Les embranchements particuliers et l'espace public à Lyon au temps du PLM

Industry tracks and public space in Lyons in the PLM days

Thomas Bourelly

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/438>

DOI : 10.4000/rhcf.438

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 31 mai 2008

Pagination : 109-126

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Thomas Bourelly, « Les embranchements particuliers et l'espace public à Lyon au temps du PLM », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 38 | 2008, mis en ligne le 10 mai 2011, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/438> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.438>

Les embranchements particuliers et l'espace public à Lyon au temps du PLM

Thomas BOURELLY

La relation entre le chemin de fer et la ville ne se limite pas aux « façades urbaines » ou à l'aspect monumental des gares¹. Celles-ci se voient attribuer des fonctions diverses, notamment industrielles. Dès l'apparition du chemin de fer, les enceintes ferroviaires constituent en effet des pôles d'attraction. Les emprises situées aux abords des gares et plus spécifiquement les voies ferrées destinées à relier les établissements industriels et commerciaux voisins, désignées sous le terme d'embranchements particuliers, le montrent bien². Tout au long des XIX^e et XX^e siècles de nombreux établissements se greffent autour des enceintes ferroviaires lyonnaises : nous avons recensé près d'une centaine de créations d'embranchements particuliers entre 1857 et 1937. Plus de 60 % d'entre eux empruntent alors le sol

1- Ce postulat est défendu par Karen Bowie, « Les gares du Nord et de l'Est au siècle dernier », in Isaac Joseph (dir.), *Villes en gares*, Paris, Éditions de l'Aube, 1999, p. 34, ainsi que dans certains travaux d'architecture, notamment : Guillaume Margot-Duclot, « La ville contre le rail », mémoire de troisième cycle, dirigé par Jean-Michel Milliex, Paris, École d'architecture de Paris-Belleville, 2001, 101 p.

2- Nous adoptons ici la définition de Godfernaux, selon qui les embranchements particuliers sont des voies ferrées qui relient à une ligne de chemin de fer, soit en pleine voie, soit dans une gare, les établissements industriels ou commerciaux voisins pour les desservir. Raymond Godfernaux, « Les embranchements industriels et leur utilité », *Revue générale des chemins de fer*, mai 1922, p. 347.

communal. Une véritable toile ferroviaire se forme autour des gares et s'étend dans les rues de Lyon sur 1 300 mètres en 1897, 2 800 mètres en 1913 et 5 500 mètres en 1924³. Dès lors, si la « pénétration symbolique du chemin de fer dans la ville » est parfois évoquée⁴, les embranchements particuliers donnent un aspect concret à cette notion.

Cette conquête du territoire lyonnais par le rail nous permet ainsi de nous interroger sur la dimension urbaine des rapports entre le chemin de fer et l'industrie (carte 1). Aussi, outre la causalité industrielle qui se trouve à l'origine de ces ramifications, prenons-nous le parti de placer cette relation au cœur d'une problématique axée sur la ville. Ce phénomène reste en effet relativement méconnu et seuls Solenn Guevel et Andrej Michalski ont étudié l'incidence de ces voies ferrées sur le tissu urbain parisien⁵. Dans le cas qui nous intéresse, il s'agit de comprendre comment la municipalité lyonnaise prend conscience de l'essor conjoint du chemin de fer et de l'industrie et tâche de le réguler, au moyen de taxes relatives à la présence des voies ferrées dans l'espace public. Afin de mieux cerner cet aspect des rapports entre le chemin de fer et la ville, nous nous appuyons sur les règlements de voirie et les grilles tarifaires établis par l'administration lyonnaise ainsi que sur les registres de la recette municipale, comprenant les droits versés à la ville pour l'occupation du sol public par des voies ferrées⁶.

L'application de redevances revêt alors une importance plus grande que celle que les spécialistes d'histoire industrielle lui ont jusqu'ici accordée⁷. Si les taxes ont une valeur symbolique destinée à préserver l'espace public face au développement de l'industrie, elles sont aussi le fruit de tractations et d'oppositions précoces avec les compagnies de chemin de fer et témoignent de l'attitude des autorités locales à l'égard du rail à

3- Nous incluons dans cette statistique uniquement la longueur des rails situés dans les rues de la ville et excluons le métrage situé sur les propriétés privées. En effet, diverses lacunes empêchent une perception d'ensemble de la présence ferroviaire dans les espaces industriels et commerciaux.

4- Michèle Lambert, « Les problématiques du chemin de fer dans la ville (1830-1855) », in « Les chemins de fer dans la ville », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 5-6 (automne 1991-printemps 1992), p. 197.

