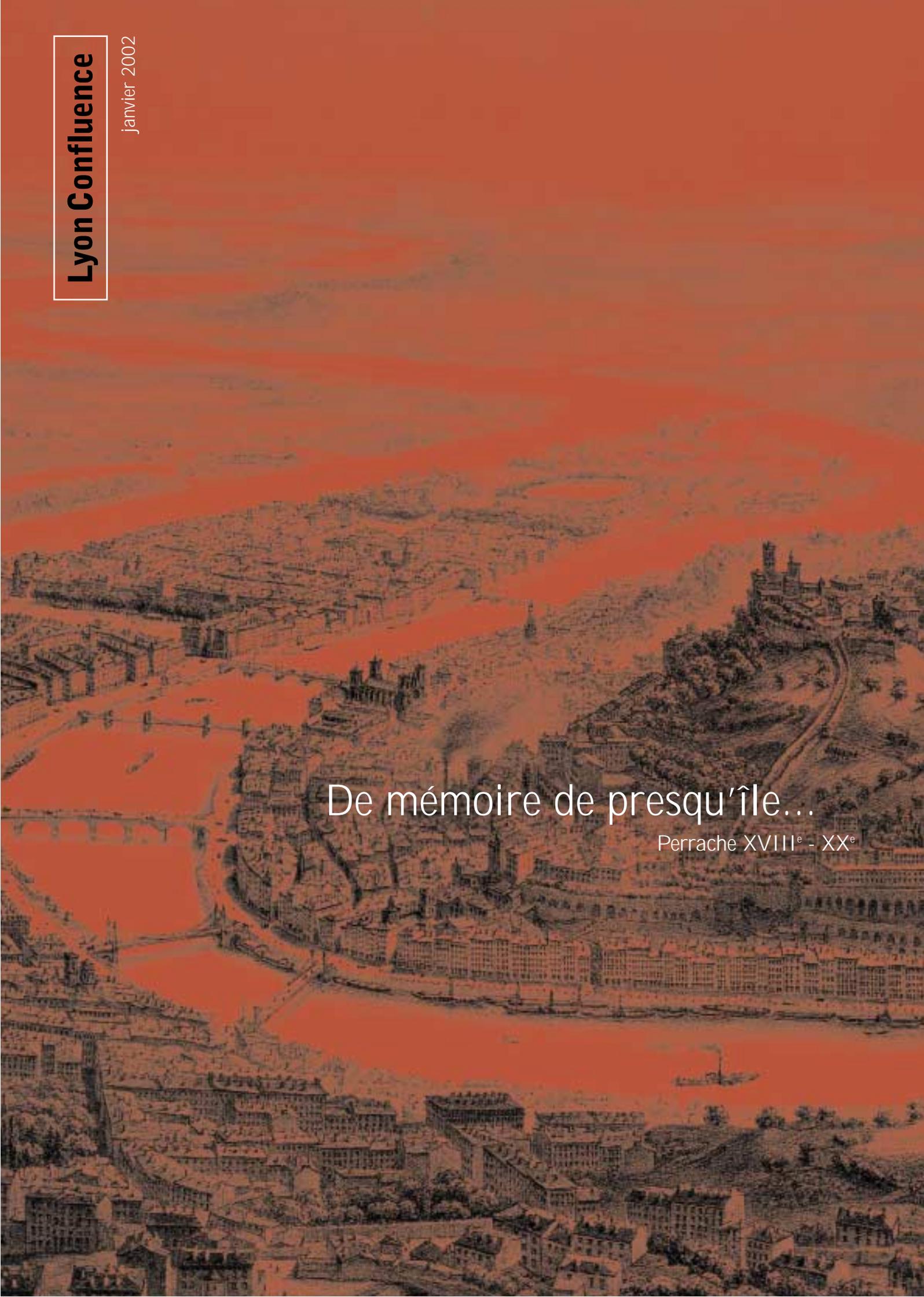


Lyon Confluence

janvier 2002

De mémoire de presque île...

Perrache XVIII^e - XX^e



À travers la publication de ce document conçu par Françoise Moiroux, la société d'économie mixte Lyon Confluence, chargée par la communauté urbaine de Lyon du grand projet d'aménagement du sud de la Presqu'île engagé en 1999, réitère l'invitation lancée dès l'origine à enrichir notre vision du territoire en portant un regard attentif sur son histoire. Parce que le projet Lyon Confluence hérite de tous ceux qui l'ont précédé, mais aussi parce que c'est sur la ville d'hier et sur nulle autre que se construit la ville de demain.

Gérard Collomb

Confluents, confluence...

Ville de transit intense au carrefour des Alpes et de la Méditerranée, Lyon a toujours cultivé le génie du paradoxe... Ne serait-ce qu'à travers la dualité de son développement vers le sud, au gré des reculs successifs de son confluent de Condate à La Mulatière via le quartier d'Ainay, et vers l'est, au rythme des déplacements de son centre de gravité de Fourvière à la Part-Dieu via la rive droite de la Saône et la presqu'île.

Ville de fleuves et de collines aux paysages éminemment emblématiques de sa vocation naturelle aux échanges et de sa situation stratégique, l'ancienne capitale des Gaules a manifestement sous-estimé l'originalité de son site historique jusqu'à ce que l'inscription de ce dernier sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO en décembre 1998 n'en révèle le caractère exceptionnel.

Exilé aux confins de la presqu'île par-delà les événements ferroviaires et autoroutiers, le confluent du Rhône et de la Saône, parfois sculpté dans la pierre ou le bronze au détour d'une place ou d'un pont, a longtemps été dépourvu de consistance autre que fantasmagorique dans l'imaginaire collectif.



Plan des isles et broteaux Mognat et autres avec une partie de la ville de Lyon, levé en 1753.
Anonyme
AML,
cliché Alain Franchella

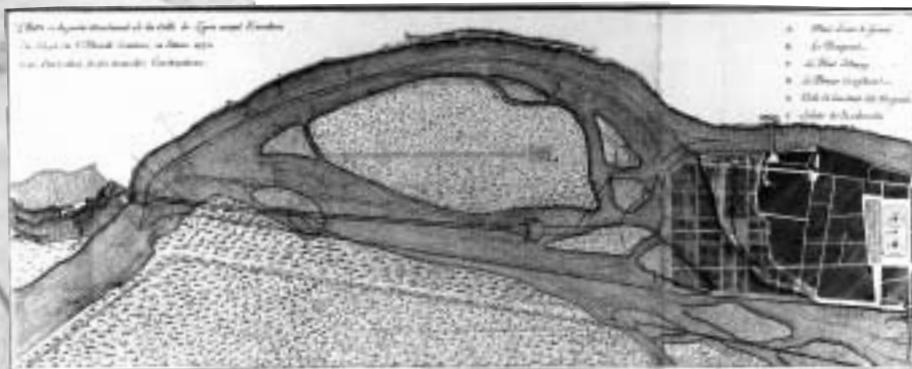




Sauf à gravir le coteau de Sainte-Foy ou à longer la rive gauche du Rhône au sud de Gerland, on ne parvient guère à s'en faire une image moins confuse que celle, approximative, qui s'offre à l'automobiliste depuis l'autoroute à l'entrée sud de la ville. Seuls les adeptes de pétanque ayant trouvé refuge à la pointe de la presqu'île, les pêcheurs en quête d'horizons dépeuplés ou les poètes d'un jour avides de dépaysements aventureux semblaient, jusqu'à l'aménagement récent d'une promenade initiatique en rive droite de la Saône, en mesure de l'appriivoiser.

Nombre d'architectes, d'urbanistes ou d'artistes n'ont pourtant jamais cessé au XX^{ème} siècle de rêver ce confluent dérobé en honorant son pouvoir symbolique d'un magistral geste créateur.

Mais quelle que soit la fortune imaginaire de ce site, il faut veiller jusqu'à l'aube du siècle suivant pour que *la ville d'entre Rhône et Saône* - celle dite « presqu'île » aux contours sculptés par la confluence des deux fleuves, celle qui après avoir quitté les étangs de la Dombes dévale les pentes de la Croix-Rousse et devient péninsule en s'étirant toujours plus au sud aux pieds de l'acropole de Fourvière - ne prenne plus vive conscience d'elle-même et décide de renouer



Plan de la partie méridionale de la Ville de Lyon avant l'exécution du projet du Sieur Perrache, commencé en l'année 1772, avec l'indication de ses nouvelles constructions.
Anonyme, non daté
AML,
cliché Alain Franchella



Sculpture du Rhône et de la Saône
André Vermare 1905
Cliché Françoise Moiroux

avec la singularité de son *destin de ville à quatre rives*.

