



**HAL**  
open science

## Quand Villefranche s'est trouvée "fermée à l'Orient": ce que la voie ferrée a fait à la ville

Paul Bacot

### ► To cite this version:

Paul Bacot. Quand Villefranche s'est trouvée "fermée à l'Orient": ce que la voie ferrée a fait à la ville. Bulletin de l'Académie de Villefranche et du Beaujolais, A paraître, 48. hal-04681667

**HAL Id: hal-04681667**

**<https://hal.science/hal-04681667v1>**

Submitted on 29 Aug 2024

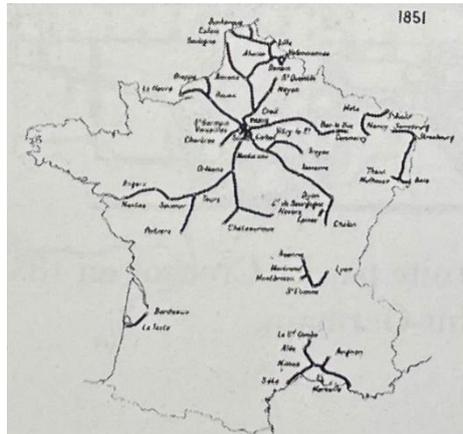
**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## Quand Villefranche s'est trouvée « fermée à l'Orient ». Ce que la voie ferrée a fait à la ville

Paul Bacot

Le 10 juillet 1854, de premiers trains s'arrêtaient en gare de Villefranche. En ce milieu du 19<sup>e</sup> siècle, la traction à vapeur triomphait. Déjà, sur la Saône, se multipliaient, depuis les années 1820, ce qu'on appelait les « paquebots à vapeur ». Si ces bateaux avaient autant de succès, c'est notamment parce que le chemin de fer venant de Paris s'arrêtait à Chalon, obligeant à naviguer sur la Saône pour rejoindre Villefranche et Lyon. Mais en cas de crue ou de brouillard, il fallait se rabattre sur les voitures hippomobiles disponibles.



*Figure 1. Le réseau ferroviaire en France en 1851, in Caron, François, Histoire des chemins de fer en France, Tome premier, 1740-1883, Fayard, Paris, 1997.*

Le développement du chemin de fer avait pris quelque retard en France par rapport à certains pays voisins, parce que notre pays disposait de réseaux routier et fluvial très performants, mais aussi parce que les caisses de l'Etat avaient été vidées par les guerres napoléoniennes. Pour autant, un plan ambitieux visait à mettre en place un réseau en étoile à partir de la capitale, dont l'axe Paris-Lyon-Méditerranée était un élément essentiel, joignant les trois plus grandes villes françaises entre elles, et l'océan à la mer, puisque la liaison Paris-Le Havre était déjà en service. Et la loi du 11 juin 1842 fixait le cadre juridique permettant la concession des grandes lignes à des compagnies bénéficiant d'un monopole.

### Un rideau de fer

Les travaux de construction de la voie ferrée entre Chalon et Lyon-Vaise commencèrent en 1852. Tout fut achevé en deux ans, malgré le terrible hiver 1853-1854. De nombreux ouvriers du chantier y perdirent leur intégrité physique, voire la vie – ensevelis, écrasés, noyés ou coincés entre deux wagons.

Le tracé de la ligne devait suivre la rive droite de la Saône et passer le plus près possible de Villefranche pour que la future gare fût facilement accessible pour les Caladois. A l'époque, Villefranche avait un territoire très limité, prenant la forme d'une étroite bande étirée de la Porte de Belleville à la Porte d'Anse. A l'est, la commune s'arrêtait là où Béligny commençait, au niveau des actuelles rues Gantillon et des Jardiniers. Au-delà, c'était la campagne. Le tracé du chemin de fer va donc tangenter la ville, sans jamais y pénétrer. La

voie ferrée, lorsqu'elle est construite, ne comporte pas un seul mètre sur le territoire caladois. Les expropriations ne concernent que des terres, des champs, des vignes, des prés, des pépinières et des jardins, de rares bâtiments annexes et presque aucune maison d'habitation. Mais lorsqu'elle sera mise en service, la voie ferrée sera totalement située sur le territoire caladois, depuis Arnas jusqu'à Limas. C'est qu'entre-temps Villefranche aura absorbé la totalité de la commune de Béligny.



**Figure 2. Villefranche et la nouvelle voie ferrée en 1854**, Plan plan géométral de la ville (1854) in *Atlas des plans d'alignement de la ville de Villefranche-sur-Saône*, 106x73 cm [cote : G50/1]), Photographié par la Maison du Patrimoine, Archives municipales de Villefranche [l'orientation du plan a été changée d'horizontale ouest-est en verticale nord-sud].

