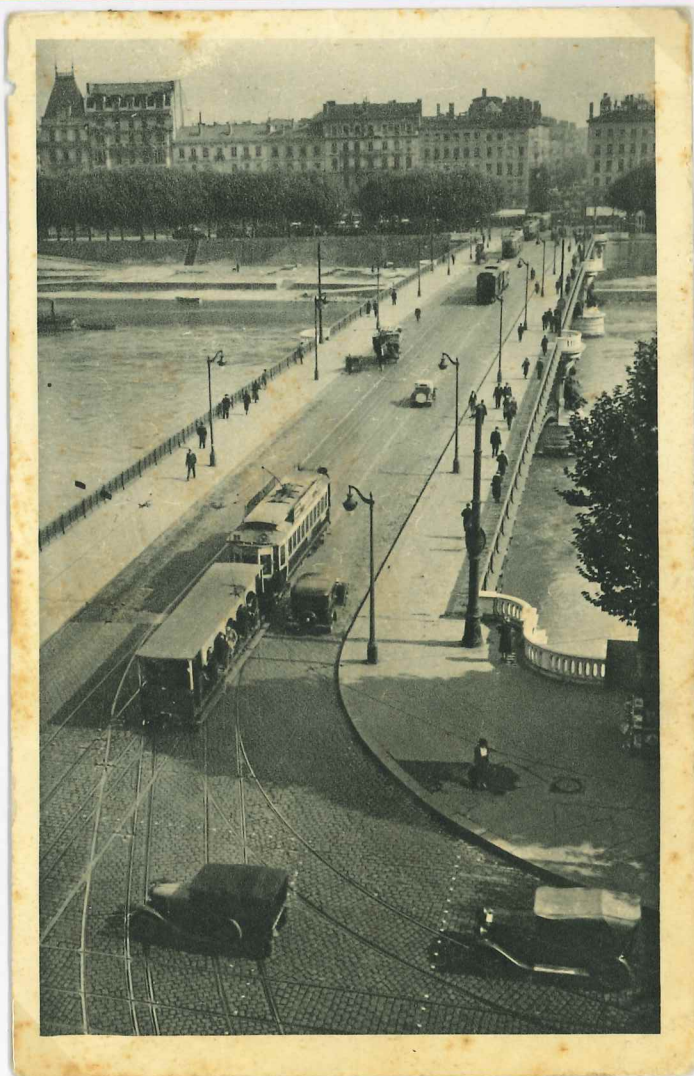
132 LYON. — Le Cours Lafayette vers la Rue Moncey. — LL.

SELECTA

Carte de Levy et fils, série SELECTA (vers 1920).



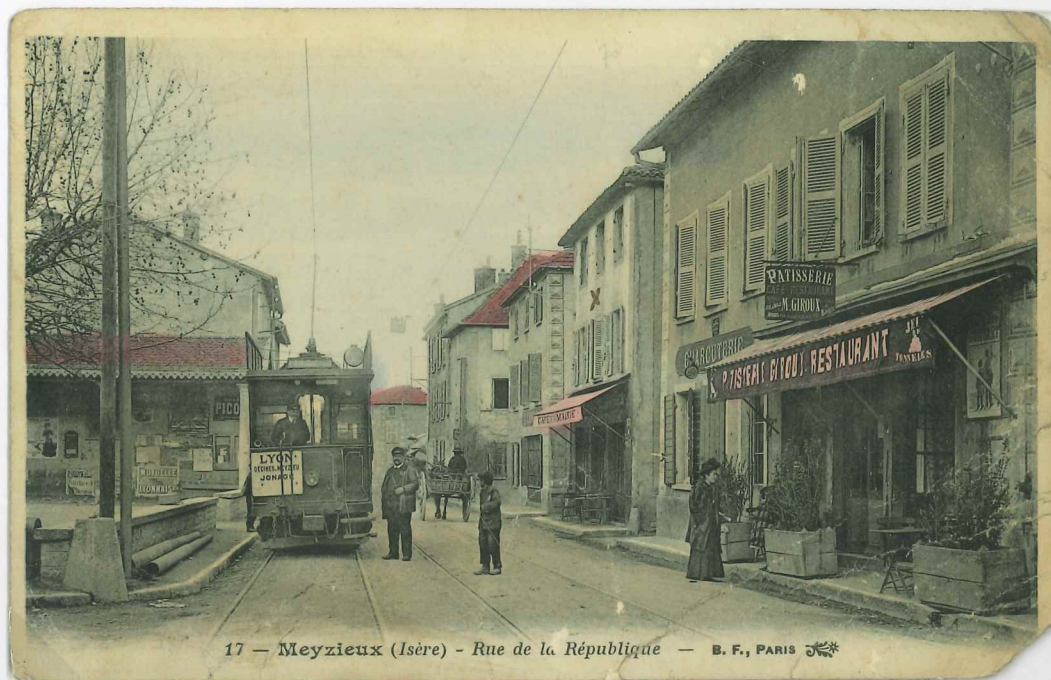
Carte photo bistre à dos non divisé (vers 1907).



Carte éditée par Braun et Cie Editeur à Mulhouse Dornach et à Paris 43 avenue de l'opéra. Gaston Braun, photographe, est concessionnaire de 1885 à 1915 du droit de reproduction et de vente des cartes postales dans les musées nationaux. Carte expédiée le 19 octobre 1939.

Le 1er août 1907, l'O.T.L. inaugure un service de boîtes à lettres (dites boîtes mobiles) installées sur certains tramways, ici sur une motrice « Buire nouvelle » (n°306) de la ligne 7. Petit à petit le réseau s'unifie. En 1906 a lieu la fusion entre la N.L.T. avec l'O.T.L.. En 1911, l'O.T.L. absorbe la F.O.L. et enfin le tramway de Caluire. Seul le tramway de Neuville (train bleu) reste indépendant.

Le réseau N.L.T. étant à voie métrique et celui de l'O.T.L. à voie normale, une coexistence des deux écartements se retrouve sur les lignes communes aux deux anciens réseaux. On en trouve une illustration sur le pont Lafayette sur lequel cohabitent les voies de la ligne 26 (voie étroite) et celles des lignes n°3 et n°6 (voie normale).



