

Sauvegarde et Embellissement de Lyon



BULLETIN DE LIAISON N° 49 - NOVEMBRE 1996

Association loi 1901. Agréée au titre L.121-8 et L. 160-1 Code de l'urbanisme - ISSN 0750 - 1144

LE MOT DU PRÉSIDENT

Ce 4ème Bulletin clôturera cette année 1996 durant laquelle nous nous sommes rencontrés pour une Conférence sur le LYON d'hier et d'aujourd'hui et pour la visite du Fort de Bron.

Comme d'habitude, nos rencontres ont un vif succès auprès de nos Adhérents.

Pour 1997, outre la communication faite par nos Bulletins de Liaison, notre Association a programmé des sorties :

- la visite du ruisseau des Planches à VAISE (cf. Bulletin n° 48 de Septembre 1996) ;
- la visite des 24 fresques de Tony GARNIER ;
- la visite des travaux du Musée St-Pierre.

Venez nombreux à notre Assemblée Générale d'autres surprises vous attendent

CONVOCAION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Les Membres du C.A. sont convoqués
le JEUDI 16 JANVIER 1997
à 18 H 30

à la Maison Rhodanienne de
l'Environnement
32 rue Ste-Hélène - 69002 LYON

ORDRE DU JOUR

- Election du Bureau
- Election du Président
- Informations générales
- Calendrier 1997
- Questions diverses

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE 1996

Le Conseil d'Administration de
SAUVEGARDE & EMBELLISSEMENT DE LYON
convoque les Membres de l'Association à :

L'ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE ANNUELLE

le VENDREDI 13 DECEMBRE 1996 à 18 H 30

à la M.J.C. DU VIEUX LYON
5, Place St-Jean - 69005 LYON

Ordre du jour

1 Assemblée Générale

- | | |
|--|--------------------------|
| - Ouverture de la séance | J.P. DRILLIEN, Président |
| - Rapport moral | Mlle SOULE, Secrétaire |
| - Rapport financier | M. BERCHTOLD, Trésorier |
| - Renouvellement des mandats d'Administrateurs : | |
| J.P. DRILLIEN | Jean GATEAU |
| André MAYNARD | Robert MEUNIER |
| Henry BERCHTOLD | Marcel MONTEIL |
| Louis BERNADAC | |
| Démission | M. BERCHTOLD |
| Admission | Mme BAILLET |

- Montant de la cotisation
- Questions diverses

2 Intervention de M. GRANGE-CHAVANIS

Architecte des Monuments Historiques, sur :
"l'oeuvre de LE CORBUSIER dans la Région R.A."

3 La séance sera suivie d'un "pot" amical

Les adhérents sont invités à participer à cette Assemblée Générale ou à établir un Pouvoir - dont modèle ci-joint - à remettre à un membre présent à l'Assemblée du 13 Décembre 1996 ou à faire parvenir au Siège de S.E.L. - **Maison Rhodanienne de l'Environnement** - 32 rue Ste-Hélène - 69002 Lyon avant le 30 Novembre 1996.

Les candidatures pour postes à pourvoir au Conseil d'Administration sont à adresser au siège de S.E.L. avant le 30 Novembre 1996.

DÉPLACEMENTS URBAINS ET AMÉNAGEMENTS CONNEXES

Si le nom de notre association ne laisse pas imaginer immédiatement un intérêt particulier pour la politique des déplacements urbains, l'analyse rétrospective des réflexions exprimées dans notre bulletin montre, par contre, que ce thème préoccupe ou passionne, régulièrement, les auteurs de cette publication.

AVERTISSEMENT

La rétrospective ci-après est l'introduction d'un rapport que nous adressons aux responsables de notre agglomération concernés par le Plan des Déplacements Urbains.

Ce document de synthèse rassemble les copies des articles parus dans notre bulletin et qui ont développé ce sujet au cours des dernières années.

Le plus souvent, l'approche du sujet reste empreinte d'un souci de traitement du cadre de ces déplacements, qu'ils soient motorisés ou non.

Il nous importe d'en rappeler les principaux thèmes en cette période d'analyse que traverse la Collectivité de l'agglomération lyonnaise, d'autant qu'est exprimée une volonté d'échange avec les administrés.

Nous souhaitons évoquer aux Responsables qui doivent actualiser le Plan des Déplacements Urbains combien ce dernier ne peut ignorer d'autres plans, qu'ils soient d'Occupation des Sols ou qu'ils soit Vert ou Bleu, tant ils sont liés.