Une ville artificiellement conquise sur les eaux grâce à l'assèchement des différents bras du Rhône rejoignant la Saône et au rattachement d'une succession d'îles dont la plus animée, celle des Canabae, portait haut les couleurs du négoce local.

Une ville qui, au demeurant, a toujours octroyé à son confluent de vénérables fonctions, qu'il s'agisse de celle politique de Condate avec le siège du parlement des Trois Gaules, de celle religieuse

de la puissante abbaye médiévale d'Ainay ou de celle culturelle actuellement incarnée par le projet de futur « musée des confluences », esquissé par l'agence d'architecture autrichienne Coop Himmelblau sur la pointe sud.

Objet d'une éternelle convoitise, cette excroissance ultime de la presqu'île, qui date des années 1850, a été aménagée par les ingénieurs en charge du domaine fluvial sous la forme d'une digue séparative, altérant le contour originel du confluent de Michel-Antoine Perrache.



Lugdunum, Lyon,
Petit plan Maupin gravé
par Mérian, 1657
BML,
cliché Didier Nicole

Une aventure herculéenne

À peine achevés les travaux d'aménagement de la place Bellecour en place royale, le Consulat lyonnais acquiert les terrains de l'île Mognat, séparée de la ville par le confluent du Rhône et de la Saône, qui baigne alors les remparts de l'abbaye d'Ainay. Entièrement repliée sur la Saône, encombrée par les nombreux charrois en provenance ou à destination de Paris et de l'Italie et occupée aux trois-quarts de sa surface par de nombreux édifices ou clos religieux, la ville du XVII^{ème} siècle souffre de l'extrême exigüité de son territoire, qui contraste depuis la Renaissance avec l'amplitude internationale de ses échanges.

À la même époque (1766), les architectes Jean-Antoine Morand et Michel-Antoine Perrache prônent

tous deux l'extension de la cité au-delà de son enceinte fortifiée, l'un vers l'est sur la commune de La Guillotière et l'immense plaine alluviale du Dauphiné, l'autre vers le sud grâce au comblement du confluent et au rattachement de l'île Mognat.

Jean-Antoine Morand plaide en faveur d'une expansion sur la rive gauche du Rhône - rive jusqu'alors hostile et étrangère - et de la création du nouveau quartier des Brotteaux au débouché d'un second pont jeté sur le Rhône au nord de celui de la Guillotière, mais seule la construction de cet ouvrage acolyte (1771-1775) immortalisera son ambition.

Après avoir acquis le soutien de l'architecte du roi, Jacques-Germain Soufflot, et celui décisif de M. de Bertin, ancien intendant

de la Généralité de Lyon, ministre et secrétaire d'État, le projet de Michel-Antoine Perrache, présenté une seconde fois au Consulat en 1769, sera approuvé par lettres patentes du roi en 1771.

Dans un contexte préindustriel où font défaut les capitaux, l'expertise hydraulique et le soutien réel des autorités consulaires lyonnaises, il s'agit d'un défi quasi prométhéen, d'ailleurs qualifié par l'opinion publique locale « d'entreprise d'assèchement de la Méditerranée par un apprenti maçon ».

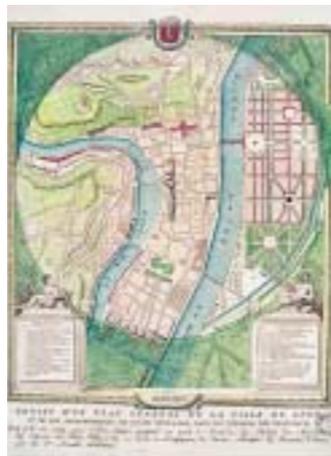
En l'estant considérablement le cahier des charges imposé à la compagnie, créée par Michel-Antoine Perrache avec une vingtaine d'associés, en échange de la cession des terrains du sud de la presqu'île et de l'autorisation



Prosp. de la ville de Lyon, du costé de Septentrion, Mérian, 1657, BML, cliché Didier Nicole



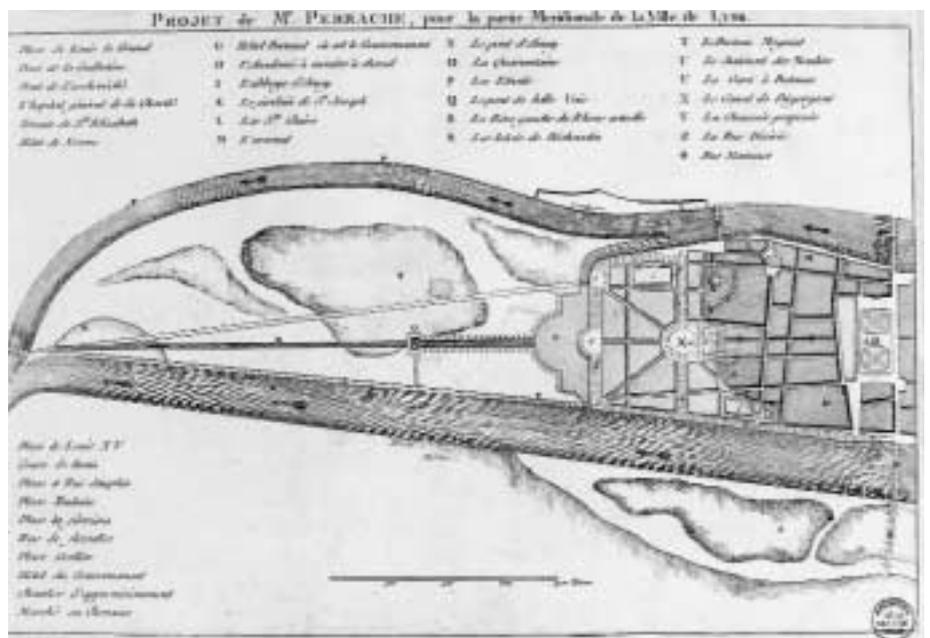
Plan méridional de la ville de Lyon avec des changements proposés, Guillaume Marie Delorme, 1738
Académie de Lyon, cliché Alain Franchella



Projet d'un plan général de la ville de Lyon et de ses agrandissements dans les terrains des Brotteaux, Jean-Antoine Morand, 1764
AML, cliché A. Franchella

de perception d'un droit de péage sur le pont, la ville ne concourt en effet aucunement à la réussite économique de l'opération. Recul du confluent d'Ainay à La Mulatière, redressement du cours du Rhône grâce à la construction d'un quai et d'une chaussée et au remblaiement de l'ancien lit du fleuve, creusement d'une gare d'eau et percement d'un canal reliant cette dernière au nouveau confluent, construction d'un pont au débouché de la nouvelle chaussée... : cette phénoménale aventure topographique n'aurait cependant pas pu voir le jour si elle n'avait pas servi l'entreprise d'unification du territoire national orchestrée par le jeune corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées via l'aménagement du réseau routier. Alors que, pour la Ville, l'intérêt majeur du projet de Perrache réside dans la régulation de la navigation fluviale entravée par la présence de nombreux moulins, pour le gouvernement royal il s'agit avant tout - dans une cité jusqu'alors asphyxiée par la densité de ses échanges et exclusivement traversée d'ouest en est ou inversement via le pont de pierre sur la Saône (pont du Change) et celui de la Guillotière - d'ouvrir un nouvel axe de circulation nord-sud en rive droite du Rhône. Couplé avec l'opération immobilière de la C^{ie} Soufflot, Munet et Milanais à

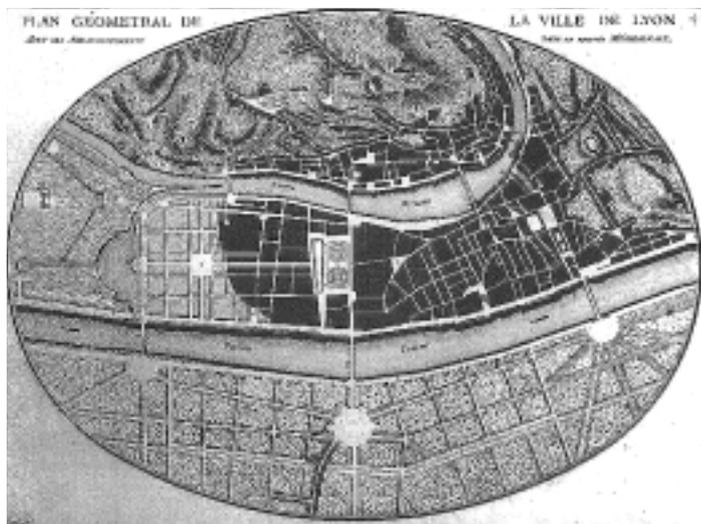
Projet de Michel-Antoine Perrache pour la partie méridionale de la ville de Lyon, 1769
AML, cliché A. Franchella



