

Sur les traces du "FOL"



Le FOL : « Fourvière Ouest Lyonnais »

Un peu d'histoire ne faisant pas de mal, nous avons encore crapahuté ce mois-ci, à travers l'Ouest lyonnais, à la recherche et à la découverte de cette ligne de tramway mythique qui reliait St Just à Vaugneray.

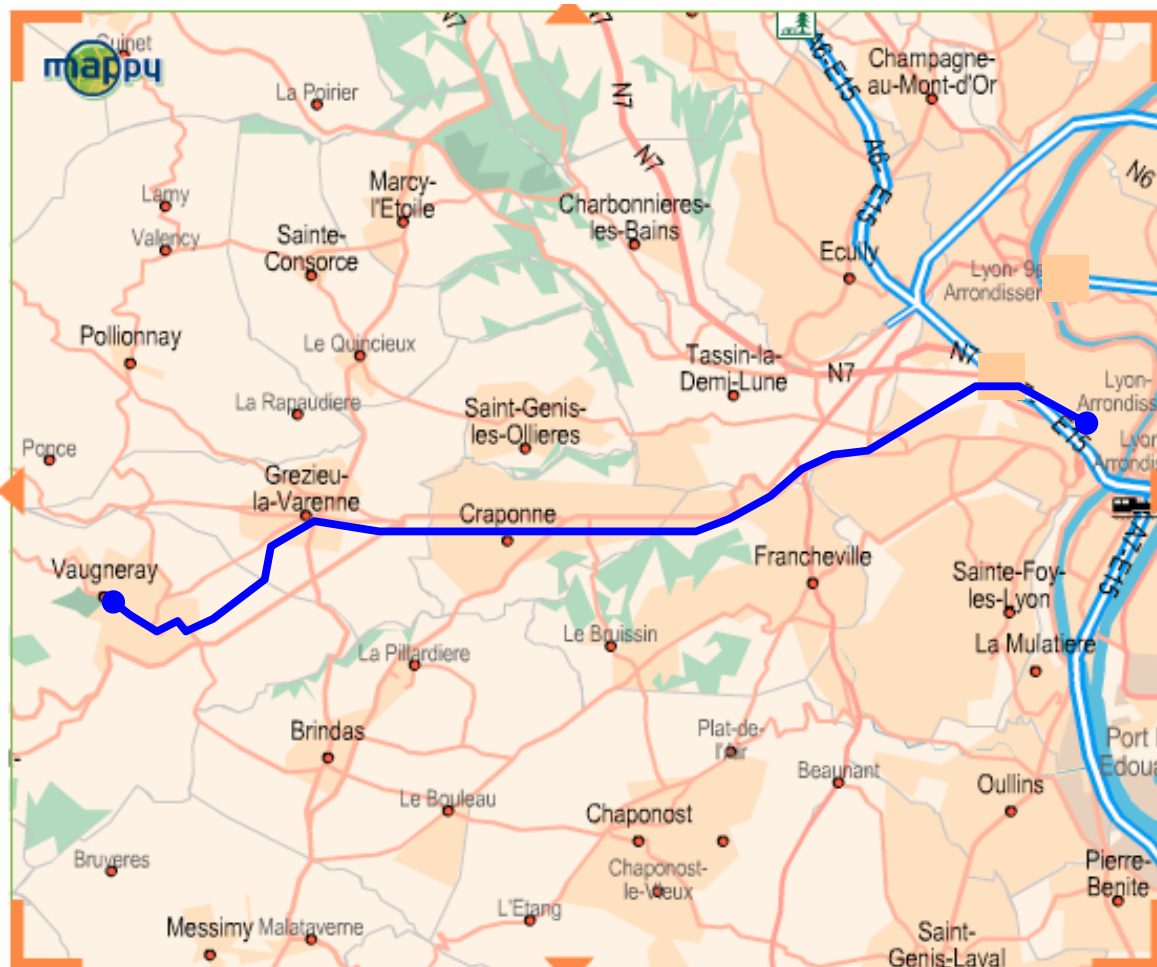
Déférée entre 1955 et 1956, la ligne a beaucoup souffert de l'urbanisation moderne et il est désormais difficile voire même totalement impossible de suivre son itinéraire, même par le moyen de déplacement le plus simple, les pieds.

C'est donc le plus souvent à vélo ou en voiture que cette découverte s'est faite. Nous vous en ramenons un grand diaporama, que nous allons vous commenter dans les pages suivantes.

Nous nous excusons par avance des erreurs ou des parties manquantes, qui demanderont plusieurs années d'exploration... sans doute l'objet de prochains numéros.