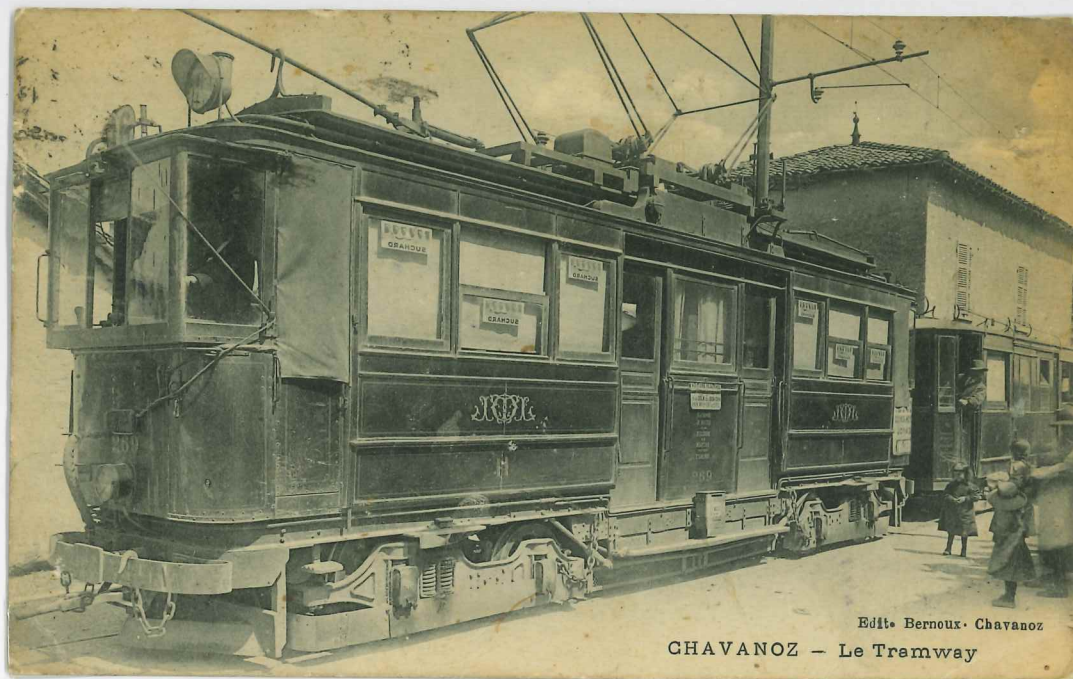
Carte à dos divisé de B.F Paris. Vers 1905.

Le réseau atteint son apogée avec la construction des lignes 16 et 17 desservant la grande banlieue. La ligne n°16 desservira La Balme. Sa construction débute en 1907 (Bellecour Meyzieu), elle atteint La Balme en 1916. Ici une Motrice Dyle et Bacalan stationne à Meyzieu.



Carte à dos divisé, éditée par Cl. Baconnier, affranchie à 10c, expédiée le 16 juillet 1911.

Pour la première fois en France on utilise une alimentation électrique mixte, par courant continu en zone urbaine et par courant monophasé 6 600 volts en rase campagne. La motrice « Ouest Parisien » n°254 stationne à la gare Jons. Quinze motrices de ce type sont en service.



Carte a dos divisé des Editions Bernoux à Chavanoz (Ain). Expédiée le 25 octobre 1920, affranchie à 20c (tarif du 1er avril 1920).

Huit motrices monophasées « Vanves » sont en exploitation sur la ligne de La Balme. La motrice n°269 stationne à Chavanoz.



Carte a dos divisé de François Vialatte, photographe à Oyonnax. François Vialatte ouvre un studio d'Art en 1896. En 1898 Alphonse Gauthier apporte son savoir faire, puis reprend le fond en 1900. Carte expédiée en 1926, affranchie à 25c (tarif du 9 août 1926 avec 5 mots).

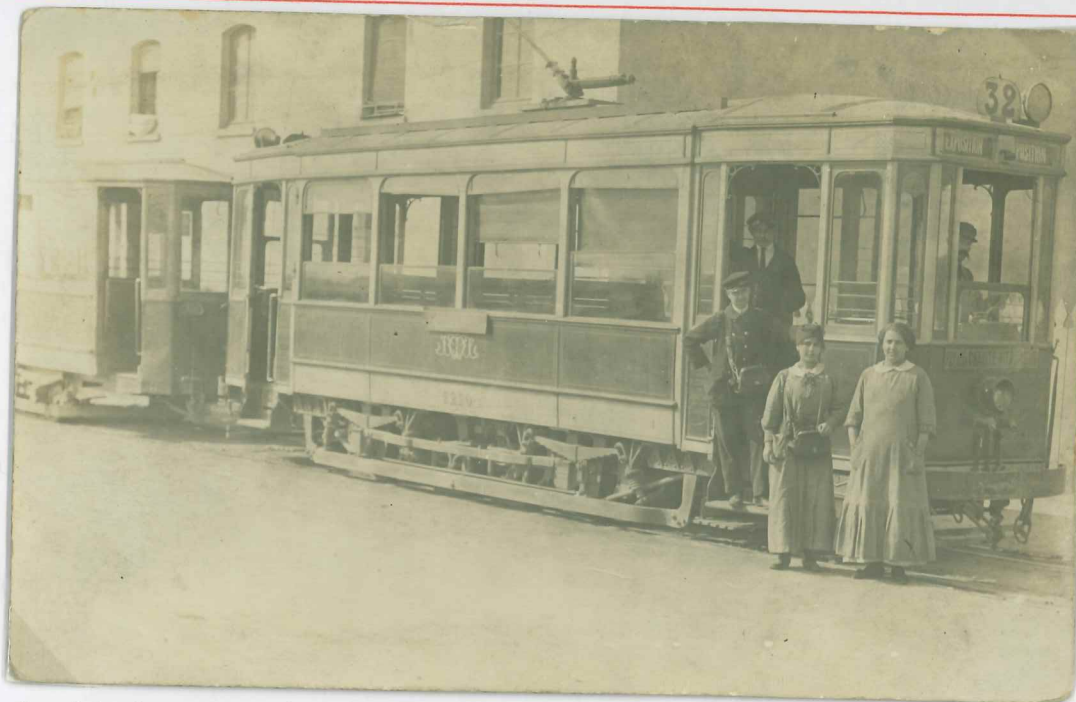
La ligne 17 dessert Miribel à partir de Tolozan dès 1908. En 1909 la ligne débute aux Cordeliers et elle atteint Montluel en 1912. Une motrice de type « Est Parisien » n°261 stationne à Montluel. Douze motrices sont en service.



Les motrices « Buire ancienne » de la ligne n°17 reçoivent trois types d'équipement de prise de courant : soit une perche et un pantographe, soit un pantographe seul, soit un archet. Le pantographe ou l'archet sont utilisés au-delà de la Bussière.