Saint-Clair (actuel îlot de la rue Royale), l'allongement de la presqu'île au sud concourt de façon décisive à cet objectif stratégique d'amélioration des liaisons terrestres entre les provinces du Nord et du Sud de la France. Sous l'égide de Jacques-Germain Soufflot, qui œuvre à la réconciliation de la ville avec

son fleuve, la rive droite du Rhône, auparavant bordée par un rempart défensif, sera entièrement redessinée entre 1735 et 1775 de Saint-Clair à La Mulatière grâce à l'esquisse d'un front bâti (hôtel Dieu...) et d'une ligne de quais, réalisée par tronçons et recours successifs à l'initiative privée.

MEMENTO I . 1735 Acquisition par le Consulat lyonnais de l'île Mognat au sud des remparts de l'abbaye d'Ainay. **1738** Présentation au Consulat du projet de « reculement à La Mulatière », conçu par l'architecte Guillaume-Marie Delorme et dont s'inspirera Michel-Antoine Perrache après trois décennies de mise en villégiature de l'île Mognat. **1758** Lettres patentes du roi autorisant les travaux de la C^{ie} Soufflot, Munet et Milanais à Saint-Clair (premier contrat de lotissement conclu par la ville avec une société immobilière). **1766** Première présentation au Consulat du « projet pour la partie méridionale de la ville de Lyon » conçu par Michel-Antoine Perrache et du projet d'agrandissement en forme circulaire de la ville de Lyon et de création du quartier des Brotteaux au débouché d'un nouveau pont à construire sur le Rhône, conçu par Jean-Antoine Morand en 1764. **1769** Seconde présentation au Consulat du projet de Michel-Antoine Perrache, soutenu par le gouvernement royal. **1771** Création de la C^{ie} Perrache / lettres patentes du roi autorisant les travaux de Perrache, ensuite visées et amendées par le Conseil



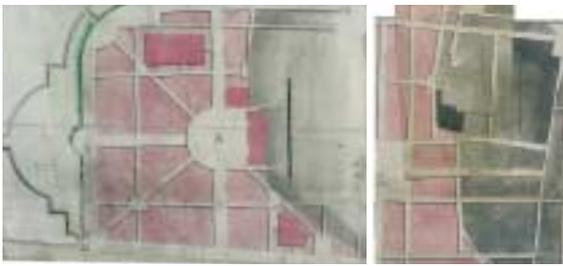
Plan géométral de la ville de Lyon avec ses agrandissements dans la partie méridionale, Michel Antoine Perrache, 1770
BML,
cliché D. Nicole

La ville et ses frontières



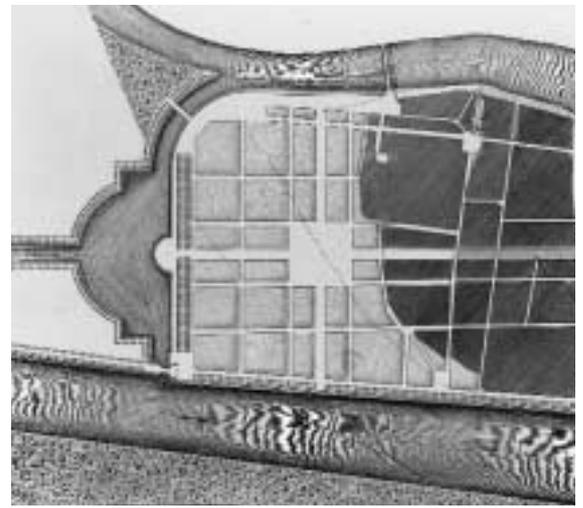
Vue perspective de l'agrandissement à la partie méridionale de la ville de Lyon, dédié à Monsieur Frère du Roi par son très humble serviteur Perrache, Lallemand et Dagoty, 1776
AML,
cliché A. Franchella

supérieur de Lyon / Début de la construction du pont Saint-Clair (pont Morand) achevée en 1775. **1772** Lancement des travaux de Perrache. **1773** Nomination de Jacques-Germain Soufflot au poste de Contrôleur général des bâtiments et embellissements de la Ville de Lyon / Supervision des travaux d'aménagement du « quartier neuf » au nord du cours Bertin (Verdun) confiée à Jacques-Germain Soufflot. **1774** Adoption du nouveau plan de Jacques Germain Soufflot pour l'aménagement du « quartier neuf » en lieu et place de celui de Michel-Antoine Perrache. **1776** Achèvement de la Chaussée Perrache en rive droite du Rhône. **1777** Autorisation de démolition des remparts de l'abbaye d'Ainay par le Consulat, qui maintient toutefois la barrière d'octroi à son emplacement sans prise en considération de l'extension du territoire de la cité au sud. **1779** Mort de Michel-Antoine Perrache et reprise de la C^e Perrache par sa soeur. **1782** Achèvement de la construction du pont Belle Vue (pont de La Mulatière) / Nomination du Comte de Laurencin à la tête de la C^e Perrache. **1783** Effondrement du pont de Belle Vue emporté par une crue. **1784 / 17** Traités conclus entre la C^e Perrache et le roi en vue du financement de la reconstruction du pont, de la poursuite des travaux et du remboursement des dettes génoises contractées par la Compagnie. **1792** Achèvement de la reconstruction du pont de La Mulatière. **1806** Rachat par la Ville des terrains appartenant à la C^e Perrache, cédés gracieusement à l'empereur en vue de l'édification d'une résidence impériale au sud du cours Bertin (Verdun). **1810** Décret napoléonien officialisant le projet de construction d'un palais impérial sur « l'île Perrache » et le financement des travaux de remblaiement et d'endiguement.



Plans de Perrache
à la plume non datés
BML,
cliché D. Nicole

Plan du quartier neuf
à la partie méridionale
de Lyon,
Jacques-Germain
Soufflot, 1774
BML,
cliché D. Nicole



Contrairement à ce que pourrait laisser penser la physionomie actuelle du quartier de Perrache, délimité au nord par le centre d'échanges et la gare, le projet du sculpteur Michel-Antoine Perrache recouvre un plus vaste territoire et inclut une partie importante du quartier d'Ainay comprise entre l'abbaye et le cours de Verdun. C'est dès l'origine, et bien avant la traversée ferroviaire et autoroutière de la presqu'île, que se fabrique la frontière aujourd'hui encore si dissuasive qui oppose le nord au sud du cours de Verdun. Les diverses représentations du projet d'origine par son auteur ne souffrent en effet d'aucune ambiguïté.

Au nord du cours de Bertin (Verdun), il s'agit d'édifier autour d'une place royale dédiée à Louis XV un nouveau quartier résidentiel, dit « quartier neuf », séparé par une gare d'eau de la partie méridionale dite « île ou presqu'île Perrache », sur laquelle on programme essentiellement la construction de la chaussée et du pont livrant l'accès à la province du Languedoc et l'implantation de moulins sur un canal longitudinal afin de tirer bénéfice de la mouture des blés. À peine libérée de l'étreinte des remparts de l'abbaye d'Ainay, dont la démolition est autorisée en 1777, la ville érige une nouvelle borne à son extension méridionale

grâce à l'implantation de la gare d'eau en travers de la presqu'île. La répartition officielle des rôles entre Michel-Antoine Perrache et Jean-Germain Soufflot témoigne elle aussi avec éloquence de ce clivage nord-sud apparemment fondateur.

Tandis que Perrache préside aux destinées de la fameuse « île ou presqu'île » portant son nom, l'architecte de l'hôtel Dieu va en effet se voir nommer contrôleur général des bâtiments et embellissements de la Ville de Lyon en 1773 et confier à partir de 1774 la supervision des travaux d'aménagement de la place royale et du « quartier neuf ». Son intervention sera déterminante dans l'abandon de la trame rayonnante à connotation versaillaise initialement dessinée par Michel-Antoine Perrache au profit d'une trame urbaine orthogonale plus conforme à l'esprit des Lumières.