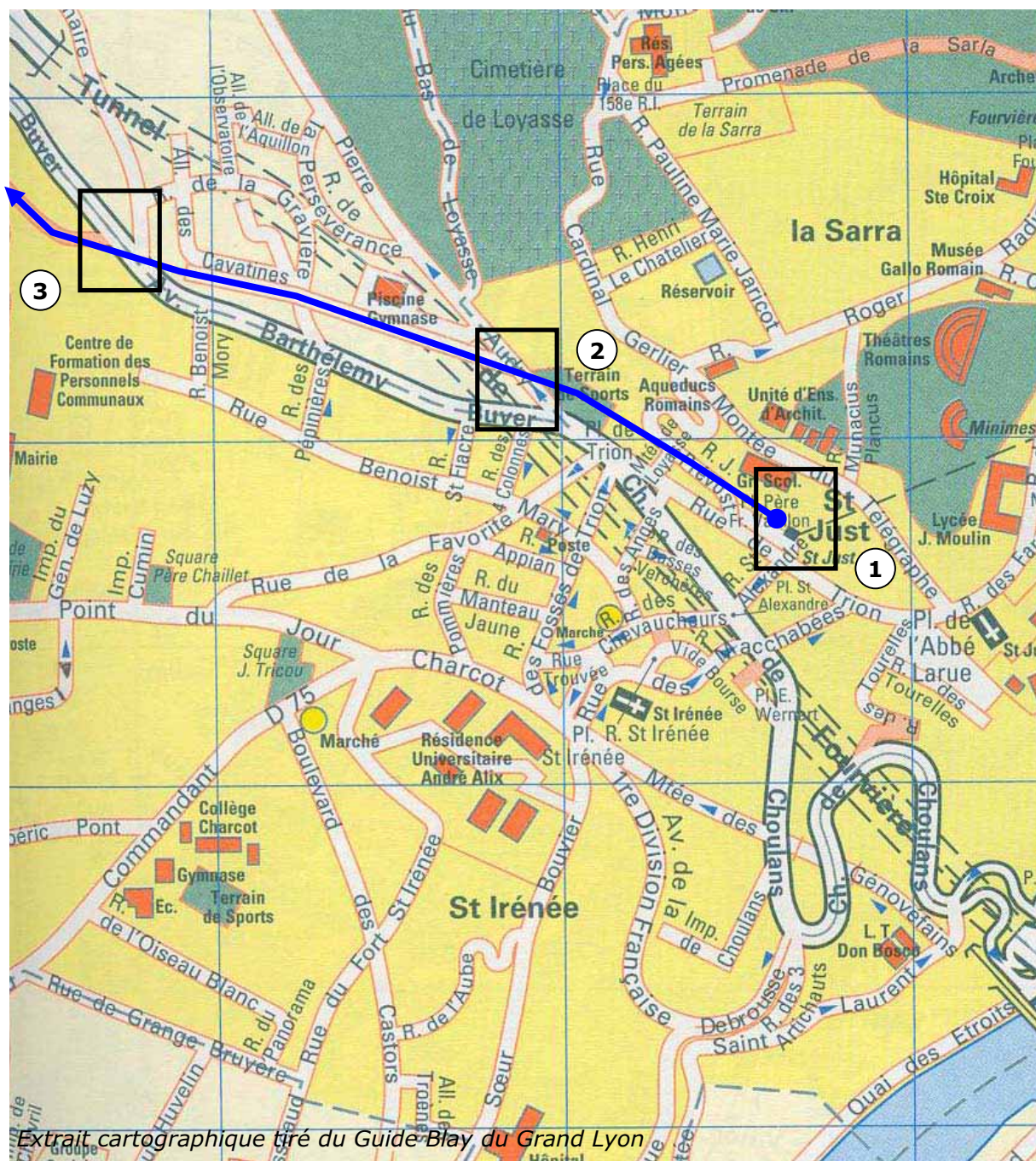
Aujourd'hui remplacé par les lignes 73 ou 74 exploitées en autobus R312 (Dépôt de Perrache), la desserte de Craponne et Vaugneray a longtemps été faite par des tramway à traction électrique à voie métrique, jusqu'en 1954.

Dans cet article, nous nous intéresserons plus particulièrement à la ligne Lyon St Just – Craponne – Le Tupinier – Vaugneray.



Extrait cartographique tiré du site www.mappy.fr

Voici le tracé de l'ancienne ligne de tramway St Just - Vaugneray



A peine nous voilà partis de St Just, que le FOL effectue déjà un passage aérien au dessus de la rue Audry (rue qui descend directement de la place de Trion vers Gorge de Loup, empruntée par la ligne 66). Seule trace de cet ouvrage d'art : la base du pont est encore présente côté Nord Est de la rue.



St Just : point de départ du FOL.



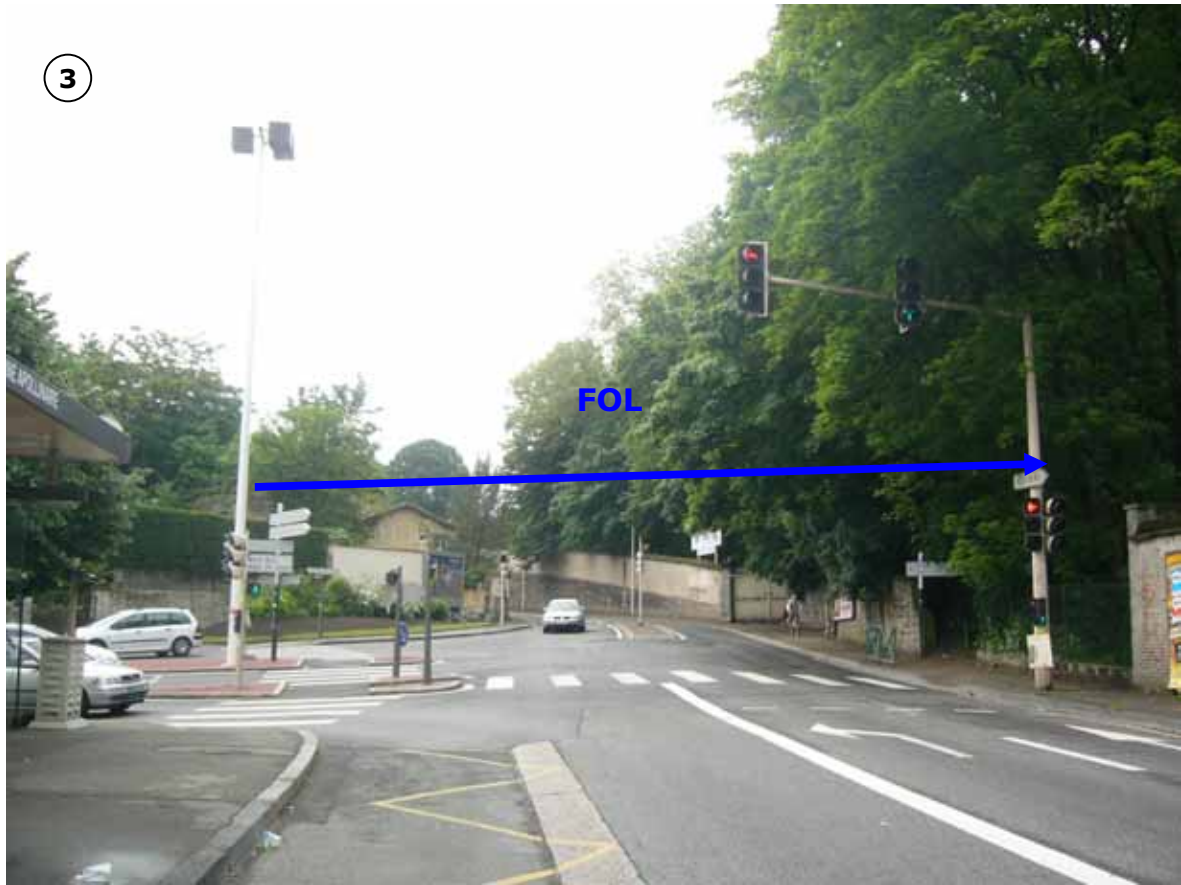
Le même endroit 50 ans plus tôt (photo tirée du livre "Du tram au tram" de Jean Arrivet, photo de François Collardeau)



Emplacement de l'ancien pont au-dessus de la rue Audry

Entre la rue Audry et l'avenue Buyer, le FOL n'est pas très accessible. Il reste bien un terre plein qui s'enfonce dans un lotissement mais il est impossible de le suivre. Nous allons donc contourner l'obstacle et le retrouver avenue Buyer, près du supermarché Leclerc.