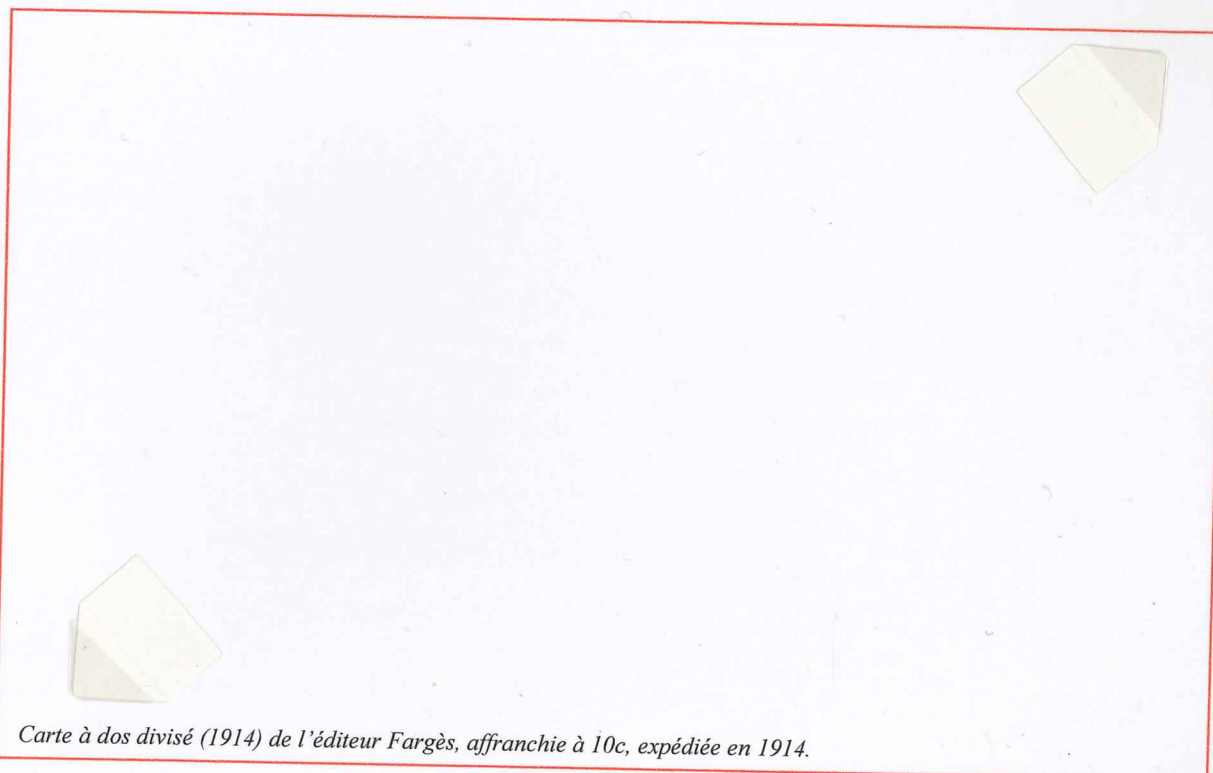


Suite aux difficultés d'alimentation électrique et pour moderniser les lignes suburbaines, on fait appel en 1914 à des matériels belges, les motrices « Manage ». Elles sont affectées, au nombre de 25, aux lignes de Lyon à Montluel (n°16) et de Lyon à Miribel (lignier n°17) ainsi qu'aux lignes de Vaugneray et de Mornant.



Carte photo à dos divisé (1914), fournisseur de papier inconnu.

Vingt nouvelles motrices Baume-Marpent sont investies en 1913. Affectées aux lignes n°3 et n°8, elles sont utilisées sur la nouvelle ligne « Charité - Vitriolerie » créée spécialement pour l'Exposition Universelle de 1914.



Carte à dos divisé (1914) de l'éditeur Fargès, affranchie à 10c, expédiée en 1914.

Une gare spéciale de tramways est installée quai Perrache vers le pont en bois de l'exposition (qui sera remplacé par le pont Pasteur). C'est le début des motrices rouge et crème. On distingue une « Buire nouvelle » unicolore de la ligne n°7, une bicolore et un torpilleur « ouvert ».



Pacalet. phot., Lyon

SAINT-GENIS-LAVAL (Rhône) — Avenue Maréchal-Foch

Carte à dos divisé (1925) du photographe Pacalet (6 rue Servient à Lyon).

Le réseau O.T.L. atteint son apogée en 1914. La grande guerre allait marquer le début des difficultés, manque de personnel, difficultés financières et techniques. Néanmoins l'O.T.L. modernise ses anciens matériels à partir de 1923. 108 motrices Buire type A, issues des Buire anciennes et 107 motrices Buire type B, issues des Belles-mères redynamisent le réseau.



Carte moderne (1950) de l'éditeur CAP.

La concurrence de l'automobile commence à se faire sentir. Pour réagir, l'O.T.L. conçoit une nouvelle motrice dite « Lyon » qui est industrialisée par les ateliers de Vénissieux des « Constructions Electriques de France » qui succèdent à la Buire. Les 2 premières motrices seront livrées avec un avant droit en 1930. Les 6 motrices suivantes seront livrées avec un avant incliné en 1932. Mais autobus et trolleybus remplacent petit à petit les tramways. La dernière ligne, la n°4, est supprimée le 30 janvier 1956.

3

Les lignes suburbaines

Outre les lignes de la Balme et de Miribel, trois réseaux suburbains se sont développés à partir de Lyon, le réseau de l'Ouest lyonnais, les tramways de Lyon à Neuville, le T.O.D. de Lyon à St Marcellin, ainsi que deux lignes rattachées au P.L.M. (Lyon Trévoux et la ligne de l'Est).



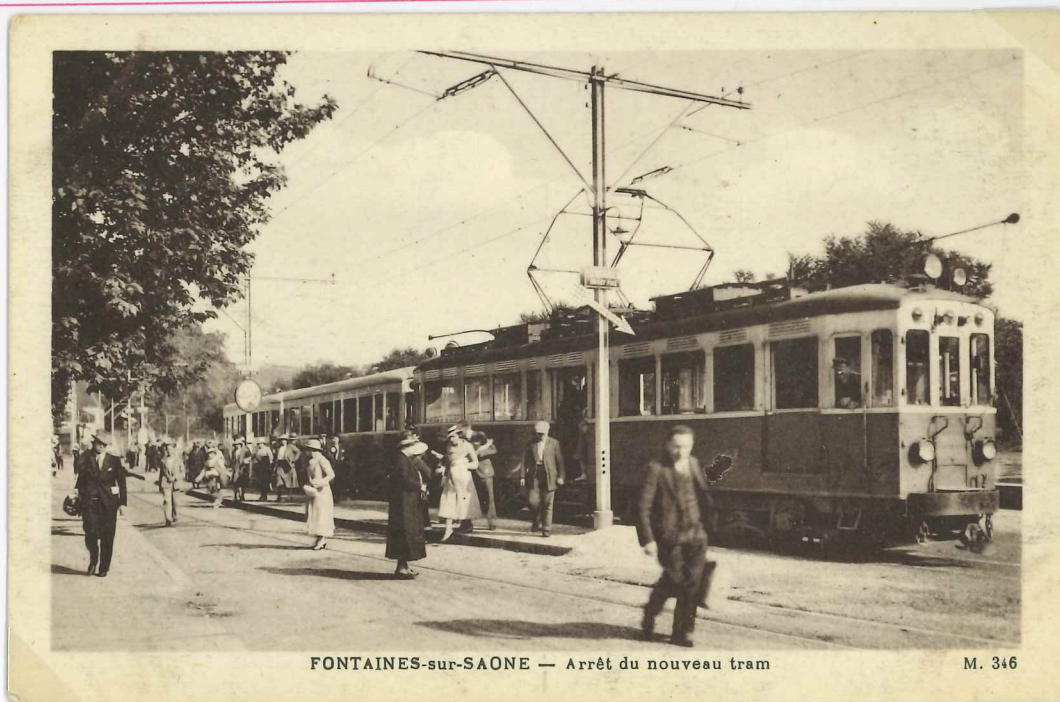
Carte de B.F., Bourgeois frères, avec le label « UNIS France » au verso, dos divisé (vers 1916).