5- Solenn Guevel et Andrzej Michalski, « Embranchements à la Villette », in Karen Bowie et Simon Texier, *Paris et ses chemins de fer*, Paris, Action artistique de la ville de Paris, 2003, p. 112-115.

6- Archives municipales de Lyon (désormais : AML). Série L. Fonds de la recette municipale. 1408 WP 54 à 147. Livre de détail des recettes, 1844 à 1934.

7- Voir notamment : Anne-Cécile Lefort, « L'usine en périphérie urbaine, 1860-1920. Histoire des établissements classés en proche banlieue parisienne », thèse de doctorat d'histoire des techniques, dirigée par André Guillerme, Paris, CNAM, décembre 2002, 3 vol., p. 665.

Carte 1. La conquête de l'espace urbain lyonnais par le chemin de fer (1897-1924).
Dessin Th. Bourelly.

des époques successives. On assiste alors à une prise en considération progressive de la technique dans l'espace public. Au fil du XIX^e siècle et jusqu'à la Première Guerre mondiale, la ville de Lyon cherche à contrôler l'extension du chemin de fer et à juguler le phénomène industriel. Pendant le conflit de 1914-1918, l'administration municipale promeut le rail, de façon à favoriser l'effort de guerre. Enfin, du fait de l'essor constant de la toile ferroviaire, la question des transports est gérée par la municipalité durant l'entre-deux-guerres de manière avisée, consacrant la présence du chemin de fer dans l'espace urbain.

Réguler le développement du chemin de fer

L'instauration de prérogatives municipales

Aucune codification des rapports entre la ville de Lyon et le chemin de fer n'existe à l'origine : elle apparaît avec l'essor du rail. Rappelons que, suivant un acte du 30 octobre 1827, la municipalité lyonnaise cède aux frères Seguin 283 000 m² de terrains dans la presqu'île de Perrache, au sud de l'agglomération, afin d'installer une gare d'eau ainsi que divers établissements industriels et de permettre le développement du chemin de fer. Suite à l'arrivée de la ligne de Saint-Étienne à Lyon, le 3 avril 1832, se développent progressivement des activités ferroviaires et charbonnières. Dans la partie sud de l'agglomération lyonnaise affluent les charbons des bassins de Saint-Étienne et Rive-de-Gier : le tonnage est multiplié par cinq entre 1832 et 1836, passant de 33 277 à 243 152 tonnes⁸. Le nombre de négociants de houille implantés à proximité de la gare augmente et, dès 1836, la Compagnie de Saint-Étienne à Lyon évoque « 100 à 150 maisons faisant le commerce de la houille à Lyon »⁹.

Dès lors, le chemin de fer commence à s'étendre hors des terrains concédés et le maire de Lyon conteste ces extensions. Invoquant la nécessité de préserver la circulation et la sécurité, il déclare que les voies publiques situées aux abords des gares doivent rester libres. Un accord en date du 20 avril 1845 tente de remédier à cette situation : la municipalité accorde à la Compagnie de chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon la jouissance de la voie publique à titre de location¹⁰. Toutefois de

8- Archives départementales du Rhône (désormais : ADR). S 1619. Extrait de la situation de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon, 1832-1836.

9- Archives départementales de l'Ardèche. 41 J 177. Mémoire en réponse aux attaques dirigées contre le chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon, publié par le conseil d'administration de la compagnie du chemin de fer, Paris, 1836, p. 16.

10- Archives nationales du monde du travail. 77 AQ 26. Traité entre Clément Reyze, faisant fonction de maire de Lyon, et M. Gervoy, directeur du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon, le 20 avril 1845.

nombreuses difficultés surviennent concernant la fixation des redevances. Les parties s'opposent et une procédure est même engagée devant le tribunal de commerce (laquelle reste sans suite)¹¹. Il faut attendre le traité du 20 août 1856 pour mettre fin aux difficultés entre la compagnie du chemin de fer et la municipalité. Cet accord fixe un tarif de 2,70 francs par mètre de voie situé hors du domaine du chemin de fer. Il établit également que la compagnie ne peut créer de voie nouvelle sans l'autorisation de l'administration municipale¹². Ce traité nous apparaît comme étant la première réglementation concernant l'extension du chemin de fer hors de son enceinte mais également comme la première forme d'ingérence de la municipalité dans les rapports que la compagnie peut nouer avec les négociants et les industriels situés aux abords des gares. Dès le départ, la ville se dote d'un outil destiné à réguler le développement du rail. Au niveau de la presqu'île de Perrache, véritable champ d'innovations technologiques selon Michel Cotte¹³, se définit la politique de la ville en matière d'occupation du sol public.

