



# Sauvegarde et Embellissement de LYON

Association loi 1901

Agréée au titre L.121-8 et L.160-1 Code de l'Urbanisme

BULLETIN DE LIAISON

N° 47 Mai 1996

## LE MOT DU PRÉSIDENT

Comme annoncé dans notre bulletin 46, notre administrateur, Monsieur Jean-Luc CHAVENT, nous a fait une remarquable conférence sur les "Fantômes de Lyon", illustrée par de multiples diapositives. Malheureusement, son exposé a été écourté car la salle de conférence de la M.R.E est très demandée.

J'aimerais rappeler à tous mes correspondants que tous les courriers doivent être adressés à :

**S.E.L****MAISON RHODANIENNE DE L'ENVIRONNEMENT**

32, Rue Sainte-Hélène

69002 LYON

Nos anciens présidents et moi-même recevons encore au domicile et au bureau des correspondances. Merci d'en prendre bonne note.

Nous avons programmé pour 1996 d'autres visites, dont celle du

### FORT DE BRON

**Le samedi 28 Septembre 1996 à 9 h 30****Avenue Maréchal de Tassigny à BRON****(accès par chemin Vieux)**

Cette visite sera commentée par le Colonel BARDE, conférencier lors de notre Assemblée Générale de 1995.

Toutes ces conférences et visites rassemblent nos adhérents et permettent de mieux se connaître. Aussi, j'aimerais mettre en place un "PARCOURS DES FRESQUES DE LYON" et si vous êtes d'accord, je vous ferai part dans un prochain bulletin, de sa programmation.

Merci de votre confiance pour le soutien que vous m'apportez. A bientôt.

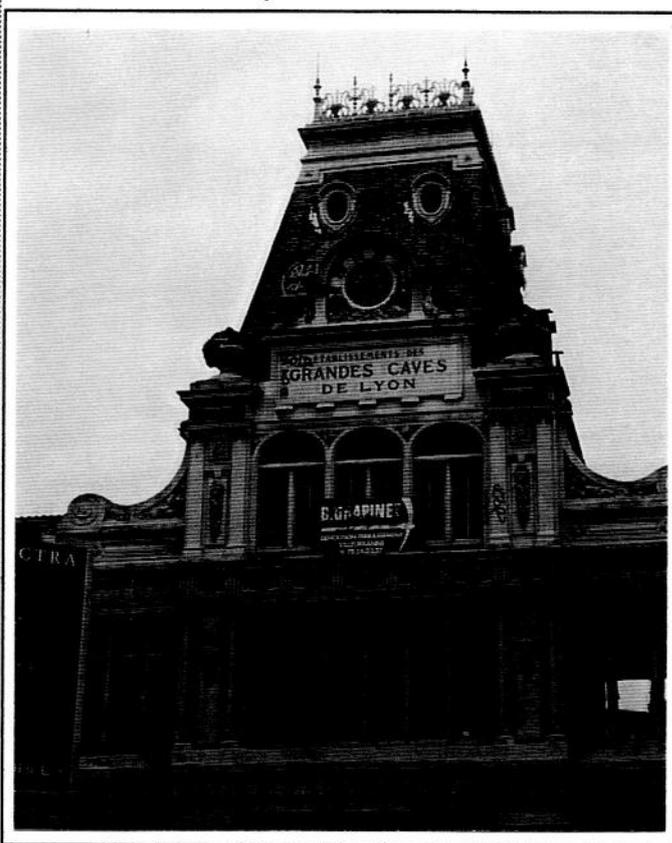
**Le Président****Jean-Paul DRILLIEN**

## POUR LA CONSERVATION DES CAVES

**LE COMITÉ D'INTERET LOCAL DU QUARTIER  
SANS-SOUCI, avec l'appui de SEL,***invite la Municipalité de Lyon*

*et les représentants des diverses administrations ou associations concernés par le Patrimoine, à contribuer à la sauvegarde et à la bonne affectation de ce pittoresque bâtiment des anciennes "GRANDES CAVES DE LYON"*

*La silhouette de ce bel édifice appartient depuis environ un siècle au paysage local. Son élégante et remarquable architecture mérite le soutien de tous pour sa conservation.*



## BONJOUR TRANSIT...



**Les projets d'infrastructures autoroutières urbaines soulèvent des protestations souvent virulentes. Sources de nuisances, de pollutions, ou d'aliénation du cadre de vie pour les uns... nécessité vitale pour d'autres... Et si un tunnel parvenait à mettre tout le monde d'accord ?...**

La Presse a largement fait écho aux nuisances engendrées par la pollution de l'air à Lyon et à la future loi sur l'air, dont l'un des principaux buts est d'obtenir une diminution de la pollution urbaine.

Par ailleurs, le report de la circulation des poids lourds en transit sur la Rocade Est a mis en lumière, si besoin était, les graves inconvénients supportés par les populations riveraines des axes de traversée d'agglomération.

