

3°) - LES TRANSPORTS EN COMMUN A LYON - 1830 - 1914

"L'installation d'une infrastructure sociale cohérente et la découverte de ses mécanismes internes"

par M. Claude SCHMIT

Mémoire de maîtrise soutenu le 9 mars 1970

Jury : M. Léon - M. Garden

Dans les cités actuelles, engorgées par la circulation automobile, les transports en commun posent, de manière urgente, le problème des rapports entre une infrastructure sociale et son milieu, participant activement à l'élaboration du développement. Pour l'historien et l'économiste, il semblait passionnant de découvrir la mise en place de ce facteur nouveau, d'étudier son évolution parallèlement à celle de la ville.

Notre documentation, dans un cadre volontairement limité à la période 1830-1914, repose essentiellement sur les délibérations du Conseil Municipal, semaine après semaine : source majeure, puisque continue ; prenante, car intimement liée à la croissance de la ville, ressentie comme un ensemble de phénomènes sociaux, politiques et économiques ; documentée dans le cadre d'une période où les transports en commun, par leur nouveauté et leur domination, passionnent l'opinion et ses représentants. A cette documentation il faut ajouter des dossiers particuliers aux transports (Archives Municipales), des documents malheureusement peu nombreux, de la Compagnie OTL, et quelques travaux sur l'agglomération lyonnaise.

Notre but étant d'analyser le rôle de l'infrastructure des Transports en Commun dans la croissance de la ville, trois grandes étapes apparaissent dans cette période.

De 1830 à 1875, la ville découvre les transports en commun, leur rôle dans la cité, on peut parler d'un véritable "démarrage". En 1830, Lyon est encore une ville d'affaires renommée pour ses soies ; quelques décennies plus tard, elle est devenue une ville industrielle. La machine à vapeur anime Vaise pour la batellerie, et la Mulatière-Perrache pour le chemin de fer ; les industries mécaniques, chimiques se développent. A ce bouleversement, correspond une arrivée massive de nouveaux habitants (Vaise : 2.231 habitants en 1806, 51.899 habitants en 1876), liée à une crise générale du logement. La répartition verticale des catégories sociales dans le même immeuble est remplacée par une répartition horizontale, un nouveau tissu urbain se met en place : vocation commerciale de la presque île entre Bellecour et les Terreaux, entassement des plus pauvres et des nouveaux venus dans les vieux quartiers de la ville médiévale et le quartier d'Ainay, orientation résidentielle pour les Brotteaux et ses belles demeures, poussée d'occupation de la banlieue, surtout sensible dans les secteurs dynamiques de Vaise, de la Mulatière, de la Guillotière.

Dans cette agglomération, les déplacements sont de plus en plus nombreux, pour les affaires, le travail, les relations sociales. Les premières tentatives sont

timides ; techniquement, avec des omnibus à chevaux cahotant une vingtaine de voyageurs ; financièrement, avec une multitude de petits entrepreneurs. Aussi l'efficacité en est réduite : surcharges des rues animées du centre, absence de réseau organisé, d'arrêts fixes, horaires fantaisistes, concurrence. La municipalité, face aux doléances, ne voit de solution que dans la mise en place d'une solide compagnie. En 1855, un groupe de capitalistes parisiens crée la "Compagnie Lyonnaise d'Omnibus", placement intéressant puisque la Compagnie obtient le monopole des transports en Commun dans un rayon de 15 kilomètres autour du centre ; réponse novatrice au problème posé, avec l'utilisation du système américain de voitures sur rail. Mais l'opposition des Ponts et Chaussées à l'occupation des rues par des rails durant une longue période, et la méfiance de la ville envers la Compagnie, restreignent la portée du projet. L'investissement dans les transports doit pourtant, par son volume, être en droit de prévoir un amortissement à long terme, aussi la C.L.O. assure, avec des omnibus à chevaux, un service médiocre, cher et peu adapté aux besoins. Seules les liaisons Perrache - Vaise et Perrache - Brotteaux, par leur importance, annoncent l'avenir. Ce besoin grandit vite et Lyon découvre bientôt le transport de masse, le véritable transport en commun !

1862 : la première "ficelle" relie la Croix-Rousse aux Terreaux. Délibérations municipales, articles de presse nous montrent bien le succès populaire des ficelles. C'est que ce mode de transport, qui bientôt assure toutes les liaisons sur les pentes des collines lyonnaises, prouve l'existence d'un besoin et définit les premières règles. La régularité, la fréquence des départs, la capacité des voitures, permettent, grâce au faible nombre des voitures (cinq voitures, alors que l'omnibus en demande vingt), d'assurer convenablement le transport de nouveaux utilisateurs : employés et ouvriers, pour leurs liaisons entre leur domicile et le lieu de leur travail, au moment du repas familial de midi ; passants qui, à ce prix, peuvent éviter les fatigues des pentes abruptes. Si le domicile s'éloigne du centre, les liaisons conservent leur valeur.