La conquête de l'espace urbain au XIX^e siècle

Les clauses du traité de 1856 permettent d'approcher la dimension urbaine du rapport entre le rail, le commerce et l'industrie à Lyon. À partir de la seconde moitié du XIX^e siècle, le chemin de fer se développe dans l'ensemble de l'agglomération : le nombre de directions desservies au départ de la ville passe de un à neuf entre 1850 et 1910¹⁴, confirmant le rôle central de Lyon au cœur du réseau PLM. L'essor du trafic de petite vitesse en témoigne : en 1913, 2 693 668 tonnes de marchandises sont expédiées ou reçues par les gares lyonnaises, contre 1 285 911 tonnes en 1869. Parallèlement, ce dynamisme s'affirme entre 1857 et 1913. On recense plus d'une cinquantaine de traités et d'autorisations relatifs à la création d'embranchements particuliers, conclus par les principaux établissements de l'agglomération, parmi lesquels les magasins généraux de Vaise et Lyon-Guillotière, l'arsenal de Perrache, le parc d'artillerie de Lyon, les usines de la compagnie du gaz, celles de Jules Weitz ou encore les établissements de la Buire et les abattoirs de la Mouche (fig. 1).

11- AML 922 WP 50 3. Rapport de l'ingénieur directeur de la voirie municipale au préfet du Rhône, le 17 avril 1875. Historique concernant la location de terrain sur la voie publique pour occupation permanente par la Compagnie PLM.

12- *Ibidem*.

13- Michel Cotte, « Innovation et transfert de technologies, le cas des entreprises de Marc Seguin », thèse de doctorat d'histoire des techniques, dirigée par Louis Bergeron, Paris, EHESS, 1995, 2 vol., 590 et 450 p.

14- Paul Claval et Maurice Wolkowitsch, « Chemins de fer, politique commerciale et organisation de l'espace », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 1 (automne 1989), p. 30.

Figure 1. Gravure des verreries Jayet à Gerland (début du XX^e siècle). La voie ferrée passe entre les deux bâtiments principaux. Les en-tête publicitaires ne manquent jamais de figurer l'embranchement quand il existe, car il est signe de modernité et de prospérité, comme la fumée régulière des cheminées. Archives municipales de Lyon (AML) 1124 WP 57. Courrier à en-tête de la société Jayet frères, en date du 17 juin 1907.

De ce fait, la voie publique se situe au cœur de la relation entre le chemin de fer et l'industrie. La longueur des voies ferrées situées entre les gares et les usines double entre 1897 et 1913 en passant de 1 300 à 2 800 mètres. C'est le contrecoup du développement industriel aux abords des enceintes ferroviaires, un phénomène d'attraction rarement perçu sous cet angle. Face à ces multiples extensions, la ville s'engage dans un rapport nouveau avec le chemin de fer. Elle ne s'adresse plus exclusivement à la compagnie PLM¹⁵ mais s'accorde avec chaque industriel desservi. La municipalité se pose ainsi comme un acteur incontournable dans la gestion du domaine ferroviaire et retire directement les bénéfices de l'attraction générée par les enceintes du chemin de fer.

Une politique nuancée

Les règlements municipaux concernant le développement des voies ferrées aux abords des gares ne sont pas rigides. La ville de Lyon est exonérée de taxes : à partir de 1882 l'embranchement de l'entrepôt municipal des douanes longe sur 150 mètres la rue Denuzière à Perrache, tandis que la voie chargée de desservir le chantier des nouveaux abattoirs, à la Mouche, emprunte dès 1909 le chemin des Ballonières sur plus de 1 000 mètres et coupe diverses artères du quartier de Gerland. De la même façon et suivant des instructions du maire, le directeur de l'arsenal de Perrache est exonéré en 1888 de la somme de 180,90 francs relative aux 67 mètres de voies ferrées situés cours Bayard :

« En considération de la nature particulière de l'autorisation à accorder, laquelle se rapporte à un service public intéressant la défense nationale, je viens vous demander de vouloir bien examiner s'il n'y aurait pas lieu d'exonérer l'État de la redevance pour l'établissement de cette voie ferrée¹⁶. »

Le prolongement de 30 mètres de cette voie est par la suite également autorisé sans redevance en 1908¹⁷. De même, les voies ferrées qui sillonnent certaines rues privées¹⁸ situées aux abords des gares échappent à l'autorité de la ville. À Vaise, au nord de l'agglomération, l'embranchement de la Compagnie des magasins généraux sillonne les rues des quartiers de la gare d'eau et de l'Industrie sur plus de 1 000 mètres à la fin du XIX^e siècle, à destination de diverses usines et entrepôts¹⁹ (carte 2).

