



Rhône-Alpes, Rhône

Lyon 3e

67 rue du Dauphiné, avenue Lacassagne, rue Saint-Ididore, 90 route de Genas

Maisonnettes de passage à niveau de l'ancienne ligne de l'Est actuellement bâtiments techniques du TRAM

Références du dossier

Numéro de dossier : IA69001796

Date de l'enquête initiale : 2024

Date(s) de rédaction : 2024

Cadre de l'étude : enquête thématique régionale Patrimoine industriel

Degré d'étude : monographié

Désignation

Dénomination : gare

Parties constituantes non étudiées : atelier de fabrication

Compléments de localisation

Milieu d'implantation : en ville

Références cadastrales : 2004

Historique

Il reste aujourd'hui deux maisonnettes de passage à niveau, qui ont été conservées, elles contiennent les équipements modernes destinés au tram. Beaucoup, sinon la plupart, des autres édifices de l'ancienne ligne de l'Est ont été démolis. La première est localisée à l'angle des rues Dauphiné-Lacassagne, la seconde est à l'angle de la rue St-Isidore et de la route de Genas.

La Société anonyme du Chemin de Fer de Lyon est officiellement constituée le 25 février 1878. La ligne de 72 km sera construite en trois ans : ouverture de la ligne en octobre 1881 pour les marchandises et le public.

Pour Olivier Vellay, architecte et spécialiste du patrimoine cheminot, les chemins de fer de l'Est avaient une signalisation très moderne mise en place dans les années 1920 et très atypique, c'était du "sur-mesure". C'est l'un des tout premiers à généraliser le block automatique lumineux (1922) - la norme aujourd'hui. C'était vraiment exceptionnel, et très surprenant pour un chemin de fer secondaire ; c'est probablement le plus ancien de France. Les industriels ferroviaires lyonnais comme la société Trayvou ont participé à cette installation.

Le Chemin de fer de l'Est lyonnais était un chemin de fer secondaire qui reliait la gare de l'Est à St-Genix-Aoste (via Crémieu, Jallieu et Montalieu). Deux embranchements desservaient respectivement Montalieu et Jallieu. En 1947, après plusieurs années de déclin, l'exploitation du trafic voyageur cesse. Durant toute la seconde moitié du XXe siècle le trafic marchandise subsistera jusqu'à avoisiner le million de tonnes à l'année dans les années 60. L'activité fret ne cessera qu'en 2003 pour laisser la place au chantier du tramway Léa.

Création d'une liaison ferroviaire rapide entre le centre de Lyon et l'aéroport Saint Exupéry sous la responsabilité du Conseil Général du Rhône avec deux arrêts intermédiaires à la Soie où une correspondance sera créée avec la ligne A du métro arrêt la Soie et à Meyzieu terminus du service "tramway urbain".

Période(s) principale(s) : 4e quart 19e siècle

Dates : 1881 (daté par source)

Description

Petit bâtiment en pierre d'un étage carré : ancienne maison de garde barrière de la ligne de l'est.

Lyon-Est, en tant que gare terminus, possédait un bâtiment plus grand que les autres petites gares en pierre du Chemin de fer de l'Est de Lyon. Il s'agissait d'un bâtiment allongé sans étage comportant 13 travées sous toiture à deux versants, toutefois, il était construit en pans de bois avec un remplissage de briques.

Eléments descriptifs

Matériau(x) du gros-oeuvre, mise en oeuvre et revêtement : calcaire

Type(s) de couverture : shed

Typologies et état de conservation

État de conservation : bon état

Statut, intérêt et protection

Intérêt de l'œuvre : à signaler

Statut de la propriété : propriété privée

Références documentaires

Documents d'archive

- **Vellay Olivier, Rails & histoire / SNCF Réseau**
Vellay Olivier, Rails & histoire / SNCF Réseau ; référent patrimoine ferroviaire.

Bibliographie

- **Le chemin de fer de l'Est de Lyon**
H. Domengie, Y. Alquati, M. Moulin et B. Roze, Le chemin de fer de l'Est de Lyon, éditions du Cabri (1996)
AP

Périodiques

- **M.A. Capron, Le chemin de fer de l'Est de Lyon », 1946**
M.A. Capron, Le chemin de fer de l'Est de Lyon , Les études rhodaniennes – 1948
AP

Annexe 1

Historique de la ligne de l'Est lyonnais

Développement spectaculaire du chemin de fer au tournant entre le XIXème et le XXème siècle.

