

Sauvegarde et Embellissement de Lyon



BULLETIN DE LIAISON N° 57 - NOVEMBRE 1998

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

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE 1998

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

L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE ANNUELLE
LE JEUDI 10 DÉCEMBRE 1998 à 18 H 30

au siège, Maison Rhodanienne de l'Environnement
32, rue Sainte Hélène 69002 Lyon (Métro Bellecour).

Ordre du jour

→ Assemblée Générale

- Ouverture de la séance.....J. BONNARD, Président
- Rapport moral.....R. MOTTE Secrétaire
- Rapport financier.....M. GIRAUD Trésorier
- Renouvellement de mandats d'administrateur :
Mme Marielle GIRAUD : mandat échu,
Mme Paulette BAILLET : mandat échu,
Mme Anne-Marie BERNARD : mandat échu,
M. Pierre FRICAUDET : démissionnaire,
M. Michel RAFFIN : mandat échu,
M. Raymond MOTTE : mandat échu.
- Questions diverses :

Nos adhérents sont invités à faire parvenir au plus tôt au
siège les questions qu'ils souhaiteraient entendre délibérer
afin de permettre au Président de les présenter.

→ Conférence-débat de M. Bruce REDOR Directeur général de l'Office de tourisme de Lyon sur le thème :

Lyon, peut-elle devenir une vraie destination touristique ?

→ 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 Générale du
10 Décembre 1998 ou à faire parvenir au Siège de S.E.L. :
M.R.E
32, rue Sainte Hélène 69002 Lyon. avant l'Assemblée
Générale.

Les candidatures pour postes à pourvoir au Conseil
d'Administration sont à adresser au siège S.E.L avant
l'Assemblée Générale.

CONFÉRENCE-DÉBAT de M. Bruce REDOR Directeur Général de l'Office de Tourisme de Lyon

*Lyon, peut-elle devenir une vraie
destination touristique ?*

L'image extérieure de notre agglomération qui
ambitionne légitimement d'être plus qu'une
métropole européenne, nous intéresse tous...

M. Bruce REDOR, britannique de naissance,
américain de culture, a la charge, à la tête de
l'Office de tourisme de Lyon,
de faire découvrir notre cité.

Son regard sur Lyon et l'intérêt qu'il lui porte,
ne peuvent qu'aiguiser notre curiosité d'en
savoir plus sur l'avenir touristique de Lyon.
Il répondra à nos interrogations lors d'une
conférence-débat à l'issue de notre Assemblée,

JEUDI 10 DÉCEMBRE 1998 à 18 H 30
à la Maison Rhodanienne de l'Environnement
32, rue Sainte Hélène 69002 LYON

CONVOCAION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Les Membres du Conseil d'Administration
sont invités

**le JEUDI 14 JANVIER 1999
à 18 H 30**

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

ORDRE DU JOUR

Élection du Bureau
Informations Générales
Calendrier 1999
Questions diverses

SOMMAIRE.....page

Convocation à l'Assemblée Générale de S.E.L.....	1
Convocation du Conseil d'Administration de S.E.L.....	1
Tramway... un recours.....	2
Lugdunum ad confluentem II.....	2 à 4
La grande allée des Brotteaux.....	4
Quel crédit peut-on donner au projet Perrache-Confluent ?..	5
La revue de presse.....	8

TRAMWAY... UN RECOURS.

Des forces de contestation associées

Dans notre dernier bulletin, une fois encore, nous avons rappelé notre position quant au projet de ligne de tramway entre Montrochet-Perrache-La Doua, en soulignant un certain nombre de défauts, tant sur le fond de la proposition que sur la forme de la concertation.

C'est bien dans cette lignée que notre association s'est engagée dans un recours devant le Tribunal Administratif, fin octobre.

Mais si cet engagement a été possible, nous le devons à l'initiative heureuse de l'association DÉPLACEMENTS CITOYENS et de son président Rolland MASSARD, qui a su provoquer, très intelligemment, le

rapprochement de différents intervenants contestataires, qui avaient déposé formellement leur avis lors de l'Enquête publique.

Parmi les nombreux représentants qui répondirent au premier appel et qui montrèrent des convergences fortes dans leurs positions, quelques uns restèrent en contact.

Mais surtout, certains engagèrent un travail de fond remarquable, qui permit le dépôt d'un dossier auquel nous avons souscrit.