15- À partir de 1857, la compagnie reliant Paris à la Méditerranée exploite l'ensemble des gares de l'agglomération lyonnaise.

16- AML 335 WP 41. Rapport du maire au conseil municipal de Lyon, le 6 août 1888.

17- AML 335 WP 41. Rapport de l'ingénieur de la voie publique de Lyon, le 7 mars 1908.

18- Ces rues relèvent de la responsabilité de leurs propriétaires, par opposition aux voies publiques qui dépendent de la voirie urbaine ou vicinale.

19- L'embranchement et les bâtiments de la Compagnie des magasins généraux et de la gare de Vaise deviennent la propriété de la Compagnie générale de navigation-HPLM en 1897.

Carte 2. Desserte des quartiers de la gare d'eau et de l'Industrie en 1896.
Dessin Th. Bourelly.

Les rues empruntées sont alors la propriété de la Compagnie des magasins généraux et les voies ferrées ne sont soumises à aucune redevance. En effet, dès 1875, la surface des rues et voies de communication appartenant à cette compagnie s'élève à 7 000 m²²⁰ et, comme le souligne l'ingénieur de la voie publique de la ville de Lyon en 1897 : « toutes les rues composant le quartier de la gare d'eau échappent à la surveillance du service de la voirie²¹. ».

Avant la Première Guerre mondiale, la ville n'impose ainsi que 7 % des voies ferrées situées dans les rues de Lyon, ce qui représente une faible rentrée d'argent (452 francs en 1913). Mais il faut surtout retenir que, durant la seconde moitié du XIX^e siècle et au début du XX^e, la municipalité tolère le développement du rail sous son autorité, suivant des normes visant à préserver la chaussée empruntée²². À l'orée de la Première Guerre mondiale, la ville adopte une attitude nouvelle et le conflit constitue un tournant majeur dans le rapport qu'elle entretient avec le chemin de fer.

La Première Guerre mondiale et ses conséquences

La voie publique au service de la défense nationale

Dès 1914, les services municipaux mettent en œuvre une politique visant à promouvoir le développement du chemin de fer et consacrent le rail comme un acteur stratégique majeur dans une grande ville de l'Arrière. La municipalité cherche à favoriser l'effort de guerre, de manière à faciliter l'approvisionnement des établissements militaires et de ceux travaillant pour la défense nationale. Tout d'abord, les tarifs de voirie sont révisés de manière à faciliter le développement des raccordements ferroviaires. La redevance de 2,70 francs par mètre de voie situé hors du domaine du chemin de fer est supprimée. Les voies ferrées sont imposées dès 1914 à hauteur de 0,50 franc par mètre carré et certains établissements militaires sont même totalement exonérés, à l'instar du parc d'artillerie et de l'atelier de construction de Lyon²³. Les

20- Chambre de commerce et d'industrie de Lyon. S4 TC1 19. Compagnie des magasins généraux et de la gare de Vaise. Situation au 31 décembre 1875.

21- AML 949 WP 41 3. Rapport de l'ingénieur de la voie publique au sujet des rues du quartier de la gare d'eau de Vaise, le 19 février 1897.

22- Les arrêtés d'autorisation concernant l'emprunt de la voie publique par des embranchements particuliers prescrivent entre autre le mode de pavage autour des rails, le respect de la sécurité publique et de la circulation, la vitesse et la composition des convois ou encore l'installation de dispositifs spécifiques comme les contre-rails.

23- AML 1199 WP 001. Rapport du chef du septième bureau de la mairie de Lyon, le 8 janvier 1940, au sujet de l'occupation du sol public par les services de l'armée pour les besoins de la guerre.

délais d'autorisation diminuent également de manière significative : le délai d'autorisation est en moyenne de 30 jours entre 1914 et 1918 contre 120 jours entre 1873 et 1913. Par ailleurs les formes réglementaires font l'objet d'un respect tout relatif, les arrêtés étant souvent délivrés dans l'urgence (fig. 2). Ainsi, dans l'immédiat après-guerre, le service de la voirie ignore parfois les noms des agents ayant délivré des autorisations ou la forme de ces dernières. La municipalité cautionne donc une certaine « anarchie » dans le développement de la toile ferroviaire au sein des rues de la ville durant la Première Guerre mondiale. Le service de la voirie, à travers la correspondance échangée après le conflit, reconnaît ce développement mal contrôlé et se trouve confronté à de multiples difficultés pour recenser les arrêtés et autorisations délivrés entre 1914 et 1918²⁴.