S'il en fut ainsi, c'est bien sûr parce qu'on savait que Villefranche était appelée à se développer, notamment grâce au chemin de fer, essentiellement à l'est. Et c'est bien là le paradoxe : au moment même où Villefranche devait s'étendre sur ses nouvelles terres, la construction du chemin de fer allait instituer une barrière entravant considérablement les liaisons entre l'ancien Béligny et le vieux Villefranche. Comme le constate Barthélémy Boiron, maire de 1851 à 1864, « Villefranche se ferme à l'Orient ». Par une anticipation parodique du célèbre discours prononcé par Winston Churchill à Fulton en 1946, il aurait pu dire que de l'Ave Maria au Peloux, un rideau de fer s'était abattu sur la Calade. Et c'est bien, au propre comme au figuré, un rideau de fer qui allait traverser le Villefranche moderne en voie de développement... et qui le traverse encore.

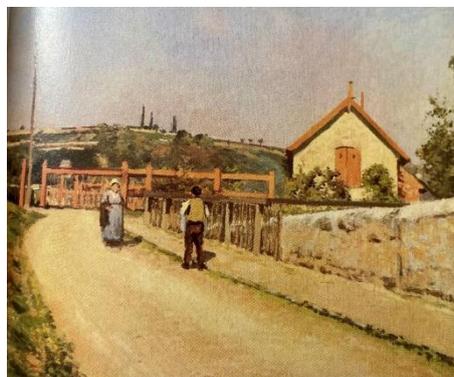
Le chemin de fer et sa gare vont grandement contribuer au développement de la ville. Mais nous nous intéresserons ici, non pas à l'avant, mais au revers de la médaille, que l'on peut résumer par un simple bilan chiffré. Il y a en 1851 une dizaine de voies de circulation – rues, routes, chemins – allant d'ouest en est entre les territoires de Villefranche et de Béligny. Sur ces dix voies, cinq sont purement et simplement coupées, quatre sont entravées par des passages à niveau dont une détournée, et une seule reste pleinement ouverte à la circulation sans entrave ! A cela s'ajoute le report du prolongement d'une voie existante.

C'est à une revue de ces intersections entre voie ferrée et voies routières que nous allons procéder : que deviennent-elles en 1854, et comment évoluent-elles durant un peu plus d'un siècle, la situation se stabilisant à partir des années 1960 ? C'est une longue histoire de frustrations, de conflits, de recherche de solutions pour tenter de réparer l'irréparable. On pourrait croire que le problème date de la circulation automobile, mais c'est dès le début que le chemin de fer pose à la ville d'énormes problèmes. Pour en rendre compte, nous irons du sud au nord.

### Le chemin de Grange-Rouge

La première intersection entre la nouvelle voie ferrée et le réseau routier se situe à la limite de Limas et de Villefranche. Actuellement, c'est l'avenue Edouard-Herriot qui passe au-dessus du chemin de fer. En 1851, le chemin de Grange-Rouge prolongeait le chemin limassien du Martelet et allait jusqu'au chemin des Sables, par lequel on rejoignait la levée de Riottier pour se rendre au port de Riottier, ou au port de Frans via le bourg de Béliigny. Ce chemin coupant la voie ferrée à angle droit et avec un écart de niveau peu important, il fut possible de mettre en place un passage à niveau avec barrière – le PN 298, les passages à niveau étant numérotés depuis la Gare de Lyon à Paris.

A quoi ressemblait ce passage à niveau, ainsi que les trois autres dont nous allons parler plus loin ? Nous n'avons jusqu'ici trouvé aucune information ni iconique ni textuelle sur la matérialité de ces « barrières » (comme on disait alors). Mais au niveau national voire européen, les premiers passages à niveau sont évoqués ou représentés dans toute une littérature imprimée ou en ligne. Peut-être les barrières caladoises ressemblaient-elles à ce passage à niveau de la région parisienne peint par Pissaro une vingtaine d'années plus tard ? Il s'agissait probablement de portails en bois, ouverts et fermés par un garde-barrière.



*Figure 3. Camille Pissaro, Barrière du chemin de fer au Pâtis près de Pontoise, 1873-1874, in Caron, François, Histoire des chemins de fer en France, Tome premier, 1740-1883, Fayard, Paris, 1997.*

Car il y avait bien un garde-barrière, dès le début, avec une maison entourée d'un jardin. Le *Journal de Villefranche* nous dit qu'en 1855, les « gardes de barrière » de la ville ont prêté serment devant le Tribunal civil de Villefranche, pouvant dès lors verbaliser en cas d'infractions aux règlements du chemin de fer. Plus tard, la profession va se féminiser. Au recensement de 1921, Pierre Durand est employé à la brigade postale du PLM et c'est Marie, son épouse, qui est garde-barrière à Grange-Rouge.

Les plus anciens parmi les Caladois se souviennent des trois autres passages à niveau, supprimés au début des années 1960. Mais pas de celui de Grange-Rouge, qui a cessé d'exister trente ans plus tôt, ce qui peut sembler bizarre, car ce ne devait pas être celui qui

posait le plus de problèmes de circulation. Trois raisons peuvent expliquer cette suppression précoce.