### L'IRRESISTIBLE CROISSANCE DU TRAFIC

L'apport des voies en construction ou en projet à moyen terme, telles que le Boulevard Périphérique Nord de Lyon (B.P.N.L ou T.N.P) ou le grand contournement Est, des Echets à Saint Quentin Fallavier par La Boisse et l'est de l'aéroport de Satolas ne fera qu'absorber tant bien que mal l'augmentation inexorable de la circulation.

Dans l'esprit de ses promoteurs, ce grand contournement par l'est semble seulement destiné à relier les régions alpines et l'Italie.

Il ne résout pas le problème de la traversée de l'agglomération lyonnaise du nord au sud.

### EN 2004 LE TRAFIC DE TRANSIT SERA INTERDIT EN SUISSE

L'asphyxie est inévitable, d'autant plus qu'en 2004 le trafic de transit sera interdit en Suisse et qu'un déferlement supplémentaire de poids lourds est à prévoir dans notre région.

Pour l'instant et pour longtemps, le tunnel de Fourvière et la Rocade Est demeureront les seules voies de transit Nord-Sud.

Dès lors pourquoi se voiler la face ? A court terme, l'autoroute A7 à la Mulatière, le quai Perrache et le tunnel de Fourvière rénové supporteront autant de poids lourds qu'avant l'arrêté préfectoral du 20 novembre 1995, et la rocade Est, élargie à deux fois trois voies dans sa portion centrale malgré toutes les protestations et les dénégations, verra passer le même nombre de camions qu'aujourd'hui !

Si bien qu'opposer les riverains des deux itinéraires est une vaste mais saumâtre plaisanterie..

### LES PROJETS DE CONTOURNEMENT DE LYON

Il existe deux projets pour évacuer le trafic Nord-Sud et Nord-Sud-Ouest : le "T.O.P" (Tronçon Ouest du Périphérique) et le G.C.O (Grand Contournement Ouest).

Ces deux projets ont un point commun : ils se heurtent à une opposition très importante et très organisée des habitants des secteurs traversés.

En dehors de cette réaction bien compréhensible, il convient de tenir compte de deux facteurs importants :

- Le coût des expropriations plus élevés qu'à l'est
- La nature du relief qui obligera à construire de nombreux ouvrages d'art, surtout pour le G.C.O.

Cela ne semble pas plaider pour ces réalisations, en dehors des impacts négatifs de tous ordres sur le cadre de vie.

### UN TUNNEL POUR CONTOURNER LYON ?

Alors pourquoi ne pas reprendre l'idée d'un élu, qui suggérait, il y a une dizaine d'années, de réaliser un tunnel nord-sud de 15 kilomètres de long ?

Sans aller jusque là, à la fois pour éviter un impact psychologique sur certains conducteurs fragiles et contribuer à une meilleure répartition des flux de circulation, on pourrait envisager la création de trois tunnels successifs du nord au sud.

Le tunnel N°1 partirait de l'A6, à peu près à la limite des communes de Dardilly, Ecully, et Champagne au Mont d'Or, à proximité du lieu dit "Moulin Berger" pour aboutir au carrefour du boulevard de Valvert, de la Nationale 7 et de l'avenue du 11 novembre 1918 à Tassin la Demi-Lune.

Le tunnel N°2 suivrait immédiatement. Il partirait du sud de cette intersection et déboucherait dans la vallée de l'Yzeron, à l'est du CD 42 aux confins des communes de Sainte-Foy-lès-Lyon et d'Oullins.

Le tunnel N°3 partirait du sud du carrefour créé entre l'arrivée du tunnel N°2 et l'avenue de l'aqueduc de Beaunant et aboutirait à Pierre-Bénite, le plus près possible soit du carrefour A 45 avenue de l'Europe, soit du carrefour A 45 / A 7.

Au chapitre des inconvénients de ce dispositif, il y aurait "quatre spaghettis - jonctions" de type Birmingham : Moulin Berger, Méridien, Pont-Rouge et Pierre-Bénite. Deux d'entr'elles existent déjà partiellement : Méridien et Pierre - Bénite.

## Bonjour transit...(suite)

Il importerait de prévoir au P.O.S des communes concernées une zone non aedificandi autour des carrefours et des mesures drastiques de protection pour les constructions existantes.

En ce qui concerne les avantages, on peut reprendre l'argumentaire développé pour le B.P.L.N :

- points d'impact réduits sur l'environnement : quatre seulement.

On pourrait espérer une réduction significative du dioxyde de carbone, du dioxyde de soufre et de l'ozone.

- pas ou peu de nuisances sonores

- expropriations sans commune mesure avec celles nécessitées par le T.O.P et le G.C.O.

Ces deux réalisations deviendraient alors sans objet au grand soulagement des habitants de l'ouest proche et de ceux des Coteaux du Lyonnais.

Le tunnel de Fourvière et la Rocade Est ne supporteraient que le trafic interne à l'agglomération.

Le G.C.E absorberait le trafic de transit du nord et de l'ouest en direction des Alpes et de l'Italie.

Les trois tunnels supporteraient le trafic

le plus important, en provenance du nord de l'Europe et à destination de Provence - Alpes - Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon et de l'Espagne.