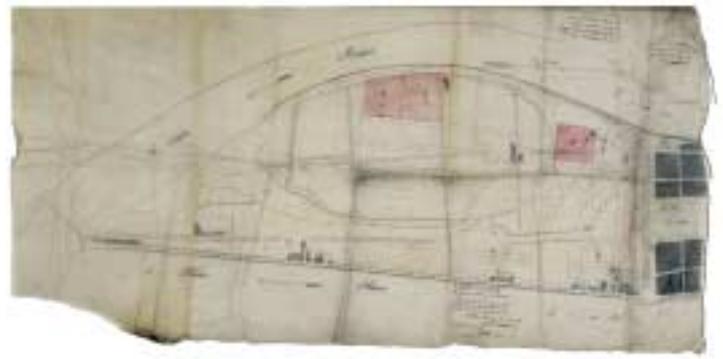
Et comme par prémonition de l'inégale fortune foncière de ces deux espaces septentrional et méridional, ce sont en priorité les terrains à lotir, formant l'assiette du futur quartier résidentiel, que se répartissent les associés de la C^{ie} Perrache.

À la mort de Perrache en 1779, malgré la réalisation du quai et de la chaussée en rive droite du Rhône, le redressement du fleuve et la construction du canal et de la gare

d'eau, l'état d'insalubrité et d'inachèvement de la partie méridionale de la presqu'île donne la mesure colossale du chantier entrepris sept ans auparavant. Considérablement endettée et ne tirant finalement aucune ressource des moulins, ni davantage du nouveau pont emporté par une crue en 1783 à peine jeté sur la Saône, la C^{ie} Perrache alors dirigée par le comte de Laurencin sollicite à deux reprises le secours financier du roi pour reconstruire le pont Belle-vue (de La Mulatière) et poursuivre les travaux d'assèchement en arguant de l'intérêt général du projet. La Révolution ruinerait les espoirs suscités par la conclusion du second traité financier et par là-même la Compagnie. En 1806, la Ville lui rachète ces terrains méridionaux pour les céder à l'empereur dans la perspective du transfert à sa charge des travaux d'assainissement du site et d'endiguement de la Saône et de l'édification d'une résidence impériale sur l'emplacement de la gare d'eau.

La chute de l'Empire anéantira ce pacte opportuniste. Et il ne faudra pas moins de sept décennies (1772-1841) pour que soit relevé le défi titanesque de cette artificielle conquête de la ville sur les eaux et qu'on oublie les miasmes pestilentiels des « marais Perrache » suscitant à l'époque la hantise de fièvres contagieuses.

Plan de distribution de la partie de la presqu'île joignant de nord le cours du Midi, 1825
AML,
cliché A. Franchella



Les pionniers du rail et de l'industrie

Alors que le pont de La Mulatière est reconstruit et que se poursuit l'aménagement du « quartier neuf » au nord, il faut attendre que la Ville de Lyon recouvre son droit de propriété au sud de la presqu'île pour que s'expriment de nouvelles ambitions politiques dans le contexte du retour de la monarchie. Ce sera chose faite en 1823 avec le vote par la chambre des députés de la loi de rétrocession de ces terrains à la ville au nom de l'abandon du projet de palais impérial, de l'attachement des Lyonnais à la royauté et d'une volonté de soutien au commerce local. Dans la perspective d'exploiter ce nouveau patrimoine foncier et d'instruire parallèlement les projets militaires et carcéraux du ministère de la Guerre et du Département du Rhône dans la « presqu'île Perrache », le conseil municipal met à l'étude le lotissement de ce vaste site encore totalement insalubre en ébauchant différentes esquisses de trame urbaine entre 1823 et 1826. Promu par le marquis Jean de Lacroix Laval, maire de Lyon entre 1826 et 1831, le plan définitif de « distribution de la presqu'île Perrache » est consulté en mairie par la population et approuvé par ordonnance royale en 1828 ainsi que la vente des terrains par lots aux enchères publiques. Les affiches annonçant la « vente d'emplacements dans la presqu'île Perrache » invitent les futurs acquéreurs à remblayer eux-mêmes les voies publiques incluses dans leur parcelle conformément

Projet d'aménagement de l'extrémité de la presqu'île Perrache, 1826
AML,
cliché A. Franchella

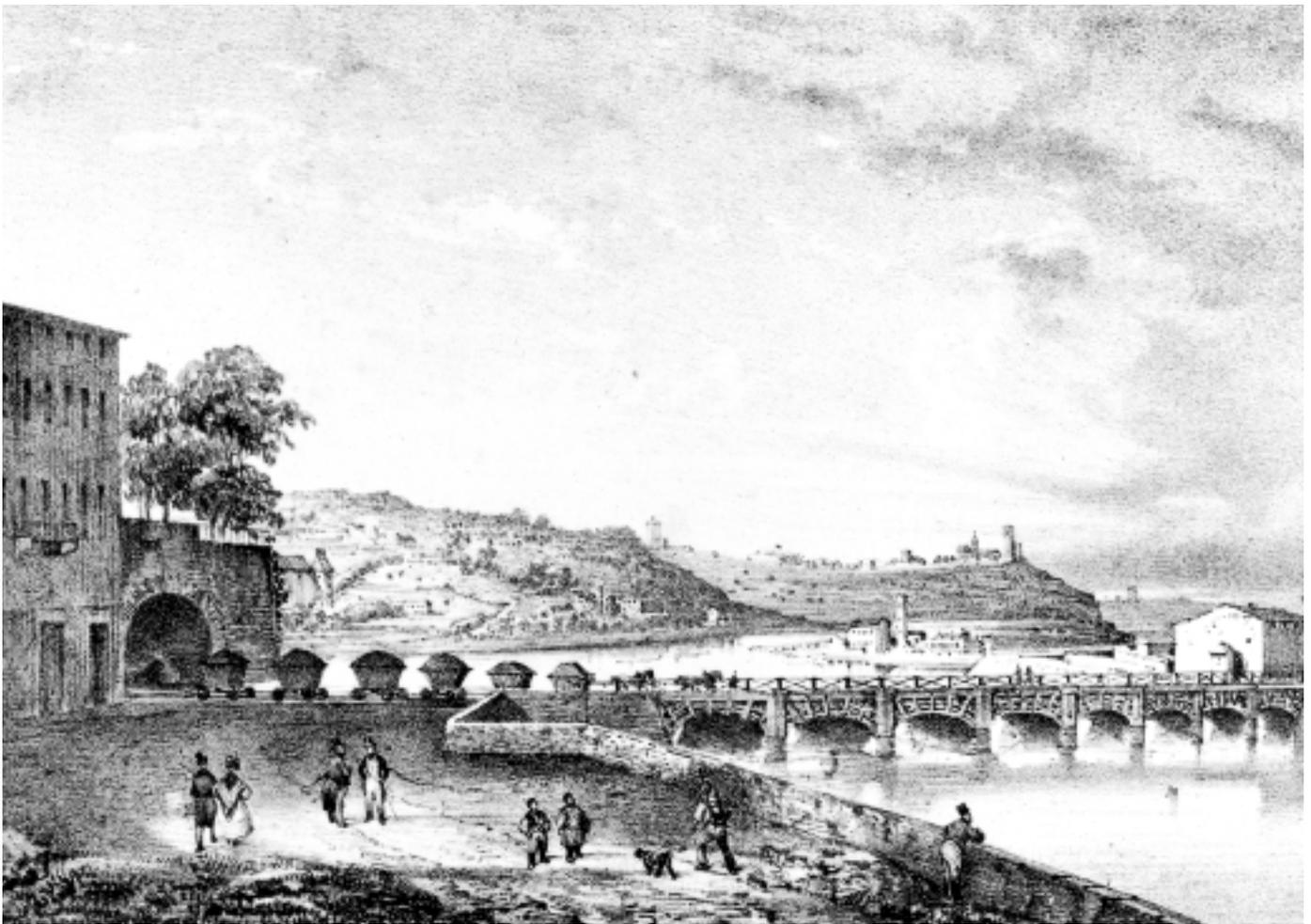


au « plan de distribution » et à y implanter en priorité des activités industrielles. L'ambition de Lacroix Laval, explicitée dans le programme annexé au plan et traduit en plusieurs autres langues européennes, se révèle, comme le démontre entre autres cette précoce initiative de marketing territorial, incontestablement pionnière. L'aménagement de la « presqu'île Perrache » doit prioritairement

contribuer à la diversification de l'économie lyonnaise, jusqu'alors exclusivement centrée sur le négoce de la soie. Divers atouts objectifs s'avèrent en mesure de contribuer à la réalisation de ce dessein visionnaire : l'arrivée programmée du chemin de fer, la desserte combinée du site par voies terrestre, fluviale et ferroviaire, la proximité régionale des combustibles et des matières premières... L'alliance scellée en 1827 sous la forme d'un traité, fruit d'une opportune convergence d'intérêts entre la Ville et la C^{ie} des Sieurs Seguin, premiers constructeurs