Figure 2. Embranchement particulier du parc d'artillerie de Lyon en 1915. AML 1211 WP 008. Plan joint à la demande du colonel Desdoitils au maire de Lyon, à l'effet d'emprunter les voies publiques du quartier de Gerland au moyen d'une voie ferrée destinée à relier le parc d'artillerie à la gare de Lyon-Guillotière, le 14 juin 1915.

24- La majeure partie de cette correspondance est conservée sous la cote AML 1199 WP 001.

L'héritage du conflit

Les conséquences de la politique engagée par la municipalité durant la Première Guerre mondiale sont perceptibles à plusieurs niveaux. Sur le plan morphologique tout d'abord : les emprises ferroviaires connaissent une extension sans précédent²⁵. De véritables complexes ferroviaires sont créés autour de certains établissements militaires. En 1921, on recense par exemple 3 080 m² de voies ferrées de tout type dans les rues situées autour de l'arsenal de Perrache. Par ailleurs, entre 1913 et 1924, la longueur des voies ferrées situées dans les rues de la ville est presque multipliée par deux et passe de 2 800 à 5 500 mètres. Il est donc question d'un véritable héritage structurel, confrontant la municipalité à une problématique nouvelle, à savoir la gestion dans l'immédiat après-guerre d'un réseau à l'origine provisoire. En 1920, une grande partie des voies ferrées établies pour les besoins de la défense nationale demeure et le service de la voie publique s'interroge quant à leur mode de conservation ainsi qu'au sujet des taxes à adopter concernant des voies jusque-là exonérées ou très faiblement imposées.

Une reconsidération de la question ferroviaire

Les problématiques héritées du conflit sont à l'origine d'un grand projet de réforme. Il consiste tout d'abord dans l'adoption d'une réglementation uniforme à l'égard des voies ferrées empruntant le sol public à Lyon, alors que, jusqu'à la Première Guerre mondiale, les autorisations délivrées varient en fonction des permissionnaires. L'élaboration en 1919 d'une « formule unique d'autorisation », du « texte parfait » invoqué par l'inspecteur principal de la voie publique²⁶, a pour objet de faciliter la délivrance des permissions ainsi que la surveillance et le fonctionnement de ces voies ferrées. Les services techniques et ceux de l'inspection peuvent alors s'appuyer sur le même arrêté pour l'ensemble des cas, afin de faire respecter les prescriptions municipales. S'il concerne les modalités d'insertion du chemin de fer dans l'espace urbain, en reprenant les clauses antérieures à propos du respect de la chaussée, du pavage ou de la circulation, ce règlement constitue une nouvelle forme d'ingérence de la part de la ville²⁷. La municipalité tente alors d'orienter les choix des permissionnaires en matière d'exploitation

25- Malheureusement, du fait des lacunes des arrêtés délivrés pendant le conflit, on ne peut quantifier précisément la superficie des emprises ferroviaires établies entre 1914 et 1918.

26- AML 337 WP 009. Rapport du chef du septième bureau de la mairie de Lyon, inspecteur principal de la voie publique, sur les voies ferrées particulières, en 1919.

27- AML 1199 WP 001. Projet d'arrêté général concernant l'installation de voies ferrées, dressé par l'ingénieur de la voie publique le 22 décembre 1919.

République Française — Mairie de Lyon

TARIF

des droits annuels de voirie pour les voies ferrées particulières établies sur le domaine public

N°	DÉSIGNATION DES ARTICLES	UNITÉ de mesure et de temps	DROITS annuels classés sexes	OBSERVATIONS
Catégorie A <i>Voies légères. — Types voies Decauville</i>				
1	Voies de 0 m. 30 et au-dessous	le m. lin ^{re} par an	1 20	
2	Voies au-dessus de 0 m. 30	id.	1 30	
Catégorie B <i>Voies de 1 m. et au-dessus. — Type voie O.T.L., rail à gorge</i>				
3	Embranchements reliés aux réseaux de tramways (1)	id.	3 »	(1) Pour cette nature de voies les permisionnaires paieront en outre le redressement sur la largeur des marchan- dises transportées qui sera imputée aux Compagnies de tramways sur le réseau dont dépendront les embranchements autorisés.
4	Voies reliant deux parties de la même usine ou deux usines ou ayant d'autres destinations	id.	3 »	Pas de taxe de tonnage.
Catégorie C <i>Voie de 1 m. 45. — Type voie P.-L.-M., rail à champignon.</i>				
5	Embranchements reliés au réseau P.-L.-M. ou autres réseaux de chemins de fer	id.	3 50	— 14. —
6	Voies reliant deux parties de la même usine ou deux usines ou ayant d'autres destinations	id.	3 »	— 14. —