Autrement dit, nous pourrions nous ranger volontiers sous la bannière du "COMMENT JOINDRE L'AGRÉABLE À L'UTILE ?"

1 - UNE CIRCULATION MIEUX RÉPARTIE, POUR DES INFRASTRUCTURES DE VOIRIE PLUS FLUIDES

Notre association a eu l'occasion, comme en 1992, de rencontrer des responsables de la politique des déplacements au niveau de la Communauté Urbaine.

Mais au-delà de ce type d'échange, elle n'a pas hésité à rapeller ses visions sur quelques points particuliers. Un premier ensemble de propositions concerne la fluidité du réseau de voirie dans la ville.

Dans cet esprit, une solution pour désenclaver Fourvière a été longtemps soutenue. Elle visait à désengorger les accès historiques et à ouvrir le cul-de-sac existant en direction de la Sarra et de Vaise.

La question n'a pas été traitée dans ce sens, à ce jour.

Ce quartier de Vaise présente également quelques points noirs en matière de circulation.

Ainsi, le Quai Jaÿr a-t-il fait l'objet d'une proposition d'allègement avec la suggestion d'exploiter d'autres potentiels, tels que les berges proches.

Dans les quartiers à l'Est des Voies Ferrées, au-delà des Brotteaux et de la Part-Dieu, nous avons préconisé une restructuration lourde du réseau de voirie, avec, entr'autres, le souci particulier d'améliorer les possibilités d'échanges Nord-Sud, entre États-Unis et Villeurbanne.

Une autre réflexion visait à promouvoir des infrastructures de contournement de l'agglomération à l'Ouest, pour alléger la circulation urbaine.

2 - POUR UN URBANISME EN PHASE AVEC LES INFRASTRUCTURES LOURDES DE TRANSPORTS EN COMMUN

Nous avons montré comment la politique d'urbanisme pouvait rester en décalage

avec la politique d'équipement en infrastructures lourdes, en constatant par exemple, le retard pris par les opérations de densification autour des stations de métro, voire même le retard de leur simple programmation. Ces incohérences, ces poles de gaspillages, dégradent certainement le niveau de crédibilité de la politique des transports en commun.

3 - POUR UN EMBELLISSEMENT DES INFRASTRUCTURES ET UN EMBELLISSEMENT DE LA LA VILLE VISIBLE DEPUIS LES INFRASTRUCTURES

Nos infrastructures routières, en particulier les installations périphériques, ne doivent pas être oubliées en matière d'aménagement de leur cadre.

Pourquoi, dans certains cas, ne pas favoriser des plantations arborées ?

Pourquoi, dans d'autres cas, ne pas favoriser une bonne gestion de l'environnement publicitaire ?

De la même façon, importe-t-il de veiller à ce que nos avenues offrent des perspectives séduisantes en centre ville.

Les infrastructures ferroviaires ne peuvent, elles non plus, être négligées.

Leur intégration dans la cité doit nous préoccuper également

Leurs nuisances vis-à-vis de leur environnement (en particulier le bruit) peuvent être mieux canalisées, mieux maîtrisées.

Enfin, la ville doit s'attacher à montrer belle figure aux usagers de ces infrastructures.

4 - POUR UNE LIBÉRATION DES ESPACES PUBLICS AU PROFIT DES PIÉTONS

Trop de surfaces ont été grignotées par l'automobile, depuis des années. Il est temps que les piétons puissent se les réapproprier.

Une opportunité s'est présentée pour détourner la circulation automobile de la place Saint-Jean, lors des chantiers de construction du métro, à proximité.

L'exploitation de voies souterraines avait ainsi été suggérée. L'opportunité n'a pas été saisie.

De même, des propositions ont été faites pour réaménager certaines grandes places du centre ville, que se soit à Antonin Poncet, aux Terreaux, à Joannès Ambre ou à Bellecour.

Les trois premiers cas ont été traités depuis.

A l'inverse, pour l'instant, il n'a pas été retenu l'idée de détourner la chaussée devant l'église Saint Nizier, alors que le contexte s'y prête.

Par ailleurs, nous avons rappelé à plusieurs occasions la nécessité de ne pas augmenter et plutôt de réduire les emprises des surfaces de stationnement, que ce soit sur le quai Saint Antoine, dans les rues piétonnes, ou sur les Bas-Ports du Rhône.

5 - POUR UN CADRE DONNANT ENVIE D'ÊTRE UN PIÉTON URBAIN

Tout doit être fait pour offrir aux citadins un cadre favorable à des déplacements pédestres.