La première est le développement et l'extension de la gare de Villefranche. Les quais de la gare de voyageurs et les voies de la gare de marchandises vont se multiplier. Il va falloir des voies de garage et des voies tiroirs. Le secteur de Grange-Rouge va donc se trouver progressivement englobé dans le périmètre de la gare. De surcroît, dans les années 1920, les Chantiers du Beaujolais, nouvellement installés le long de la Nationale 6, vont avoir besoin d'une dérivation ferroviaire qui va traverser le chemin de Grange-Rouge. Le grand nombre de voies, utilisées souvent par des trains opérant des manœuvres, incitent à supprimer le PN 298.

La deuxième raison de cette suppression est la création, décidée en 1894 par le Conseil municipal, d'un boulevard allant de Grange Rouge à la route de Riottier, le long de la voie ferrée, appelé *boulevard Antonin Lassalle* en 1907, qui va générer un flux de circulation, notamment d'ouvriers se rendant aux Chantiers du Beaujolais.

La troisième raison, c'est qu'il est possible de remplacer la barrière par un pont. Le quartier de Grange-Rouge n'étant alors pas urbanisé, on a la place pour construire des rampes d'accès. Le pont sera ouvert en 1932.

La construction de ce pont a nécessité le détournement du boulevard Antonin-Lassalle, pour sa connexion à la rampe d'accès côté est. Il reste aujourd'hui une trace de ce dévoiement : l'impasse Antonin Lassalle, qui correspond à l'ancien tracé du boulevard et qui conduit à l'emplacement de l'ancien passage à niveau. Il fallait donc faire un petit détour pour accéder au pont quand on venait du boulevard, d'où des pétitions demandant un escalier au bout de l'impasse pour un accès direct au tablier du pont – sans succès.

Le paysage local restera inchangé jusqu'à ce que le chemin de Grange-Rouge soit transformé en rocade d'accès à la nouvelle autoroute et baptisé *avenue Edouard-Herriot* en 1962 : il faudra alors élargir le pont qui, ainsi reconfiguré, reste aujourd'hui le principal passage de l'obstacle ferroviaire à Villefranche, avec ses 2x2 voies.

### **Le chemin de la Sablonnière**

La deuxième intersection entre la voie ferrée et la voirie routière existant au milieu du 19<sup>e</sup> siècle concerne le chemin de la Sablonnière, qui partait de la rue d'Anse sur le tracé de l'actuelle rue du même nom. Mais il allait jusqu'au domaine éponyme, devenu aujourd'hui un quartier résidentiel s'étendant jusqu'au boulevard Albert-Camus.

La voie ferrée va couper complètement et définitivement ce chemin, en vue du développement de la gare de marchandises. Sa portion restante sera appelée *rue du Chemin-de-fer* durant toute la deuxième moitié du 19<sup>e</sup> siècle, avant de reprendre son nom au siècle suivant. Elle était d'abord devenue une impasse. Puis l'actuelle rue Grange-Blazet, au début du 20<sup>e</sup> siècle, lui a donné un débouché, tout en laissant encore son extrémité en impasse, laquelle disparaîtra dans les années 1970 avec la « percée des Docks » qui mettra en relation la gare et le pont de Grange-Rouge, la rue Grange-Blazet étant prolongée, reconfigurée et très élargie. De l'autre côté du chemin de fer, le boulevard Antonin Lassalle avait repris une partie du tracé de l'ancien chemin de la Sablonnière.

### **Le chemin de Riottier**

La troisième intersection concerne le chemin de Riottier, qui partait de la Porte d'Anse, dans le prolongement de la rue de Thizy. C'était une très ancienne voie conduisant en parfaite ligne droite jusqu'au gué de Riottier, longtemps seul passage pour traverser la Saône à hauteur de Villefranche, avant d'être remplacé par un bac, jusqu'à ce que le pont de Frans fût construit en amont.

Cette voie majeure va être elle aussi purement et simplement coupée par le chemin de fer, et pas de n'importe quelle façon, puisque c'est ici que sera construit ce qu'on appelle d'abord *débarcadère*, parfois *embarcadère*, c'est-à-dire la gare de voyageurs de Villefranche.

Le choix de l'implantation de la gare fit l'objet d'un vif débat, dont Jean-Jacques Pignard a rendu compte dans un article de l'*Almanach du Beaujolais* de 1980. Trois emplacements étaient en concurrence.

Le premier site, au nord, correspondant aujourd'hui à l'ancienne piscine devenue Halle Bointon, était alors situé à proximité immédiate de la bouverie grasse, ce qui aurait permis aux charollaises amenées par train d'économiser leurs pas – mais il était un peu excentré.

Le second correspondait à l'actuel collège Faubert, soit un positionnement plus central, avantage mis en valeur par le maire Boiron qui imaginait le nouveau centre de Villefranche autour de la toute nouvelle Grenette.