Nota. — L'ans les parties en aiguille, les voies seront comptées depuis leur naissance. Sur les plaques tournantes, les voies seront comptées dans les deux sens. Pour les voies provisoires n'ayant pas une durée de plus de six mois, on ne comptera que la moitié de la taxe ci-dessus. Pour toutes les voies durant plus de six mois, la taxe sera annuelle sans fraction.

Ce tarif, voté par le Conseil municipal le 2 Août 1920, et approuvé par M. le Préfet du Rhône, en ce qui concerne la petite voirie, le 21 Août 1920, sera appliqué à toutes les voies ferrées existant au 1^{er} Janvier 1921 et à toutes celles qui seraient installées à partir du 1^{er} Janvier 1921 sur le domaine de la petite voirie.

Le Maire de Lyon,
Edouard HERRIOT.

ASSOCIATION TYPOGRAPHIQUE Lyon et Villeurbanne. — H. GABRIOL, Directeur.

Figure 3. « Tarif des droits annuels de voirie pour les voies ferrées particulières... ».
AML 937 WP 110. Affiche, août 1920.

et de promouvoir la traction électrique au détriment de la vapeur, suivant la politique hygiéniste, engagée dès 1905, qui vise à interdire toute fumée noire et prolongée dans l'agglomération²⁸. Parallèlement, un nouveau tarif entre en vigueur afin de mettre en rapport le tissu ferroviaire existant avec les nécessités financières de la ville au sortir de la guerre (fig. 3). Adopté au mois d'août 1920, ce nouveau montant de 3,50 francs par mètre de rail situé sur le sol public s'applique à toutes les voies existantes et à établir²⁹. Cette refonte de la politique municipale montre l'attitude visionnaire de la ville. Face au succès du chemin de fer pendant la Première Guerre mondiale, celle-ci prévoit le développement futur de la toile ferroviaire et désire éviter toute confusion entre les voies ferrées antérieures et à venir.

Le conflit a transformé radicalement la relation entre ville et chemin de fer. Les extensions ferroviaires ont non seulement été tolérées mais favorisées, ce qui a induit une transformation durable de la morphologie urbaine et de l'attitude municipale. La politique menée par la ville durant l'entre-deux-guerres est ainsi le fruit de ces mutations, lesquelles placent le rail au cœur d'une question urbaine.

Le rail au cœur de la question urbaine durant l'entre-deux-guerres

De nouvelles mesures tarifaires

Face à l'essor croissant du chemin de fer sur son territoire, la municipalité lyonnaise est contrainte de s'adapter à différents degrés et tout d'abord au moyen de nouvelles mesures tarifaires. Suite au conflit, la longueur des voies ferrées imposées augmente : elle est multipliée par dix entre 1913 et 1921 où elle passe de 167 à 1 699 mètres. Alors que la ville taxe seulement 7 % des voies situées sur le territoire lyonnais en 1913, ce taux s'élève à 37 % en 1924 (2 031 mètres). Cet essor conduit la municipalité à réévaluer plus régulièrement ses tarifs (cette question ne se pose pas avant la Première Guerre mondiale étant donné l'insignifiance de la longueur des voies imposées). Par ailleurs les charges qui incombent à la ville après le conflit s'accroissent notamment en ce qui concerne les frais de voirie³⁰. C'est pourquoi la municipalité augmente

28- AML 1127 WP 92. Arrêté du maire de Lyon en date du 4 août 1905, portant interdiction de produire des fumées noires, épaisses et prolongées dans l'agglomération.

29- AML 1199 WP 001. Tarif des droits annuels de voirie pour les voies ferrées particulières établies sur le domaine public, voté par le conseil municipal le 2 août 1920 et approuvé par le préfet du Rhône le 21 août 1920.

