

# Sauvegarde et Embellissement de Lyon



BULLETIN DE LIAISON N° 88 - FEVRIER 2008

- Association loi 1901. Agréée au titre des art. L.121-8 et L.160-1 du Code de l'Urbanisme (Arr. préfectoral du 3 août 1984)- ISSN 0750-1144 -

## ANCIENNE MANU DES TABACS ET TRAMWAY... UN MARIAGE A RÉUSSIR...

*La capitale de la soie poursuit la reconquête de la toile de lignes de tramway qu'elle avait naguère tissée dans la cité. La ligne T4 qui reliera les Charpennes à Cliniques Feyzin longue de 15 kilomètres sera construite en deux phases. La première, qui reliera le Jet d'eau à Cliniques Feyzin est en cours de réalisation et sera mise en service en 2009. La seconde, celle reliant les Charpennes au Jet d'eau est en cours d'étude. Son tracé passe par l'ancienne Manufacture des Tabacs, devenue un des sites de la Faculté Jean Moulin - Lyon 3 et dénommée « La Manu ».*  
*Ici, l'urbanisation laisse peu de place au tramway pour trouver sa voie...  
Et sur celle-ci se dresse une perle patrimoniale à l'image de celle de la Manu : le « Pavillon du Directeur »...  
Il est donc sous la menace des pics des démolisseurs...*

En 1492, la vieille Europe découvre le Nouveau Monde et... son tabac que Jean Nicot introduisit en France en 1560.

En 1621, le tabac est taxé par le Cardinal de Richelieu, Premier ministre de Louis XIII.

Louis XIV soucieux d'améliorer le rendement de l'impôt, s'attribue en 1674 le monopole de la vente du tabac par l'intermédiaire d'une Ferme des Tabacs.

Le contrôleur des Finances de Louis XIV, Colbert, ordonne et réglemente sa culture en 1681.

En 1791 la Révolution dérègle et libéralise le monopole du tabac, mais en l'An VII (1799) la taxation sur sa production est rétablie.

En 1810 Napoléon 1er étend le monopole de l'État sur toute la chaîne du tabac et crée une régie pour l'exploiter.

En 1926, ce monopole prend le nom de SEIT (Service d'Exploitation Industrielle des Tabacs) qui deviendra SEITA en 1935 lorsque celui des allumettes lui sera rattaché.

En 1995 la SEITA est privatisée.

Du monopole hérité de monarques et d'empereurs, l'État républicain en a tiré les moyens lui permettant d'édifier ses manufactures, dont notre Manu, avec autant d'attachement que les régimes précédents portaient à celui de leurs palais.

En 1899, l'État décida la construction de la Manu, en remplacement de celle vétuste sise à l'emplacement du Lycée Juliette Récamier dans le second arrondissement.

Le projet fut confié à l'Ingénieur en chef Joseph Clugnet.

Son choix du site se porta sur un mouvement de terrain suré-

levé, d'une superficie de 25000 m<sup>2</sup>, jadis occupé par un ouvrage fortifié, la «Lunette des Hirondelles» et situé aux extrémités du cours Gambetta et de la Grande rue de la Guillotière et à l'Est de la ligne reliant alors les gares de Perrache et des Brotteaux.

De cette position, la Manu pouvait dominer de toute sa hauteur, les quartiers environnants dont celui de Monplaisir voué alors aux usines dont les noms sont encore en mémoire : Berliet, Lumière, Rochet-Schneider, Audibert-Lavirotte, Zénith, Laffont, Calor, etc...

L'édification de la Manu débuta en 1912. Elle fut interrompue par la guerre 14-18, puis reprise au ralenti en raison des séquelles du conflit, pour s'achever en 1932.

La magnificence de sa façade Ouest, celle qui est la mieux exposée aux regards, semble avoir été inspirée par celle dont le Second Empire aimait habiller ses édifices.

*Suite en page 3*



*La Manu en habit de lumière...*

*Alain Guilhot, Architecture Lumière Conseil - Maître d'ouvrage Ville de Lyon  
Photo : Université Jean Moulin Lyon 3*

**ÉDITORIAL**

*La tranchée ferroviaire de la Guillotière sera au cours du prochain mandat l'épicentre d'opérations urbanistiques de grande envergure.*

*À l'est de la voie ferrée, le SYTRAL examine actuellement diverses options pour le futur tracé de ligne de tramway T4 qui reliera à partir de 2012 le Jet-d'eau à la Part-Dieu. L'exiguïté du site rend problématique le passage au droit de la Manufacture des Tabacs. La solution la plus économique consisterait à faire passer la ligne en encorbellement au dessus de la voie ferrée puis sur l'emplacement du pavillon du directeur de la Manu. S'il était retenu ce choix amènerait la destruction d'un bâtiment art-déco d'une grande valeur patrimoniale et contribuerait à appauvrir la façade de la Manu. Nous avons proposé au SYTRAL un tracé alternatif qui, par abaissement progressif à partir de la ZAC Berthelot, permettrait un passage en tunnel sous le pavillon et éviterait la création d'intersection de la ligne avec la rue de l'Épargne, la Grande rue de la Guillotière et le cours Albert Thomas. Une solution certes plus onéreuse mais tellement plus respectueuse du patrimoine et de l'environnement.*