Dans certains cas, notre rat des villes est à la recherche de l'animation, avec un besoin de relations sociales.

Il importe, pour cela, de favoriser une organisation de la rue facilitant la rencontre des individus.

Ce peut être en particulier en encourageant une animation commerciale, avec des pôles forts, mais aussi en assurant des continuités d'implantation (qui ne soient pas entrecoupées de programmes de bureaux, par exemple).

Sur ce thème, nous avons plaidé la cause de la liaison Presqu'île-Part-Dieu, au niveau des Cordeliers et du cours Lafayette.

Ce peut être également en favorisant une certaine ambiance ludique donnant envie de déambuler, de jour comme de nuit, en présence ou non de saltimbanques.

Enfin une signalétique doit permettre aux visiteurs de trouver facilement leurs objectifs, en particulier les pôles d'animation culturelle ou les sites dignes d'intérêt.

6 - POUR RÉPONDRE A CEUX QUI ONT LES PIEDS VERTS OU BLEUS

A d'autres moments, notre spécimen urbain se veut plutôt rat des champs, sans pour autant quitter sa ville.

C'est pourquoi nous avons préconisé l'aménagement de cheminements privilégiés (végétalisés) pour relier les divers quartiers centraux aux grands espaces verts, empruntant en particulier les divers squares et places dans leurs circuits.

Nous avons illustré cette proposition avec un exemple dans le quartier de la Guillotière, avec un "Espace Lamothe" que nous avons supposé transformé en parc urbain.

Dans le même souci de synergie, il convient de favoriser l'accès aux points-de-vue sur la cité (balcons de Lyon) et leur aménagement pour en faire des lieux d'étapes attractifs.

Nous avons soutenu le principe de Parc des Hauteurs (Fourvière), qui rassemble les idées de cheminements, de squares étapes, de parcs et de points-de-vue.

Nous avons aussi imaginé comment rapprocher les espaces verts de leurs clients en les étirant, en transformant leur structures de coquilles en ensembles tentaculaires.

Nous avons prôné le principe de coulées vertes urbaines, se jouant des barrières traditionnelles, que ce soit des infrastructures, routières ou ferroviaires, que ce soit des fleuves.

Nous avons appuyé ces propos sur des exemples, comme l'Espace Lamothe avec les quartiers de la Guillotière et de Monplaisir, ou comme le Parc de la Tête d'Or, avec les balmes de la colline de Caluire qui lui font face.

Nous avons aussi promu les relations possibles entre la ville et les grands espaces extérieurs, comme dans le cas du Vallon de Rochedardon, entre Vaise et les Monts d'Or.

Ainsi avons nous pu envisager de transformer la ville en archipel urbain, au milieu de coulées de verdure multiples. Ainsi avons nous pu imaginer une diffusion de la végétation à travers la cité. Nous avons parlé d'un autre plan Vert, d'un Espace Vert Total, modifiant sensiblement les modes de déplacements des usagers concernés.

Nous avons également montré combien était souhaitable la possibilité de toujours garder le contact avec les "Éléments", la terre, l'eau, l'air et le feu. La réaffectation des bas-ports et des rives des fleuves à un usage ludique peut s'inscrire dans ce cadre.

De même, la mise en relation de certains sites avec le fleuve s'inspire encore de ce souci. Nous n'osions l'envisager pour la Place Antonin Poncet. Un projet ambitieux reste possible autour de la caserne de la Manutention, quai Saint Vincent.

Ainsi nous avons associé le Plan Bleu à ces réflexions.

**7 - POUR LA PROMOTION
D'UNE POLITIQUE DE RÉSEAUX**

Ce que nous venons de développer autour des notions de cheminements à l'usage de piétons (ou de cyclistes) prend toute son envergure au travers d'une politique de réseaux.

Que ce soit pour de simples besoins de déplacements ou que ce soit pour des usages ludiques, il importe de favoriser

des continuités de cheminements, des boucles, des réseaux qui couvrent l'ensemble de la cité, au même titre que la voirie automobile.

Les déplacements concernés par ces aménagements doivent pouvoir être multiples et transversaux pour permettre des réponses à la diversité des besoins.

Parmi cette diversité, doit être envisagée la possibilité de démultiplication que peuvent offrir les transports en commun en matière de distances à couvrir.

Ainsi une synergie prometteuse peut-elle être abordée entre ces infrastructures (comme le métro) et ces réseaux de cheminements.