30- AML Bulletin municipal officiel. Séance du 14 décembre 1925. Occupations diverses du domaine public. Relèvement des droits de voirie, de place et de stationnement.

régulièrement les taxes perçues en raison de l'occupation du domaine public. Des réajustements successifs ont lieu durant la période de l'entre-deux-guerres, notamment en 1926 et 1930, lesquels font suite au tarif adopté en 1920³¹. Le produit des embranchements particuliers situés sur le sol public prend alors plus d'importance. S'il passe de 452 à 6 001 francs entre 1913 et 1921, il s'élève à 10 255 francs en 1926 et à 13 310 francs en 1930. En outre, ces revenus évoluent plus vite que la longueur des voies ferrées : entre 1921 et 1936, le métrage des embranchements imposés est multiplié par deux et leur revenu par trois.

Une sensibilité nouvelle à l'égard du chemin de fer

Pendant la période de l'entre-deux-guerres, la ville fait la preuve d'une intelligence nouvelle en ce qui concerne le chemin de fer. Au sein des services municipaux, elle propose des interlocuteurs efficaces et surtout spécialisés. Par exemple, au cours des années 1920, un ingénieur du service de la voirie semble exclusivement affecté à la question des embranchements³². De plus, les grilles tarifaires adoptées dès 1920 témoignent d'une perception fine des techniques ferroviaires. On trouve plusieurs catégories de voies ferrées, soumises à différentes taxes selon leur destination. La redevance est moins importante pour les voies légères du type Decauville et les voies de un mètre et au-dessus du type OTL (voies de tramway avec rails à gorge) que pour les voies de 1,45 mètre du type PLM (avec rails à champignon)³³. En 1856, il était simplement question de « voies ferrées établies à quelque titre que ce soit en dehors de l'enceinte du chemin de fer »³⁴. L'évolution est radicale. Les connaissances techniques des services municipaux sont également prises en compte dans le tarif de 1930. Outre les rails, l'existence de leviers d'aiguillage et d'appareils de sécurité ou de manœuvre, comme les

31- Ville de Lyon. *Tarifs des droits de voirie et d'occupation du sol par les riverains des voies publiques* (9 mars 1926), Lyon, Imprimerie nouvelle lyonnaise, 1926, 28 p. ; Ville de Lyon. *Redevances pour tolérances consenties. Tarif de base. Voté par délibération du CML du 27 janvier 1930, approuvée par décision préfectorale du 25 février 1930*, Lyon, Imprimerie nouvelle lyonnaise, 1930.

32- Cette information n'est pas issue des sources municipales mais d'un plan de table dressé par un important client du chemin de fer, la Société des magasins généraux de Lyon-Guillotière, à l'occasion de l'inauguration de la soudure de son réseau avec l'embranchement municipal des abattoirs dans le quartier de Gerland. Le plan de table indique la qualité de chacun des invités et notamment celle des représentants de la ville. À côté de l'ingénieur Aubert figure ainsi le terme « embranchements ». ADR 128 J 130. Inauguration de la ligne des abattoirs, le samedi 14 juin 1924.

33- AML 1199 WP 001. Tarif des droits annuels..., *op. cit.*

34- AML 922 WP 50 3. Rapport de l'ingénieur directeur..., doc. cité.

cabestans³⁵, entre dans le calcul du tarif³⁶. Les grilles tarifaires établies par la ville entérinent alors l'insertion dans l'espace public de dispositifs jusque-là cantonnés dans les gares et les usines. Ainsi les fonctions ferroviaires sous toutes leurs formes sont devenues un élément urbain durant l'entre-deux-guerres.

La marginalisation du rail et de l'industrie

Les droits de voirie et taxes qui pèsent progressivement sur les embranchements particuliers permettent de cantonner le chemin de fer dans les marges où il s'est développé à l'origine et de restreindre son extension dans certaines zones, notamment dans les quartiers en recomposition, tel Perrache, au sud de l'agglomération. Divers aménagements sont projetés dans cet ancien quartier industriel (prolongement du cours Charlemagne, comblement de la gare d'eau en vue de la création du port Rambaud, agrandissement des voûtes de passage sous la gare de voyageurs). Les rues concernées passent dans une catégorie de tarifs supérieure et les voies ferrées y sont plus fortement imposées. Dès lors, la longueur des embranchements situés aux abords de la gare marchandises de Perrache 2 stagne : entre 1921 et 1934, la longueur des rails situés sur le sol public du quartier passe seulement de 77 à 80 mètres. Ce quartier, qui concentrait près de 22 % des voies ferrées situées dans les rues de Lyon à la fin du XIX^e siècle (276,5 mètres en 1897), n'en rassemble plus que 6 % en 1924 (324 mètres). Cette situation n'est pas seulement liée au réaménagement du quartier et à l'augmentation des redevances mais elle s'explique aussi par la saturation d'une zone inextensible, à l'origine de la migration des établissements industriels vers le sud-est de l'agglomération. De fait, la ville cherche à orienter durant l'entre-deux-guerres la géographie industrielle et ferroviaire de l'agglomération. La zone de Gerland devient progressivement le quartier du rail et de l'industrie. À partir des premiers embranchements établis aux abords de la gare de Lyon-Guillotière en 1874 se constitue une véritable ceinture ferroviaire qui capture les artères publiques en direction du sud de l'agglomération : la longueur des rails situés au sein des rues du quartier est estimée à 15 mètres en 1897, 1 000 mètres en 1913 et 2 900 mètres en 1924. Les mesures prises suite à la Première Guerre mondiale illustrent ainsi une sensibilité nouvelle à l'égard