Dans l'éventualité d'une réalisation, pourquoi ne pas accélérer les procédures administratives, afin de pouvoir, dans la foulée, si c'est techniquement possible, utiliser la "Belle Cordière" qui est sur place pour les percements ? Ce serait autant d'économisé pour les collectivités.

Hâtons nous, 2004, c'est demain, et c'est l'année de l'invasion !

A. MAYNARD.

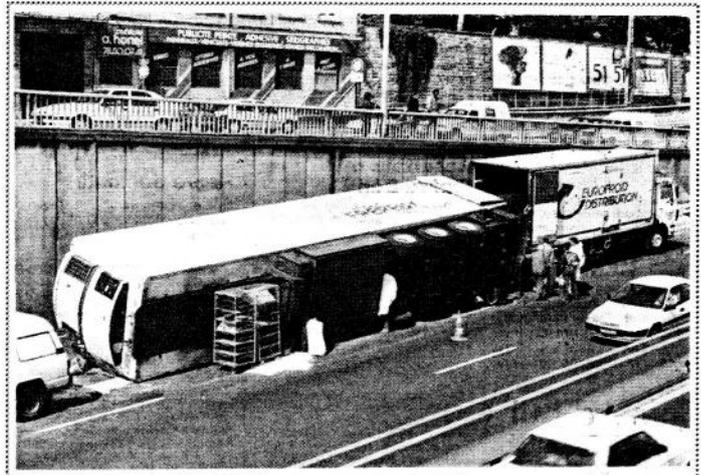
## LA MULATIÈRE : TRANSIT CHOC...

Cette saisissante photo est parue dans le Progrès du 21-02-1996 sous un titre qui ne manque pas de sel :

**" A 7 : RETOUR A UN CERTAIN ÉQUILIBRE "**

L'infortuné routier s'est laissé piégé par les méandres d'une autoroute s'insérant en milieu urbain, mais peut-être aussi par la publicité illicite qu'on aperçoit en haut et à droite et qui s'est installée à moins de 40 mètres de l'A7 (Infraction à l'Art. 9 Alinéa 1 du Décret D 76-148 du 11-02-1976 relatif à la publicité et aux enseignes visibles des voies ouvertes à la circulation publique). La D.D.E, en charge de la sécurité routière mais aussi de l'application de la circulaire du Préfet du Rhône N°43-94 du 28-06-1994, aurait dû déjà s'occuper de ces fâcheux panneaux.

R. MOTTE



Les camions hors-jeu à la Mulatière

## LE PLAN D'OCCUPATION DE LA PUBLICITÉ ( P.O.P )

Les responsables du Cadre de Vie de la Ville de Lyon, nous avaient informés de la mise à l'étude d'un plan d'occupation de la publicité. Ce document ne doit pas être confondu avec le plan local de publicité dont Lyon est déjà pourvu ainsi que la moitié des communes de la COURLY.

Cette initiative, à notre connaissance, la seule qui ait été prise jusqu'à ce jour en France, nous a vivement intéressés, et un entretien nous a été accordé le 28 mars par Mr SOZZI de l'Agence d'Urbanisme du Grand Lyon.

Ce plan a été initié par Mr Henry CHABERT, adjoint au Maire de Lyon et vice-président du Grand Lyon.

L'affichage étant une question sensible, une réflexion sur son insertion dans le cadre de vie, a été demandée à l'Agence d'Urbanisme.

Ce projet à l'ambition de poser le problème de la présence

publicitaire, mais il se heurte à la difficulté de définir le tissu urbain, et d'en prévoir son évolution et sa destination.

A terme, cette étude, pourrait déboucher sur des décisions normatives et qualitatives.

A l'issue de cet entretien, nous avons remis un document dans lequel nous avons exprimé des suggestions pour le renforcement des normes, mais aussi de la nécessité d'étendre cette étude à toute la Courly, afin de supprimer l'intolérable rupture entre Lyon, où l'affichage obéit à la réglementation, et la banlieue, où il ne respecte rien.

R.MOTTE

**DERNIÈRE MINUTE :** Notre président J.P DRILLIEN vient d'accepter l'invitation faite à notre association à faire partie des membres permanents du Comité de Pilotage, mis en place par l'Agence d'Urbanisme, pour l'étude du P.O.P.

# LA POLITIQUE DES RIVES...

## ...UNE AFFAIRE DE TOUS BORDS !

**Les rives de nos fleuves offrent un potentiel remarquable pour d'ambitieux aménagements de circuits pédestres ou cyclables...  
Encore faut-il en favoriser les continuités et les bouclages...  
Encore faut-il des volontés politiques lucides et soucieuses d'équilibre...**

L'agglomération n'en finit pas de se transformer, en particulier au niveau de ses infrastructures. De fantastiques chantiers ont été, ou sont encore, mis en oeuvre, représentant des investissements non moins impressionnants.

En quelques années, le sous-sol de la Presqu'île a été largement ouvert, pour réaliser de nombreux parcs de stationnement souterrains.

D'importants travaux de terrassement ont permis de déplacer et remanier les voies de circulation autour de la future Cité Internationale.