*À l'ouest, la transformation de la Caserne Sergent Blandan en parc urbain nécessitera des aménagements de voirie. Le boulevard des Tchecoslovaques dont la forme est plus autoroutière qu'urbaine devrait être concerné en premier chef. Pour limiter la vitesse et améliorer l'esthétique nous suggérons la création d'un véritable boulevard urbain avec mise en double sens et aménagement d'une piste cyclable sur le trottoir longeant la voie ferrée.*

*Nous espérons aussi que Réseau Ferré de France saura accompagner la transformation du quartier en soignant l'esthétique de son environnement fortement dégradé par la présence de tags, d'herbes folles et autres objets abandonnés le long des voies.*

**Jean-Louis PAVY**

**SOMMAIRE**

Ancienne Manu des tabacs et tramway.....	p. 1, 3, 4 et 8
Éditorial.....	p. 2
La revue de presse.....	p. 2
Pour un réseau de voies ferrées intégré.....	p. 4 et 5
Encore une tour dans le paysage lyonnais.....	p. 6
Boulevard des Tchecoslovaques.....	p. 7

**LA REVUE DE PRESSE (octobre 2007 à Février 2008)****- PATRIMOINE -**

« *Et si le 2ème tunnel de la Croix-Rousse ouvrait les souterrains aux Lyonnais ?* » : Avec la réalisation d'un nouveau tube sous la colline qui travaille, la ville Lumière peut saisir l'occasion de sortir de l'ombre une portion du réseau des Fantasques. Une opération peu coûteuse en faveur d'un patrimoine défendu par les cataphiles.....P. 04/10/2007.  
 « *Musée Gadagne : la fin d'une rénovation "fleuve"* » : Huit ans de travaux et 30 millions d'€ pour un lifting à la hauteur des musées d'Histoire de Lyon et de la Marionnette.....P. 23/11/2007.  
 « *Antiquaille : la SACVL contrainte à effectuer des fouilles* » : Suite à un diagnostic archéologique positif, le Service Régional d'Archéologie a prescrit une opération de fouilles sur les espaces extérieurs du site...P. 04/10/2007.  
 « *La soie file du mauvais coton* » : Le laboratoire de recherche sur le ver à soie, implanté à la Mulatière, est menacé de fermeture. Deux de ses trois chercheurs doivent partir à la retraite sans être remplacés.....P. 01/12/2007.

**- GRANDS PROJETS -**

« *Tramway T4 : deuxième phase sur les rails* » : Situé en plein cœur de Lyon, le nouveau tronçon reliera d'ici 2012, la place du Jet d'eau-Mendès-France à la Part-Dieu / Charpenne et IUT-Fessine.....P. 23/11/2007.  
 « *L'onéreux projet de Collomb pour la rue Garibaldi* » : Verdure, contre-allées, piste cyclable tout au long d'une chaussée restant à trois voies, mais remise au même niveau que piétons et habitations. Tel est le projet du candidat Collomb pour la prochaine mandature. Coût : 55 millions d'Euros.....P. 28/11/2007.  
 « *Une tour de 200 mètres de haut à la Part-Dieu* » : Après Oxygène, livrée en 2010, la tour Incity sera achevée fin 2012. Elle trônera au coeur de la Part-Dieu à la place de la tour UAP murée depuis 1995 .....P. 26/01/2008.

**- URBANISME - CADRE DE VIE - ARCHITECTURE -**

« *En avant-première, le projet de Collomb pour les Jacobins* » : Ce projet de réaménagement de la place historique sera soumis à une concertation publique début 2008. L'équipe Osty lauréate a choisi de suggérer un carré d'or censé magnifier la fontaine .....P. 19/12/2007.  
 « *Parc Sergent Blandan : les riverains fêtent les 10 ans de mobilisation* » : Le Grand Lyon s'est porté acquéreur du site. Il sera définitivement propriétaire en juillet 2008 et la phase de concertation va s'ouvrir.....P. 26/11/2007.

**- GRANDS TRAVAUX -**

« *Musée des Confluences : le chantier, acte 2* » : Après une longue interruption, le chantier du futur musée voulu par le Conseil général a redémarré. Instruits par l'expérience, les bâtisseurs refusent de fixer la date de son achèvement .....P. 27/10/2007.  
 « *Tunnel sous la Croix-Rousse : la rénovation prend forme* » : Le projet retenu préconise la solution de deux tubes "spécialisés", l'un est réservé aux transports en commun dans le sens Saône-Rhône et l'autre aux transports en commun dans l'autre sens ainsi qu'aux déplacements doux .....P. 14/11/2007.

**Bernard FOUCHER**

NDLR : la lettre « P » précédant la date indique la source : LE PROGRÈS

**NOTE AUX MEMBRES DE SEL** : Dans ce bulletin sont inclus :  
 - Le compte rendu de la dernière Assemblée générale ;  
 - La liste des administrateurs pour l'exercice 2008.

## ANCIENNE MANU DES TABACS ET TRAMWAY... UN MARIAGE A RÉUSSIR... Suite de la Page 1

Cette recherche esthétique s'apprécie :

- dans l'ordonnancement des façades percées de nombreuses et grandes baies et ornées de corniches ;
- sur les murs parés de briques de couleurs différentes et alternées ;
- par le volume inhabituel des modillons très travaillés ornant les débords des toitures couvertes d'ardoises et percées de mansardes.