En 1863, la mise en place des bateaux "Mouche" (petits vapeurs qui, sur la Saône, assurent le service régulier des omnibus entre Perrache et Vaise) confirme cette évolution. Confort, capacité, et bas tarifs assurent, là aussi, le succès.

Les Lyonnais attendent donc avec impatience un transport bon marché, régulier, étendu à toute l'agglomération, assurant des liaisons domicile-travail rapides. La C.L.O. tente de reprendre son projet de voitures sur rail, le rail permettant, à traction égale, une plus forte capacité et un confort accru, entraînant aussi un service plus stable. Elle n'a pas les moyens financiers nécessaires à cette aventure et une société parisienne : "Travaux et Transports", liée à Haussmann, rachète la C.L.O. en 1872. Aussitôt, la municipalité républicaine proteste contre le "monopole des araignées de l'Empire", tente de confier la réalisation du projet à d'autres promoteurs ; mais la pression de la capitale, l'impatience de la population lyonnaise assurent le succès de Travaux et Transports, qui, avec la "Société Lyonnaise", s'implante dans la région. En 1879, la "Compagnie des Omnibus et Tramways de Lyon" est reconnue : en quelques mois, elle éventre les rues de la ville et met en place des rails.

Pendant un quart de siècle, on assiste alors à une triple évolution : celle des besoins, et du réseau ; celle de la conception même du transport en commun.

Le développement industriel de l'agglomération se poursuit, les industries de transformations se multiplient. La mécanisation du travail, l'apport de l'énergie électrique, l'essor des industries nouvelles, du cinéma à l'automobile, accentuent le

mouvement antérieur. Les Brotteaux, s'étendent rapidement ; Villeurbanne rejoint la ville ; en 1896 est créé le septième arrondissement, de caractère prolétarien, tourné vers Gerland. L'espace grandit encore lorsque, aux petites entreprises employant deux à trois cents personnes, se superposent les usines qui recherchent de vastes terrains. Berliet s'installe à Vénissieux, Montchat, Montplaisir, Saint-Priest, Vaulx-en-Velin, qui voient leur population augmenter rapidement, plus rapidement que la population urbaine. Le transport en commun s'installe dans la vie quotidienne ; l'usine, le promoteur d'immeuble, le citadin ne peuvent s'en désintéresser.

Parallèlement les conditions de vie évoluent ; la population veut pouvoir, si elle accepte l'habitat en banlieue, mener une vie bourgeoise, flâner dans les rues commerçantes, fréquenter les théâtres. Bientôt, elle cherche l'évasion dominicale qui, du centre, se tourne de plus en plus vers la campagne et sa verdure, ses guinguettes. La pression exercée par la population sur la municipalité pour obtenir des "trams de théâtre" ou l'étude dans les Archives de l'O.T.L. de l'écart entre les recettes journalières et celles du dimanche témoignent de l'ampleur du mouvement. L'essentiel reste, tout de même, la liaison domicile-travail et son coût.

Le réseau connaît donc une extension formidable en direction des banlieues ; dans le centre, il s'adapte au nouveau tissu urbain, en particulier au développement de la rive gauche du Rhône. Un réseau est-ouest se dessine et complète le réseau nord-sud, plus ancien. Mais ce réseau nécessite des investissements colossaux ; la Cie O.T.L. ne peut y faire face, d'autant plus que la cavalerie n'est pas suffisamment souple pour répondre aux variations de la demande. La Municipalité, d'ailleurs, considère que seule la concurrence peut suivre la demande et surtout faire baisser les tarifs. Les petites compagnies de banlieue se multiplient, innovent avec les premiers tramways d'abord à vapeur, puis électriques ; certaines arrivent à s'étendre. En 1889, la "Société Lyonnaise des Tramways" obtient la concession d'une liaison Cordeliers-Bron. Comprenant très vite que les bénéfices se font dans le centre, elle s'assure une liaison Perrache-Brotteaux, en concurrence directe avec la Compagnie O.T.L. En 1898, elle utilise la traction électrique : concurrence directe.

La conception même du transport en commun change pourtant. La Municipalité n'entend plus uniquement favoriser la concurrence ; elle veut utiliser les transports en commun pour un mieux-être social. Moment important dans la croissance économique de la ville, car cette politique consolide le "démarrage" urbain et annonce un changement d'orientation. La production débouche sur la consommation des masses. Il faut donc adapter des tarifs socialement plus équitables : correspondances, tarifs ouvriers, réduction du nombre de places de première classe. D'autre part les trajets doivent être réguliers, les arrêts nombreux, les passages fréquents. La Compagnie adopte la traction électrique, qui, seule, permet une réponse valable aux besoins, une capacité et une rentabilité meilleures. La réponse quantitative au besoin consiste dans la mise au point d'un réseau plus dense, à forte capacité, de son extension à la grande banlieue (Tram Lyon-Neuville en 1888 par exemple) ; elle se trouve associée à un problème qualitatif. L'agglomération parvient à la maturité économique, le développement industriel doit être associé à plus de bien-être, de loisirs, au progrès social. Si le Tramway participe pleinement à ces changements, il doit subir une profonde mutation.