Des ouvrages d'art sont actuellement l'objet de grandioses chantiers pour la réalisation du Périphérique Nord.

Ces différents exemples présentent la particularité de voisiner avec les fleuves de la cité.

Mais dans le même temps, quels sont les budgets affectés à la reconquête de leurs rives ? Reconquête promise par les Municipalités successives, depuis une quinzaine d'années, reconquête espérée par les administrés (électeurs à l'occasion), reconquête que nous avons soutenue de nos vœux à de multiples reprises.

Par exemple, que n'a-t-on pas profité de la création des parcs de stationnement de la Presqu'île pour alléger tout ou partie de l'emprise de ceux qui encombrant les bas-ports du Rhône en centre ville, au profit d'espaces paysagers à offrir aux promeneurs, qu'ils soient piétons ou cyclistes ?

Plus au Nord, quelques aménagements de ces rives résultent du grand chambardement évoqué plus haut. Mais quel projet véritable encadre la logique de ces évolutions ?

Au-delà des avantages exploités pour les infrastructures routières qui ont motivé ces transformations, un potentiel fantastique reste inexploité pour les usages ludiques, les activités de détente ou le sport.

Les aménagements linéaires réalisés doivent cohabiter pour partie avec le trafic automobile, comme sur la rive gauche, entre les ponts De Lattre de Tassigny et W. Churchill. ; cette promiscuité reste très critiquable.

Pire encore, le trafic occupe tout le terrain sur la rive droite, jusqu'au delà de Saint Clair.

Dans le même temps, les relations transversales sont négligées.

En effet si le pont W. Churchill facilite, par de larges trottoirs, les échanges entre la Croix-Rousse ou le Sud de Caluire, et les quais du quartier des

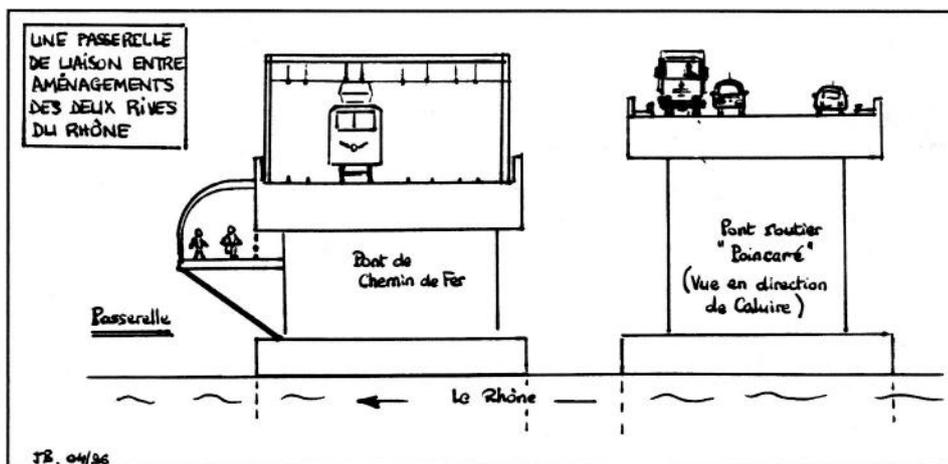
Brotteaux ou le parc de la Tête d'Or, la liaison avec les nouveaux aménagements de la rive gauche du Rhône y est par contre mal aisée, la sécurité n'y est pas favorisée.

Pourquoi ne pas réaliser une rampe directe entre le trottoir du pont et le cheminement en contrebas sur la rive (voir le type de rampe hélicoïdale déjà construite Montée de la Boucle, pratiquée par les piétons et les cyclistes) ?

Le pont Poincaré, quant à lui, néglige totalement les possibilités d'échanges entre les deux rives, autrement qu'en véhicule motorisé.

Le piéton y est ramené au rang d'exclus (un bout de trottoir minable, au ras d'un trafic intense, avec des conditions de sécurité très discutables, en particulier dans sa partie sud).

Les relations que l'on voudrait voir possibles et faciles entre Saint Clair et la rive gauche sont sérieusement freinées par ces conditions très médiocres. Par la même occasion, la liaison



entre les nouveaux aménagements des deux rives, dédiés aux piétons et aux cyclistes, se présente comme quasi impossible. Pourquoi ne pas créer une passerelle s'appuyant sur la structure du pont de chemin de fer, pour faciliter ces diverses relations entre rives, entre quartiers, en offrant un cheminement accessible et confortable ? N'y-a-t-il pas là, une opportunité pour désenclaver ce quartier de Saint Clair, en attendant un projet plus ambitieux, une passerelle à hauteur de l'église du même nom ?