La compagnie des « tramways de Lyon à Neuville (T.L.N.), fondée en 1890, entreprend la construction d'une ligne de tramways devant relier Lyon à Neuville. A l'été 1891 des automotrices à vapeur de type « Rowan » débutent leur service. Elles s'avèrent très vite insuffisantes et inférieures aux besoins de la ligne. En 1897, la compagnie acquiert douze machines à vapeur de la « Société suisse pour la construction de Locomotives et de Machines » (S.L.M.) à Winterthur pour remplacer les « Rowan ». Les nombreux accidents occasionnés par les convois qui rasant les maisons dans la traversée des communes, lui valurent son surnom de « guillotine ». Elles circulent pour la plupart jusqu'en 1932, date de l'électrification de la ligne.



Carte à dos non divisé (vers 1930). Editeur inconnu.

La ligne est rachetée par le département en 1923 qui a des perspectives de la prolonger jusqu'à Trévoux. Elle est alors transformée en voie métrique et électrifiée. La mise en service de la nouvelle ligne a lieu le 15 septembre 1932.



FONTAINES-sur-SAONE — Arrêt du nouveau tram

M. 346

Carte M346 à dos divisé des Editions Moussy (4 rue de Crimée à Lyon). Vers 1950.

Les nouveaux matériels sont construits aux ateliers des « Constructions Electriques de France » à Vénissieux. 6 motrices et 22 remorques sont livrées. Dès sa mise en service le train bleu (de la couleur de sa livrée) a l'engouement du public. Le nombre de voyageurs augmente rapidement (500 000 en 1932). La concurrence de la route va être fatale au train bleu. Autocars et autobus prendront inexorablement la clientèle. Le train bleu cesse de fonctionner le 1^{er} juillet 1956.



Carte à dos divisé des Editions Morillon (photographie à Soucieu-en-Jarez, Loire), expédié le 18 mai 1906, affranchie à 5c.

En 1882, la compagnie « Lyon - Fourvière - St Just » est autorisée à prolonger son funiculaire par une voie ferrée d'intérêt local de St Just à Vaugneray et Mornant (embranchement au Tupinier) dont la construction fut achevée en 1887. Six locomotives 031T de la Compagnie « Five Lille » de 25t tirent les lourds trains de la ligne. Elles assurèrent un service régulier jusqu'en 1912.



Carte à dos divisé d'un cliché de Delorme (photographie à l'Arbresle, Rhône), éditée par les Editions ROUYET, affranchie à 10c.

Les premiers essais d'électrification débutent en 1911. La F.O.L. fait transformer quatre voitures de voyageurs en motrices électriques par les Chantiers de La Buire. Ici la motrice 3A en gare de Vaugneray. Elles sont complètement remplacées en 1914.



Carte à dos divisé éditée S. Fargès, imprimée par B & G.

Dix motrices N.L.T. à boggies type chemin de fer à archet prennent le relais à partir de 1912. Elles proviennent du réseau urbain. Elles reçoivent une livrée « jaune de Naples ». Elles circulent sur la ligne jusqu'en 1918. Certaines reprendront du service sur la ligne de Neuville à partir de 1932.



Carte à dos divisé, éditeur inconnu. Vers 1915.

En 1914 l'O.T.L. (qui a repris la F.O.L. le 1^{er} janvier 1911) modernise la ligne avec l'introduction de 10 motrices « Manage » fabriquées par les atelier « La Construction » à Manage en Belgique. Elles assureront le service jusqu'à la fin de la ligne de Vaugneray en 1954. La ligne de Mornant sera progressivement remplacée par des services de cars à partir de 1925. Son dernier service aura lieu le 3 août 1933.



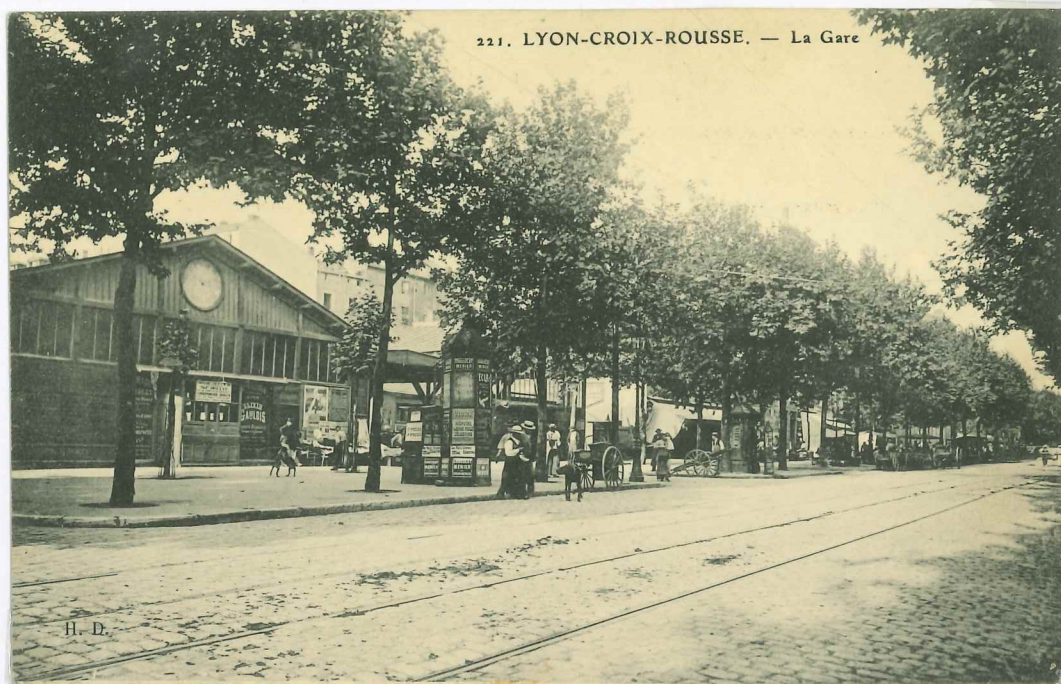
Carte à dos divisé, éditeur inconnu, expédiée le 22 septembre 1912, affranchie à 5c.

La ligne des Tramways Ouest Dauphiné (T.O.D.) est mise en service en 1899, en voie métrique, vers La Côte St André et St Marcellin. C'est la Compagnie des Tramways Départementaux de l'Isère (T.D.I.) qui achève la ligne est 1908.