**NOUS CROYONS ALORS VRAIMENT
QUE CES APPROCHES MÉRITENT
DE S'INSCRIRE DANS UN PLAN
DES DÉPLACEMENTS URBAINS
DIGNE DE CE NOM.**

Pour l'équipe de S.E.L
Jacques BONNARD

DÉCOUVERTE DU FORT DE BRON (1874 - 1876).

La ceinture de fortifications de Lyon comprenait vingt deux ouvrages.

Sept d'entre eux n'existent plus...

L'Association du Fort de Bron et la Ville de Bron, unissent leurs efforts et réflexions pour donner une deuxième vie à ce témoin de l'histoire et du savoir-faire du Génie militaire au siècle dernier.

Le Fort de Bron fêtait ses 120 ans au mois de septembre dernier.

Ce patrimoine architectural et historique du quartier des Brondillants a été admirablement mis en valeur par l'Association du Fort de Bron soutenue par la Ville de Bron.

C'est au cours d'une des journées "Portes Ouvertes" que nous découvrons l'édifice construit en pierre de Trept, au coeur d'un site verdoyant, "poumon vert" de l'agglomération à l'égal du Parc de Parilly comme le souligna Mr Laurent DESCHAMPS, Président de l'association. Mme GUILLEM, adjointe au Maire de Bron et le Colonel Yves BARDE, membre de la Commission Française d'Histoire Militaire, apportèrent leur concours à la vivante et érudite visite guidée et commentée par Mr Jean-François BRUNET.

Nous avons eu l'occasion d'évoquer dans nos colonnes l'édification des forts de Lyon. Nous vous rappelons qu'elle est due au général SERÉ DE RIVIÈRES, Commandant de la Place de Lyon, lors de la guerre de 1870.

Le fort enterré de Bron, avec son artillerie placée en hauteur, fait partie de la seconde ceinture de défense de Lyon.

Pour accéder au fort nous franchissons un pont enjambant les fossés de défense et dont leur partie occidentale maintenant déblayée est d'origine.

Après avoir traversé le bâtiment qui abritait la Garde, nous arrivons dans une première cour en face de la caserne du parados (c'est à dire qui "protège le dos") ; elle pouvait accueillir en temps de guerre une garnison de 841 militaires.

Nous pénétrons alors dans un long, couloir voûté faiblement éclairé, dont l'extrémité correspond au centre de la caserne; en pente depuis la première cour, il nous conduit aux locaux disciplinaires, à la boulangerie, aux magasins.