3



Le FOL enjambait l'avenue B. Buyer



Le viaduc prend appui dans le lotissement : un grand merci au gentil monsieur qui m'a ouvert sa porte pour prendre cette photo depuis son jardin potager !



Une barrière est là pour nous rappeler que l'ancienne plateforme s'arrête net au-dessus de l'avenue Buyer

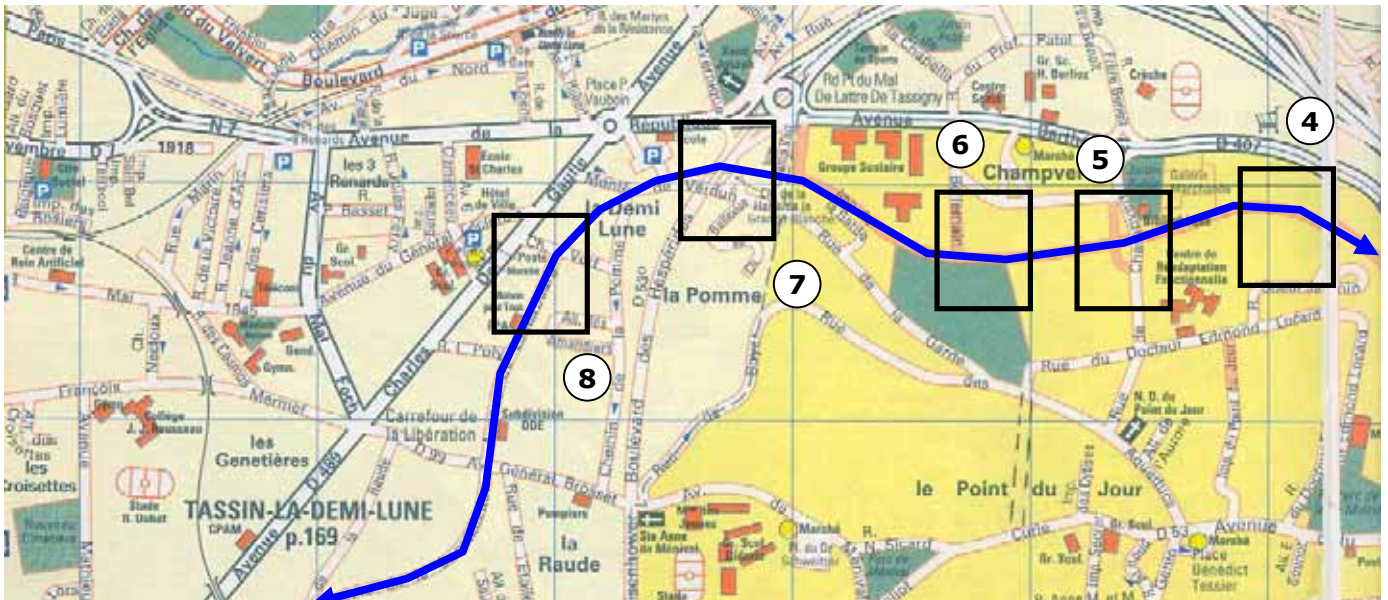
Ça y est, la plateforme du FOL est enfin très visible, comme une tranchée au cœur du 5^{ème} arrondissement de Lyon. C'est devenu un site réservé aux piétons et cyclistes qui est un vrai petit paradis.



Accès facile pour les piétons et les cyclistes par cet escalier directement depuis l'avenue Buyer.



On se retrouve au cœur d'une forêt et d'un cheminement très agréable pour les cyclistes, les promeneurs ou encore les habitants du quartier qui viennent promener leurs chiens.



Extrait cartographique tiré du Guide Blay du Grand Lyon

L'étroite plateforme du FOL s'enfonce dans la forêt et soudain, apparaît un magnifique pont de pierre sous lequel nous passons.



La plateforme étant en excellent état à cet endroit, il nous est aisé de circuler à vélo et de croiser plusieurs personnes qui font le trajet.

Notre promenade continue jusqu'à retrouver temporairement la civilisation lorsque nous croisons la rue de Champvert à la hauteur de l'arrêt TCL « Parc de Champvert » (lignes 42^E et S85).



Le FOL coupe le rue de Champvert qui relie le Point du Jour à la rue Buyer.



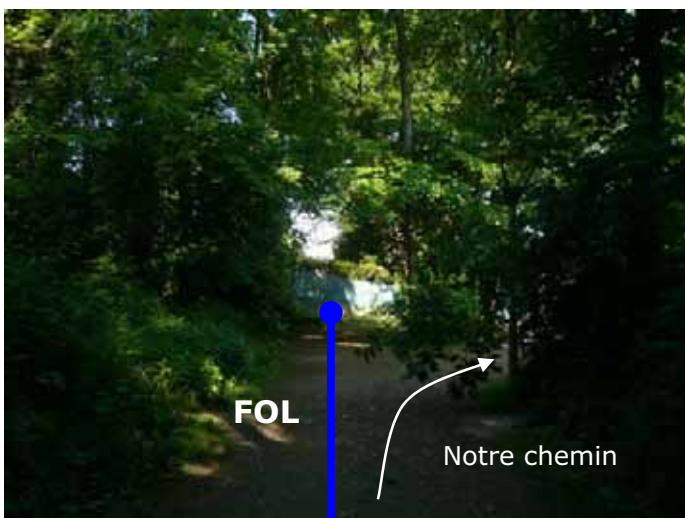
La tranchée verte du FOL continue en direction de Tassin et nous offre bientôt un tunnel : le tunnel des massues.