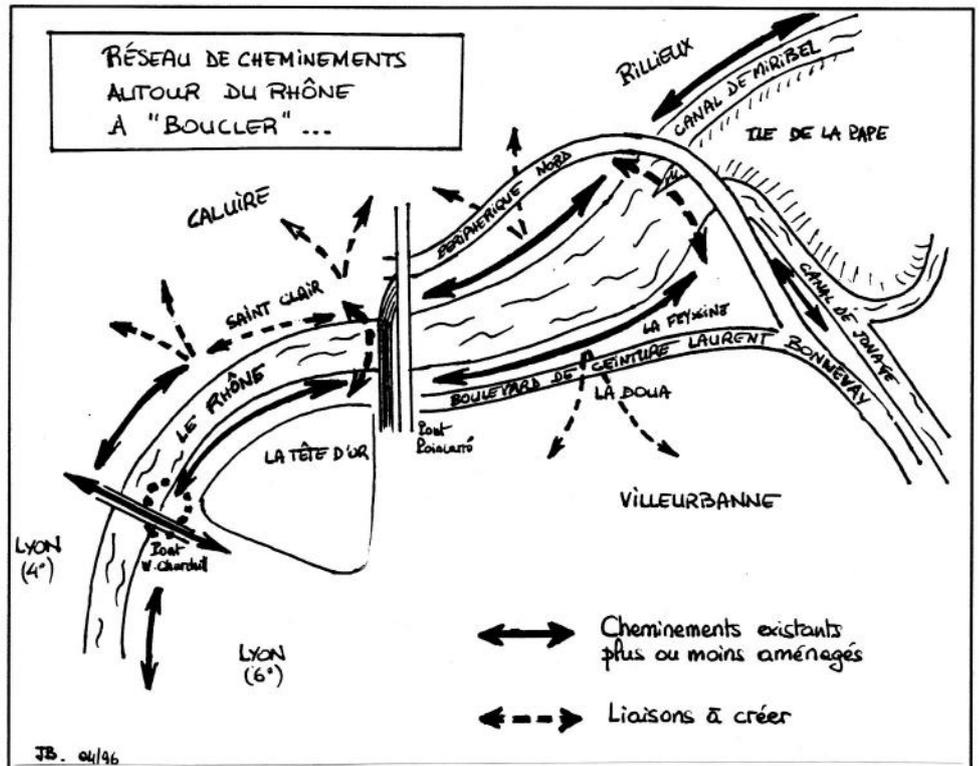
De même, une autre relation pourrait-elle être aménagée (passerelle également) entre les deux mêmes rives au niveau du nouveau viaduc du Périphérique Nord, au bout des îlots, permettant alors la création d'un véritable réseau attractif, permettant des circuits en boucle, ou encore des liaisons avec les grands espaces du parc de Miribel, que ce soit par la rive droite du canal de même nom, ou que ce soit par les bords du canal de Jonage.

N'y-a-t-il pas, là, une ouverture pour éviter la concentration des promeneurs et des sportifs au Parc de la Tête d'Or, en exploitant mieux les ressources offertes par ce site de l'agglomération ?

Les bords de Saône eux aussi pourraient faire l'objet d'une grande attention pour permettre une liaison plus aisée et mieux aménagée entre les environs de l'île Barbe et le Centre Ville, plus particulièrement par la rive gauche.

Là encore un potentiel est négligé ; là encore, des continuités de cheminement sont empêchées par quelques points bloquants, dérisoires relativement aux obstacles aplanis pour les infrastructures réalisées pour l'automobile, comme évoqué plus haut dans les premières lignes.

Permettons encore une fois la relation avec les éléments (ici le fil de l'eau)



alors qu'elle a été trop souvent confisquée au profit des véhicules motorisés. En effet, il faut voir la largeur des trottoirs réservés aux piétons sur le quai de la Saône, en particulier vers le quai Saint-Vincent ou dans les environs de Cuire le Bas, pour vérifier cet état de fait ( la situation n'est pas pour autant meilleure plus au nord de l'île Barbe).

Facilitons, dans tous les cas, l'affectation de cheminement continus à l'usage exclusif des piétons ou des cyclistes.

Alors, nos municipalités concernées (Lyon, Caluire, Villeurbanne, Rillieux, Vaulx en Velin...) vont-elles savoir transformer les bonnes intentions des précédentes, en redonnant réellement aux rives une dimension humaine ? Les ressources de l'agglomération permettent des continuités de cheminement de plusieurs kilomètres, entre les quartiers centraux et les grands espaces extérieurs, dans un cadre souvent exceptionnel, que d'autres cités nous envient.

Quand va-t-on montrer la capacité à concentrer un peu d'énergie sur ce type d'aménagements, sans les considérer comme accessoires, et sur leur promotion ?

Les conditions selon lesquelles les transformations ont été pilotées, pour l'amélioration de l'environnement de la future Cité Internationale, pour l'accueil du G7, permettent de constater que la motivation aide à réaliser de sérieuses performances en matière de délais de réalisation pour des aménagements conséquents.

Quand donc cette motivation constatée pour des besoins éphémères va-t-elle se porter au profit des habitants de l'agglomération, pour des besoins durables ? Comment se mobilisent les forces de tous bords sur ces sujets, qu'elles soient politiques ou non, qu'elles détiennent le pouvoir ou qu'elles assurent les contre-pouvoirs ?

N'y-a-t-il pas matière pour s'activer chez tous les passionnés d'aménagements soucieux d'équilibre ?