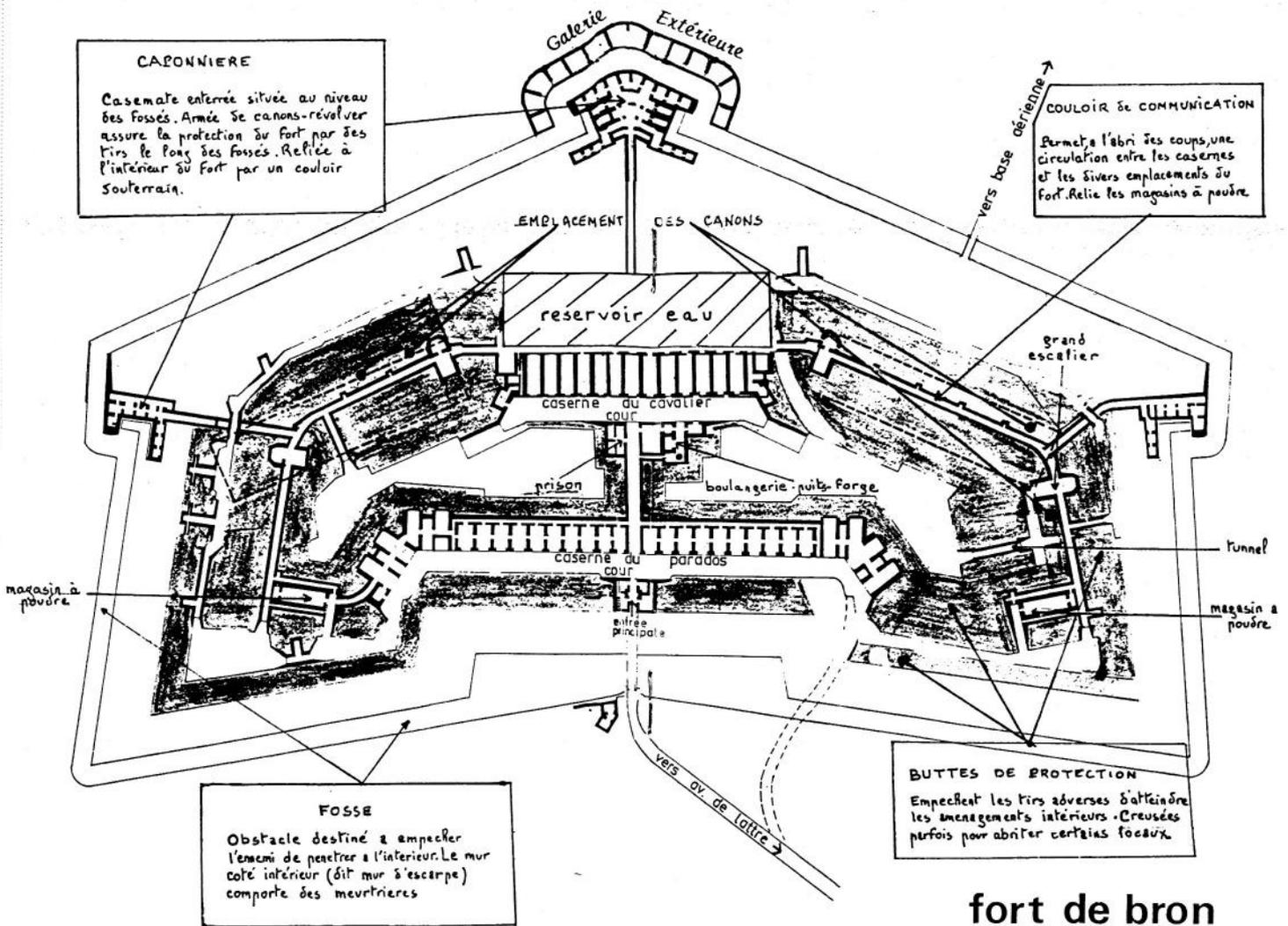
Le plus souvent la lumière extérieure provient de longs puits verticaux avec verrière depuis le plafond.

Nous sortons ensuite dans la seconde cour, au centre du fort, devant la caserne dite du cavalier où logeaient les hommes de troupe, et au-dessus de laquelle les canons étaient placés (actuellement le fort supporte un château d'eau de 40000m³).

Nous continuons notre découverte par un couloir souterrain dont la pente nous permet d'atteindre le niveau des fossés. Bientôt nous sommes dans la caponnière. Son rôle était d'assurer la défense rapprochée par ses petits canons revolver et par des meurtrières de trois types selon le mode de feu.

Cette caponnière est admirable à deux titres : par sa construction selon la géométrie des flanquements qui élimine tout angle mort et surtout par la présence d'un immense puits de lumière central et de sa verrière.

Un peu plus loin nous découvrons le puits d'alimentation en eau potable, profond de 32 m, et essentiel pour soutenir un siège prolongé.



fort de bron

Document extrait de l'ouvrage : "Fort de Bron. Ah quelle histoire !". Édité et diffusé par la Ville de Bron et l'Association du Fort de Bron.

La salle qui l'abrite avec sa pompe d'origine était commune pour les douches.

De retour à l'extérieur, nous nous dirigeons vers une plate-forme de tir avant de pénétrer dans l'escalier de liaison et rejoindre l'étage inférieur au niveau moins 11 m, impressionnant par ses dimensions.

Nous terminons la visite par l'un des magasins à poudre du fort où était entreposés 70 tonnes de munitions. L'accès indirect, les ferrures en métal non ferreux, l'éclairage par les petites fenêtres de l'entrée, la ventilation et l'éloignement des autres bâtiments, témoignent des techniques mises en oeuvre pour éviter et se protéger du moindre risque d'explosion.

Le soleil, au rendez-vous, nous réchauffe à la sortie des couloirs souterrains...mais plus encore la chaleur de l'accueil qui nous a été réservé. Notre président, Jean-Paul DRILLIEN remercia vivement les organisateurs de la visite au nom de SEL.

Marielle GIRAUD

ERRATUM

Une regrettable fausse-manoeuvre, dont nous sommes responsables, a privé de sa légende la photo de la page 4 parue dans notre bulletin du mois de Septembre (N°48). Nous la reproduisons in extenso.

"Cours de Verdun, vers 1938. (Photographe : inconnu).