Dans la banlieue Est de Lyon, les industries métallurgiques et chimiques sont nombreuses. Dans le Bas-Dauphiné, ce sont les industries textiles et l'envoi des denrées agricoles sur le marché lyonnais qui requièrent un réseau de transport performant. Une première ligne reliant Lyon à Grenoble est construite entre 1857 et 1862.

Dès 1865, les frères Mangini déposent une demande de concession d'un chemin de fer entre Lyon et le petit village de Trept, première étape d'une voie qui continuerait ensuite vers St Genix-sur-Guiers et Chambéry. Cette ligne permettrait, dès son achèvement, d'établir une liaison vers l'Italie, et vers la Suisse. A l'appui de leur demande, les frères Mangini font valoir les multiples intérêts du premier tronçon de leur projet. La voie ferrée permettrait une diffusion rapide des métiers à tisser dans les campagnes (main d'œuvre abondante, notamment à la mauvaise saison, et peu coûteuse) ; elle permettrait de transporter vers le centre ville les pierres des carrières situées le long du Rhône, pratiquement toutes utilisées dans l'agglomération lyonnaise. Argument choc pour conclure leur argumentaire : « Les relations ferroviaires apportent toujours, dans une région, les éléments de civilisation ». Le projet Mangini, soutenu par le département de l'Isère mais refusé par celui du Rhône est abandonné. Les deux frères se consacrent à la construction du « chemin de fer de la Dombes » entre Lyon et Bourg en Bresse.

En 1869, l'ingénieur lyonnais Eugène Bachelier, constructeur mécanicien dépose à son tour une demande de concession. Un professeur d'histoire au lycée de Lyon, Mr Perrin, se fait l'avocat de ce projet et écrit à l'empereur Napoléon III pour insister sur l'importance pour la population dauphinoise d'être enfin reliée à la métropole lyonnaise. L'idée d'une grande liaison de Lyon jusqu'à l'Italie via la plaine dauphinoise et le Mont Cenis est mise en avant. Les divers appuis financiers et politiques dont dispose Mr Bachelier vont peser pour obtenir une concession.

L'étude du tracé de la voie va prendre un certain temps. La traversée des zones rurales ne pose pas de problème, à partir du moment où il est établi que le train ne longera pas les routes existantes mais disposera de son propre parcours. L'établissement de la gare de départ à Lyon questionne. Faut-il ou non prévoir un raccordement avec les lignes d'intérêt national du PLM, et greffer la nouvelle voie sur celles déjà existantes, ou prévoir une gare complètement indépendante, ce qui limite l'impact du tracé dans la zone urbaine ? L'Etat-Major souhaite que les différentes liaisons soient connectées les unes aux autres, aux deux extrémités du parcours choisi.

La nouvelle ligne du CFEL rejoint le réseau du PLM à la gare de marchandise de Lyon Part-Dieu. Un bâtiment est construit juste à côté des édifices existants. Les trains circulent sur une voie de largeur normale pour faciliter le raccordement. Dès qu'il obtient la concession définitive, Monsieur Bachelier cède ses droits à une compagnie basée à Bruxelles, la « Société anonyme belge de Chemins de fer ». Cette société exploite déjà plusieurs lignes d'intérêt local en France, et contrôle partiellement la société de constructions métallurgiques qui se chargera de construire les premières locomotives du réseau. La Société anonyme du Chemin de Fer de Lyon est officiellement constituée le 25 février 1878. La ligne de 72 km sera construite en trois ans : ouverture de la ligne en octobre 1881 pour les marchandises et le public.

Annexe 2

Le chemin de fer de l'est lyonnais et l'usine Tase

C'est en 1881 que la Société anonyme du Chemin de fer de l'est de Lyon (CFEL) ouvre une ligne de Lyon (gare de l'Est) à Saint-Genix-d'Aoste le 23 octobre 1881 d'une longueur de 72 km et comportant 21 gares. Lorsque que la direction décide d'implanter l'usine à Vaulx-en-Velin en 1922, la ligne existe déjà depuis une quarantaine d'années. C'est une aubaine pour l'usine et l'acheminement rapide des matières premières ainsi que pour les expéditions.