En plan, la Manu est disposée selon un H fermé dans lequel s'inscrit deux cloîtres. Au total, elle comportait 50 000 m<sup>2</sup> de planchers disposés sur trois niveaux. Un embranchement la reliait au réseau ferroviaire.

Les « années folles » qui suivirent la première guerre mondiale engendrèrent une mode artistique qui influença l'architecture : « l'Art déco ».

L'État adopta cette tendance élitiste pour élever le pavillon du directeur de la Manu sur une position détachée des ateliers et à la jonction des cours Gambetta et Albert Thomas.

Le nom de l'architecte à qui fut confié le soin d'en dresser les plans n'est pas connu.

En raison de la brièveté du mouvement Art déco (1920-1930), on peut en déduire que son style fut rarement utilisé en site industriel.

Aussi convient-il de transmettre cet héritage aux générations à venir et de sauvegarder ainsi l'intégrité de l'esprit de l'œuvre architecturale de la Manu.

Lorsque son activité cessa en 1987, se posa alors le problème de l'avenir du site. En 1990, le Grand Lyon, sous la présidence de Michel NOIR, s'en porta acquéreur au profit de l'Université Jean Moulin Lyon 3.

L'architecte Albert CONSTANTIN releva le défi de transformer la vieille Manu bâtie pour 2000 personnes au travail, en un établissement d'enseignement supérieur disposant de tous les équipements et espaces permettant de recevoir 14000 étudiants, enseignants et personnels tout en observant les règles de sécurité et d'accessibilité.

L'œuvre de Clugnet fut scrupuleusement respectée.

Le caractère patrimonial du site de la Manufacture fut reconnu en 2000 par le Ministère de la Culture et de la Communication et référencé sous le label :

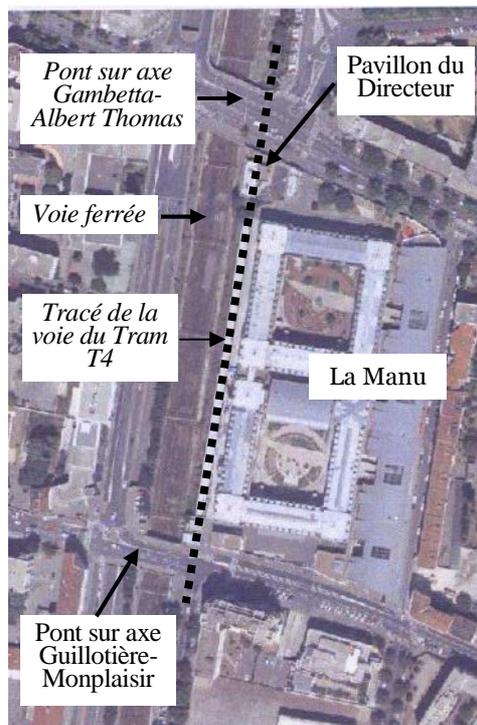
" PATRIMOINE DU XX<sup>ème</sup> SIECLE "

Notre association informée du projet du passage du tramway T4 sur le site de la Manu et des menaces pesant sur le pavillon, jugea utile de se mobiliser en sa qualité de force de proposition.

Après une première visite des lieux, nous avons eu l'avantage de rencontrer la Direction du Patrimoine de la Faculté Jean-Moulin-Lyon 3 et l'équipe du SYTRAL chargée de l'étude du projet de la Phase 2 de la ligne T4 reliant la station « Jet d'eau » à celle des « Charpennes ».

Une piste cyclable et un cheminement piétonnier doivent accompagner le tracé du tram. Ces options confirment le maintien d'une offre accrue de modes de déplacements « doux » décidée par le Grand Lyon.

Trouver un tracé qui leur soit commun, s'avère être un véritable casse-tête en raison de la forte densité de l'urbanisation, de la configuration des lieux au droit de la Manu et des impératifs liés à la sécurité.



Un étroit passage pour la ligne du tram T4 entre voie ferrée et la Manu.

Photo aérienne : Service Plans Grand Lyon

Nous avons suggéré le passage du tram en souterrain sous le pavillon et avons appuyé la suggestion du Service Patrimoine de Lyon 3, de le transformer en gare où les étudiants et usagers trouveraient des services à leur disposition.

Ce passage pourrait être obtenu par l'abaissement de la voie du tram depuis l'Espace Berthelot jusqu'au pont de l'Épargne, sous lequel elle passerait. De là, elle se prolongerait jusque sous le pont de l'avenue des Frères Lumière où elle rejoindrait et réutiliserait la plateforme de l'ancien embranchement ferroviaire de la Manu.

Le SYTRAL qui a étudié cette solution, objecte qu'elle se heurte aux obstacles formés par les structures enterrées supportant le pavillon, les ouvrages de franchissement des voies ferrées et aux divers réseaux enterrés publics sans compter la présence du métro de la ligne D.

Autre obstacle à prendre en considération : le coût de l'opération.

Il est évident que livrer le pavillon aux pics des démolisseurs est moins onéreux que la construction d'un passage souterrain équipé de tous les moyens d'accessibilité à la surface.