Là non plus, on ne voit âme qui vive. Peut-être le photographe, souhaitant obtenir un effet de ville déserte, a-t-il choisi d'opérer un dimanche d'août ? Nous reproduisons ce cliché pour montrer à quel point ce quartier de Lyon a changé depuis la disparition de ses arbres."

Nous nous excusons auprès de nos lecteurs pour cette malencontreuse erreur et aussi auprès des auteurs de l'ouvrage LYON NAGUÈRE 1840-1938, Guy et Marjorie BORGÉ, qui nous ont aimablement autorisés à reproduire ce document.

PATRIMOINE À LA DÉRIVE...

L'image de la métropole lyonnaise est marquée par la présence d'un patrimoine historique, archéologique et esthétique remarquable.

L'impact des nombreux aménagements réalisés dans le centre historique de la cité a parfois mis à mal la qualité de l'insertion de nos monuments ou celle de nos perspectives urbaines.

Visite guidée à travers la ville...

Notre Association s'est maintes fois élevée contre la présence d'obstacles divers qui masquent certaines perspectives de notre Cité.

On ne s'y serait sans doute pas pris autrement si l'on avait voulu les occulter. Le "ménage" reste à faire dans de nombreux sites.

En cohérence avec cette action et sans pour autant porter de jugement de valeur sur leur esthétique, certaines statues, fontaines ou monuments mal placés mériteraient d'être tirés de leur semi-oubli, car ils font partie de notre mémoire collective et peuvent contribuer à l'embellissement de l'espace public.

LA RÉPUBLIQUE PLACE CARNOT

Le monument à la gloire de la République, qui dominait autrefois les harmonieux jardins de la Place Carnot, a été dépecé lors de la construction de la ligne A du métro.

On s'est débarrassé comme on a pu de la partie supérieure de l'ensemble monumental en le reléguant sur le côté gauche de la place où sa présence est disproportionnée par rapport à l'environnement.

Il s'agit de la statue de la République sur son socle. Elle tient dans sa main gauche un rameau d'olivier et pose sa main droite protectrice sur la tête d'un lion rugissant.

La statue représentant la Ville de Lyon, située jadis à la base du socle et orientée au sud comme celle de la République, a été "réinstallée" à l'ouest

de la place, à l'entrée du Centre d'Échanges.

Elle a été plutôt larguée à un endroit banal où sa présence est sans signification. Son accessibilité la rend vulnérable à toutes les dégradations possibles et elles sont courantes.

Le Rhône et la Saône se tenant par la main, situés au dessous de la Ville de Lyon, ont disparu, ainsi que le pourtour d'élégantes clôtures en pierre, agrémenté d'escaliers et de fontaines.

Il serait intéressant de savoir ce que ces vestiges sont réellement devenus. Ils n'ont certainement pas été perdus pour tout le monde, de même que tous les piédestaux, fontaines ou monuments dont on a perdu la trace.

Connaissez-vous l'avenue des Acacias à Montchat ? C'est une charmante impasse, qui permet d'accéder au Parc Georges Bazin. Sans connotation péjorative, c'est ce que l'on peut appeler un coin perdu.

Les trois ensembles allégoriques en mauvais état de la Liberté, l'Égalité, et la Fraternité, autrefois à la base du socle de la République à la même hauteur que la Ville de Lyon, sont confinés dans ce jardin où leur présence est ignorée de la plupart des lyonnais.

On peut y accéder la nuit, ce dont un vandale a récemment profité pour sectionner l'avant-bras de la Liberté, porteur du flambeau.

On ne peut pas continuer à laisser croupir dans l'indifférence ces témoins d'un récent passé, en particulier la statue de la République. Son emplacement actuel couvre de ridicule les valeurs qu'elle représente, Lyon et les lyonnais.

Nous proposons de l'ériger au Confluent, plutôt que d'attendre la réalisation de l'un des nombreux projets pharaoniques dont ce lieu est l'objet. Les automobilistes qui empruntent l'autoroute A7 pourraient découvrir ce signal fort d'entrée au cœur de l'agglomération depuis la courbe de Pierre-Bénite, Oullins, La Mulatière. On pourrait l'imaginer en surélévation, avec jeux d'eau et mise en lumière.

Lyon, la Liberté, l'Égalité et la Fraternité ne pourraient-elles pas être regroupées au centre de la place ou d'un carrefour important, dans un quartier construit à la fin du XIX^e siècle, afin d'être en adéquation avec le voisinage ? Le carré intérieur formé par leurs socles pourrait être agrémenté d'une chute d'eau ou d'une représentation emblématique.