Plan de distribution de la presqu'île Perrache, aquarellé en 1828
AML,
cliché Alain Franchella





de locomotives en Europe continentale et exploitants de la ligne Saint-Étienne-Lyon, va doper ce pari économique sur l'avenir d'un site jusqu'alors peu investi par les autorités locales. Nouveaux enjeux, nouveau cahier des charges... La Ville cède à la Compagnie les terrains situés au sud autour de la nouvelle gare d'eau, remplaçant celle de Michel-Antoine Perrache comblée ainsi que le canal dans le contexte des travaux financés par l'empereur. En échange, la Compagnie s'engage à remblayer les rues et les quais sur ses propres terrains, à favoriser l'implantation d'une quinzaine d'établissements industriels, à construire un nouveau pont plus robuste au passage des convois ferroviaires et à prolonger la ligne de chemin de fer dans la presqu'île. Tandis qu'en 1832 l'arrivée du rail au débouché du pont de La Mulatière confère une indéniable plus-value aux terres encore spongieuses de la « presqu'île Perrache », elle confirme également le génie précurseur des frères Seguin rivalisant avec les meilleurs ingénieurs britanniques de l'époque.

Consistant initialement en la liaison ferroviaire de Givors et Rive de Giers, censée rompre le monopole commercial du canal de Givors, leur projet sera soutenu dès 1826 par la direction générale des Ponts et Chaussées et immédiatement élargi à la liaison Saint-Étienne-Lyon. Seconde ligne de chemin de fer française et première du point de vue de sa longueur, celle-ci concourra au désenclavement du bassin houiller de la Loire, à la réduction corrélative du coût des matières premières et à la structuration d'un nouveau territoire économique régional.

Pont du chemin de fer à La Mulatière à la jonction du Rhône et de la Saône, T. de Jolimont, 1833 MHL, cliché A. Franchella

MEMENTO II . 1823 Vote de la loi de rétrocession des terrains du sud de la presqu'île à la Ville de Lyon par le gouvernement royal. 1823-26 Travaux des commissions d'intérêt public et de distribution de l'île Perrache présidés par Jean de Lacroix Laval sous la municipalité du Baron Rambaud : esquisses de trame urbaine au sud du cours du Midi (ex Cours Bertin et actuel cours de Verdun) et étude des projets militaires et carcéraux. 1825 Demande des marchands de charbon de Givors aux frères Seguin de construire une liaison ferroviaire entre Rives de Giers et Givors afin de rompre le monopole commercial du canal de Givors. 1826 Élaboration d'un cahier des charges par la direction générale des Ponts et Chaussées et des Mines relatif à la liaison ferroviaire Saint-Étienne-Lyon et désignation de la Compagnie Seguin & Biot comme concessionnaire / Ordonnance du roi approuvant la création de la ligne Saint-Étienne-Lyon par les Sieurs Seguin frères, E. Biot et C^{ie} / Adoption municipale du plan et du programme de distribution de la presqu'île Perrache de Jean de Lacroix Laval, maire de Lyon entre 1826 et 1831. 1827 Mise en service de la première ligne de chemin de fer française entre Saint-Étienne et Andrézieux / Dépôt des statuts de la « Société du Chemin de

De nouveaux remparts

Après l'installation provisoire au débouché du pont de La Mulatière d'un hangar faisant office de débarcadère, la première gare lyonnaise, abritant la ligne Lyon-Saint-Étienne et consacrant l'abandon définitif de la traction hippomobile au profit de la vapeur, sera inaugurée en 1846 au nord de l'actuel marché gare en bordure du Rhône. Bien que les ambitions économiques de Lacroix Laval aient été revues à la baisse et le traité conclu avec les frères Seguin révisé en conséquence, le rail et le charbon stimulent l'industrialisation du site qui, outre les ateliers métallurgiques des frères Seguin, héberge entre autres l'usine chimique de Claude Perret, ultérieurement rachetée par Saint-Gobain. S'y implantent également certaines activités jugées indésirables en centre-ville : prisons Saint-Joseph (1831) et Saint-Paul (1865), abattoirs de Perrache (1838), entrepôt des liquides (1839),

douanes, usine à gaz, arsenal et caserne d'artillerie... ainsi que la célèbre brasserie Rink (1836), ancêtre de la brasserie Georges. Mais c'est surtout autour de l'explosion du trafic ferroviaire, à l'origine de la reconstruction du pont mixte de La Mulatière en 1846, et de la vitalité des compagnies de navigation à vapeur que se développe le site, dont l'histoire va se confondre avec celle de sa spoliation progressive par le rail et du triomphe inéluctable de l'entrepôt sur l'usine. Le projet de traversée nord-sud de la ville par le chemin de fer de Paris à la Méditerranée, qui instaure une continuité de trafic à l'échelle nationale, alimente de vigoureuses controverses dans une ville à l'activité fluviale intense, jalouse de son privilège d'escale obligatoire et dont le négoce tire sa prospérité du transbordement et de la rupture de charge.



fer de Saint-Étienne à Lyon par Givors et Rive de Giers » / Début des travaux ferroviaires sur la section centrale de Givors à Rive de Giers / Ordonnances du roi approuvant le lotissement et la distribution des rues de la presqu'île Perrache et le tracé de la ligne Saint-Étienne-Lyon / Conclusion d'un traité entre la Ville de Lyon et les Sieurs Seguin frères et C^{ie} / Dépôt du brevet d'invention de la chaudière tubulaire par Marc Seguin. **1828** Ordonnance du roi autorisant la Ville de Lyon à vendre par lots aux enchères les terrains du sud de la presqu'île en se conformant au « plan de distribution de la presqu'île Perrache » approuvé par ordonnance royale. **1832** Arrivée du rail, installation provisoire d'un débarcadère au débouché du pont de La Mulatière et achèvement de la gare d'eau. **1842** Vote de la loi Legrand déterminant la physionomie actuelle du réseau ferroviaire français. **1845** Décision ministérielle arrêtant le principe d'une jonction à Perrache des lignes de Paris-Lyon et Lyon-Marseille, alors exploitées par deux compagnies différentes, et de la création de 2 gares satellites à Vaise et à La Guillotière. **1846** Inauguration du nouveau débarcadère de la ligne Lyon-Saint-Étienne en rive droite du Rhône sur l'emplacement actuel du marché de gros / Construction du nouveau pont mixte de La Mulatière. **1847** Construction des ponts du Midi sur sur la Saône et sur le Rhône. **1851** Cession municipale de 4,5 hectares de terrains à la Compagnie Paris Lyon pour l'implantation de la gare de Perrache. **1852** Rattachement de La Guillotière à la ville de Lyon. **1856** Construction des deux viaducs ferroviaires sur la Saône et sur le Rhône. **1857** Fusion des compagnies Lyon Méditerranée et Lyon Paris au sein de la Compagnie du Paris Lyon Méditerranée (PLM), dirigée par Paulin Talabot à partir de 1862 et inauguration de la nouvelle gare centrale de Lyon.