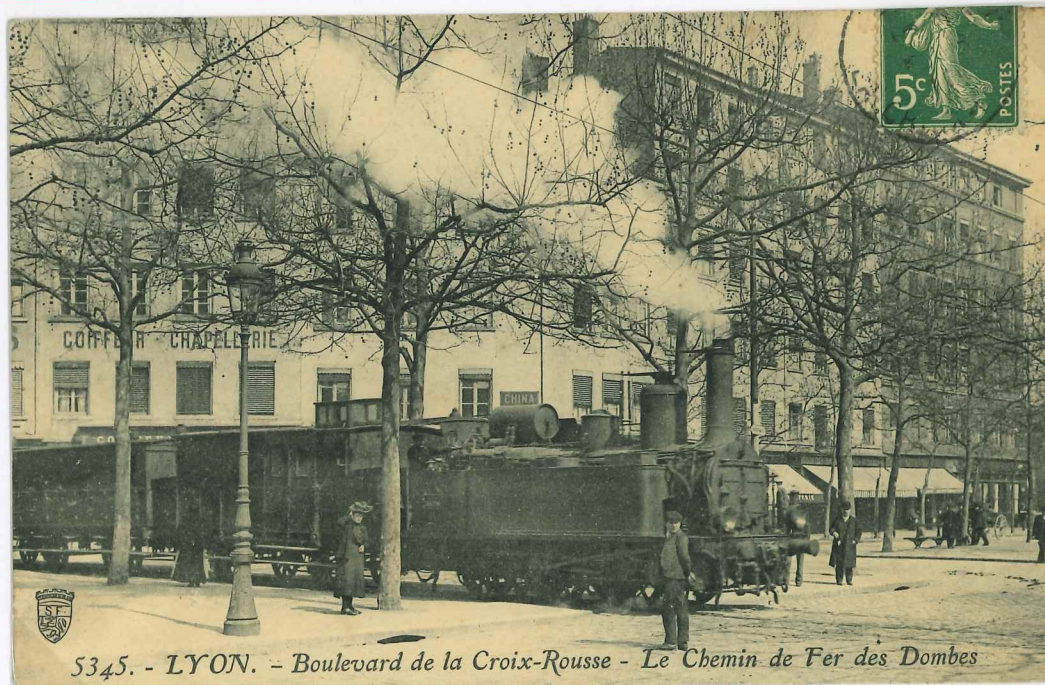
Carte à dos divisé, B.F. Paris.

Les lourds convoient sont lents (il faut une bonne journée pour aller à la Côte St André) et déraillent souvent. En déficit, la ligne est fermée en 1937.



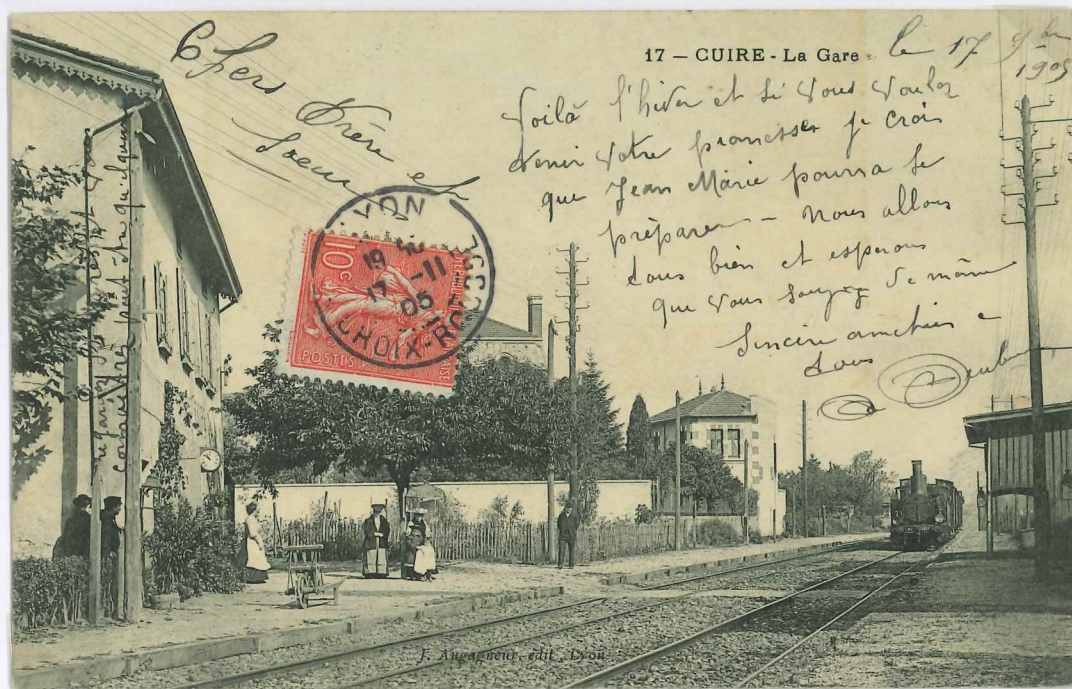
Carte à dos divisé, éditeur H.D., Heriey-Dupré (41 rue de la Guillotière Lyon 7ème). Vers 1907.

Le 30 juillet 1863, un an après l'ouverture du funiculaire de la rue Terme, la ligne Lyon Croix - Rousse - Sathonay est mise en service. La gare est contigüe à celle de la Ficelle. La ligne atteint Trévoux le 1er juin 1882. Elle est intégrée au réseau P.L.M. en 1897.



Carte à dos divisé, éditeur S. Fargès. Affranchie à 5c, 1906.

La ligne est surnommée la Galoche, les ouvriers du chantier de construction de la ligne ayant été dotés de sabots et passant beaucoup de temps à en ôter la boue.



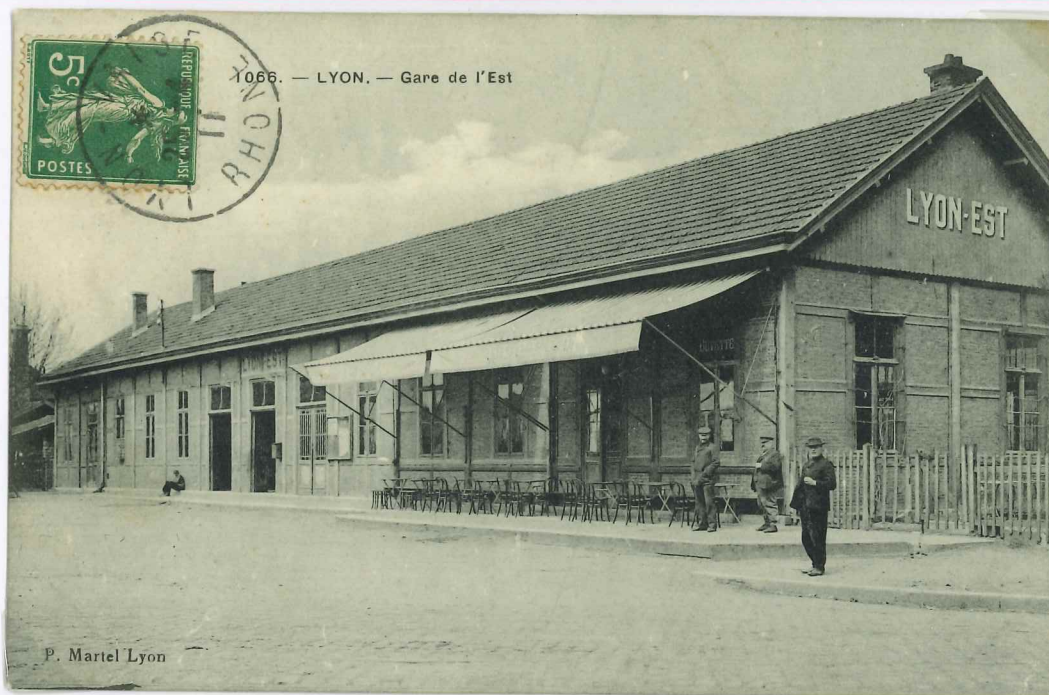
Carte à dos divisé, éditeur inconnu. Expédiée le 17 septembre 1905, affranchie à 10c.