Enfin, le troisième emplacement, au sud, rencontra certains intérêts privés et emporta la mise. La gare fut construite en travers du chemin de Riottier, lequel se trouva donc coupé. Le début du chemin fut baptisé *avenue de la Gare*, échappant au statut d'impasse par une opération d'urbanisme dont on va parler un peu plus loin, tout comme, de l'autre côté de la voie ferrée, ce qu'on va appeler *route de Riottier*.



**Figure 4.** La gare de Villefranche à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, carte postale, c. 1880 © Ville de Villefranche-sur-Saône

Le débarcadère d'origine va progressivement évoluer jusqu'à prendre la forme que nous lui connaissons aujourd'hui, non sans des périodes répétées de protestation contre l'insuffisance et la médiocrité d'une gare souvent jugée indigne de la ville, mais qui apparaîtra néanmoins longtemps comme un privilège pour le quartier de la porte d'Anse, avant de perdre son prestige au milieu du 20<sup>e</sup> siècle : la voie y conduisant n'est alors plus appelée que *rue de la Gare*.

## La route de Frans

La quatrième intersection concerne la route de Frans, qui en 1851 commence Porte d'Anse, formant un angle fermé avec le chemin de Riottier, et traverse tout Béligny. Depuis la mise en service en 1834 du pont de Frans, elle fait partie d'un itinéraire important entre les départements de la Loire et de l'Ain.

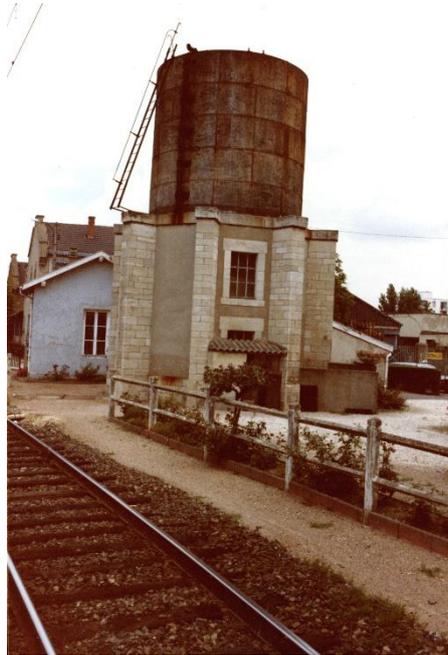
L'intersection avec la voie ferrée va poser un problème majeur, puisqu'à l'époque, la route de Frans n'emprunte qu'en partie le tracé de l'actuelle rue de Stalingrad. Partant un peu plus vers le nord, elle va être coupée par le chemin de fer quand celui-ci est déjà en remblais, au milieu de la pente de l'actuel boulevard Louis-Blanc. La voie ferrée est trop haute pour un passage à niveau, et trop basse pour un passage inférieur de la route. Il faut donc détourner la route de Frans vers le sud pour qu'elle puisse traverser à niveau le chemin de fer, juste avant la gare. L'appellation *route de Frans* est maintenue au-delà du passage à niveau, et remplacée par *rue de Frans* en-deçà, et bien plus tard par *rue de Stalingrad*. Le PN 297, va permettre de récupérer aussi la circulation de l'ancien chemin de Riottier, la jonction étant établie avec l'avenue de la Gare. On va procéder de manière symétrique de l'autre côté de la voie ferrée, en détournant le bout de la route de Riottier et celui de la route de Frans pour les faire converger vers le passage à niveau.

L'ancien tracé de la route de Frans a laissé une trace pendant quelque temps côté centre-ville sous la forme d'une impasse. Côté Béligny, la trace a perduré pendant un siècle, là encore sous la forme d'une impasse, dont l'emplacement est aujourd'hui occupé par l'entreprise Gardette.

Mais revenons à ce passage à niveau dont on devine qu'il fut source de grands problèmes, conjuguant la circulation de la route de Riottier et de la route de Frans qui allait devenir route départementale, puis nationale. De plus, le quartier était en plein développement, et la circulation ferroviaire s'accroissait constamment, d'où des fermetures de barrières de plus en plus fréquentes et des embouteillages devenant insupportables. Déjà, un dimanche de mai 1854, alors que le chemin de fer n'était pas encore en service, le passage à niveau de la gare était resté bloqué  $\frac{3}{4}$  heure par un train de pierres participant au chantier.

La situation était aggravée du fait de la proximité immédiate de la gare, et ce pour deux raisons. D'une part, les trains arrivant en gare ou en partant roulaient lentement, et certains se livraient à des manœuvres obstruant le passage à niveau. La Compagnie PLM multiplia les promesses, mais rien ne changea vraiment. D'autre part, les machines à vapeur devant s'approvisionner en eau et les grues hydrauliques le permettant se situant à hauteur de la gare de voyageurs, lorsqu'un train impair, en provenance de Paris, était arrêté pour ravitaillement, son convoi débordait sur le passage à niveau et le bloquait un long moment. Le conseil municipal et la chambre de commerce demandèrent à de multiples reprises le déplacement du dispositif.