Façade de la gare sur le cours Napoléon (Verdun), Alexis Cendrier, Revue générale de l'architecture et des travaux publics, 1860, BML, cliché D. Nicole

Gare d'eau, pont mixte de La Mulatière et premier débarcadère de Perrache, Collection J-P. Tabey



Vue oblique sur la gare de Perrache, Collection J-P. Tabey

Tandis que le principe d'une jonction à Perrache des lignes de Paris à Lyon et de Lyon à Marseille (exploitées par deux compagnies différentes jusqu'à leur fusion au sein de la C^{ie} du Paris Lyon Méditerranée) et de la création de deux gares satellites à Vaise et à La Guillotière est arrêté par décision ministérielle en 1845, la polémique se déplace autour du choix du site d'implantation de la gare centrale. Elle oppose les partisans de Perrache, hostiles au développement économique de la rive gauche du Rhône, aux promoteurs d'une implantation (jugée plus adaptée à la croissance du trafic) de la future gare sur le territoire longtemps ennemi de La Guillotière. C'est au lendemain du rattachement de cette commune à Lyon, en juin 1857, que l'on inaugure la gare centrale de Perrache dans le contexte de la création de la toute puissante C^{ie} du PLM et de l'édification du réseau ferroviaire

français, fervent reflet des ambitions industrialistes et centralisatrices du Second Empire. Alors que seul le très large cours du Midi (Verdun) prolongé par deux ponts sur la Saône et sur le Rhône, ouverts à la circulation en 1849, marquait la frontière entre le nord et le sud de la presqu'île, l'implantation surélevée de la gare en travers de la presqu'île érige un rempart éminemment dissuasif. Trônant académiquement à six mètres de hauteur au-dessus d'un môle ferroviaire - percé de trois voûtes centrales sous le bâtiment principal et de deux voûtes latérales - la gare dote le quartier de Perrache d'un label aussi dépréciatif et coriace que ceux de « presqu'île, île ou marais Perrache » : « derrière les voûtes ». Deux viaducs situés à l'ouest et à l'est du terre-plein ferroviaire permettent au rail de franchir Saône et Rhône au sortir du tunnel Saint-Irénée, mais l'exigüité de cette traversée nuit à la

fluidité et au développement du trafic comme le suggère l'expression symptomatique de « goulet de Perrache ». La surélévation des voies ferrées s'avère non seulement contraignante pour le raccord de la ligne Paris Lyon aux autres lignes, mais elle propage également son impact ségrégatif sur la rive gauche du Rhône en isolant fatalement d'autres territoires urbains, parmi lesquels celui de Gerland. Gare centrale de Lyon pendant cent vingt-cinq ans jusqu'à l'arrivée du TGV et l'inauguration de la gare de la Part-Dieu en 1983, la gare de Perrache n'en devient pas moins rapidement un haut lieu de la sociabilité lyonnaise. Tandis que son impact économique se traduit au nord par le développement de l'hôtellerie, du commerce et des loisirs, il s'incarne au sud dans l'épanouissement de la vocation logistique du quartier de Perrache.



Vue du général de Scève
sur la pointe sud de la
presqu'île et les abattoirs
de Gerland, 1930
Collection J-P.Tabey

Derrière les voûtes

Au début du XX^{ème} siècle, on programme - dans un contexte planificateur novateur promu par Édouard Herriot, maire de Lyon (1905-1957), et Camille Chalumeau, directeur du service municipal de la voirie, - l'extension de la ville moderne au-delà du corset ferroviaire du PLM qui réfrène son développement.

Les territoires périphériques, dont celui de Gerland-La Mouche avec notamment la construction des abattoirs et du stade de Tony Garnier, bénéficient amplement de cette ambition urbaine émancipatrice et progressiste, qui s'affiche fièrement lors de l'exposition universelle de Lyon de 1914. Alors que l'entrée principale de cette dernière se situe quai Perrache et que le confluent héberge un éphémère village alpin, c'est dans ce cadre événementiel que l'on jette une passerelle entre Perrache et Gerland, liaison bientôt confortée par le prolongement méridional du cours Charlemagne et la construction du pont Pasteur entre 1921 et 1923. Contrairement à la gare d'eau de Vaise à l'activité plus intense, celle de Perrache - déjà à moitié comblée par la C^{ie} du PLM au milieu du XIX^{ème} siècle sur fond d'hégémonie du rail et de ruine de la batellerie à vapeur - répand l'insalubrité et confisque toute la partie sud du quartier sans pour autant l'animer. On décide alors de la faire disparaître et d'aménager le port Rambaud en rive gauche de la

Saône, port public inauguré en 1926 et concédé à la Chambre de commerce et d'industrie de Lyon. Quasi exclusivement dédié au transit, le quartier de Perrache ne cultive qu'à la marge sa vocation résidentielle, mais s'avère pourtant dans les premières décennies du XX^{ème} siècle l'une des rares terres d'asile de la population ouvrière lyonnaise. Quatre ensembles d'habitations collectives regroupant plus de 600 logements sortent de terre entre le cours Charlemagne et le Rhône au nord de l'église Sainte-Blandine entre 1912 et 1934, parmi lesquels la première cité d'Habitat à Bon Marché (HBM) de Lyon, rues Ravat, Smith et Quivogne, et la cité des cheminots du PLM bâtie sur l'ancienne gare d'eau. Lors de la fermeture des abattoirs de Perrache, consécutive à la mise en service de ceux de Gerland en 1928, on édifie sur leur emplacement une autre cité HBM de 282 logements, comprenant également commerces et bains-douches. Conçue par Victor-Adrien Robert et Jean-Sylvain Marin,

elle surprend par sa modernité et suscite aujourd'hui encore, tout autant que la cité HBM des États Unis de Tony Garnier, l'admiration des architectes. Une cité HBM de densité équivalente efface à la même époque la mémoire des abattoirs de Vaise, eux aussi désaffectés. Bien que l'industrialisation du quartier de Perrache se soit avérée pionnière au début du XIX^{ème} siècle, elle ne se révèle qu'une parenthèse de courte durée dans l'histoire d'un site trop étriqué pour fidéliser son industrie. Avec la création de la gare de marchandises de Perrache II en 1928 et la dilatation progressive de l'emprise ferroviaire qui colonise une grande part du sud de la presqu'île, la vocation de transit et de stockage ne cesse de monter en puissance. De nombreux sites se développent au gré de leur approvisionnement par le rail : le port Rambaud, véritable ventre à charbon jusqu'au déclin du bassin houiller stéphanois, le marché de gros inauguré en 1961

MEMENTO III . 1906 Inauguration de l'hôtel Terminus, propriété de la C^{ie} du PLM - Architecte : Georges Chedanne - Inscription à l'inventaire des monuments historiques en 1997. **1912** Mise en service du viaduc de La Mulatière (Ateliers de construction Levallois Perret, ex Éts Eiffel). **1912-1913** Première tranche de la construction d'un ensemble d'Habitat à Bon Marché (160 logements rues Ravat, Smith et Quivogne) par la Société démocratique d'habitations hygiéniques à bon marché - architecte : Auguste Schaeffer. **1912-1935** Conception du plan d'extension et d'embellissement de Lyon sous la mandature d'Édouard Herriot et sous la direction de Camille Chalumeau, ingénieur en chef de la ville. **1914** Exposition universelle de Lyon desservie par tramway et localisée sur les sites de Perrache et La Mouche-Gerland. **1921-1923** Construction du pont Pasteur (concepteur : Camille Chalumeau) en remplacement de la passerelle de l'exposition universelle / Prolongement du cours



Desserte, entrepôts et aires de stockage du port Rambaud, CCIL, Cliché A. Franchella.



à l'activité longtemps trépidante (230 000 tonnes de denrées en 1975), le centre de tri postal de Montrochet ouvert en 1978. Au même titre que le marché-gare, dont le maire Louis Pradel (1957-1976) s'enorgueillit en tant que président fondateur de la Fédération française des marchés d'intérêt national, la patinoire

olympique, implantée en 1967 sur le cours Charlemagne, incarne le volontarisme municipal en matière d'équipement de tous les quartiers de Lyon. Illustration plus anecdotique de cette politique : le boulo-drome échoué sur la pointe sud du confluent en complément des jeux de pétanque légués par le prédécesseur...

