

DE LA DILIGENCE À L'AUTOBUS N° 68

Avant l'arrivée du tramway en 1903 les déplacements entre Lyon et Genas étaient assurés par une diligence à trois chevaux, attelés de front, et telle que celle représentée ci-



contre. Mais c'est la « La Fédérale » qui nous vient du Jura . (Source 1).

Le trajet durait 1H.1/2 environ et M.Bressat fut le dernier maitre de poste.

C'est pendant la mandature de M. Claudius REYMOND de 1894 à 1901 que fut donné un avis favorable pour une ligne de tramway. C'était le prolongement de la ligne 25,

Cordeliers –Montchat qui existait depuis 1891 avec des locomotives à vapeur.

Pour remercier M.Françis COQUET qui fut Maire de 1902 à 1912, et qui par ses nombreuses démarches a obtenu la création de cette ligne, une plaque commémorative sera apposée contre le groupe scolaire à l'angle de la Rue Victor Hugo. Placée à 4 ou 5 mètres de hauteur avec des caractères à demi-effacés, en voici le texte :

COMMUNE DE GENAS

27 septembre 1903

INAUGURATION DE LA LIGNE DE TRAMWAY

LYON - CHASSIEU - GENAS

HOMMAGE DE RECONNAISSANCE

A M.F. COQUET

Ancien Maire et Conseiller Général

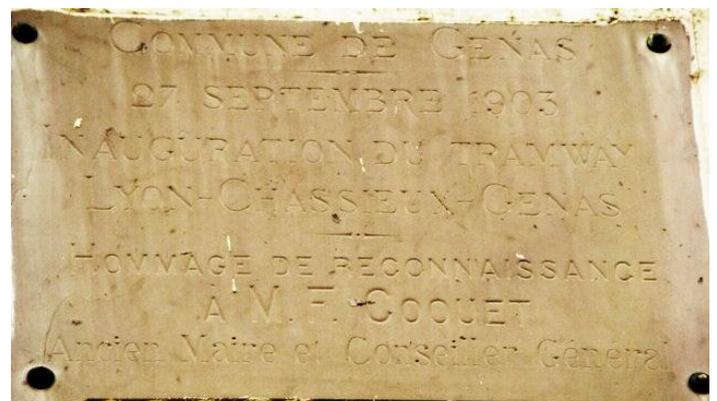


Photo Christian Chanéac

A partir de 1914 on payait avec des jetons frappés par l'O.T.L. (Omnibus Tramways de Lyon). En effet les petites valeurs de monnaie se raréfièrent, moins du fait des besoins en métaux des industries de guerre, qu'à cause de la dissémination de la population active.

Là où auparavant un porte-monnaie suffisait pour huit à dix personnes, il en fallut bientôt un par individu. D'où la création de cette monnaie dite « de nécessité ». La valeur faciale de ces jetons était de 10, 20, 25 centimes.



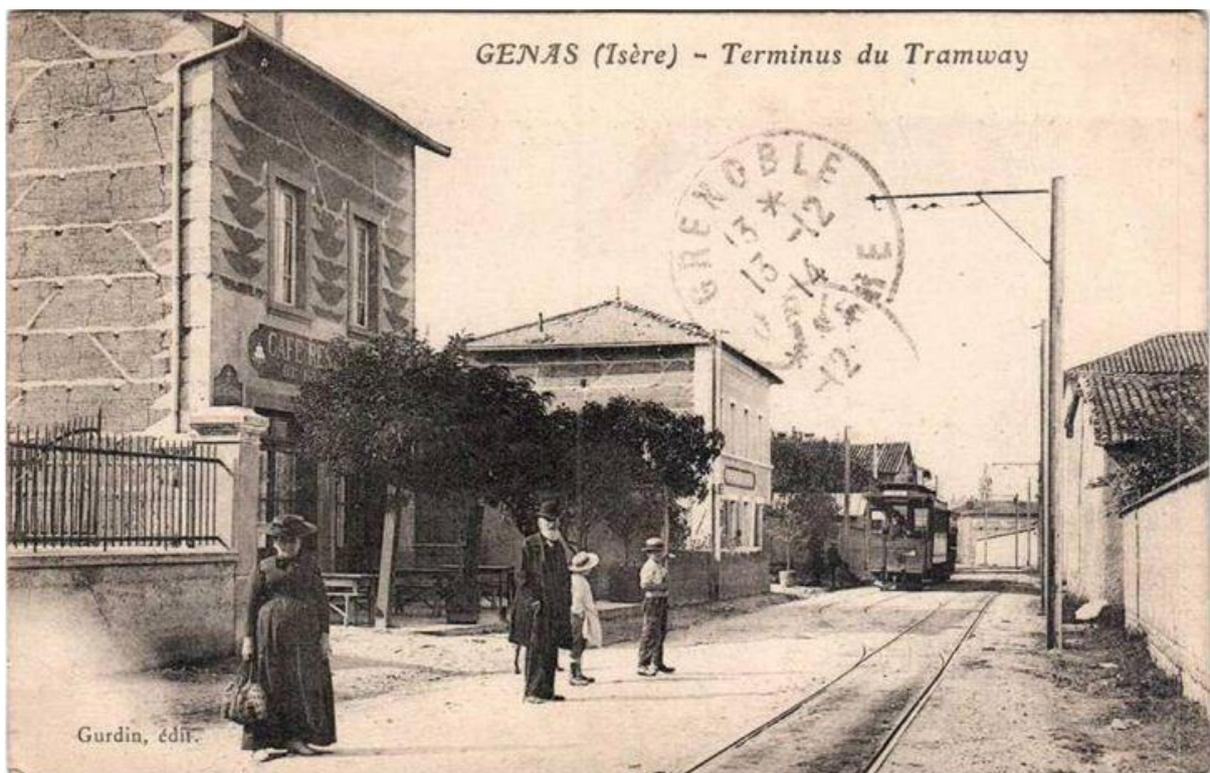
O.T.L. - Omnibus Tramways de Lyon
Bon pour un trajet de 10 centimes
Valable jusqu'au 31 d
Laiton octogona