A propos de l'alimentation des machines à vapeur, signalons l'érection au port de Frans d'un château d'eau pour stocker l'eau de la Saône et alimenter un réservoir souterrain construit à côté de la gare et de ses grues hydrauliques, avant son remplacement par un château d'eau, qui sera démoli au début des années 1990.



*Figure 5. L'ancien château d'eau de la gare de Villefranche, fonds SNCF © Ville de Villefranche-sur-Saône*

Le déplacement des grues hydrauliques, après plus de vingt ans de réclamations, ne régla pas tous les problèmes, d'où la demande maintes fois renouvelée de construction d'une passerelle aérienne pour piétons, faute de place pour construire un pont pour les voitures. Pétitions d'habitants, vœux de la chambre de commerce, délibérations municipales, courriers divers et négociations se succédèrent durant toute la fin du 19<sup>e</sup> et le début du 20<sup>e</sup> siècle. Certains ouvriers, et surtout des ouvrières, qui ne pouvaient pas perdre de temps pendant leur pause repas, s'impatientaient et franchissaient le portillon pour passer entre les wagons, voire au-dessus ou en-dessous des wagons à l'arrêt.

Un projet de passerelle aérienne fut élaboré. La Ville considéra que c'était à la compagnie PLM de la financer, et réciproquement ! La route de Frans étant devenue une route départementale, elle demanda au Conseil général de participer. Finalement on s'accorda sur un financement à trois parts égales, la Ville contractant un emprunt, dont une taxe prélevée en gare devait permettre le remboursement. Mais les Ponts et Chaussées refusèrent la solution aérienne au profit d'un passage souterrain, lequel coûtait plus cher, ce qui fit capoter le projet.

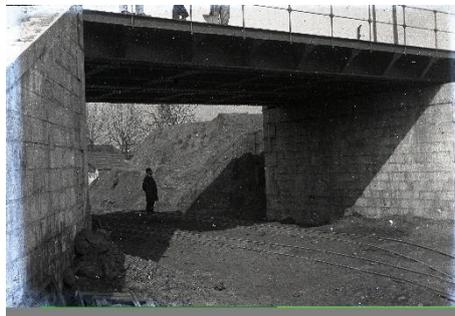
En 1922 encore, la troupe de la Gaîté pouvait produire un spectacle de chansonniers à la Salle des fêtes comportant une chanson intitulée « le Passage à niveau », où il était demandé plaisamment de construire un cimetière à proximité dudit passage pour y loger toutes les personnes « déchiquetées » par les trains PLM, et plus sérieusement... de construire une passerelle pour piétons !

La circulation ne cessant d'augmenter, tant des trains que des voitures, surtout avec le développement de l'automobile, on pensa à la fermeture pure et simple du PN 297 dès avant la guerre. En 1957, une pétition demanda sa suppression et la construction d'une passerelle – pourtant rendue impossible par l'électrification de la ligne. Au début des années 1960, on put décider de la fermeture des trois passages à niveau caladois restants, tout en mettant en place des passages souterrains pour les « piétons, cycles et charrettes à bras ».

Une solution de remplacement existait en effet, avec le nouveau tracé de la RN 504 en lieu et place de la route de Frans, comme on va le voir en passant au point d'intersection suivant.

### **La rue des Angles**

Au milieu du 19<sup>e</sup> siècle, la cinquième intersection n'est que potentielle. Elle correspond à l'actuel pont de la rue Pierre-Berthier, dans le prolongement de la rue Victor-Hugo. Quand est construite la voie ferrée, l'actuelle rue Victor-Hugo s'appelle rue Saint-Jacques à l'ouest de la Grande Rue, et rue des Angles à l'est. Le maire Boiron veut élargir ces deux rues, et prolonger la rue des Angles qui s'arrête alors à l'actuelle rue Roland, jusqu'à la rue des Jardiniers, puis jusqu'au chemin du Ciel sur le tracé duquel sera construit le boulevard de l'Est, appelé *Louis-Blanc* en 1888. Mais Boiron voit encore plus loin : puisque la ville doit se développer à l'est, il prévoit qu'à terme la rue des Angles devra être prolongée en direction de Béligny. D'où sa demande à la compagnie concessionnaire du chemin de fer en 1852 de prévoir une arche de pont. La compagnie refuse et s'en tient à un talus plein.