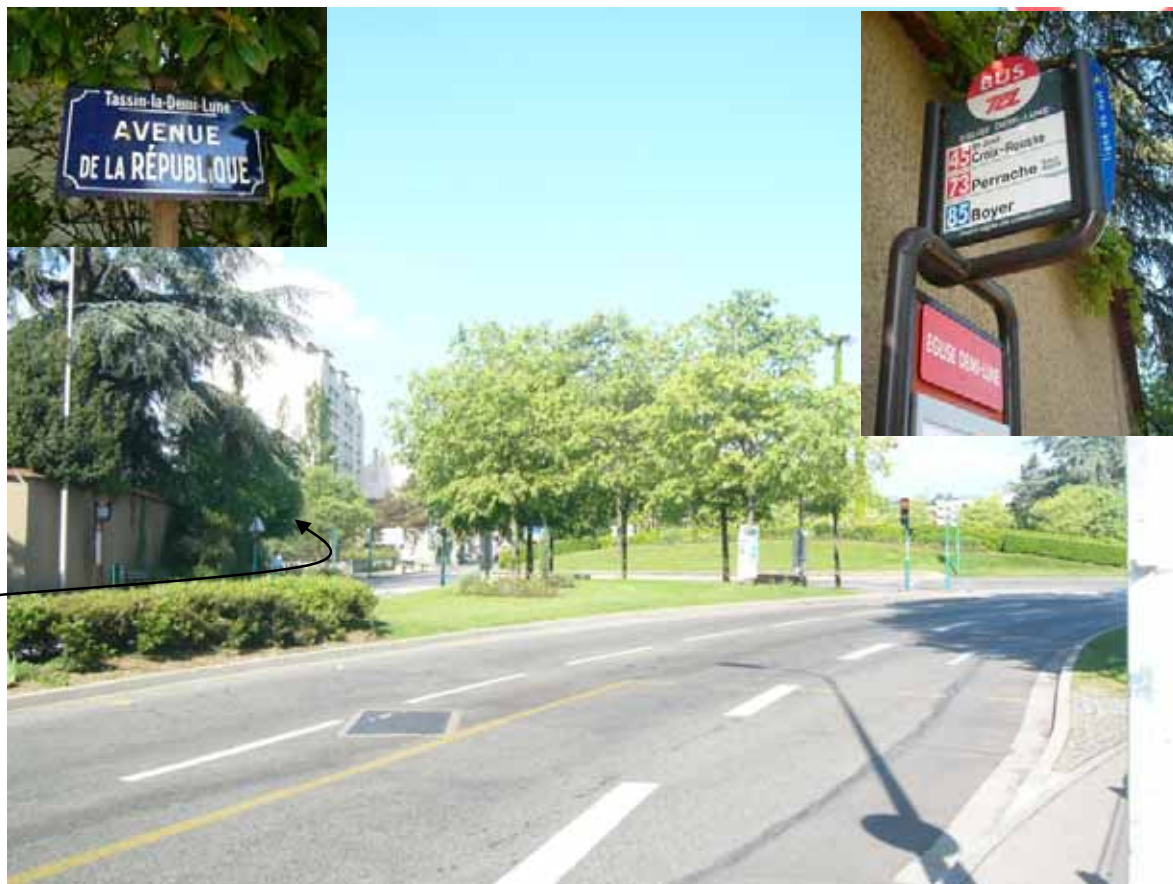
On remarque que les supports des lignes aériennes du tramway y sont encore présents.

Mais c'est trop beau. Le FOL est trop visible, il va bientôt se cacher pour tenter de nous semer. Brutalement, sa course s'arrête sur un mûr et le cheminement piéton est ramené sur l'avenue Buyer à la hauteur de l'arrêt TCL « Eglise Demi-Lune ».



La tranchée du FOL est à nouveau enjambée par un pont de pierre.



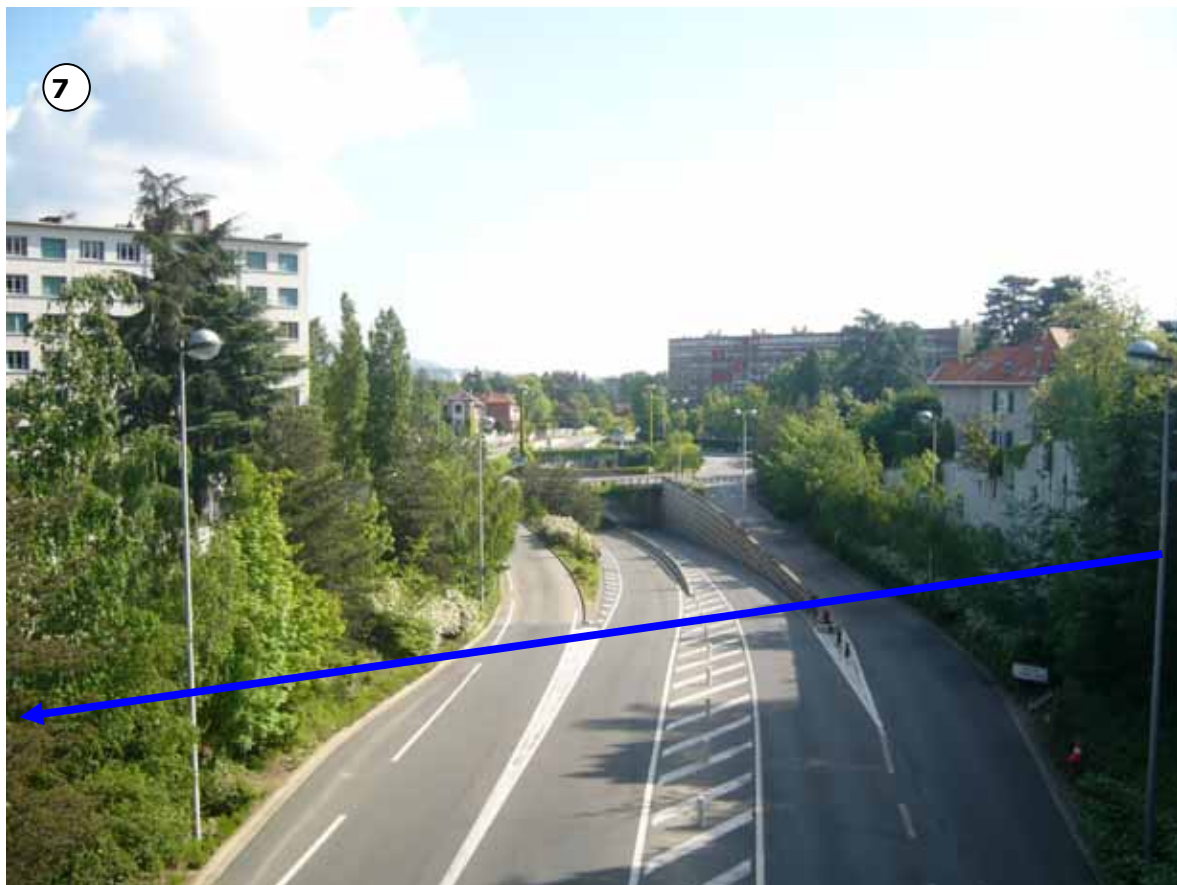


Nous sommes temporairement forcés de quitter le tracé du FOL qui a été complètement perdu dans l'urbanisation du 5^{ème} arrondissement. Le FOL passe aujourd'hui au cœur de propriétés privées.