Pour éviter de traverser le boulevard, la gare voyageurs est déplacée à la gare marchandise, place des Tapis. Le trafic voyageur est supprimé le 16 mai 1953.



Carte à dos divisé, éditeur B.F. Paris, imprimeur Catala Frères., Paris.

Le trafic marchandises est supprimé le 28 septembre 1975 sur le tronçon Croix - Rousse Cuire qui est transformé en ligne de métro (ligne C) en 1984. Il perdure entre Sathonay et Genay. Un projet de tram train depuis la gare de La Part Dieu empruntant le tronçon Sathonay et Trévoux est à l'étude.



Carte à dos divisé, éditeur P. Martel (69 rue de Marseille, Lyon), expédiée le 25 avril 1911, affranchie à 5c.

La ligne Lyon Est Aoste St Genix est mise en service le 30 octobre 1881. Le terminus lyonnais est situé dans le quartier de la Part Dieu. De construction légère en bois, la gare, proche d'installations militaires, doit pouvoir être démolie facilement en cas d'invasion.



Carte photo à dos divisé, « Paris Phot », 56 rue de la Guillotière Lyon.

La ligne est raccordée au P.L.M. à La Part Dieu pour assurer le trafic des marchandises, produits agricoles, produits industriels, ciment des cimenteries de Bouvesse.



Carte à dos divisé, éditeur B.F. Paris, expédiée le 5 octobre 1912, affranchie à 5c.

Le service voyageur fut assuré par des matériels du type de ceux des grands réseaux, puis à partir de 1934 par des autorails (Rochet Schneider et Cottin-Desgouttes). Le trafic voyageurs arrêté le 30 novembre 1938 reprend pendant la guerre pour cesser définitivement le 31 décembre 1947.



Carte à dos divisé, éditeur inconnu. Vers 1910.

Le 1er juillet 1987, l'exploitation est confiée à la SNCF. En 2003 il ne reste plus que deux circulations par jour, la ligne est fermée. La plateforme entre Part Dieu et Meyzieu est alors utilisée pour la ligne de tramway T3 depuis fin 2006 (LEA) et la liaison avec l'aéroport St Exupéry (Rhône Express) depuis 2010. Le projet de remise en service jusqu'à Crémieu est abandonné.

4

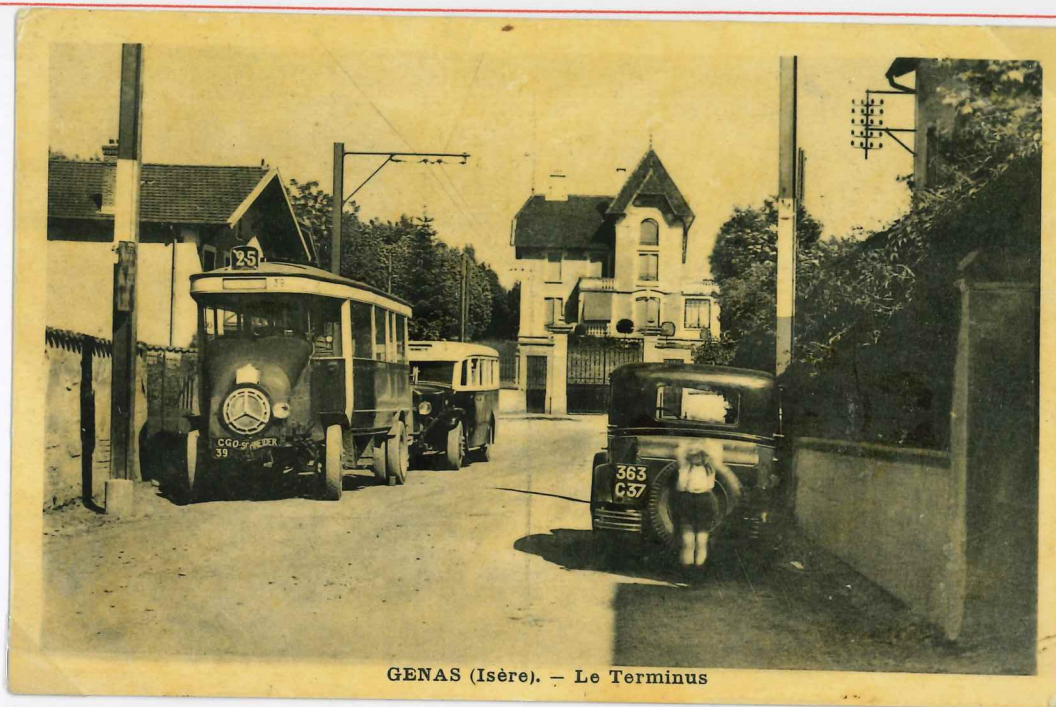
La transformation du réseau



Carte à dos divisé de S. Fargès (1912).

Pour son réseau routier, Lyon va bénéficier de la présence du grand constructeur d'automobiles Berliet qui développe un grand nombre de véhicules. Dès 1912 l'O.T.L. expérimente une ligne d'autobus avec des autobus Berliet CAT entre Vaugneray et Yzeron.

4 - 1 Les autobus



GENAS (Isère). — Le Terminus

Carte des années 30, à dos divisé, des éditions J. Cellard (10 montée du Chemin Neuf à Lyon). Depuis 1930 à nos jours, les éditions sont implantées 13 rue de l'Economie à Bron.

Alors que Paris avait déjà une flotte considérable d'omnibus à pétrole, il faut attendre 1924 pour que la compagnie O.T.L. commande à Scémia 50 autobus de modèle CGO - Schneider de type H pour compléter le réseau de tramways. Ils sont mis en doublement des lignes de tramways les plus chargées.