Vue aérienne du sud de la presqu'île, 1972 Cliché Studios Villeurbannais

Charlemagne au sud. **1923-1927** Construction d'un ensemble d'HBM (58 logements rues Ravat, Quivogne et Delandine) par l'Office public d'HBM de Lyon - architectes Lambert & fils. **1926** Inauguration du port Rambaud en bordure de Saône après comblement total de la gare d'eau de la C^e Seguin - Concession à la Chambre de commerce et d'industrie de Lyon - Cessation d'activité en 1994. **1927-29** Construction de la cité de cheminots cours Charlemagne sur l'ancienne gare d'eau (terrains de la C^e du PLM). **1928** Mise en service des abattoirs de La Mouche (Gerland) conçus par Tony Garnier (1909-1914) et désaffectation de ceux de Perrache et de Vaise. **1929-1934** Construction d'une cité HBM rue Casimir Perier (282 logements + commerces et bains-douches) sur l'emplacement des anciens abattoirs de Perrache - Office public d'HBM de Lyon - Architectes : Victor-Adrien Robert et Jean-Sylvain Marin. **1935-1938** Aménagement de la 1ère darse du port industriel Édouard Herriot concédé à la CNR. **1950** Reconstruction du pont Pasteur. **1961** Inauguration du marché de gros de Perrache - Architecte en chef : Louis Weckerlin. **1966** Mise en service du barrage de Pierre Bénite après démolition de ceux de La Mulatière et de l'Île Barbe. **1967** Inauguration de la patinoire municipale du cours Charlemagne - Architectes : Christian Batton et Robert Roustit. **1978** Mise en service du centre de tri postal de Montrochet - Architecte : René Gagès.

La machine à circuler



Au seuil de ce royaume du transit, les Lyonnais s'encanailent sur le cours de Verdun aux cirques et vogues légendaires et aux établissements, tels l'ancien hôtel Terminus bâti par la C^e du PLM ou la célèbre brasserie Georges, réputés. Ils en oublient presque son encombrement croissant. Dans les années d'après-guerre, la ville se heurte pourtant à d'épineux problèmes de circulation, qu'il s'agisse de sa difficile traversée

est-ouest via la montée de Choulans ou de la saturation du tunnel sous la Croix-Rousse régulant depuis 1952 le transit des routes nationales 6 et 7.

À son débouché, l'ouverture en 1958 de l'Axe nord-sud, prolongé en 1960 au sud du cours de Verdun par le premier tronçon de l'autoroute A7 (Lyon-Marseille), préfigure l'intégral sacrifice de la rive droite du Rhône à l'automobile. Au début des années soixante,

la Ville décide du percement d'un second tunnel sous Fourvière exclusivement dédié à l'amélioration des liaisons entre l'est et l'ouest de l'agglomération, projet dormant dans les cartons depuis les années 1930. Reluquant l'opportunité d'un cofinancement, Louis Pradel se laisse convaincre en 1963 par l'État de l'emprunt - déclaré « provisoire » dans l'attente d'un contournement autoroutier à l'ouest - de ce tunnel par l'autoroute A6 (Paris-Lyon) et de la jonction de l'A6 et l'A7 sur le cours de Verdun, dont l'exceptionnelle largeur en fait une victime désignée.

Reste toutefois à résoudre le problème inédit de cette surréaliste jonction autoroutière en plein centre-ville, qui épaissit fatalement le rempart ferroviaire et éventre la presqu'île en isolant davantage encore le nord du sud.

Alors que l'on mesure à peine l'impact urbanistique de cette décision aveugle et que le chantier du tunnel sous Fourvière est déjà bien engagé, une première étude sera réalisée en 1967, à la demande de la DDE du Rhône, par Charles Delfante, à la tête de l'atelier municipal d'urbanisme, et par René Gagès, architecte conseil de plusieurs départements dont le Rhône. À ce dernier, depuis longtemps introduit auprès du ministère de l'Équipement et de la Caisse des dépôts et consignations (CDC), l'État demande d'imaginer

Premier projet de
« gare, pont urbain »
conçu par René Gagès
en 1969
Cliché André Gamet



Zoom aérien sur la gare
et le centre d'échanges
de Perrache
Archives René Gagès

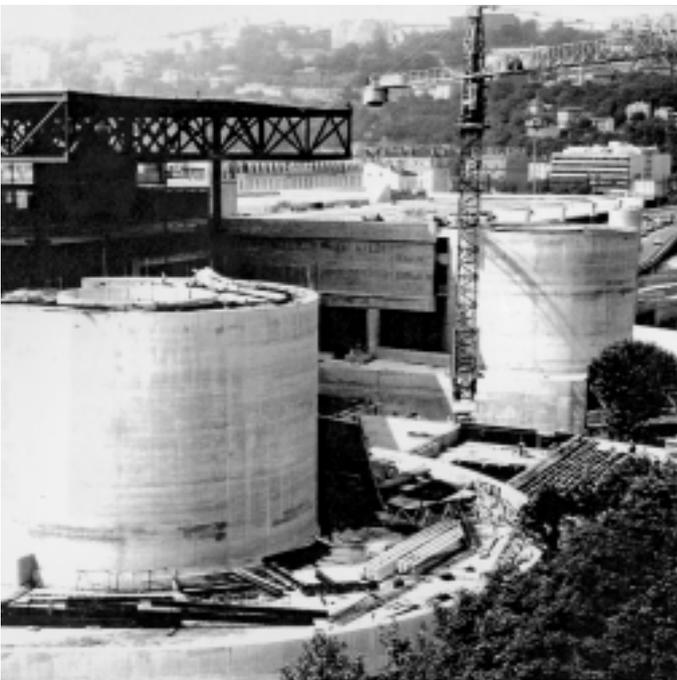


Premier projet de
« gare, pont urbain »
conçu par René Gagès
en 1969
Archives René Gagès

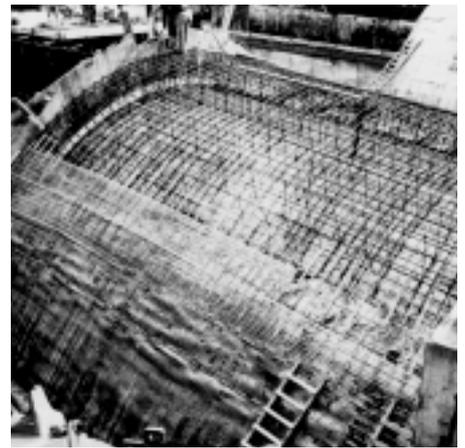
ce que pourrait être le visage du futur échangeur autoroutier. Quel que soit en effet l'engouement du maire de Lyon pour « une ville fluide, traversée sans feu rouge à l'instar de Los Angeles », c'est une nouvelle fois à l'échelon national que l'on décide des modalités de la traversée nord-sud de Lyon. Revendiquant son entière adhésion au fonctionnalisme du mouvement moderne et rêvant la Ville Future en tant que mégastructure en l'appréhendant dans sa dimension organique, l'architecte du grand ensemble de Bron Parilly voit ici l'opportunité d'une mise à l'épreuve de sa réflexion théorique. En 1969, le premier projet de « gare-pont urbain » (trait d'union entre le nord et le sud) conçu par René Gagès suscite l'hostilité de la SNCF, à l'époque jalouse de sa souveraineté territoriale. D'autres versions sont ébauchées jusqu'à l'approbation en 1971

de l'avant-projet définitif du « centre d'échanges Lyon Perrache », modifié à l'issue du concours de génie civil jugé en 1972 au bénéfice la société des Grands Travaux de Marseille (architecte associé : Jean Zumbrunnen) et à nouveau lors de l'intervention de l'ingénieur Jean Prouvé sur la partie centrale de l'édifice. La SEM Lyon Parc Auto, jeune filiale de la CDC à qui la Communauté urbaine a délégué sa maîtrise d'ouvrage, supervise ce chantier pharaonique (1972-1976), alors que le tunnel sous Fourvière est en service depuis 1971 et que les trémies souterraines nationales et locales sont successivement ouvertes. Lors de son inauguration en juin 1976, deux ans avant celle de la ligne A du métro, les Lyonnais découvrent cette impressionnante « machine à circuler » d'acier, de verre et de béton, amarrée en plein cours de Verdun parallèlement à la gare et dont l'architecture exalte

la vocation suprême aux échanges. La presse spécialisée salue à l'époque « la prouesse avant-gardiste » de l'inventeur de ce complexe au surnaturel pouvoir de digestion des infrastructures de transit et de combinaison de tous les modes de transports entre eux (voiture, train, métro, bus et cars...). On attend ensuite l'arrivée du TGV pour que le mail piéton du centre d'échanges se prolonge à travers la gare, enfin dotée d'une façade sur le cours Charlemagne, et renforce les liaisons entre les quartiers d'Ainay et Perrache. Et on finit par maudire cette présence encombrante en plein coeur de ville, qui a néanmoins pour raison d'être majeure la régulation de l'ensemble des échanges entre l'ouest et l'est de l'agglomération et héberge depuis janvier 2001 le terminus des deux nouvelles lignes de tramway.