Nous sommes désormais sur la commune de Tassin la demi-Lune. C'est non loin de là que l'on trouve un nouveau vestige du FOL : une rue qui porte le nom de l'ancienne gare desservie, aujourd'hui disparue.



La ligne passe ensuite au dessus de l'actuel boulevard des Hespérides qui a été percé depuis, ou passent les lignes 42^E, 65, 72, 74 et 189.



Cap vers le centre de Tassin ! Notre parcours est désormais semé d'embûches tant l'urbanisation a effacé le peu de traces qu'il restait du chemin de fer mythique... Nous suivons vaguement une rue qui pourrait être le FOL mais soudain, plusieurs immeubles se mettent en travers de notre route... Des détours sont nécessaires avant de retrouver l'avenue de Lauterbourg où subsiste l'ancienne gare de la Demi-Lune, aujourd'hui utilisée en crèche : « Le Petit Train ».

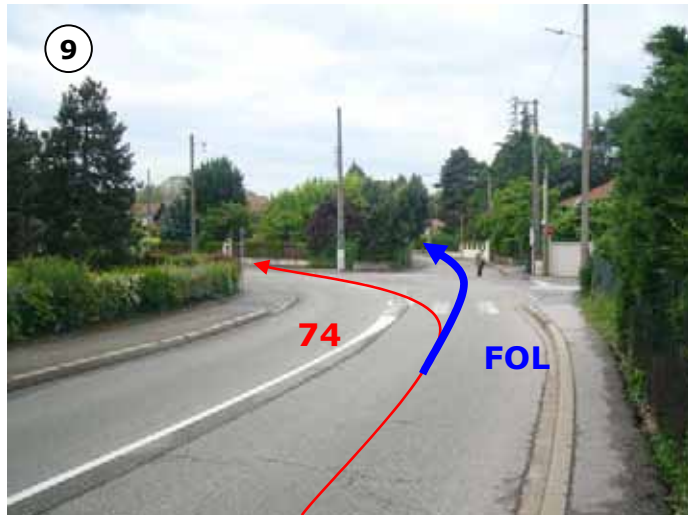


L'ancienne Gare de la Demi-Lune, aujourd'hui intacte, au milieu d'une urbanisation qui a complètement masqué le tracé du FOL...



Ci-dessus l'avenue de Lauterbourg, ancien tracé du FOL, avec au fond, une barre d'immeuble en travers de sa route.

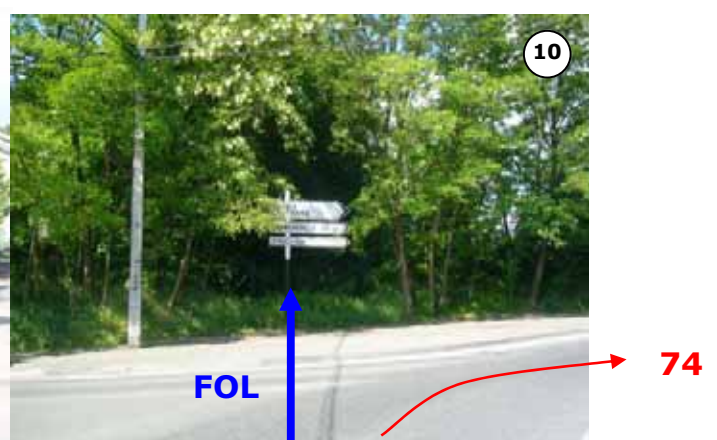
Avenue de la Constellation : le FOL retrouve l'actuel trajet de la ligne 74 qui le remplace sur un itinéraire voisin (Gorge de Loup – Craponne puis Brindas ou Vaugneray).



Soudain, nous laissons la ligne 74 sur la gauche pour filer tout droit dans l'allée des Garennes. Aujourd'hui une impasse, cette allée privée était l'ancien passage du tramway jusqu'à Alaï. En effet, la trajectoire est bien plus rectiligne que par l'actuel trajet de la 74.



Quelques centaines de mètres plus loin, nous voici sous la ligne TER Lyon St Paul – Brignais.

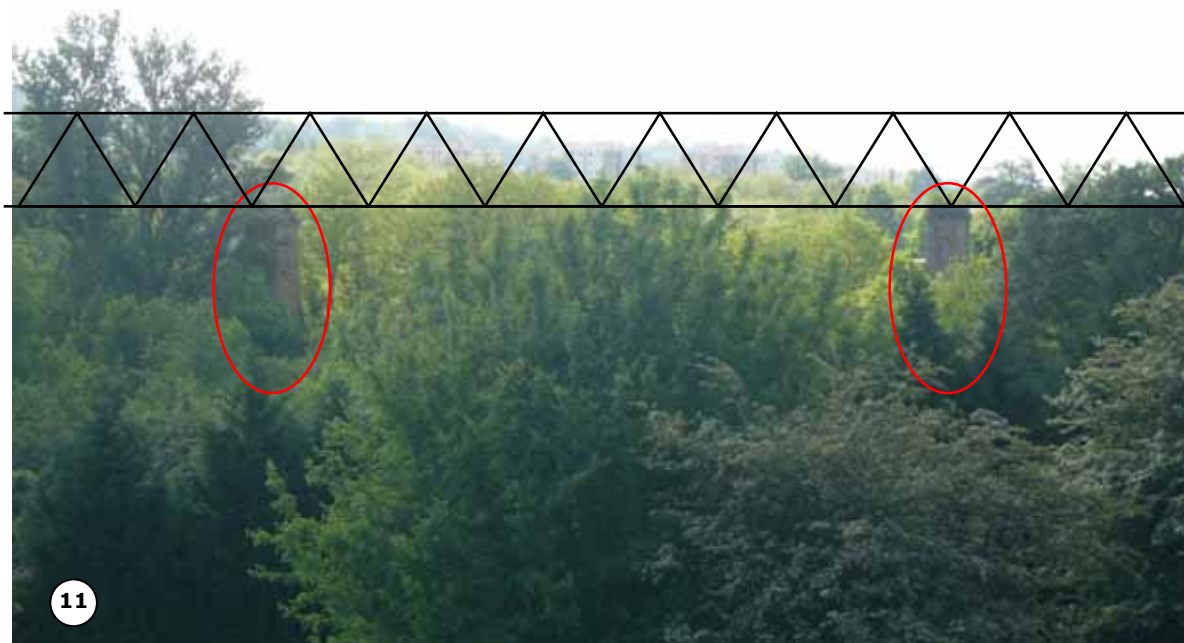


À peine le temps de retrouver le tracé du FOL sur le Chemin des Ifs, qu'il s'échappe derrière un portail, en s'enfonçant dans une épaisse végétation inaccessible.