**Figure 6. La construction du pont de la rue Pierre-Berthier à Villefranche au début du 20<sup>e</sup> siècle** © Ville de Villefranche-sur-Saône

Ce qui relancera le projet de Boiron cinquante ans plus tard sera la création d'un réseau de chemin de fer local. Au début du 20<sup>e</sup> siècle, le Chemin de fer du Beaujolais – le CFB, dit le « Tacot » – qui comporte deux lignes allant de Villefranche à Monsols et à Tarare, doit être connecté au réseau départemental de l'Ain. D'où la nécessité de construire une ligne joignant le boulevard Louis-Blanc au port et au pont de Frans, servant aussi pour des trains ouvriers. Un pont sous la voie PLM va permettre le prolongement de la rue appelée *Victor-Hugo* depuis 1888, par l'ouverture d'une voie qui sera dénommée en 1907 *rue Pierre-Berthier*, reliée au boulevard Antonin-Lassalle. Le passage sous le nouveau pont permet également au matériel roulant de rejoindre le dépôt et les locaux d'entretien boulevard Antonin-Lassalle, et la gare de marchandises rue Pierre-Berthier. Mais les véhicules hippomobiles, puis automobiles, peuvent également profiter du passage. Et c'est ainsi qu'au début des années 1960, on pourra fermer le passage à niveau de la route de Frans et détourner la circulation par la rue Pierre-Berthier, nouveau tracé de la RN 504. Mais cette circulation devient vite très importante et il faudra, au début des années 1980, élargir le pont.

### **Le chemin des Jardiniers**

En continuant à suivre le trajet de la ligne de chemin de fer du sud au nord, on arrive à la sixième intersection, qui n'en est pas vraiment une en 1851. A la place de l'actuelle rue Ampère, n'existe sans doute qu'un vague sentier prolongeant le chemin des Jardiniers (l'actuelle rue du même nom), lequel dessert des jardins de maraîchers, au fond de la vallée

du Morgon qu'un viaduc va enjamber, permettant ultérieurement à ce sentier de devenir une vraie voie de circulation, dépourvue de toute entrave. Cette voie privée, tardivement incluse dans la voirie municipale, s'appellera *rue des Jardiniers prolongée*, puis *rue Ampère* en 1962, quand elle rejoindra la route de Frans.



*Figure 7. Le viaduc de la Quarantaine à Villefranche en 2023, PB.*

### **La rue de la Quarantaine**

Sur l'autre rive du Morgon, se trouve de longue date la rue de la Quarantaine, élément du seul axe ouest-est, allant de la Claire à Beauregard. Cette septième intersection, comme la potentielle sixième dont on vient de parler, bénéficie du viaduc sur le Morgon.

Ce viaduc est réalisé en un temps record, malgré des conditions météorologiques défavorables. Commencés le 1<sup>er</sup> septembre 1852, les travaux se terminent fin 1853, les ouvriers plantant par anticipation un bouquet sur le faite de l'ouvrage dès octobre. Il comporte neuf arches et mesure 150 mètres ; il a mobilisé 20 maçons et 50 servants, et 16 ouvriers charpentiers. Les travaux ne vont pas sans perturber quelque peu le quartier et la compagnie de chemin de fer est accusée de diverses négligences. Grâce à lui, la rue de la Quarantaine sera dans un premier temps la seule voie de circulation sur tout le territoire caladois à ne pas souffrir de la traversée de la ville par le chemin de fer.

### **Le passage de la Providence des Garçons**

La huitième intersection entre la voirie et le chemin de fer construit au début des années 1850 n'a laissé aucune trace à l'époque contemporaine. Pourtant, il existait bien alors un passage, le long de la Providence des Garçons de création récente. On appelait *Providence* un établissement destiné à l'hébergement, à l'éducation religieuse et à la formation professionnelle des enfants de familles pauvres. Le bâtiment abrite aujourd'hui la Maison de l'Emploi et fait face au Musée municipal Paul-Dini. Ce passage reliait la rue de Bresse, actuelle rue Gantillon, et le chemin de Monplaisir.



*Figure 8. L'ancienne Providence des Garçons de Villefranche, actuelle Maison de l'Emploi et de la Formation, en 2023, PB.*

Il va être purement et simplement coupé par le chemin de fer. On en trouve la trace dans un plan de 1854, sous la forme d'une impasse désignée comme « ancienne rue », laquelle sera vendue à un riverain en 1856. De l'autre côté de la voie ferrée, le chemin de Monplaisir se trouvera privé d'issue, jusqu'à son prolongement vers le nord quelques années plus tard. Pourtant, ce passage de la Providence était promis à un grand avenir, puisque le maire Boiron, dans sa vision du Villefranche futur s'étendant à l'Orient, travaillait à la création de la rue Grenette, progressivement élargie et prolongée pour aller de l'actuelle rue Nationale à la rue du Ciel, futur boulevard Louis-Blanc, puis au-delà, intégrant le passage de la Providence. Et comme à cet endroit, la voie ferrée passe au niveau du sol, Boiron demanda à la compagnie ferroviaire de prévoir une barrière en vue de la réalisation ultérieure de ses projets urbanistiques. La réponse sera négative, et il n'y aura pas de cinquième passage à niveau à Villefranche.

### **Le chemin des Araignées**

La neuvième intersection concerne le chemin des Araignées, appelé aussi *chemin de l'Araignée* ou *rue des Araignées*. C'est l'une des principales voies traversant la commune de Béligny en contournant Pontbichet par le sud, allant de la rue de Bresse, actuelle rue Gantillon, à la Grange-Grenier, lieu aujourd'hui appelé *les Acacias*, et se prolongeant au-delà vers la route et le pont de Beauregard.