LA PLACE LYAUTEY

La fontaine de la place Lyautey, couronnée par une autre statue de la Ville de Lyon, monumentale celle-ci, était autrefois dans l'axe du pont Morand et faisait face au quartier de la Soierie. Elle est devenue quasi invisible de la Presqu'île car la construction du nouveau pont Morand, en biais et affreux a nécessité le rehaussement du quai sur toute la longueur de la place. Dix platanes, plantés en 1979, ont contribué à barrer l'horizon à l'ouest. L'harmonie initiale n'existe plus.

Pourquoi, dans ces conditions, ne pas faire pivoter l'ensemble de 180° ? La statue ferait face à l'axe du cours Franklin Roosevelt, car elle lui tourne



Statue de la République place Carnot, avant les travaux du métro.

Document "LYON NAGUÈRE 1840-1938" par Guy et Marjorie BORGÉ. Éditions PAYOT.

le dos. Cette disposition est totalement inesthétique.

Il faudrait également déplacer le poteau indicateur "A6-A7, Presqu'île" et interdire tout stationnement face au monument.

LA GRANDE PITIÉ DU PONT KITCHENER-MARCHAND

Nous n'avons pas retrouvé l'historique ni la signification des quatre groupes de statues qui agrémentaient à l'origine les piles du pont Kitchener-Marchand.

Il s'agit de quatre couples qui paraissent identiques et représentent vraisemblablement le Rhône et la Saône ; ils avaient été mis en place lors de la construction du pont entre 1947 et 1949, peut-être par analogie avec les sculptures qui embellissent le Pont Lafayette. Elles ne sont pas entretenues. Leur état

est lamentable et elles servent de perchoir et de crottoirs aux pigeons. Depuis on a construit un pont pour relier le tunnel de Fourvière à la ligne Maginot qui défigure le cours de Verdun.

Des panneaux directionnels ont été implantés devant ou entre ces statues.

UNE FONTAINE COURS CHARLEMAGNE POUR UNE NOUVELLE PERSPECTIVE

Pourquoi ne pas concevoir une fontaine, dans le genre de celle des Éléphants à Chambéry, avec les quatre groupes de statues du pont Kitchener et l'implanter cours Charlemagne sur un rond-point créé à cette occasion, soit à l'angle Charlemagne / Casimir Périer, soit au croisement Charlemagne / Montrochet ? Ce serait plus facilement réalisable dans

le second cas, mais moins intéressant pour la mise en perspective car le cours Charlemagne descend en pente douce nord-sud entre la rue Casimir Périer et la rue Paul Montrochet.

De toute manière, il faut organiser le sauvetage de ces statues et les extraire de leur fâcheuse position.

Dans le cadre de la philosophie du Plan des Déplacements Urbains (P.D.U), en cours d'examen, on pourrait réduire la circulation cours Charlemagne à une voie dans chaque sens entre le rond-point de la nouvelle fontaine et le sud de la gare de Perrache, comme cela est prévu pour les rues Duquesne, Marietton et de Bourgogne.

Il faudrait également supprimer ou déplacer la colonne Morris et les nombreux poteaux, feux, etc... qui encombrant l'espace central, ainsi que proscrire tout stationnement axial.

La façade sud de la gare de Perrache pour laquelle, une fois n'est pas coutume, la SNCF avait fait un effort architectural serait ainsi mise en valeur. Le cours Charlemagne gagnerait en agrément, car il est actuellement informe, alors qu'il s'agit d'une des artères qui pourrait figurer dans l'avenir parmi les plus plaisantes de la ville.

LE PALAIS DE JUSTICE

La statue de Napoléon Ier, érigée en 1852 au centre de la place Carnot actuelle, a été abattue le 20 novembre 1870. Les figures de la Force et de la Justice qui ornaient les faces du piédestal sont maintenant dans la salle des Pas Perdus du Palais de Justice de la place Paul Duquaire.

Il paraîtrait plus judicieux de les transférer sur les deux socles rectangulaires qui sont au pied de l'entrée principale en rabattant la végétation située derrière, de façon à ce que les statues se détachent bien, en avant de la façade du Palais.

Malgré notre souci permanent de défense et de promotion des espaces verts, nous suggérons à nouveau d'abattre les

cinq platanes qui cachent une partie des 24 colonnes ou au moins trois d'entre eux, afin que le monument soit entièrement visible de la passerelle et de la rive gauche de la Saône.