35- Suivant la définition fournie par Aurélien Prévot, « le cabestan est un treuil à tambour vertical, autour duquel on enroule un câble pour tirer des wagons », Aurélien Prévot, « L'électrification de la manutention dans les gares au XIX^e siècle », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 35 (automne 2006), p. 89-109, définition p. 91, note 6.

36- Ville de Lyon. *Redevances pour tolérances...*, *op. cit.*

du chemin de fer : la technique fait désormais partie intégrante de l'espace urbain, au prix de redevances qui permettent d'exclure ou de promouvoir le rail dans certaines zones (carte 3).

Carte 3. Desserte du quartier de la Mouche en 1935.
Dessin Th. Bourelly

Figure 4. L'héritage des rapports entre le chemin de fer et la ville : l'embranchement de la Compagnie générale de navigation à Vaise dans les années 1950. AML 38 PH 32.

En conclusion, les relations entre la compagnie PLM, la ville et les acteurs industriels et commerciaux sont empreintes d'interdépendance. C'est l'origine des particularités de certains quartiers. Mais le rapport que la ville entretient avec le rail est évolutif et il faut le nuancer. La réglementation destinée à réguler l'essor du chemin de fer hors de son enceinte était motivée à l'origine par le souci de préserver la sécurité publique et la circulation. Or l'attraction pour les gares et les intérêts en jeu en termes de prospérité et de dynamisme économique font progressivement passer les considérations relatives aux riverains au second plan. Durant les années 1870, lors de tractations avec la Compagnie PLM concernant la fixation d'un nouveau tarif de location du sol public, la ville dénonce le danger relatif aux voies ferrées situées dans le quartier de Perrache. Toutefois la correspondance interne échangée au même moment montre que la ville n'envisage tout de même pas la suppression des voies de la Compagnie PLM et la perte de ces revenus³⁷. L'opposition entre les intérêts financiers de la ville et ceux de ses administrés est plus importante encore après la Première Guerre mondiale. En 1922 par exemple, le comité des intérêts locaux du quartier

37- AML 922 WP 50 3. Rapport concernant la gare d'eau et les voies de fer dans les rues de Lyon, le 12 octobre 1882.

de la Mouche dénonce les nuisances liées aux embranchements particuliers (gêne occasionnée à la circulation et risque d'accidents pour les riverains) et réclame une réduction du nombre d'autorisations³⁸. Les voies particulières représentent alors un revenu que la municipalité ne peut ignorer³⁹ et l'ingénieur en chef de la ville émet certaines réserves au sujet de cette requête. Il promet simplement de suivre « dans toute la limite du possible » ces suggestions mais rappelle que le développement du quartier demeure indissociable de la desserte par voies particulières. Il semble donc que la sécurité publique invoquée à l'origine devienne un argument qui n'est plus que formel face au dynamisme industriel en lien avec le rail et face à l'évolution des revenus qu'en tire la municipalité, qui sont progressivement au cœur des rapports entre le chemin de fer et la ville (fig. 4). Les habitants situés aux abords des gares de marchandises, dans les quartiers industriels dynamiques, se trouvent donc assujettis à cet essor conjoint, fruit de l'interdépendance entre le chemin de fer et la ville.

38- AML 923 WP 246. Comité des intérêts locaux de l'agglomération du quartier de la Mouche. Ordre du jour de la réunion du 22 avril 1922.

39- En 1922, celles-ci rapportent 6 000 francs à la ville et les embranchements du quartier de Gerland représentent 93 % de ces revenus. AML. 1408 WP 133. Recette municipale. Livre de détail des recettes pour l'exercice 1922.