D'un point de vue topographique, un passage à niveau eût été envisageable. Mais l'angle a sans doute été jugé trop fermé pour qu'il fût acceptable du point de vue de la sécurité. De plus, un passage à niveau était prévu quelques dizaines de mètres plus loin. Il n'y en aura donc pas ici, et le chemin des Araignées sera purement et simplement coupé. Du côté de la ville, subsiste une longue impasse. Du côté de Pontbichet, il semble qu'une petite impasse ait existé, effacée dans les années 1880 par l'élargissement de la rue Monplaisir. Au-delà de celle-ci, l'essentiel du chemin des Araignées sera débaptisé en 1907, une moitié s'appelant *rue Claude-Vignard* et l'autre moitié *rue Claudius-Savoie*. Mais l'impasse près du centre de la ville continuera longtemps à s'appeler *chemin* ou *impasse des Araignées*. On trouve même, presque au milieu du 20<sup>e</sup> siècle, la mention *impasse Claude-Vignard*, voire l'appellation *rue Claude-Vignard* dénommant la rue et l'impasse – laquelle porte aujourd'hui le nom de la rue Gantillon sur laquelle elle débouche. Un siècle a donc été nécessaire pour que la Calade fît son deuil du chemin des Araignées !

### **Le chemin de Beauregard**

En 1851, cette rue étroite qui marque alors la limite entre Villefranche et Béligny, commence dans l'actuelle rue Nationale juste au nord de l'ancienne Porte de Belleville, débouche sur la rue de Bresse, actuelle rue Gantillon, et se prolonge jusqu'à Grange-Grenier, c'est-à-dire aux Acacias. C'est l'itinéraire le plus court pour rejoindre la levée, le port et le pont de Beauregard depuis la ville. En 1907, l'ensemble recevra le nom de *rue Pasteur*, mais sera aussi appelé *Ancienne route de Beauregard*, car il y en a alors une nouvelle, plus au nord.

Un passage à niveau, le PN 296, est aménagé pour cette dixième intersection. Il connaîtra en partie les mêmes problèmes que les autres passages à niveau. On y dénombre de nombreux accidents, dont un qui fait deux morts en 1959. L'attente est souvent longue et les piétons passent alors que les barrières sont baissées, malgré une visibilité réduite par la courbe

de la voie et le brouillard fréquent. Le monde de l'entreprise dénonce un frein pour les activités économiques, et demande un passage souterrain pour piétons, en attendant un autre itinéraire possible pour les véhicules. De surcroît, ce passage à niveau est fermé la nuit ! En plein milieu du 20<sup>e</sup> siècle, ceux qui veulent circuler rue Pasteur entre 22 heures et 6 heures doivent claxonner, réveillant tout le quartier, pour alerter le mari de la garde-barrière qui vient ouvrir le passage. D'interminables échanges vont se multiplier entre la municipalité, le ministère, la SNCF, la Chambre de commerce et les patrons des entreprises situées au-delà du passage. Ordres et contrordres se succèdent : ouverture permanente, fermeture totale, maintien du statu quo... La première solution occasionnant un surcoût pour la compagnie ferroviaire, les établissements Patissier (tracteurs) et La Fluxine (laboratoire) acceptent de participer financièrement – mais le matériel nécessaire n'arrive pas.

Finalement, le passage à niveau de la rue Pasteur sera fermé au début des années soixante, avec aménagement d'un passage piétonnier souterrain. La plus grande partie de la rue Pasteur, au-delà de l'ancienne barrière, va devenir la rue Robert-Schuman, et la plus petite partie, côté centre-ville, gardera son ancienne appellation. Cette coupure ne produira pas d'impasses, puisque la circulation routière peut passer, d'un côté par la rue Monplaisir, et de l'autre par la rue Louis-Braille, laquelle rejoint le boulevard Burdeau sur le tracé de l'ancien Tacot.

### **Le chemin du Garet**

En 1851, le chemin du Garet va de la route de Belleville au Garet, en passant par Grange-Morin. C'est la onzième intersection. Tout passage à niveau est exclu, parce que l'angle est très fermé et qu'on n'est pas très loin de deux barrières. Il est donc coupé. Du côté de la ville, on évite la mise en impasse en le prolongeant et le détournant le long de la voie ferrée pour rejoindre la future nouvelle route de Beauregard : c'est l'actuelle rue du Garet, ainsi appelée dès la fin du 19<sup>e</sup> siècle. Mais du côté de la campagne, le chemin est devenu une impasse, aujourd'hui incluse pour partie dans l'impasse du Grand-Vivier, puis prenant la forme d'un sentier envahi par les mauvaises herbes, finissant en cul-de-sac le long de la grille de la voie ferrée. Certains plans la dénomment *impasse du Garet*.