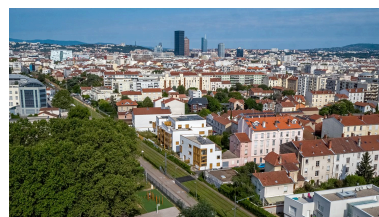
Illustrations



Maisonnette de passage à niveau
de l'ancienne ligne de l'Est
(angle Dauphiné-Lacassagne)
Phot. Nadine Halitim-Dubois
IVR84_20246901148NUCA



Maisonnette de passage à niveau
de l'ancienne gare de l'Est
(angle Dauphiné-Lacassagne)
Phot. Nadine Halitim-Dubois
IVR84_20246901149NUCA



Ancienne ligne de chemin
de fer de l'Est lyonnais
Phot. Michel Pérès
IVR84_20236900500NUCA



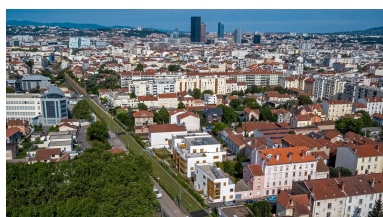
Ancienne ligne de chemin
de fer de l'Est lyonnais
Phot. Michel Pérès
IVR84_20236900501NUCA



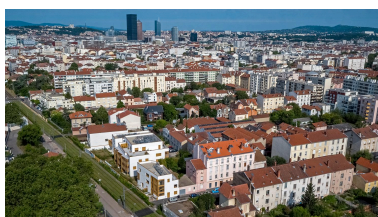
Ancienne ligne de chemin
de fer de l'Est lyonnais
Phot. Michel Pérès
IVR84_20236900502NUCA



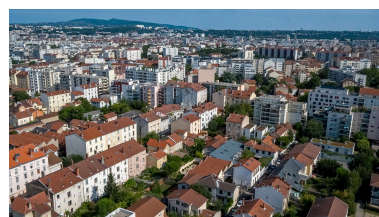
Ancienne ligne de chemin
de fer de l'Est lyonnais
Phot. Michel Pérès
IVR84_20236900503NUCA



Ancienne ligne de chemin
de fer de l'Est lyonnais
Phot. Michel Pérès



Ancienne ligne de chemin
de fer de l'Est lyonnais
Phot. Michel Pérès

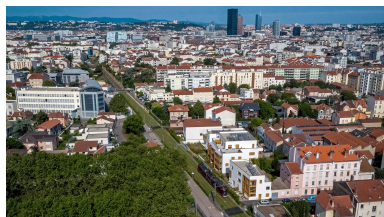


Ancienne ligne de chemin
de fer de l'Est lyonnais
Phot. Michel Pérès

IVR84_20236900504NUCA

IVR84_20236900505NUCA

IVR84_20236900506NUCA



Ancienne ligne de chemin
de fer de l'Est lyonnais
Phot. Michel Pérès
IVR84_20236900507NUCA

Dossiers liés

Dossiers de synthèse :

Présentation et synthèse du patrimoine industriel de la ville de Lyon (IA69001377) Rhône-Alpes, Rhône, Lyon

Oeuvre(s) contenue(s) :

Auteur(s) du dossier : Nadine Halitim-Dubois

Copyright(s) : © Région Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel ; © Ville de Lyon



Maisonnette de passage à niveau de l'ancienne ligne de l'Est (angle Dauphiné-Lacassagne)

IVR84_20246901148NUCA

Auteur de l'illustration : Nadine Halitim-Dubois

© Région Auvergne-Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel
communication libre, reproduction soumise à autorisation