Ils étaient de forme ronde, carrée, octogonale. Certains étaient percés. Ils disparurent en 1924.

(Sources 2 et 3 et page 5)



O.T.L. - Omnibus Tramways de Lyon
Bon pour un trajet de 10 centimes



Gurdin, édif.

Le terminus du tramway se situait au dessous de « La Colandière » et en face du Café-Restaurant « Boursier » qui se prénomait « Le Terminus ».

Mais il s'ajoute à la circulation des automobilistes de plus en plus nombreux et indisciplinés. A tel point que M.Claude BOUVARD , maire de 1912 à 1919 est obligé d'en limiter leur vitesse à 12 km/h. Ainsi les paysans pourront comme d'habitude se rencontrer au milieu de la route, et discuter du prix de la paille. Les enfants, c'est de leur âge, joueront toujours au ballon, et le poursuivront s'il leur a échappé. Les commères traverseront toujours tranquillement la rue, pour aller bavarder avec la voisine d'en face.



Erico69

www.delcampe.net

C'est en 1933, sous la mandature de M.Louis REY (maire de 1927 à 1935) que l'autocar remplace le tramway avec prolongement jusqu'à Azieu . Mis à part le prix du trajet qui passa de 14 sous à 18 sous, les Genassiens n'y virent que des avantages entre autre en confort et rapidité. Celui du premier plan est du type CGO Schneider.

En 1947 ce sont les V.F.D. « Voies ferrées du Dauphiné » qui assurèrent pendant un temps le transport de Chassieu à Genas.

Enfin en 1978 la ligne 25 devint la ligne 68. (Source 3)

Au début il fallait payer deux tickets pour aller de Lyon à Genas. Aujourd'hui un seul ticket suffit.

Tout le monde descend... notre 68 est arrivé au terminus d'Azieu !!!



Le 1449 sur la ligne 68 au terminus Azieu

Voilà ce qu'écrivait Joanny Collomb, un poète de Genas, mort en 1927 à propos de l'arrivée du tram :

| | |
|---------------------------------|--|
| Braves habitants de GENA | <i>Braves habitants de Genas</i> |
| S'étaient qu'é va vous arriva ? | <i>Savez-vous ce qui va vous arriver ?</i> |
| Vétia le tram que va passa | <i>Voilà le tram qui va passer</i> |
| Per vot grande commodita | <i>Pour votre grande commodité</i> |

Jean-Pierre Goirand

Source bibliographique :

François METRAL GENAS-AZIEU Imprimé par Publifirm 1971 Epuisé mais disponible à la bibliothèque de Genas.

Source 1 Ctrl + clic GAUCHE <http://jeanmichel.guyon.free.fr/>

Source 2 Ctrl + clic GAUCHE <http://www.jetons-monnaie.net/p/lyon.html>

<http://membres.multimania.fr/numilyon/Contempo/jetonsotl.html>

Source 3 Ctrl + clic GAUCHE ftp://downloads.lyon-en-lignes.org/iuwmaxco/dossiers/ligne_25.pdf

Cartes postales anciennes <http://cartes->

postales.delcampe.fr/list.php?language=F&searchString=Genas&cat=-

[2&searchMode=all&searchTIdCountry=fr&searchInDescription=N&sessionToken=sslLogin_0ed9bbcb9abdd936d7a386edbf25b1f9](http://postales.delcampe.fr/list.php?language=F&searchString=Genas&cat=-2&searchMode=all&searchTIdCountry=fr&searchInDescription=N&sessionToken=sslLogin_0ed9bbcb9abdd936d7a386edbf25b1f9)

Lorsque la Société des Omnibus et Tramways de Lyon frappait monnaie

Le phénomène des monnaies dites de "nécessité" remonte à la plus haute antiquité. Mais dans notre pays il prit une ampleur démesurée dès le début de la première guerre mondiale en 1914.