Jacques BONNARD

# L'AFFICHAGE PUBLICITAIRE : SUITE !

**La loi 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement est au centre de débats passionnés dans les associations. L'affichage publicitaire qui n'est qu'un volet de ce texte, n'y a pas échappé. Commentaires...**

La loi du 2 février 1995, qui fut l'objet de nombreux commentaires dans nos derniers bulletins, au sujet de l'affichage, ne paraît pas recueillir une adhésion unanime.

## UNE LOI AUX DISPOSITIONS TRÈS DIVERSES

Cette loi, relative au "renforcement de la protection de l'environnement" est un texte comportant des dispositions fort disparates.

Parmi ses dispositions importantes, figure la protection des espaces naturels. Il en résulte la modification de nombreux textes, dont la loi 79-1150 du 29 décembre 1979 relative à la publicité, aux enseignes, et préenseignes.

Le ministre de l'Environnement d'alors, présentant le projet à l'Assemblée, l'inscrivait dans la "perspective de la codification du droit à l'environnement".

Cette perspective paraît bien lointaine. Ce long texte de 94 articles est divisé en 5 titres dont les plus intéressants pour les défenseurs des sites, monuments, et paysages portent sur "la participation du public et des associations en matière d'environnement" et sur "la protection et la gestion des espaces naturels". Ils n'apportent cependant pas d'innovations majeures.

## PARTICIPATION DU PUBLIC ET DES ASSOCIATIONS

Le souci proclamé de "participation du public" et de "démocratisation" se traduit par la création de plusieurs entités :

- Une Commission Nationale du Débat Public dont la composition et les modalités de fonctionnement ne permettront

pas aux associations de peser sur les délibérations de façon significative.

- Un Comité régional de l'Environnement, dont la mise en place n'est que facultative, qui pourra être chargé de missions de réflexion, de proposition ou de conciliation sur tous les projets d'intérêt régional concernant l'environnement.

- Un Conseil Départemental de l'Environnement. Il est composé notamment de membres de la Commission des Sites, du Conseil de la Chasse, de la Commission des carrières, du Conseil d'hygiène "représentant de façon équilibrée les divers intérêts en présence".

Il est présidé par le Préfet ou le Président du Conseil Général, s'il s'agit d'une délibération sur une affaire de la compétence du Département. Il n'a qu'un rôle purement consultatif.

Cette nouvelle institution est intéressante dans la mesure où elle tend à pallier aux inconvénients résultant du cloisonnement entre l'Administration préfectorale et le Département et à inciter le Préfet, comme le Conseil Général à adopter une même approche des questions d'environnement relevant de leurs compétences respectives.

Mais encore eût-il fallu rendre obligatoires les avis de ce Conseil de l'environnement, au lieu de laisser le préfet et le Président du Conseil Général libres de le consulter ou non.

## URBANISME ET PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Le titre III de la loi comporte entres autres diverses dispositions concernant les paysages et l'esthétique générale.

Il est notamment introduit dans le Code

de l'Urbanisme une interdiction applicable à partir du 1er janvier 1997 : les constructions et installations seront alors interdites sur une bande de 100 m de part et d'autre de l'axe des autoroutes, routes express, ou déviations routières et 75 m en ce qui concerne les routes à grande circulation. Cet impératif catégorique est cependant tempéré aussitôt par l'énumération des installations liées aux infrastructures routières, des bâtiments agricoles, des constructions complétant celles déjà existantes. Surtout, l'interdiction ne s'appliquera pas lorsque la commune pourra justifier d'un urbanisme de qualité.

En fait, dans l'esprit du ministre qui a présenté ce texte à la suite d'une mission parlementaire, il s'agit de mettre un terme au désordre affligeant des entrées de villes et améliorer l'aspect des abords des agglomérations et des espaces situés à proximité des grands axes routiers.

Mais les maires entendront-ils l'appel qui leur est adressé ?

Les maires devraient aussi faire appliquer strictement la loi du 29 décembre 1979, rarement respectée : on estime que la moitié des panneaux d'affichage, au plan national, ne sont pas conformes à la réglementation.

## RENFORCEMENT DE LA RÉGLEMENTATION DE LA PUBLICITÉ

Pour remédier à cette anarchie, la loi de 1979 est complétée par une disposition qui a pour objet de soumettre à une déclaration préalable auprès du maire et du préfet, dans des conditions qui seront fixées par décret, l'installation, le remplacement ou la modification des dispositifs ou matériels supportant de la publicité.

Le régime des sanctions, tant pénales qu'administratives, est en outre sérieusement renforcé. Pour les infractions les plus graves, la dépose d'office du panneau sans mise en demeure préalable, peut être ordonnée.

Quel jugement porter sur la loi du 2 février 1995 ? Ce n'est assurément pas un monument juridique impérissable.

Dépourvue d'unité, mal ordonnée, partant dans tous les sens, elle réalise un saupoudrage de mesures de toutes natures, d'intérêt inégal, et pour la plupart, de portée très limitée.