Dans la décennie précédant la grande secousse de 1914-1918, la complexité des techniques d'exploitation favorise la victoire de la Compagnie O.T.L. sur ses rivales ; mais la Ville se heurtant au monopole, ne voit plus alors qu'un moyen de contrôler ce service public : la régie municipale.

Le développement de la concurrence entraîne, en effet, une multiplication des voies dans le centre urbain. Les terminus de toutes les compagnies font, du centre, une véritable gare de triage ; aussi la défense à cette surcharge consiste à interdire le centre aux lignes suburbaines, à faciliter les correspondances. La Compagnie O.T.L. sait profiter de ses vastes dimensions, créer des lignes traversant le centre ; elle propose la correspondance gratuite, rachète les petites sociétés en difficulté, réussit à absorber la Société Lyonnaise de Tramways, en 1906. Mais le réseau confronté au service public ne peut vivre que si les lignes peu fréquentées hors des heures de migrations journalières sont associées à des lignes urbaines fréquentées ; un service de transport en commun urbain efficace doit être unique. Alors, face à cette constatation, comment contrôler le monopole ?

La Cie O.T.L. entend maintenir ses profits, très réels pour l'époque (plus de 50 frs de dividende par action de 500 frs, de 1905 à 1911), elle organise même une participation du personnel aux bénéfices. Mais cette situation est consolidée par une limitation des frais d'entretien et de renouvellement, l'usage accru de remorques, une réponse tardive aux demandes de nouvelles lignes. (l'étude du compte de premier établissement et l'étude comparative des investissements en voies et matériel roulant nous le montre très clairement).

L'opposition entre un monopole, qui cherche à consolider ses bénéfices, et la Municipalité qui, au nom du service public, franchit l'étape de l'Etat-Providence en voulant satisfaire les besoins, aboutit à l'idée d'un contrôle financier des investissements : la Régie Municipale. Après les difficultés de la guerre, la Cie O.T.L. signera, en 1924, une convention avec la Municipalité, qui annonce cette importante évolution.

Mais la Municipalité, si elle lutte pour le service public, ne manifeste aucun esprit prévisionnel ; elle ne cherche pas à étudier les transports en termes de rentabilité, à soutenir les trolleybus, les premiers cars, à analyser le rôle exact des Transports en commun. Aussi, l'étroitesse de vues est flagrante, la Municipalité doit apprendre à prévoir.

Les rapports consommateur-producteur restent aujourd'hui encore trop confus ; aussi une étude de la période 1914-1970 s'annonce -t-elle passionnante : Avec elle, apparaîtront de nouveaux problèmes : dilution des limites du tissu urbain, invasion de l'automobile, démographie urbaine ; évolution des rapports de l'individu et de l'infrastructure sociale.

Le tramway symbolise une certaine "Belle Epoque". Mais notre étude mériterait d'être reprise dans une optique financière (constitution des sociétés, origine des capitaux et des capitalistes), et également du point de vue des rapports entre Lyon et Paris. Notre étude limitée ne fait qu'ouvrir la voie à des considérations de plus grande portée.

Le Jury se déclare très sensible à la nouveauté et au vif intérêt du sujet. Il félicite M. Schmitt de la minutie passionnée avec laquelle il a poursuivi son enquête, à travers les sources les plus diverses, et, en particulier, à travers les Archives - jusqu'alors inviolées - de l'O.T.L. Par ailleurs, il loue la finesse de l'analyse et la solidité de la construction. Grâce à l'effort de l'auteur, le problème des transports urbains à Lyon, dans ses liaisons avec l'évolution démographique et avec l'évolution économique et sociale de la Métropole, apparaît en pleine lumière, pour la période envisagée. Sans doute, l'étude des techniques du transport et des

méthodes de financement aurait-elle pu être plus poussée, bien que de très sérieux développements aient été consacrés à ces importantes questions. L'analyse des relations entre l'essor du réseau et les mouvements démographiques aurait pu, également, être plus serrée ; l'évaluation des pôles d'attraction et des principaux flux demeure qualitative, et reste très générale. Enfin, la place faite à l'industrialisation de l'agglomération lyonnaise est quelque peu limitée.

Il n'en reste pas moins que le mémoire présenté par M. Schmitt est documenté, intelligent, clair, vivant, et le Jury accorde à son auteur, la Mention Très Bien.