Dès cette époque⁵ les monnaies frappées en argent furent immédiatement thésaurisées. Les petites valeurs frappées en bronze ou en nickel se rarifièrent moins du fait des besoins en métaux des industries de guerre qu'à cause de la dissémination de la population active et valide. Là ou auparavant un porte-monnaie suffisait pour huit à dix personnes, il en fallut bientôt un par individu. D'où une exigence accrue de petites valeurs métalliques.

Bientôt des villes, des Chambres de Commerce, des Sociétés de transport en Commun, des Syndicats de commerçants, des coopératives et des sociétés privées éurent des espèces de faible valeur en cuivre, en laiton, en aluminium, voire même en carton pour pallier aux besoins de la circulation monétaire. Le Gouvernement après avoir interdit de tels procédés, dut les tolérer pour masquer son impuissance à les contrôler. Et il fallut attendre le 29 Avril 1921 pour voir un texte reconnaître les émissions des villes et des Chambres de Commerce.

A Lyon la société O.T.L. ne faillit pas à l'engouement de l'époque et procéda à des émissions répétitives à raison de une par an. Lyon est une des rares villes où l'on rencontre un grand nombre de types de jetons émis par une société de Transports en Commun (1). Les recherches dans les archives de l'O.T.L. sont restées vaines pour obtenir les renseignements de base. D'après M. Jean Arrivet (2), il n'est pas interdit de supposer que les documents concernant ces émissions aient été détruits volontairement du fait du manque de bases légales de l'opération.

On sait toutefois par M. Canat de Chizy (3) que la première frappe décidée fin 1916 et réalisée courant 1917 se composait de 1.000.000 de jetons dont le coût fut de 67 000 francs-or, frais de frappe et perte de cuivre non rendus. Ces frais furent paraît-il compensés par la valeur des jetons non présentés au remboursement en fin de validité.

A part cette première émission il est donc pratiquement impossible d'être renseigné sur les dates exactes des émissions et sur le tirage de chacune d'entre elles. Tout au plus peut-on déduire que l'émission N°1 a eu une durée d'utilisation de l'ordre de 18 mois, que l'émission N°3 a pu avoir une durée de circulation de l'ordre de 16 à 17 mois puisque sa date de validité expire le 31 décembre 1920, alors que le tarif de seconde classe est passé de 10 à 20 centimes le 19 juillet 1919.

Seule l'émission N°4 semble avoir eu une existence plus courte puisque sa validité expire le 31 décembre 1920 alors que le tarif du trajet était passé à 25 centimes le 1er avril 1920. Il n'y a en effet pas de raison de penser que ces pièces aient pu circuler au-delà de leur date limite de validité du fait de l'alternance systématique, à partir de 1920, de types carrés et de types ronds destinés à repérer les jetons périmés. Les émissions au nombre de 8 se distinguent les unes des autres par le métal employé, la forme, la valeur faciale et la date limite de la validité du jeton.

Chacun d'entre eux porte au droit : " O.T.L. Bon pour un trajet de... C. Valable jusqu'au 31 décembre 19... " Au revers : " Ce jeton n'est pas remboursable en espèces ".

Tous ces jetons sont contremarqués de l'estampille : 

Les derniers jetons frappés expirent le 31 décembre 1924 et il ne semble pas que leur circulation se prolonge au-delà de cette date, les tarifs ayant été portés à 30 centimes dès le 1er juillet 1924. D'ailleurs peu de temps après une loi du 12 janvier 1926 prescrivait le retrait définitif de la circulation de toutes les monnaies de nécessité.

Enfin pour être complet, il faut mentionner l'existence de jetons-monnaie de sociétés de transport en commun qui furent par la suite absorbées par l'O.T.L. :

- les Omnibus de St. Clair Berthaud et Cie. et les Ecossaises de Vaise
- la Compagnie du Chemin de Fer de Lyon à la Croix-Rousse ("Ficelle" de la rue Terme affermée par l'OTL en 1905 et absorbée définitivement en 1941) qui émit de gros jetons rectangulaires en laiton portant la mention "bon pour une carriole"
- la Compagnie des Bateaux Mouches rachetée par l'O.T.L. en 1906, qui émit un jeton rond de laiton portant "Traversée de Lyon" et un autre plus petit valable pour une "Correspondance" ainsi qu'un jeton de 15 centimes en aluminium.

Jacques DELESCLUSE

1 - Deux sociétés de Transports en commun seulement ont émis plus de 8 jetons : les Tramways de Nantes (13) et les Bateaux Parisiens (20)

2 - M. Arrivet est un ancien cadre de la Compagnie OTL actuellement en retraite

3 - M. Canat de Chizy était ingénieur à la Société des Transports en Commun de Lyon