Mais l'image culturelle de notre cité et celle de la Manu ont aussi un prix qu'il convient de prendre en considération. Porter atteinte à un site classé " PATRIMOINE DU XX<sup>ème</sup> SIECLE " serait un acte fort mal perçu et pas seulement à Lyon.

Souvenons-nous du tollé soulevé par la démolition des pavillons des directeurs et des bâtiments administratifs de la Manufacture d'Armes de Saint-Étienne !

Nous avons aussi attiré l'attention du SYTRAL sur l'importance de la qualité architecturale et paysagère des équipements à réaliser ici et ailleurs pour le tramway, en rappelant les impacts très négatifs sur notre paysage urbain des Pont Morand et du Centre d'Échanges de Perrache.

Le SYTRAL doit proposer au Grand Lyon toutes les solutions envisageables avec leurs coûts.

Les élus communautaires décideront.

Suite en page 4

## L'ANCIENNE MANU DES TABACS ET TRAMWAY... UN MARIAGE A RÉUSSIR... Suite et fin de la Page 3

Nous espérons que le syndrome « *des caisses vides* » ne l'emportera pas sur la volonté de sauvegarder l'image de notre cité.

Nous sommes passés sous le Mont Blanc et sous la Manche ! Nous passons bien aussi sous le Pavillon du Directeur de la Manu !

Nous avons aussi ajouté que le passage souterrain du tramway favoriserait ici, à terme, la réalisation d'une connexion TRAM-SNCF compte-tenu que le nœud ferroviaire lyonnais serait, dans un avenir proche, mieux utilisé qu'il ne l'est aujourd'hui pour nos déplacements urbains.

Nous avons constaté que la voie ferrée sous les fenêtres de la Faculté, offrait un paysage désolant indigne de notre cité.

Elle est aussi la source d'importantes nuisances sonores aux passages fréquents de convois de frêt.

Études et bruit ne peuvent coexister. Aussi, la couverture de la voie ferrée par une esplanade s'imposerait pour améliorer le cadre de vie de la Faculté et pour offrir à ses étudiants un espace aménagé et plus ouvert sur la ville.

Ce projet pourrait être relié à celui de l'aménagement de l'espace La Motte et à la nécessaire réhabilitation du Boulevard des Tchecoslovaques.

Notre regard sur le pavillon du Directeur de la Manu s'est aussi porté sur les faisceaux ferroviaires laçant les 3<sup>ème</sup>, 7<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements. L'article ci-dessous développe nos réflexions sur ce point.

Raymond MOTTE.

**Note :** Voir en page 8 le reportage photographique : « *Le Pavillon du Directeur de l'Ancienne Manufacture de Tabacs* ».

**Sources :**

Groupe ALTADIS

Sites Internet de l'Université Jean Moulin Lyon 3.

## POUR UN RÉSEAU DE VOIES FERRÉES INTÉGRÉ ENTRE 3<sup>ème</sup>, 7<sup>ème</sup> ET 8<sup>ème</sup> ARRONDISSEMENTS

Comment digérer les infrastructures ferroviaires dans la trame urbaine ?

Cette question intéresse vivement la Ville de Lyon, quand il s'agit de rapprocher les quartiers séparés, pour assurer plus de lien dans la cité.

Cette préoccupation est tout particulièrement sensible dans la continuité vers l'Est des quartiers de la Rive Gauche du Rhône.

Entre les Brotteaux et le Sud de la Part-Dieu, des évolutions importantes ont déjà été apportées dans ce sens durant les deux décennies passées.

Sur le côté Ouest, les premières réalisations sont apparues avec la création de la nouvelle gare de la Part-Dieu et de son environnement immédiat.

Les programmes qui ont suivi jusque récemment donnent aujourd'hui au Boulevard Vivier Merle une perspective respectable.

De l'autre côté du réseau, une opération de refonte de la voirie a été traitée progressivement et a permis de finaliser cet encadrement des voies ferrées derrière d'autres ensembles de bureaux.

Le nouveau Boulevard ainsi créé et bien qu'encore inachevé montre également de nouvelles perspectives qui ont significativement transformé les quartiers concernés (Thiers, Vilette-Paul Bert, et bientôt Dauphiné).

Plus au Sud, d'autres opérations restent possibles, dans un contexte différent.

En effet, le réseau ferré passe progressivement d'un niveau +1 à un niveau -1.

Ainsi, les infrastructures ferroviaires apparaissent en tranchée entre Guillo-

tière et Monplaisir, à une profondeur relative variable.

Si cette configuration les rend un peu moins visibles, elles représentent malgré tout un certain type de rupture dans la trame urbaine, plutôt dommageable.

Nous avons déjà proposé une opération d'embellissement au Nord de la Manufacture des tabacs.

Nous avons en effet suggéré la création d'une grande plateforme au-dessus des voies ferrées, en pro-

longement du tablier exploité par l'axe A. Thomas-Gambetta.

Cette réalisation permettrait la mise en valeur d'une croisée urbaine majeure de la Ville de Lyon et constituerait une honorable entrée Sud des quartiers Part-Dieu et Dauphiné (1)

(1) Voir Bulletin SEL N° 82 - 02/2006

Suite en page 5



La porte Sud de la Part-Dieu...vue du pont de l'axe Gambetta-A. Thomas.  
Jeter une esplanade au-dessus de la tranchée ferroviaire pour la valoriser.