LA PLACE GAILLETON

Vue du pont de l'Université, la place Gailleton pourrait être remarquable. Son agencement d'origine a été gravement perturbé par d'importantes modifications. Elle a par ailleurs été l'objet d'études approfondies qui sont toutes, pour l'instant restées sans suite.

Il suffirait de supprimer le parc de stationnement en talon utilisé par 14 voitures, de déplacer un poteau indicateur à cinq flèches directionnelles et les feux de signalisation qui sont dans le prolongement du centre du pont. La vue ainsi dégagée, on pourrait procéder à un engazonnement avec fleurs depuis la base du monument jusqu'à la limite du quai.

PLACE SAINT JEAN

Nous avons déjà dans notre bulletin de septembre 1985, préconisé une solution pour la piétonnisation de la place Saint-Jean.

Notre conception n'avait pas été retenue, peut-être parce qu'elle était trop novatrice.

Le parvis de la Primatiale mérite mieux qu'un parc de stationnement souvent anarchique, assorti d'une circulation pléthorique.

Nous proposons aujourd'hui plus simple-

ment de canaliser l'ensemble de la circulation en provenance de la montée du Chemin Neuf par la rue de la Bombarde, de mettre la rue Jean Carriés en sens unique est-ouest et la rue Tramassac sud-nord de la rue J. Carriés à la montée du chemin Neuf.

Cela obligerait les automobilistes à faire un détour de quelques centaines de mètres pour accéder à la Presqu'île en passant par la rue Alphonse Juin. Il suffirait alors de supprimer le parc de stationnement sur la place saint-Jean et de neutraliser les rues de la Brèche et Antonins pour disposer d'une esplanade prestigieuse.

On pourrait éventuellement étudier un déplacement de la fontaine centrale à l'entrée de la rue de la Brèche ou en tout autre lieu proche et adéquat.

Cette esplanade serait très minérale - il y en a d'autres à Lyon - mais donnerait le recul nécessaire pour admirer la façade de la cathédrale sans la présence d'éléments parasites.

L'AMPHITHÉÂTRE DES TROIS GAULES

Enfin, l'amphithéâtre des Trois Gaules, objet de notre vigilante attention et de nos nombreuses propositions depuis de longues années, continue à se heurter à l'indifférence des pouvoirs publics.

Pour rendre au site toute sa beauté et sa puissance d'évocation, nous proposons d'établir de bas en haut, de la place Sathonay aux vestiges, une perspective majeure. Dans ce but :

- Déplacer la statue du sergent Blandan

devant la rue Pierre Poivre.

Un projet existe et il a été longuement débattu en Conseil du 1er arrondissement il y a quelques années.

- Déplacer le monument Burdeau dans le Jardin des Plantes ou ailleurs en rétablissant le buste de cet enfant de Lyon injustement oublié.

- Redessiner les deux volées d'escaliers coupées par la rue Terme qui vont de la place Sathonay à la rue Burdeau.

- Modifier la courbe de la rue Sportisse dont le tracé a été imposé au début du siècle par l'implantation des voies de tramway N°6, de telle façon à ce qu'elle longe l'amphithéâtre au sud-ouest.

C'est techniquement possible et ne gêne en rien la circulation.

Il existe également un projet en ce sens. On aurait alors l'opportunité de dégager une nouvelle partie de l'amphithéâtre, située exactement au sommet du tracé des deux volées d'escaliers.

Nous avons tenté d'explorer quelques pistes. Les modifications évoquées semblent d'un coût relativement modéré. Il existe d'autres monuments, statues et fontaines qui mériteraient que l'on s'attache à leur conservation et à leur mise en scène.

Nous souhaitons que certaines de nos suggestions retiennent l'attention de nos édiles.

Notre association, fidèle à sa mission, aura ainsi contribué à l'embellissement de notre ville.

André MAYNARD

L'ABUS DE PUBLICITÉ NUIT À LA BEAUTÉ DE NOS CITÉS

SAUVEGARDE & EMBELLISSEMENT DE LYON

Membre de CIVITAS NOSTRA

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. Gl Leclerc 69160 TASSIN TEL : 78 34 34 17
---	--	--

Adhérez à :



SAUVEGARDE ET EMBELLISSEMENT DE LYON

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

COTISATION	
Membre ADHÉRENT	130F
Membre BIENFAITEUR ou PERSONNE MORALE	700F
JEUNE - ETUDIANT	70F

CRÉDIT LYONNAIS
Agence Victor Hugo
Compte N° 050230 B