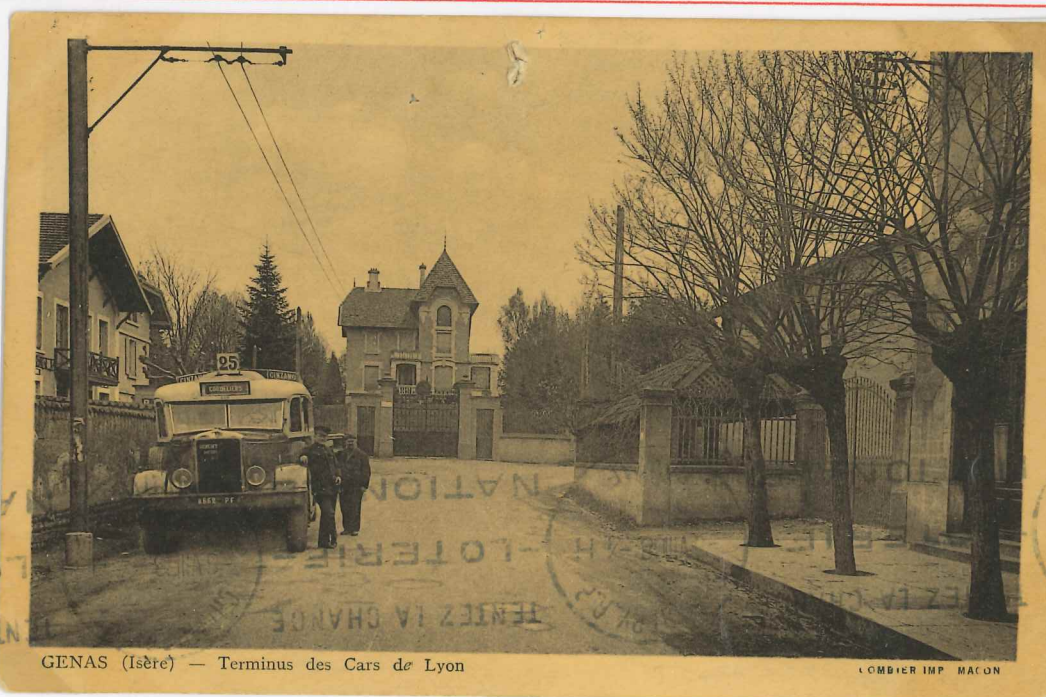
Carte Real Photo de CAP à Strasbourg (vers 1935).

Le 1^{er} janvier 1925 la Ville de Lyon met en place un service d'électrobus municipaux De Dion à accumulateurs appelés « accubus ». Une 2ème génération de véhicules est fabriquée par Vétra. 71 véhicules roulent, véhicules toutefois pénalisés par le poids des accumulateurs. Les 4 lignes, concurrençant les tramways, survivent jusqu'en 1939.



Carte à dos divisé des années 30 du photographe Pacalet à Oyonnax, réalisée pour la Compagnie de Omnibus et Tramways de Lyon, 50 cours Lafayette Lyon - Moncey 55-81.

A partir de 1931, l'O.T.L. commence à substituer l'autobus au tramway sur les lignes de banlieue les plus touchées par la concurrence routière. La compagnie acquière 18 autobus Rochet Schneider.



Carte à dos divisé de l'éditeur Combiér, expédiée le 5 août 1938, affranchie à 30c (tarif du 12 juillet 1937).

C'est un autobus Berliet PB8 qui remplace le tramway de la ligne 25 « Cordeliers - Les 7 chemins » (la ligne électrique est encore visible). Onze véhicules viennent augmenter le parc en 1933.



Carte photo, vers 1935, à dos divisé, sans marque du fournisseur de papier.

En 1934, Lyon investit dans le premier autobus diesel Berliet, le GDSL. Sa caisse est constituée de trois morceaux raccordés par des étanchéités en cuir. Pendant la seconde guerre, ils sont transformés par Berliet en version gazogène pour pallier le manque de carburant.



LYON - 9 - La Place de la République et le Monument Carnot

Carte CAP (Schlitigheim - Paris) colorisée, fin des années 1930.

En juin 1936, l'O.T.L. remplace totalement le tramway sur la ligne n°26 par un service d'autobus assuré par des autobus Somua



Carte à dos divisé des éditions J. Cellar. Vers 1935.

Après la guerre, l'O.T.L. lance une politique d'amélioration de son réseau. En 1946, elle récupère 10 électrobus municipaux Vétra du type du véhicule vu ci-dessus avec sa livrée « bleu et crème » à Villeurbanne sur la ligne LV (Perrache - Cordeliers - Charpennes - Place Jean Macé - Perrache).



Carte semi-moderne des Editions Trolliet, 36 rue Victor Hugo à Lyon.. Vers 1950

En 1947, l'O.T.L. achète 65 autobus PCK 7 Berliet.



Carte moderne des éditions CAP. Vers 1960.

En 1951, 15 autobus Chausson APH 1950 et 62 PCR8 Berliet viennent compléter le parc.



« La Cigogne », Sté d'agences et de diffusion d'Hachette devenue filiale des NMPP en 1979 (111 rue Réaumur à Paris 2^{ème}). Cette carte moderne a été éditée par la filiale Iris Mexichrome (société d'agences et de diffusion 75 quai Perrache 69002 - Lyon). A l'origine, Albert Bergeret photographe de Nancy a fourni les premières CP à Hachette de Strasbourg d'où le nom de "Cigogne".

L'année 1954 voit l'arrivée de 93 PBR 10 Berliet puis en 1959 de 56 PH80 Berliet.



Carte moderne des éditions La Cigogne, vers 1970.

Des véhicules plus modernes viennent renforcer le réseau : Saviem SC10 en 1960 et PH 100 Berliet en 1965.



Carte moderne des Editions SEMITAN 2000 (3 rue du Belier à Nantes), années fin 1980.

En 1971, l'O.T.L. acquière comme l'ensemble des réseaux français le dernier né des Automobiles Berliet, le PR100, véhicule à structure treillis autoportante.

4 - 2 Les trolleybus



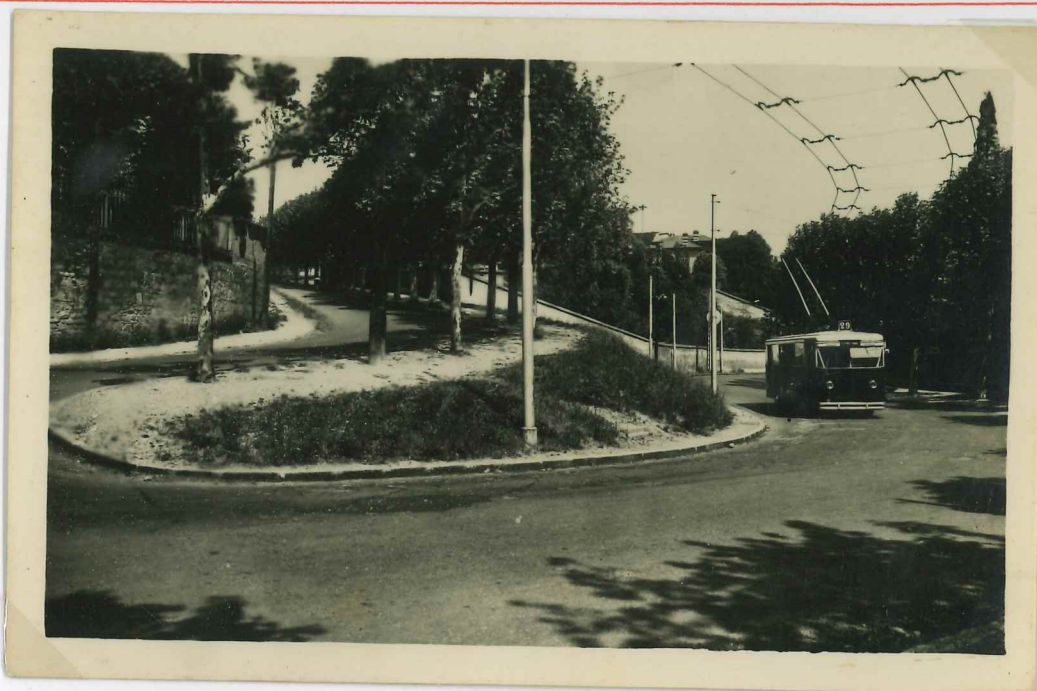
Carte photo de 1905 à dos divisé, fournisseur de papier inconnu.