Les infrastructures apparaissent alors beaucoup mieux intégrées dans ce secteur. La frontière physique et psychologique qu'elles formaient autrefois y est beaucoup moins perceptible.

La ville y a nettement gagné en continuité.

## POUR UN RÉSEAU DE VOIES FERRÉES INTÉGRÉ ENTRE 3<sup>ème</sup>, 7<sup>ème</sup> ET 8<sup>ème</sup> ARRONDISSEMENTS... Suite de la page 4

En effet, tant le Boulevard Vivier Merle redressé dans son extrémité Sud que le nouveau Boulevard Mouton-Duvernet pourrait se greffer avec noblesse sur cette place urbaine. Si cette proposition n'ignore pas quelques contraintes évidentes, on peut y voir en fait une réelle occasion pour un concours permettant à quelques architectes créatifs de s'exprimer, au-delà des approches peut-être réticentes des services techniques.

La Ville de Lyon devrait prendre en considération ce type de challenge, alors qu'un véritable enjeu d'embellissement la concerne au premier chef.

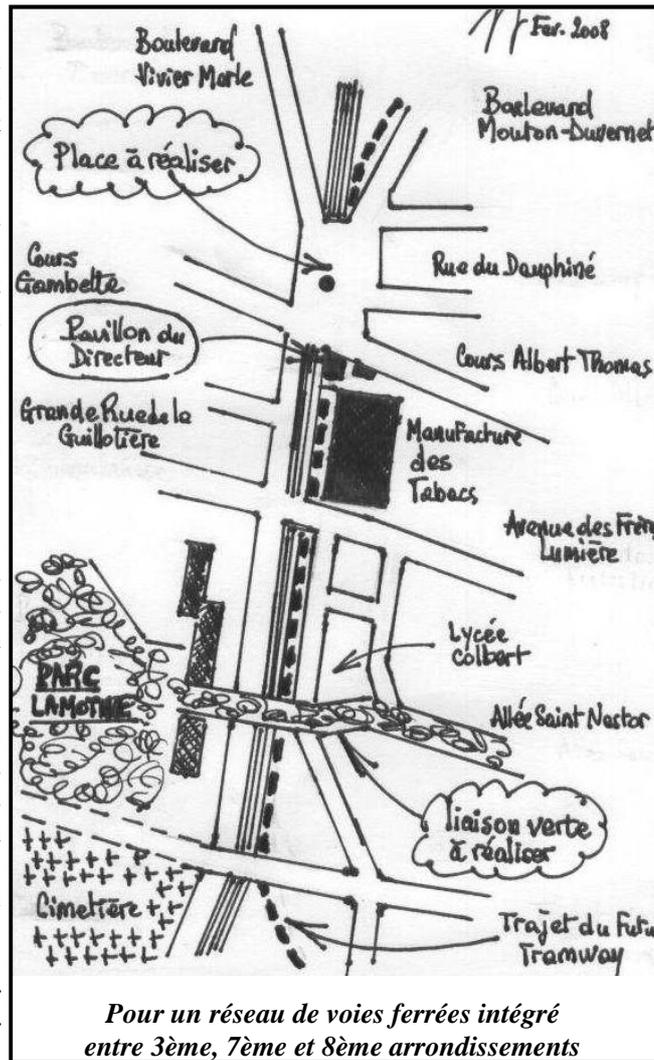
Si l'on continue notre visite autour de la Manu, se pose alors la question du passage de la future ligne de tramway à proximité de son coin Nord-Ouest et de la croisée que l'on vient d'évoquer.

Là encore, les urbanistes et techniciens vont devoir envisager des solutions alternatives pour sauvegarder le pavillon du coin, qui faisait office de Maison du Directeur, et qui présente un réel intérêt patrimonial (2)

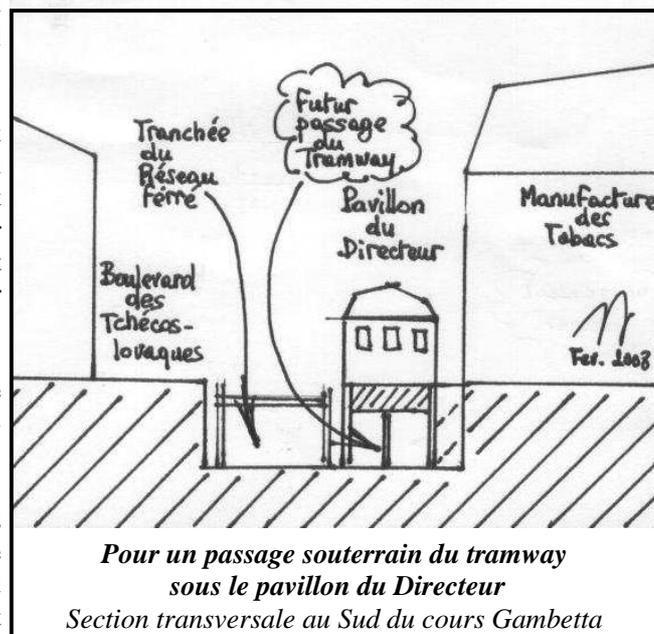
Pour sauver ce beau bâtiment art-déco, nous avons proposé au SYTRAL un tracé s'abaissant au niveau des voies SNCF pour emprunter l'embranchement ferroviaire autrefois utilisé par la Manufacture pour ses expéditions et réceptions par fer. Un choix médiocre, parce qu'insuffisamment fondé, serait regrettable.

