

## La naissance du 4e arrondissement

De nombreuses fois confronté aux révoltes croix-roussiennes (les plus importantes et plus marquantes étant celles des canuts en 1831, 1834 et 1848), de la Guillotière et Vaise, jamais en reste, le pouvoir central lyonnais ne supporte plus que la ville soit constamment menacée par ses turbulents faubourgs.

Une première tentative d'annexion a lieu en 1848 selon la proposition du préfet du Rhône, Darcy, de créer 4 arrondissements. Le conseil de Croix Rousse s'y oppose, arguant : « Les communes ne sont pas des parasites, elles se sont modestement élevées, il est vrai à l'ombre d'un grand arbre, mais vivant de leurs propres racines et non de celles des autres, elles périront dès qu'on les arrachera à leur sol pour les transplanter ». Une délégation monte plaider leur cause à Paris (le pouvoir central parisien ayant lui-même demandé à Lyon de faire quelque chose avec ses faubourgs et principalement calmer les canuts). La Croix Rousse reste indépendante. Mais en 1851, le ministre de l'Intérieur Léon Fauchon, retire dans un premier temps tous les pouvoirs de police de l'agglomération que détenaient les maires pour les confier au Préfet du Rhône. Enfin, le 24 mars 1852 est déclarée l'annexion des trois communes suburbaines. La Croix Rousse devient officiellement le 4e arrondissement de Lyon.

Il faut désormais relier convenablement la colline à la ville. La première action et la plus spectaculaire, est la destruction des fortifications. Plusieurs raisons derrière : leur inutilité, la volonté de Napoléon de se montrer magnanime envers la population de basse condition et le gain d'espace que cela engendre, permettant de nouvelles constructions d'habitation.

Une voirie digne de ce nom se dessine enfin, une nouvelle montée en pente douce est ouverte, celle du cours général Giraud. En 1863 on construit en tunnel le premier funiculaire lyonnais, la célèbre « ficelle » qui relie la rue Terme à la place de la Croix Rousse (succès immédiat : en 1880, trois millions de voyageurs l'empruntaient chaque année et elle fut doublée, dès 1885, par celle qui partait de la place Croix Paquet). Elle fut prolongée par une voie de chemin de fer qui allait vers le Nord (tracé de l'actuel boulevard des canuts).

Des équipements nouveaux se mettent en place : l'hôtel de ville en 1867 avec poste de police et caisse d'épargne au rez-de-chaussée ;

l'hôpital est inauguré en 1861. La distribution d'eau et l'éclairage se mettent à niveau en multipliant leurs installations pour alimenter toute la colline correctement.

## La colline travaille moins...

Plusieurs causes viennent perturber les soieries. À partir de 1870, le nombre de métiers à tisser à bras ne cesse de diminuer ; les matières premières changent ; on n'utilise plus du tout de soie pure dès 1875 - 1885. Considérés comme des éléments d'insécurité sociale, les ateliers familiaux ne donnent plus confiance aux fabricants, qui préfèrent confier leur production à des ateliers installés dans des zones plus éloignées. Enfin la mécanisation conduit à de véritables usines, sonnant le glas définitif des petits ateliers croix-roussiens.

Parallèlement, d'autres activités s'implantent durant cette période, permettant de pallier cette perte des emplois : l'usine Namterme en 1908 fabrique des machines pour travailler les nouvelles matières premières du textile (cotonnades, polyamides...). L'usine Gillet sur les quais de Saône cherche, dès 1853, des terrains plats à proximité d'eau pour ses travaux de teinture. La main d'œuvre, les terrains, les voies de communications amènent d'autres types d'entreprise, comme celle d'électronique Vial quai d'Herbouville, Reulot qui fait dans la métallurgie au nord du plateau... Mais cette implantation demeure très réduite, les usines préférant l'Est lyonnais.

## Croix rousse contemporaine

Quasiment inchangée depuis les grandes mutations du Second Empire, dès 1946, la Croix Rousse connaît de grands changements, tant au niveau urbaniste que professionnel.

Entre 1948 et 1967, 3525 logements sont construits (contre 1196 entre 1915 et 1948), avec très peu de maisons individuelles. Le haut des pentes, occupé par les propriétés bourgeoises devient un lieu de prédilection, la vue étant un argument de vente majeur. La bourgeoisie, étouffée par l'entretien de ses grandes demeures, vend volontiers. Ainsi apparaissent de hauts bâtiments favorisés par l'urbanisme de l'époque : mur de béton côté rhodanien et grands ensembles d'immeubles. Seules les pentes, plus raides, restent peu occupées, ce qui est toujours le cas aujourd'hui grâce au Plan d'Occupation des Sols.

Dans les années 60, la Grande Rue est pour sa part passée de justesse à côté de ce qui a été réservé à nombre de quartiers jugés à rénover :

destruction - reconstruction, type années 60 ! Heureusement, le projet ne s'est pas fait ; les années ont passé et la reconstruction a laissé place à la réhabilitation, sauvant autant la physionomie de la Croix Rousse que les familles à revenus modestes de l'époque.

Et évidemment, les problèmes de circulation et de stationnement ont émergé. Des modifications ont été apportées, comme le tunnel de la ficelle devenu routier, le métro en lieu et place de la ficelle croix paquet, les montées depuis les quais, modernisées et élargies (les Esses et la Boucle), le boulevard des Canuts ouvert en 1957 et la Grande Rue entièrement réaménagée en 1992.

Le stationnement n'étant toujours pas résolu, principalement dans cette partie de la colline, un parking souterrain sous l'esplanade du Gros Caillou fait depuis peu partie du paysage urbain.

Autre grande mutation de cette période, la disparition à peu près complète des activités secondaires au profit du tertiaire : principalement, les emplois de l'hôpital et de l'enseignement qui a su se développer, créant un pôle lyonnais conséquent.

Du petit hameau médiéval, il ne reste que le nom, mais par son histoire et ses fortes revendications d'indépendance face à sa voisine écrasante, l'âme de la Croix Rousse réside dans une histoire unique.

Marie Gouttenoire



## Retour aux sources...

Lors de la dernière campagne municipale, une curieuse idée a fait son apparition : un remonte pentes pour piétons et vélos...

Des deux projets proposés par Dominique Perben et Gérard Collomb, c'est évidemment celui du Maire de Lyon qui devrait voir le jour : transformer le tunnel de la rue Terme pour permettre aux vélos principalement, et piétons accessoirement, de remonter la colline sans effort ni sueur ! L'idée s'appuyant sur le constat des stations Vélo'v qui ne font que se vider au cours de la journée, il fallait aider les mollets croix-roussiens à remonter la pente ! Le concept devrait être un funiculaire comportant des cabines pour les passagers et des plateformes pour accueillir les cycles, comme au temps de la ficelle mais sans voitures à bras, comme au temps de sa conception !

## Traboulons

Lorsque les tisseurs déménagent du vieux Lyon à la Croix Rousse, les négociants, à qui les canuts rapportaient la soie, eux, étaient restés au bas des pentes. Pour y accéder facilement et éviter d'emprunter les longues rues contournant les ateliers des pentes, les canuts créèrent les traboules (le terme « trans-ambulare » signifie en latin « passer à travers »). Elles permettaient alors de gagner la Presqu'île rapidement, en traversant un ou plusieurs bâtiments pour relier une rue à une autre. Aujourd'hui, la traversée des quelques traboules encore ouvertes au public, peut offrir de bonnes surprises. Ainsi, situé dans le passage « Thiaffait », le village des créateurs aide depuis 2001 les jeunes stylistes à lancer leur carrière professionnelle.