### **La nouvelle route de Beauregard**

Reste la douzième et ultime intersection, celle entre la voie ferrée et ce qui va devenir la nouvelle route de Beauregard, laquelle part de la route de Belleville, dans le prolongement de ce qui est alors la route de Beaujeu (aujourd'hui rue du Stade Pierre-Montmartin). C'est donc un axe important, aménagé à la fin du 19<sup>e</sup> siècle pour conduire au port et au pont de Beauregard.

Un passage à niveau est aménagé, le quatrième, ou plutôt le premier en partant du nord : le PN 295. Il semble avoir été sans histoire, les archives nous parlant peu de lui. Et c'est le seul dont la maison du garde-barrière est parvenue jusqu'à nous.



*Figure 9. L'ancienne maison de garde-barrière du passage à niveau 295 à Villefranche, PB.*

Il sera lui aussi fermé au début des années 1960, avec aménagement d'un passage piétonnier souterrain. Ainsi coupée, la nouvelle route de Beauregard change de nom en 1966, devenant *rue Louis-Plasse* entre la rue de Belleville et la voie ferrée, et *rue Berthelot* entre la voie ferrée et l'autoroute. Côté ville, la rue Louis-Plasse n'est pas une impasse, rejointe par la rue du Garet juste avant le chemin de fer. Côté est, la rue Berthelot se termine, elle, en impasse, laquelle côtoie d'autres impasses, celles du Garet et du Grand-Vivier, et sur la commune d'Arnas, la rue Marius-Berliet interdite à la circulation. Il en résulte un foisonnement de panneaux « voie sans issue » qui évoque un célèbre sketch de Raymond Devos, appelé « le plaisir des sens » ou « sens interdit ».



*Figure 10. Extrémité occidentale de la rue Berthelot à Villefranche, PB.*

Mais si l'on a pu supprimer les deux passages à niveau de la rue Pasteur et de la nouvelle route de Beauregard, c'est parce qu'un autre itinéraire avait été ouvert en 1963 entre le centre-ville et le pont de Beauregard.

### **Le pont du boulevard Burdeau**

Un nouveau pont va en effet enjamber le chemin de fer et permettre le prolongement du boulevard Burdeau – soit une troisième route de Beauregard en un siècle, même si on ne l'appelle pas ainsi. En somme, au début des années 1960, la création du pont Burdeau, le doublement du pont de Grange-Rouge et la création de la rue Ampère permettent la suppression de trois passages à niveau.

Mais on a toujours moins de voies de circulation est-ouest aujourd'hui qu'en 1850 ! Les ponts du boulevard Burdeau, celui de la rue Pierre-Berthier et la rue Ampère ont remplacé les cinq rues coupées au départ et les trois autres qui l'ont été au début des années 1960. Il y avait avant le chemin de fer dix, voire onze passages entre la ville et Béligny ; il y en a cinq aujourd'hui entre le centre et les quartiers orientaux ! C'est là une présentation sans doute un peu spéculaire, puisqu'on ne peut pas comparer la voirie du milieu du 19<sup>e</sup> siècle et celle du début du vingt-et-unième. Mais le rideau de fer est encore bien là : il y a toujours un kilomètre en pleine ville le long duquel on ne peut pas traverser la voie ferrée autrement qu'à pied et souterrainement – entre les ponts de l'avenue Edouard-Herriot et de la rue Pierre-Berthier.

### **Deux questions pour terminer**

Restent deux questions. D'abord, au milieu du 19<sup>e</sup> siècle, aurait-on pu faire l'économie d'une telle coupure urbaine ? Peut-être, non pas avec un autre tracé de la ligne, mais avec un autre profil en long, qui aurait évité le croisement à niveau du chemin de fer avec la voirie urbaine : ainsi a-t-il été procédé dans la traversée des principales villes.

Et pour finir, y a-t-il encore quelque chose à faire pour réduire cette déchirure ? Plus les années ont passé, plus le tissu urbain s'est densifié, plus il est devenu difficile de créer de nouveaux passages permettant de traverser la voie ferrée, même pour les piétons et les vélos. Difficile, mais peut-être pas impossible...

### **Ressources documentaires**

Une part importante des documents utilisés se trouve aux Archives municipales et a pu être mobilisée de manière très efficace grâce à Madame Christèle Del Campo, que je tiens à remercier tout spécialement ici : plans de Villefranche, comptes-rendus des séances du Conseil municipal, différents dossiers d'archives et des documents iconographiques. D'autres photographies ont pu être consultées à la Maison des mémoires en Beaujolais, ce dont je remercie Madame Laura Boulot. J'ai par ailleurs parcouru un certain nombre d'ouvrages, d'articles et de sites sur l'histoire ferroviaire et sur l'histoire locale, notamment *Rues et places de Villefranche* de Christèle Auberger et Guy Claudey (Maison du Patrimoine, 2001), les collections du *Journal de Villefranche* et du *Réveil du Beaujolais*, des annuaires Dubief et Lamarsalle, ainsi que des archives personnelles.