Un peu plus au Sud, il nous plaît à rappeler la possibilité de créer un aménagement continu entre le futur Parc Lamothe et l'Allée Saint Nestor, ce mail qui pénètre en profondeur dans le quartier de Monplaisir, en édifiant un viaduc pour piétons et cyclistes au-dessus des voies ferrées, mais aussi au-dessus du Boulevard des Tchecoslovaques et de la rue Marius Berliet.

(2) Voir en pages 1, 3 et 4, l'article « Ancienne Manufacture des Tabacs et tramway... un mariage à réussir »



*Pour un réseau de voies ferrées intégré  
entre 3ème, 7ème et 8ème arrondissements*



*Pour un passage souterrain du tramway  
sous le pavillon du Directeur  
Section transversale au Sud du cours Gambetta*

Cet axe de liaison rattraperait progressivement le plancher des vaches au Sud du Lycée Colbert, d'une part, et entre les barres d'immeubles qui jouxtent le nouvel espace vert, d'autre part, en lieu et place d'actuels hangars.

Il y a ainsi une réelle occasion de mettre en relation le nouveau parc urbain avec le quartier de Monplaisir sous une forme originale. Encore une heureuse possibilité de concours pour un autre ouvrage d'art, en laissant s'exprimer quelques audacieux.

Cette réalisation pourrait contribuer au maillage des cheminements verts, à ce réseau des quartiers rive gauche que l'on rêve de relier aux différents parcs de la cité et aux berges du Rhône.

Faut-il encore envisager d'autres éléments d'aménagement autour ou au-dessus de cette tranchée ferroviaire pour améliorer le cadre de vie de ce secteur, voire pour valoriser ce qui apparaît aujourd'hui comme une contrainte urbaine ?

Pourrait-on, par exemple, l'agrémenter avec poésie en l'encadrant avec des treillis garnis de plantes grimpantes et fleuries, ou en la couvrant d'une voûte de verdure avec une grandiose pergola ?

Nul doute que le projet du tramway pourra susciter quelques réflexions pertinentes et entraîner quelques modifications bénéfiques.

Au-delà encore, à proximité des cimetières, d'autres propositions seront également nécessaires pour continuer à atténuer l'agressivité de ces infrastructures qui se montrent un peu étrangères aux quartiers qu'elles traversent, tout en assurant pourtant la vitalité à la cité, en la reliant efficacement à ses consœurs.

Alors, quand notre ville se sera engagée avec entrain sur ces diverses voies, on pourra affirmer, dur

comme fer, que la structuration de la cité lyonnaise est bien sur des rails...

Jacques BONNARD

## ENCORE UNE TOUR DANS LE PAYSAGE LYONNAIS... TRÈS BIEN ! MAIS AVEC QUELLE VISION ?

Un nouveau projet de tour est soudainement annoncé dans le quartier de la Part-Dieu, en Janvier 2008, alors que le chantier de la tour « Oxygène » n'a démarré que récemment.

Faut-il y voir un effet d'annonce durant cette période électorale ? Ou un simple test d'opinion, au-delà du contexte lié à l'actualité ?

Certes la proposition veut apporter une réponse concrète à une situation dégradée qui traîne depuis plusieurs années, depuis que l'ancienne tour UAP a été désaffectée.

Comment ne pas soutenir une action qui vise à revitaliser cet îlot particulier, jouxtant la Halle Paul Bocuse, au carrefour de deux artères importantes, Lafayette et Garibaldi ?

Sans doute une telle opération peut soutenir l'image d'un dynamisme que notre cité cherche à promouvoir. La ville de Lyon doit rester dans la course à laquelle participent d'autres agglomérations du modèle européen. Les concurrentes

n'hésitent pas à engager des opérations similaires, avec plus ou moins de bonheur. Notre cité, comme les autres, se doit d'explorer ce type d'évolution.

Cependant, la proposition fait référence à une tour de 200 mètres de hauteur, soit un immeuble très nettement plus élevé que celui qu'il doit remplacer.

Dans le même temps, le projet bouleverserait la hiérarchie connue aujourd'hui, en ramenant le « Crayon » à une position de second rang (hauteur inférieure à 150 mètres).

Alors ce sujet ne peut être considéré comme anodin.

Les conséquences sont plus que significatives dans la composition du paysage urbain. On peut même parler d'une nouvelle donne à l'échelle de l'agglomération.

L'histoire a montré de vraies erreurs dans ce type d'évolution, à Lyon comme ailleurs.

Aussi, un tel projet ne peut être engagé sans de sérieuses investigations dans le domaine des retombées (étude d'impact, dont des analyses de perspectives).

Ou bien, quelle destinée souhaite-t-on à la friche qui persiste en plein cœur de la Part-Dieu, derrière la Cité Administrative ?

A-t-on d'autres projets pour remplacer les bâtiments de France 3 ?