MEMENTO IV . 1952 Mise en service du tunnel sous la Croix-Rousse. 1955 Vote de la loi de programmation autoroutière. 1958 Ouverture de l'Axe nord-sud en rive droite du Rhône entre le tunnel sous la Croix-Rousse et le cours de Verdun. 1960 Ouverture du 1^{er} tronçon de l'A7 dans le sens Lyon-Marseille entre le cours de Verdun et l'extrémité de la presqu'île. 1962 Plan directeur du Groupement d'urbanisme de la région lyonnaise (ancêtre du SDAU déterminant la configuration du réseau autoroutier lyonnais). 1963 Validation locale de la décision d'assurer la liaison « provisoire » des autoroutes A6 et A7 par le tunnel sous Fourvière et le cours de Verdun dans l'attente d'un contournement autoroutier à l'ouest. 1966 Étude du schéma directeur des circulations par la DDE du Rhône. 1967 Étude globale d'aménagement du quartier de Perrache en vue de résoudre le problème du débouché de l'A6 sur le cours de Verdun par René Gagès et Charles Delfante (DDE du Rhône). 1968-1971 Conception du projet du centre d'échanges de Lyon Perrache par René Gagès. 1969 Présentation d'un 1^{er} projet de « gare-pont urbain ». 1971 Mise en service du tunnel sous Fourvière / Approbation par la Communauté urbaine de l'avant-projet définitif du centre d'échanges conçu par René Gagès en collaboration avec Jacques Rey et Guy Vanderaa.



Chantier de construction
du centre d'échanges
Clichés Dominique Fau

Chantier de construction
du tunnel sous Fourvière
et du pont autoroutier
(A6)
Archives Grand Lyon



Démontage de la statue
de la République,
place Carnot
Clichés Dominique Fau



Maîtrise d'ouvrage : COURLY. Maîtrise d'ouvrage déléguée : SEM Lyon Parc Auto. Maîtrise d'œuvre architecture : Atelier d'architecture et d'urbanisme René Gagès (participation ultérieure de Jean Prouvé : conception de la partie centrale de l'édifice). Maîtrise d'œuvre voirie : DDE du Rhône. Maîtrise d'œuvre équipements : BETERALP. Financement : voirie autoroutière (État, Département, Communauté urbaine de Lyon) ; voirie locale (État et COURLY) ; Centre d'échanges (COURLY, Ville de Lyon, SLTC, SEMALY). 1972 Désignation de la Société des Grands Travaux de Marseille à l'issue du concours de génie civil lancé en 1971 (architecte associé : Jean Zumbrennen). 1972-1976 Chantier de construction du centre d'échanges. 1973-75 Ouverture des liaisons autoroutières Marseille-Paris (1973) et Paris-Marseille (1974) et des liaisons d'agglomération est-ouest (1975) : trémies enterrées sous la ligne de métro / Gestion du chantier du centre d'échanges sans interruption de circulation sur le cours de Verdun. 1976 Inauguration du centre d'échanges par Louis Pradel et le secrétaire d'État au Tourisme en juin. 1978 Mise en service de la ligne A du métro (Perrache-Laurent Bonnevey). 1982 Prolongement de la passerelle du centre d'échanges à travers la gare de Perrache et création de sa façade méridionale.

À la reconquête du Sud



Parallèlement au chantier autoroutier de l'A7, la création du barrage de Pierre Bénite en 1966, après suppression de ceux de La Mulatière et de l'île Barbe, bouleverse les paysages de la confluence en régulant le plan d'eau lyonnais et en effaçant l'antinomie qui jusqu'alors opposait le Rhône et la Saône... L'aménagement du canal de fuite longeant Saint-Fons et Feyzin conforte en outre le développement de la « vallée de la chimie » au sud de l'agglomération, devenue le territoire électif de l'industrie et du transit de part et d'autre du Rhône. C'est sur une terre riveraine du confluent qu'émerge au début des années 1980 le désir d'une réappropriation du site fluvial lyonnais. En 1982, tandis qu'on arrête la stratégie de reconversion technopolitaine des anciens

abattoirs de Tony Garnier et du sud industriel de Gerland, la reconquête de la rive gauche du Rhône et plus largement du site de la confluence s'avère l'un des axes prioritaires.

La même année, l'exposition « Lyon, au fil des fleuves » accueillie à l'ÉLAC au sommet du centre d'échanges reflète cette nouvelle prise de conscience politique au sein de l'équipe de Francisque Collomb, maire de Lyon (1976-1989). Elle se traduira dans les années suivantes par un transfert de compétences de l'État à la Communauté urbaine en matière d'aménagement des berges du Rhône et de la Saône et en 1988 par la mise à l'étude du « plan bleu », approuvé ensuite sous la mandature de Michel Noir (1989-1995). C'est dans ce contexte catalyseur qu'on aborde le débat relatif à la

reconquête du sud de la presqu'île. Héritier de la tradition corbuséenne, René Gagès médiatise hors contexte de commande institutionnelle (1983-85) sa propre vision de l'avenir du quartier de Perrache en prônant la reconquête intégrale de ce site emblématique ainsi que l'affirmation d'une nouvelle vocation centrale et internationale. Sous l'égide de Jacques Moulinier et de Michel Rivoire, président tous deux aux destinées de Gerland, l'association Parners Europe lui emboîte le pas (1987-89) en faisant phosphorer une dizaine d'experts européens et américains autour du devenir du confluent. Pour autant l'investissement communautaire se concentre sur les sites de Gerland, la Part-Dieu et la Cité internationale et celui de Perrache n'est encore l'objet d'aucune ambition déclarée.



Libre proposition de
René Gagès pour la
reconquête du sud
de la presqu'île, 1983-85

Cette indifférence politique voit son impact démultiplié par la remise en cause concomitante de la vocation logistique du quartier de Perrache à partir des années 1980 : inauguration de la gare TGV de la Part-Dieu dépouillant la gare de Perrache de sa centralité, déclin du marché de gros et perspective de transfert à Mions-Corbas, cessation des activités du port Rambaud, départ du centre de tri postal à Bron...

Le déplacement des abattoirs de Gerland au cœur du pôle agroalimentaire de Mions-Corbas, le développement du réseau ferroviaire et autoroutier en rive gauche du Rhône, la montée en puissance de l'aéroport de Satolas jalonnent le redéploiement à l'est du système logistique de l'agglomération.

Dans le sillage de cette fin de l'ère logistique du sud de la presqu'île, les instances locales (Ville et Communauté urbaine) décident sous l'impulsion de Raymond Barre, maire de Lyon (1995-2001), de reconquérir ce quartier en tirant parti de son considérable potentiel de mutation (environ 70 hectares) à proximité immédiate du centre-ville. En résonance avec le pari géopolitique de l'ancien Premier ministre sur le positionnement stratégique de Lyon à l'orée du Grand Sud-Est européen, elles plaident de concert en faveur d'une revalorisation de la dimension symbolique de ce site de confluence et de la structuration d'un « hypercentre d'agglomération comparable à celui d'autres grandes métropoles européennes ». Les diverses hypothèses d'aménagement, esquissées par

Oriol Bohigas, Thierry Melot et Catherine Mosbach (1997-1999), puis par François Grether et Michel Desvigne (2000-2001), expriment de telles ambitions tout en soulignant le nécessaire désenclavement du site (déclassement autoroutier, bouclage périphérique, prolongement du tramway ou du métro au-delà des voûtes, construction de nouveaux ponts sur le Rhône...) qui menace à terme l'avenir du centre d'échanges.

Le projet s'inscrit aujourd'hui dans la perspective plus vaste du contournement (auto)routier et ferroviaire de la ville, de la requalification de la Porte Sud de Lyon (Perrache, Gerland, Oullins-La Saulaie...) et d'un désir de réinvestissement de tout le site fluvial de l'agglomération.

Conception : Sites et Scènes
(recherche et médiation autour
de la ville, du paysage et du
patrimoine), Françoise Moiroux /
Document de synthèse exploitant
une recherche historique réalisée
par Sites et Scènes à la demande
du Grand Lyon en 1998.

Design graphique
Studio Florence Gauthier
Lyon



Lyon Confluence (SAEML)
28, Rue Casimir Perier - 69002 Lyon
Tél. 04 78 38 74 00 - Fax 04 78 38 74 11
E-mail : info@lyon-confluence.fr

Lyon, vue prise de la Croix-Rousse, gravure Guesdon 1844. Collection particulière, cliché Alain Franchella.