Il convient de noter au surplus que les mesures -ou les demi-mesures- que comporte la loi ne pourront être pleinement appréciées et ne seront totalement appliquées qu'une fois intervenus les nombreux décrets en Conseil d'État auxquels elle renvoie.

Au total, la protection de l'environnement semble bien appeler un nouveau renforcement.

Il est trop tôt pour porter un jugement définitif sur ce texte et il faut attendre les nombreux décrets qui permettront de le mettre en oeuvre. Peut-être trouvera-t-on des raisons plus sérieuses de se réjouir...

#### ROLES ET DEVOIRS DES ASSOCIATIONS

Le débat a été animé par Monsieur CHASSEL, directeur adjoint de l'Environnement d'Ile de France et Monsieur HOUIST, chargé de mission auprès de la sous-direction des Espaces Protégés, DAU.

Leurs propos ont été moins pessimistes que ceux de Monsieur FERRIÈRE.

Au sujet de la Publicité, en dehors de l'importante novation qui soumet les dispositifs publicitaires à une déclaration préalable, Monsieur CHASSEL a précisé que cette loi donnait des pouvoirs aux associations pour actionner des procé-

dures de débat, pour faire tomber des dispositifs publicitaires, ou leur donner des arguments. Elle est la reconnaissance dans le droit français de dispositions internationales qui peuvent ensuite fonder des actions juridiques et contentieuses importantes.

*"Je crois que cette loi reflète l'état actuel de notre Droit qui n'a pas à être répressif, mais qui doit donner des possibilités à des acteurs de débat comme vous l'êtes. C'est une loi tout à fait intéressante pour les associations. Vous devez l'analyser et la faire jouer parce qu'elle met une centaine d'outils à votre disposition."*

Monsieur HOUIST s'est associé aux commentaires de Monsieur CHASSEL et a apporté quelques informations complémentaires :

*"Parmi les nouveautés introduites en matière de publicité par la loi Barnier figure la compétence liée du maire et du préfet."*

*Dès que ces autorités ont pris connaissance d'une infraction à la loi de 1979, les associations de défense de l'environnement ont le pouvoir d'agir en la matière, il suffira désormais de saisir le maire d'une infraction pour l'obliger à entamer la procédure de mise en conformité ou de dépose d'office."*

*"Quelle est la philosophie de la déclaration préalable nouvelle ? La loi de 1979 est une loi compliquée et donc d'application difficile et par suite mal appliquée. Mais une des raisons de sa mauvaise application est qu'il est difficile pour un maire de connaître exactement les panneaux qui sont en infraction."*

*En revanche la loi de 1979 a un très bon système répressif, notamment en instituant une procédure de dépose d'office relativement rapide compte-tenu des droits auxquels on s'attaque (droit de propriété).*

*La déclaration préalable permettra à l'autorité administrative de mieux connaître les panneaux dont l'installation est projetée.*

*A la réception de cette déclaration, le maire pourra apprécier la régularité du dispositif et s'il le juge en infraction, utilisera la procédure corrective.*

*Il demandera d'abord à l'afficheur de ne pas l'installer, et, si le panneau est déjà apposé, il entamera la procédure répressive. La déclaration préalable devrait donc permettre une meilleure application de la loi de 1979."*

#### LA DÉCLARATION PRÉALABLE : LE DÉCRET D'APPLICATION TANT ATTENDU

A la question posée par la présidente de l'association de savoir si cette nouvelle loi s'appliquera rétrospectivement aux abords complètement saccagés des villes, Monsieur HOUIST a répondu que *"la loi de 1979 fait de l'affichage une des composantes de la liberté d'expression et qu'il était donc très difficile de gérer le parc existant, compte-tenu de la jurisprudence du Conseil Constitutionnel. Cependant il faut savoir que la loi soumet à déclaration l'installation, le remplacement et les modifications de panneaux publicitaires ; or, ceux des grands afficheurs sont modifiés et remplacés très régulièrement. La loi devrait donc pouvoir entrer progressivement en vigueur, et l'on ne désespère pas au bout de 4 à 5 ans, de pouvoir toucher tout le parc d'affichage."*

Il reste à souhaiter que les décrets paraissent le plus rapidement possible, et qu'ils clarifient les procédures d'application de la loi, afin que la pléthore de panneaux enlaidissant les paysages puissent faire place à des dispositifs agrémentés de publicités plus artistiques et plus subtiles que celles qui prévalent aujourd'hui.

**A. MAYNARD.**

Avec l'aimable autorisation de la Société pour la Protection des Paysages et de l'Esthétique de la France (S.P.P.E.F) 39, Av. de la Motte-Piquet. 75007 Paris.