Ou bien encore, quelles autres actions possibles ailleurs, alentour, avec quelle cohérence d'ensemble, comme autour de la gare ?

D'autre part, l'Agence d'Urbanisme avait engagé une approche réfléchie sur la gestion du profil de la ville (skyline). L'a-t-on oubliée, ou reniée ? Ou l'a-t-on remise à jour ?

On souhaiterait voir ce sujet mieux abordé et mieux partagé quand un tel projet est envisagé.

On souhaiterait y trouver une réflexion approfondie, intégrant les différentes parties de la cité lyonnaise, aussi bien les quartiers de la rive gauche du Rhône que la Presqu'île, les fleuves et l'ensemble des collines, qui constituent une part essentielle de la structure paysagère.

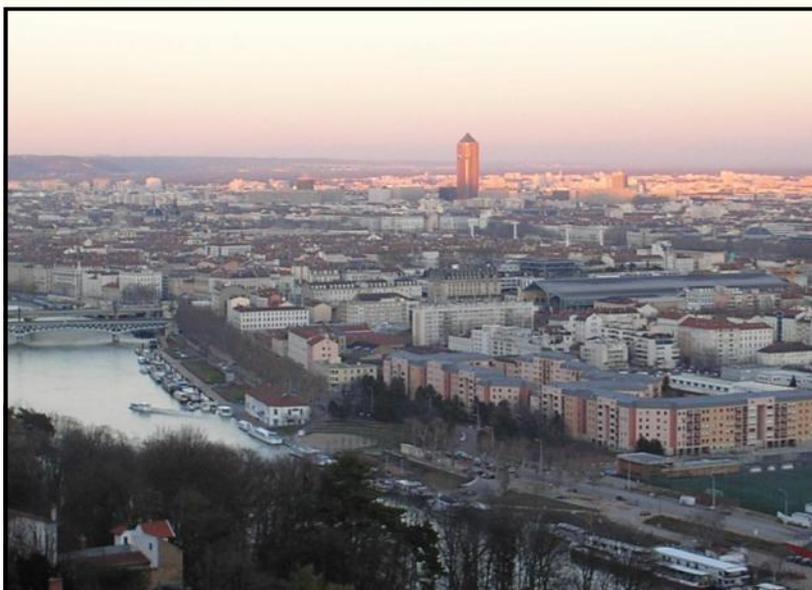
Autrement dit, avant toute approche ponctuelle significative, on devrait clarifier l'actualisation de la « Vision » en matière d'Architecture urbaine, à l'échelle de l'agglomération.

La question reste simple : « Comment veut-on gérer le site de la ville dans son ensemble ? »

En conclusion, un tel projet ne peut être abordé de façon banale.

Il s'agit d'un projet d'agglomération. Même si l'on peut parfois compter sur la magie des projets de nos architectes, on ne peut se contenter, dans ce cas, d'en faire un(e) simple tour de passe-passe.

Jacques BONNARD



*La tour du Crédit Lyonnais appelée "le Crayon" signale du haut de ses 165 mètres le cœur du quartier d'affaires : "La Part-Dieu"  
La tour OXYGÈNE avec ses 115 mètres de haut, en cours de construction, viendra bientôt rompre sa solitude.  
Mais l'impact de la tour INCITY, encore à l'état de projet, s'élançant jusqu'à 200 mètres, pourrait effacer l'emblématique "crayon" et remodeler la perspective du paysage urbain lyonnais. (Photo SEL)*

Comment se positionne cette proposition dans l'évolution du quartier de La Part-Dieu ? Dans quelle logique s'inscrit-elle ? A quel plan directeur répond-elle ?

On voudrait lire et entendre quelques commentaires qui nous assurent que l'on maîtrise un tant soit peu la planification urbaine de ce quartier d'affaires, aussi bien quand il s'agit de son cœur que quand on touche aux îlots périphériques qui assurent les relations avec son entourage.

Si une réflexion plus générale encadre bien cette proposition, qu'en est-il des autres opportunités potentielles qui pourraient suivre ?

Par exemple, comment va-t-on finaliser un jour l'opération qui s'articule entre la Place de l'Europe et la Rue Garibaldi, là où l'on avait envisagé, durant un temps, y réinstaller la Halle ?

## BOULEVARD DES TCHÉCOSLOVAQUES

### Proposition pour une mise à double sens et création d'une piste cyclable.

Le passage prochain de la ligne de tramway T4 et la création du parc Sergent Blandan amènent à reconsidérer l'aménagement de l'ensemble du quartier qui longe la voie ferrée entre le cours Albert Thomas et l'avenue Berthelot.

Ce quartier présente aujourd'hui la double caractéristique d'être mal pratique et inesthétique. Les automobilistes venant des quartiers à l'Est de la Part-Dieu ne peuvent communiquer avec le quartier des Etats-Unis qu'en se rabattant sur la rue Garibaldi, déjà très chargée, au prix d'un très long détour. En effet il n'existe aucun axe Nord-Sud à l'Est des voies ferrées. Le projet de boulevard de l'Europe, qui voulait remédier à cet état de faits en couvrant la

voie ferrée entre le cours Albert Thomas et la rue de l'Épargne prolongeant la rue Marius Berliet, a été abandonné.