Voici maintenant peut-être le passage le plus mythique de l'ancien FOL : le franchissement du l'Etoile d'Alaï (Ruisseau de Charbonnières) grâce à un viaduc métallique de plus de 200 mètres de long, perché à une vingtaine de mètres de haut.

Aujourd'hui, il ne reste que les piles de ce magnifique ouvrage d'art, la partie métallique ayant été démontée.

Pour apercevoir ces piles, mieux vaut avoir de bons yeux et ne pas passer en voiture car elles sont bien cachées. Mêlées aux arbres et à une végétation abondante, on peut les apercevoir depuis l'ancienne route, en contrebas de la RD 489.



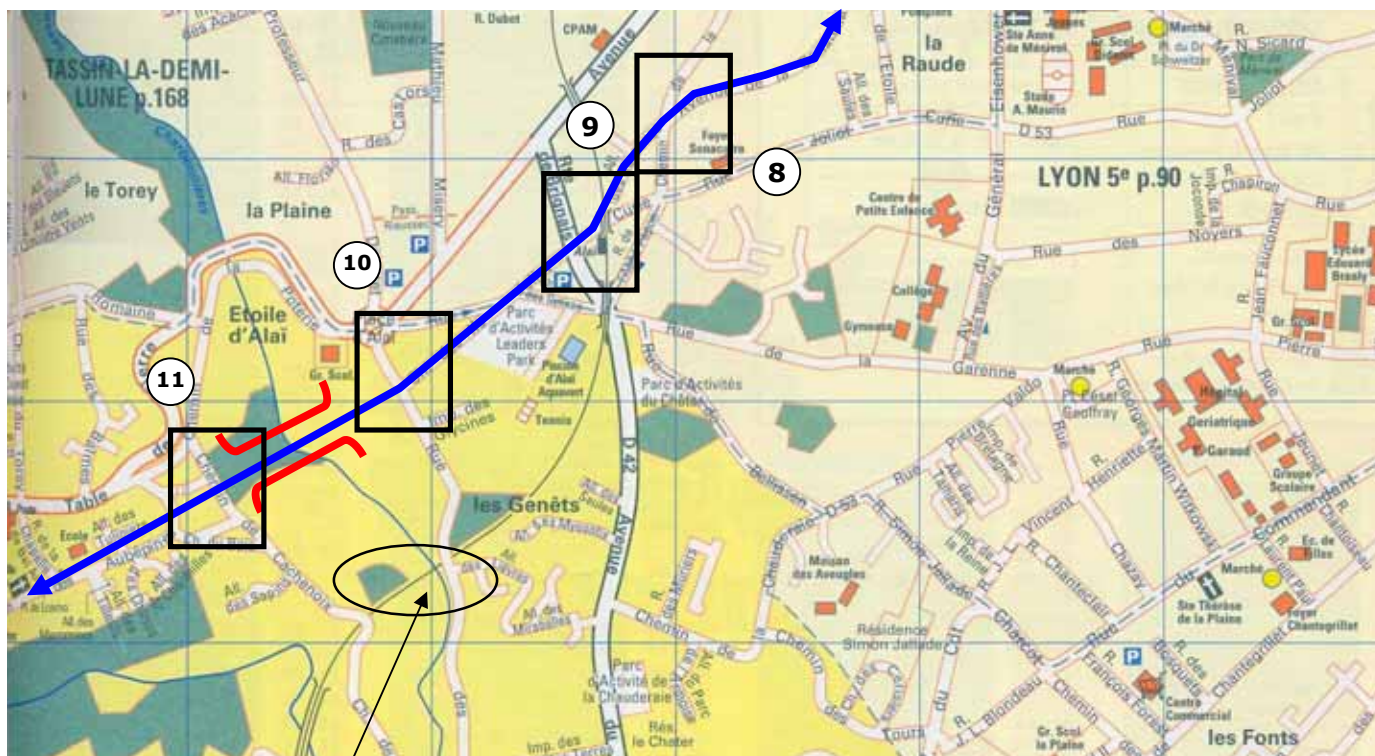
Pour accéder aux piles du pont, il existe un sentier piéton qui part du pont de la RD489 au dessus de l'Etoile d'Alaï. Il est alors aisé d'accéder aux vestiges de ce viaduc qui se dressent au milieu des arbres, entièrement recouverts de lière.







Photo tirée du Livre de Jean Arrivetz "Du tram du tram" - photo François Collardeau



Extrait cartographique tiré du Guide Blay du Grand Lyon



Non loin delà, c'est un autre viaduc qui franchit l'Etoile d'Alaï : le viaduc de Francheville du TER Lyon - Brignais

Nous sommes sur l'autre rive, et nous arrivons en plein cœur du quartier de Francheville Bel Air. Le chemin de Cachenoix est franchi sur un pont encore debout.

Plus à l'Ouest, l'ex-chemin de fer traverse un lotissement sur un remblais avant de se perdre à la hauteur d'une école.



La traversée du quartier « Bel air » de Francheville le haut est plutôt approximative. On devine au Sud le cheminement du FOL, mais il s'agit plus de suppositions que de certitudes.



Nous sortons de Francheville Bel Air à la hauteur d'un arrêt Junior Direct «



Tout droit, sur le Chemin de la Patelière, nous continuons notre petite aventure dans l'Ouest lyonnais.



Notre FOL s'en va maintenant dans la forêt. La balade devient agréable : nous sommes sur un sentier en terre sur lequel on a du mal à imaginer qu'il y a à peine 50 ans, passait un chemin de fer que l'on appellerait aujourd'hui « interurbain ».