## LES FANTOMES DE LYON...par Jean-Luc CHAVENT

*Le 14 mars, à la Maison Rhodanienne de l'Environnement, nous avons eu le plaisir d'entendre une atypique et passionnante conférence donnée par notre ami Jean-Luc CHAVENT. Nous l'en remercions vivement. Sous sa conduite, éclairée par d'exceptionnels documents pour leur qualité artistique et valeur historique, notre regard et notre imagination ont plongé dans le passé secret, voire intime de personnages et de lieux surprenants. Notre rendez-vous avec les Fantômes de Lyon à été particulièrement réussi. Nous laissons le soin à notre brillant conférencier de vous communiquer ci-après sa passion...*

### **Quelquefois la nuit.**

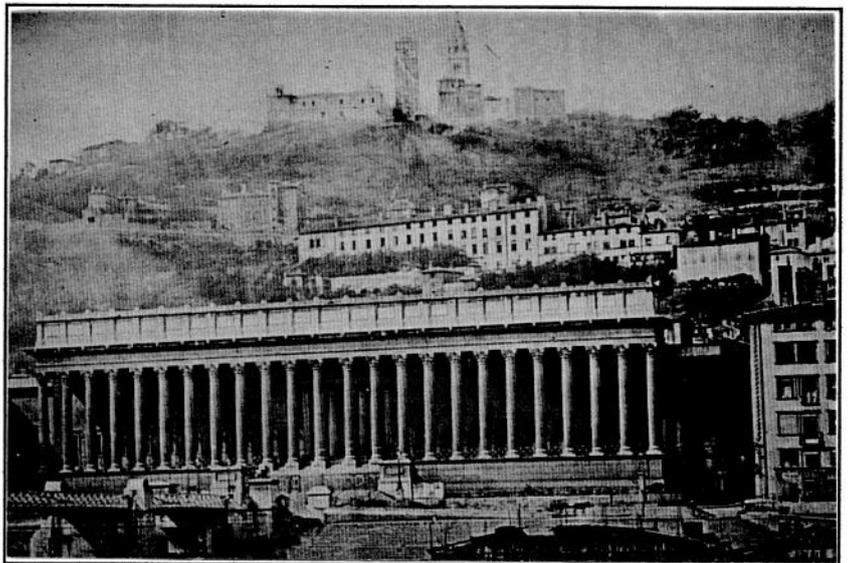
*De l'envers de l'oubli surgissent  
des images perdues sous le passage  
imperturbable du temps,  
des paysages disparus au profit d'un  
modernisme technique,  
d'étranges idées, peut-être utopiques  
refoulées par l'indifférence ou le mépris  
des hommes qui rejettent l'imaginaire  
au plus profond de l'ombre.  
Et pourtant quelques fois, la nuit,  
les fantômes sortent.  
Les coulisses de la cathédrale Saint-Jean,  
le Vieux-Lyon démaquillé,  
le grincement du train des morts  
à Loyasse où règne encore  
Monsieur Philippe, l'effondrement de  
Saint-Paul, des escaliers tourmentés,  
des ponts imaginaires vers cette tour Pitrat  
qui s'aboussa sur le Mont Sauvage,  
d'étranges dessins muraux,  
une porte monumentale et le ricanement  
des gargouilles de Saint-Nizier...  
Qui se souvient aujourd'hui de la Belle  
Allemande ou des pompes de  
Cornouailles ?*

*C'était avant, au fond de la nuit...*

Cet exposé audio-visuel n'avait d'autre prétention que d'inciter le public à suivre l'auteur à travers Lyon pour une promenade parsemée de découvertes, de surprises et d'histoires curieuses, quelquefois oubliées mais toujours réelles. De la basilique de Fourvière qui change de physionomie dès la nuit tombée, à la Tour Métallique, centenaire et bien lyonnaise, en passant par les Quatre-Vents et l'ancienne piste de ski de la Sarra, nous traversons le plus vieux cimetière de Lyon, Loyasse, parmi les ombres du crépuscule et les lumières de Vaise.

Que reste-t-il derrière les façades roses du Vieux-Lyon ? Images d'un passé lointain ou porte ouverte sur quelque arrière-cour... Un cheminement initiatique jusqu'à la chambre 13, quelques paysages disparus ou réhabilités, une incursion vers les cloches de la cathédrale et un souvenir du pont de Saône. La place des Terreaux avant la fontaine de Bartholdi et une montée à la Croix-Rousse par nos regrettées ficelles pour connaître la véritable histoire de la Tour Pitrat.

**J.L CHAVENT**



La colline de Fourvière, photographiée entre 1831 et 1858.

<b>SAUVEGARDE &amp; EMBELLISSEMENT DE LYON</b> Membre de CIVITAS NOSTRA			Adhérez à  <b>SAUVEGARDE ET EMBELLISSEMENT DE LYON</b>	<b>COTISATION</b> Membre ADHÉRENT 130F Membre BIENFAITEUR ou PERSONNE MORALE 700F JEUNE - ETUDIANT 70F
Président Jean-Paul DRILLIEN 39, rue Félix Jacquier 69006 LYON TEL : 78 93 04 52	Secrétaire Elisabeth SOULE 15, ch. J.B Gilliard 69300 CALUIRE TEL : 78 08 84 24	Trésorier Henry BERCHTOLD 21 ter, Av. GI Leclerc 69160 TASSIN TEL : 78 34 34 17		Siège : MAISON RHODANIENNE DE L'ENVIRONNEMENT. 32, rue Sainte-Hélène. 69002 LYON.