La ligne de Charbonnière les Bains aux Trois Renards est l'une des premières lignes de trolleybus dans le monde.



Carte à dos divisé de 1905 des éditions Bauer Marchet & Cie à Dijon (sigle rond rouge).

De 1901 à 1906, deux trolleybus étudiés par l'ingénieur Nithard, des voitures hippomobiles motorisées, sont exploités jusqu'à ce qu'un accident provoquant l'électrocution d'un cantonnier, amène à l'arrêt du service pour raisons de sécurité publique.



Carte à dos divisé, éditeur inconnu, vers 1935.

Dans les années 1930, le parc de tramways est vieillissant. Les autocars des lignes privées font concurrence sur la banlieue. L'O.T.L. fait un essai de trolleybus sur la ligne 30 de Francheville qui s'avère très positif. En 1933 elle commande 17 trolleybus Vétra dits « Francheville » compte tenue de leur affectation aux lignes n°29 et 30. Trois autres sont commandés en 1936.



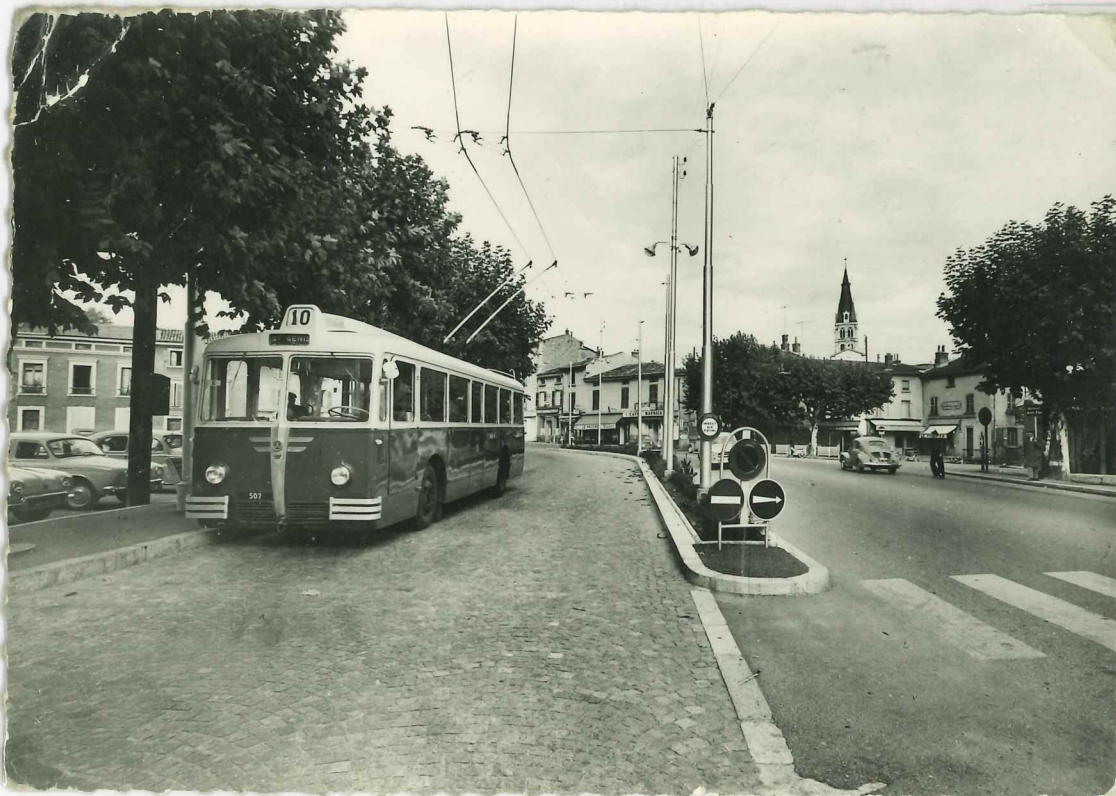
Carte de MD, éditeur à Paris. Vers 1950.

La pénurie de carburant pendant la guerre pousse l'O.T.L. à augmenter son parc de trolleybus. Elle passe commande de 33 trolleybus Vétra B41.



Carte moderne des Editions du Cabri, éditeur d'ouvrages ferroviaires à Breil sur Roya.

En 1947 50 trolleybus Vétra Berliet B47 viennent équiper la ligne n°13. En 1948 l'O.T.L. affecte à la ligne n°6 les 18 Vétra Renault type C (gabarit court) achetés en 1945 et jusque là non utilisés.



Carte semi-moderne des éditions J. Cellard à Bron (Rhône), années 50.

Puis c'est l'arrivée de 20 trolleybus Jacquemond en 1948 pour la ligne n°26 et 3 trolleybus Vétra Renault C Fribourg en 1949 qui compléteront le parc de la ligne n°6.



Carte moderne des Editions du Cabri.

Jusque là l'extension du réseau de trolleybus avait été limitée par le projet d'une complète rénovation de celui du tramway. Mais en 1950, l'O.T.L. abandonne son projet et s'oriente vers le tout routier. Elle met en service le trolleybus VA3 (54 véhicules) puis en 1954 le trolleybus VA3B2 (142 véhicules). Les T.C.L. remplacent l'O.T.L. en 1966.



Carte moderne à partir d'une Photo de J.C Volpi (Roquebrune Cap-Martin).

En 1964, l'O.T.L. remplace les Vétra type C de la ligne n°6 par des Berliet VBH85 à trois portes. 21 véhicules sont en service. Ils sont eux mêmes remplacés en 1999 par des 7 trolleybus MAN NMT 222.



Carte moderne de J.C. Volpi.

Petit à petit l'engouement pour le trolleybus disparaît au profit des autobus dont l'exploitation est bien plus souple. Un certain regain se fait jour sous l'impulsion du Maire Louis Pradel en 1977 avec l'arrivée du trolleybus Renault V.I. ER100. 110 véhicules sont commandés par les T.C.L.

Il faut attendre les années 2000 pour que, poussé par un souci écologique, le réseau de trolleybus se modernise et s'adapte aux exigences de la clientèle.