Au détour du 1^{er} virage, une nouvelle preuve s'offre à nous, ce panneau :



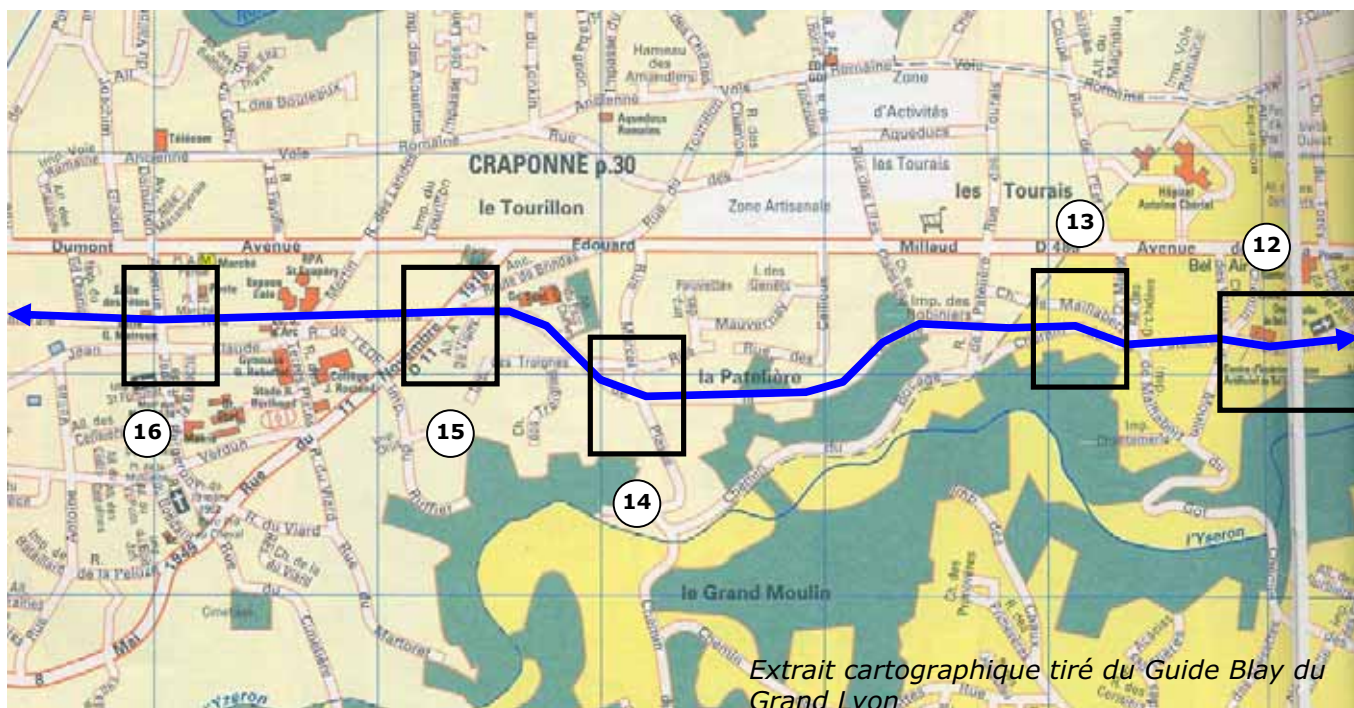
Cette pancarte nous indique qu'on se trouve sur l'ancien chemin de fer de Lyon-St Just à Vaugneray, qui fut en exploitation pendant 68 ans, avant de fermer le 2 novembre 1954.

Elle réalisait son parcours en 45 minutes.



Nous sommes désormais sur le sentier de l'Yzeron, qui continue à serpenter dans la forêt.





Craponne : nous changeons à nouveau de commune. Nous quittons alors le chemin de la Patelière pour la rue de la Tourette (arrêt Lignes 73 et 74 du même nom sur la rue E. Millaud). La route n'est pas très large, les maisons individuelles et la végétation ont élu domicile près du FOL.

Le chemin de la Tourette est dans un

premier temps un chemin de terre, avant de devenir une route goudronnée qui mène droit à la rue centrale de Craponne. Les rails sont bien loin...





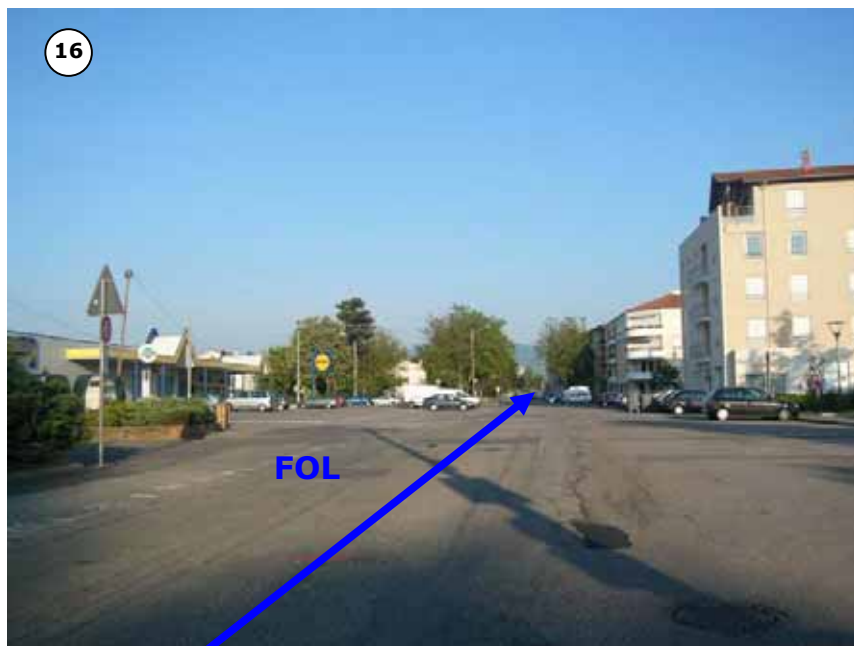
Ci-dessus, la rue de la Tourette

Ci-dessous, le croisement de la rue centrale avec la rue du
11 Novembre 1918.