Or la nouvelle conception des déplacements urbains privilégie les trajets courts (suppression des sens uniques) et le ralentissement de la vitesse (une seule voie de circulation).

Avec la récupération du site de la caserne Sergent Blandan on peut imaginer un nouvel itinéraire en élargissant le boulevard des Tchécoslovaques pour la mettre à double sens. Le nouveau sens Nord-Sud ainsi créé drainerait les véhicules venant de la contre-allée du boulevard Vivier Merle, de la rue Mouton-Duvernet, voire de la rue du Dauphiné si l'on décidait d'en rétablir le double sens.

Par ailleurs, on pourrait très facilement créer une piste cyclable entre l'avenue Berthelot et le cours Albert Thomas en élaguant les branches basses des arbres qui longent le boulevard des Tchécoslovaques, côté voies ferrées.

Quant à l'esthétique du lieu il y aurait lieu de procéder à un sérieux nettoyage de la tranchée SNCF (1) et de planter des arbres sur le côté Ouest du boulevard. On pourrait enfin réduire sensiblement le bruit sur cet axe en ralentissant les véhicules qui empruntent la trémie dans le sens Sud-Nord.

Jean-François MAILLET

(1) Voir en pages 1, 3 et 4, l'article « Ancienne Manufacture des Tabacs et tramway... un mariage à réussir »



Le pont de l'Épargne sur le boulevard des Tchécoslovaques. Mémoire de l'époque des Trente Glorieuses, il a été pensé exclusivement pour l'automobile. Aujourd'hui encore, il constitue un dangereux obstacle aux piétons ou aux vélos. Aucun aménagement leur permettant de traverser ici le boulevard en toute sécurité ou de rejoindre la rue de l'Épargne par l'escalier à gauche du pont n'a été réalisé.

Inesthétique, à l'image du paysage urbain l'environnant, et mal pratique, son avenir comme celui du boulevard, devrait être lié à celui du site de la Caserne du Sergent Blandan pour lequel le Grand Lyon appelle à la réflexion. (photo ci-dessous).



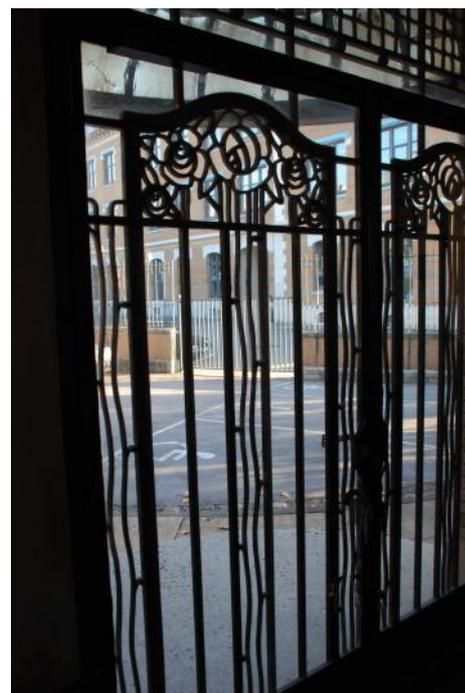
Ici, le boulevard des Tchécoslovaques ressemble à une voie rapide que les automobilistes considèrent comme telle. La mise à double sens ralentirait le trafic et éviterait de longs détours par la rue Garibaldi.

Le château de la Motte pourrait donner son nom au nouvel espace à créer sur le site de la caserne du Sergent Blandan.



Reportage Photos SEL

## LE PAVILLON DU DIRECTEUR DE L'ANCIENNE MANUFACTURE DE TABACS



*De haut en bas et de gauche à droite :*

- 1 - Au 1<sup>er</sup> plan : le Pavillon du Directeur de l'Ancienne Manufacture des Tabacs - 2 Cours Albert Thomas - Lyon 8<sup>ème</sup>*
- En arrière plan : La Faculté Jean Moulin Lyon 3.*
- 2 - Façade du pavillon vue du cours Albert Thomas*
- 3 - Détail de l'ornementation Art déco.*
- 4 - Porche d'entrée du pavillon.*
- 5 - Détails de la ferronnerie de la porte.*
- 6 - La voie ferrée et le pavillon.*

*Reportage photographique : Jean PUYGRANIER.*

**SAUVEGARDE ET EMBELLISSEMENT DE LYON**  
<http://www.lyon-online.org>

Président  
Jean-Louis PAVY  
6 ch de Cacheñoix  
69340  
FRANCHEVILLE  
Tél : 04 72 16 07 14

Secrétaire général  
Raymond MOTTE  
32 imp. de  
Grange Haute  
69540 IRIGNY  
Tél : 04 78 46 07 47

Trésorier  
Jean-François  
MAILLET  
48 rue E. Richerand  
69003 LYON  
Tél : 04 69 70 72 83

**Vous aimez votre cité ? Adhérez à :**



**Siège : MAISON RHODANIENNE DE L'ENVIRONNEMENT**  
**32, rue Sainte-Hélène - 69002 LYON**

**COTISATIONS :**

Membre ADHÉRENT : 25 €  
Membre BIENFAITEUR ou  
PERSONNE MORALE : 110 €  
JEUNE -ÉTUDIANT : 10 €

**LCL**

Agence République - LYON  
Compte n° 1042 050230 B