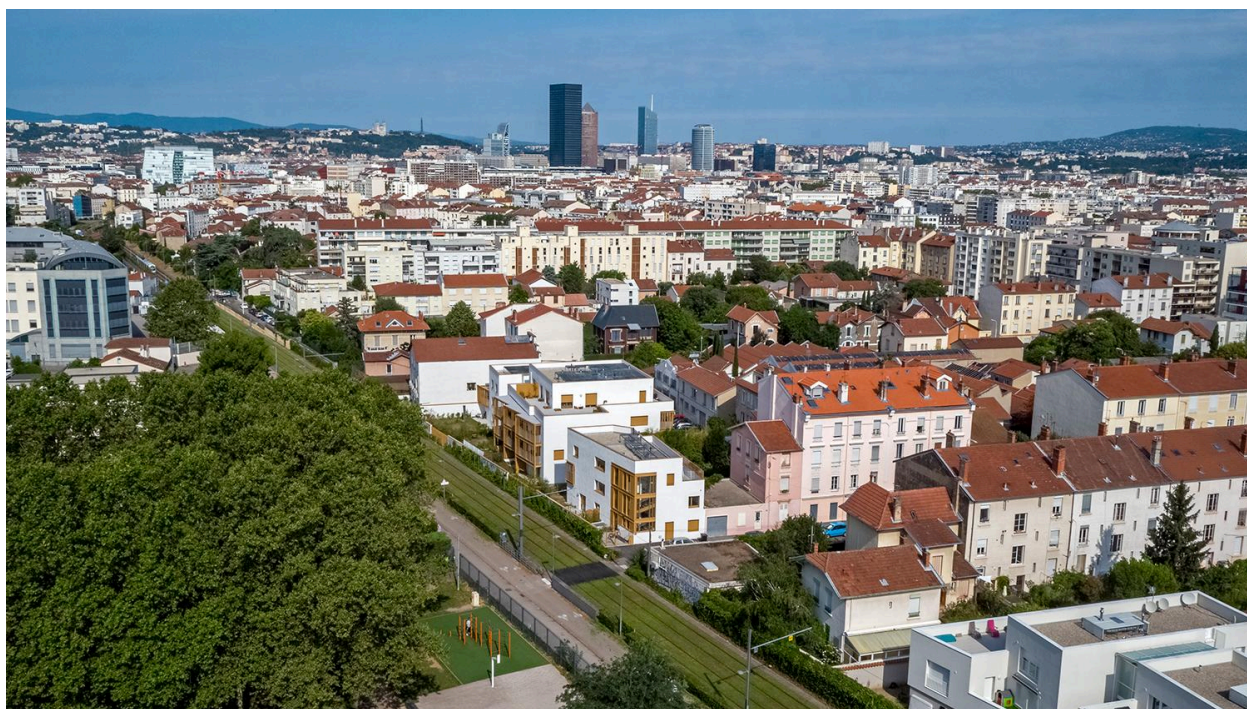


Maisonnette de passage à niveau de l'ancienne gare de l'Est (angle Dauphiné-Lacassagne)

IVR84_20246901149NUCA

Auteur de l'illustration : Nadine Halitim-Dubois

© Région Auvergne-Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Ancienne ligne de chemin de fer de l'Est lyonnais

IVR84_20236900500NUCA

Auteur de l'illustration : Michel Pérès

© Région Auvergne-Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Ancienne ligne de chemin de fer de l'Est lyonnais

IVR84_20236900501NUCA

Auteur de l'illustration : Michel Pérès

© Région Auvergne-Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Ancienne ligne de chemin de fer de l'Est lyonnais

IVR84_20236900502NUCA

Auteur de l'illustration : Michel Pérès

© Région Auvergne-Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Ancienne ligne de chemin de fer de l'Est lyonnais

IVR84_20236900503NUCA

Auteur de l'illustration : Michel Pérès

© Région Auvergne-Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Ancienne ligne de chemin de fer de l'Est lyonnais

IVR84_20236900504NUCA

Auteur de l'illustration : Michel Pérès

© Région Auvergne-Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Ancienne ligne de chemin de fer de l'Est lyonnais

IVR84_20236900505NUCA

Auteur de l'illustration : Michel Pérès

© Région Auvergne-Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Ancienne ligne de chemin de fer de l'Est lyonnais

IVR84_20236900506NUCA

Auteur de l'illustration : Michel Pérès

© Région Auvergne-Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Ancienne ligne de chemin de fer de l'Est lyonnais

IVR84_20236900507NUCA

Auteur de l'illustration : Michel Pérès

© Région Auvergne-Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel
communication libre, reproduction soumise à autorisation