Le Mag n°25 – Juin 2005

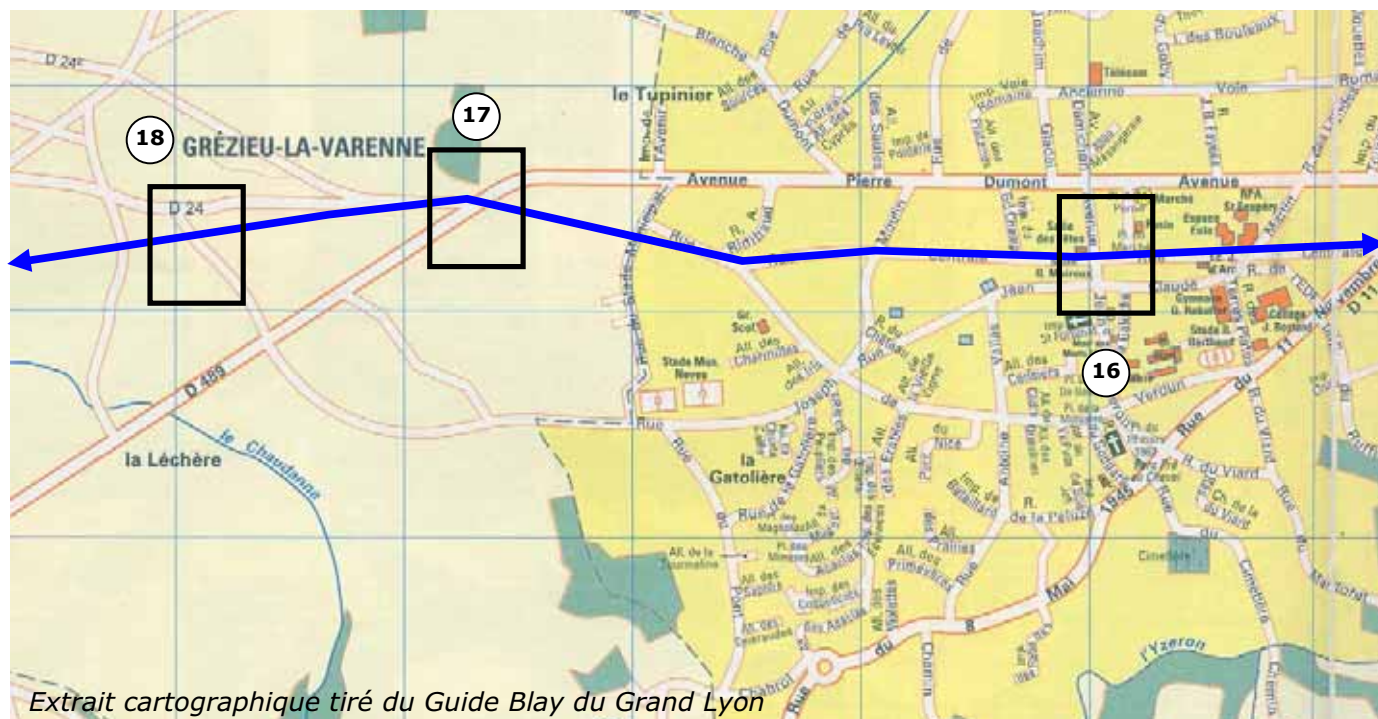
Le cœur de Craponne accueille aujourd'hui le terminus de la ligne 73. Il était jadis traversé par le FOL sur tout le tracé actuel de la rue Centrale qui est parallèle à l'axe principal de Craponne : les avenues Dumont et Millaud.



Le Tupinier, c'est notre prochaine étape. À peine sortis de Craponne et par la même occasion du Grand Lyon, nous arrivons à la fameuse bifurcation du Tupinier où la ligne de Vaugneray se séparait de celle de Mornant. Nous continuons vers Vaugneray



Le long de l'ancienne route de Vaugneray qui n'est plus empruntée depuis l'aménagement de la nouvelle intersection en rond-point, on peut voir l'ancienne gare du Tupinier.



Grézieu la Varenne est la prochaine commune traversée par le FOL. Elle est située en dehors de la Communauté Urbaine de Lyon et est desservie par 2 lignes TCL à tarification urbaine classique : 72 et 74.

C'est à travers champs que nous joignons rapidement le centre de cette petite commune. La plateforme du FOL est aujourd'hui un parcours de santé très agréable à pratiquer en vélo du fait de sa pente quasi-constante.



La montée vers Grézieu

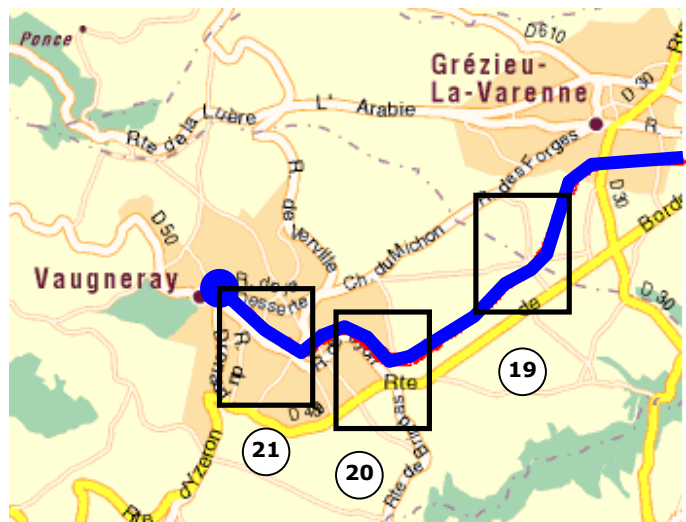


Les traces du FOL sont omniprésentes...

La sortie de Grézieu en direction de Vaugneray se fait par une impasse. Impasse, oui, pour les véhicules, mais pas pour les piétons et les cyclistes. Voici le nom de cette impasse !



Un viaduc ? Il n'y a pourtant pas de vallée à franchir entre Grézieu et Vaugneray ?! Eh bien si, je le découvre comme beaucoup de non initiés je pense. Au milieu d'un petit coin de verdure, en excellent état, il se dresse au dessus de la Chaudane, affluent de l'Yzeron.



Gare de Vaugneray



Notre terminus se situe au cœur de la commune de Vaugneray, grâce à un prolongement de 1 km environ qui fut construit en 1906. L'ancien terminus était auparavant Vaugneray Gare.



Un avenir pour le FOL ?

Quel avenir pour cette vieille infrastructure qu'est le FOL ? A priori aucun puisque aucun tramway n'est programmé dans les parages par le SYTRAL, au moins pour les 50 prochaines années.

Mais nous avons récemment lu dans la presse qu'il se préparait un projet de TCSP sur l'actuel trajet de la ligne 74, pour lui permettre d'être plus efficace. En effet, cette ligne est actuellement complètement congestionnée dans la circulation automobile aux heures de pointe, entre Craponne et Tassin la demi-lune et il faudrait trouver une solution pour desservir convenablement ces communes.

Alors, une « super 74 » qui reprendrait partiellement l'ancien FOL, avec un Viaduc au dessus du Ruisseau de Charbonnières ? Peut-on se mettre à rêver ?

Nous verrons dans les prochaines années si l'Ouest lyonnais aura enfin son TCSP...