Aujourd'hui, nous voulons donc particulièrement assurer de notre reconnaissance les autres signataires de cette requête que sont Rolland MASSARD (déplacements Citoyens),

Jean LOBRY, Jean MURARD et Régis QUAGLIARO, pour l'énergie qu'ils ont consacrée à ce dossier et pour l'engagement qu'ils ont su montrer, qui ont permis de faire valoir notre position avec une force décuplée.

Nous avons été très sensibles à l'esprit d'Association que nous avons rencontré lors de nos échanges.

Nous voudrions trouver plus souvent ce genre de rapprochement entre Associations et Particuliers sur d'autres <<affaires chaudes>>, pour unir les forces plutôt que de les disperser, face à décideurs et face à des décisions contestables.

Jacques BONNARD

LUGDUNUM AD CONFLUENTEM II

Un plan redessinant le Confluent à vu le jour.

Une exposition nous dévoile et explique le projet Lyon Confluence.

Comment va s'amarrer ce nouveau quartier à la Presqu'île ?

Notre ami André MAYNARD nous fait part de ses réflexions.

Lyon Confluence, projet phare du XXI^e siècle, destiné à doubler la superficie du Centre Presqu'île, est présenté au public par la mission créée à cet effet, 28 rue Casimir Périer à Lyon 2^e jusqu'au 9 janvier 1999. (1)

La première partie de cette exposition retrace l'histoire de la ville et du site en particulier.

Elle aurait gagné à être plus succincte car, d'Hardouin-Mansart à Gagès, tous ces plans anciens peuvent être consultés aux Archives Municipales par les lyonnais curieux du passé de leur cité.

**LES 2/3 DU NOUVEAU QUARTIER
SERONT RÉSERVÉS
AUX ESPACES VERTS !**

La seconde partie est dédiée au projet du futur Confluent.

Son coût est évalué à 11,5 milliards de

francs valeur septembre 1998 en estimation basse pour une superficie de 150 hectares dont 97 de parcs, jardins et espaces publics. Sa réalisation sera progressive et s'étalera sur 20 à 30 ans.

Les principales suggestions préconisent, dans l'ordre chronologique:

- "l'Acte Fondateur" symbole du futur quartier.

Il s'agit de l'implantation d'un ensemble architectural destiné à être le lieu emblématique de Lyon Confluence.

- La suppression du Centre d'Échanges de Perrache.

- La réalisation d'un tunnel direct baptisé "shunt" -dérivé en Anglais- de la porte de Valvert à la Mulatière ou à Saint Fons en passant sous le Rhône pour rejoindre à la fois l'A 7 et le périphérique est, afin notamment d'obtenir le déclassement de l'autoroute A 7 longeant le quai Perrache.

**UN SHUNT POUR FAIRE
DISPARAÎTRE UNE
ENCOMBRANTE AUTOROUTE**

La solution d'ouvrages souterrains directs avait déjà été suggérée à plusieurs reprises par notre association, selon des parcours un peu différents.

Dans notre bulletin de mai 1996, nous avons suggéré le creusement d'une série de trois tunnels du lieu dit Moulin Berger à Ecully jusqu'au carrefour A 7 / A 45 sur la commune de Pierre Bénite.

(1) Exposition Mission Lyon Confluence
28, rue Casimir Périer, 69002 Lyon 2^e
(Entrée principale du Marché-Gare)

Ouverte au public de 14 à 19 heures tous les jours de la semaine, sauf le mardi, jusqu'au 9 janvier 1999.

Suite pages 3 et 4

Dans celui de novembre 1997, nous évoquons la possibilité de déplacer l'A 7 le long de la voie ferrée Lyon-Saint-Etienne côté Ouest avec un pont sur la Saône au sud du pont ferroviaire existant, au niveau de la gare de Perrache actuelle, face à une nouvelle entrée du tunnel de Fourvière.

Monsieur le Maire de Lyon, Président de la Communauté Urbaine, ne donnera son aval au percement éventuel du shunt que dans la mesure où l'État lui donnera aussi l'assurance formelle de construire le Grand Contournement Ouest (G.C.O).

Cela procède de la louable intention de ne pas voir mêlés dans le shunt le trafic national et international au trafic local, afin de ne pas déplacer le bouchon de Fourvière à quelques kilomètres au sud.

Le shunt Valvert / La Mulatière ou Saint Fons doit être la priorité des priorités.

Il a été écrit ici et là que si l'État participe à cet ouvrage, le G.C.O ne verra jamais le jour ; c'est vraisemblable.

Mais la congestion au pont de la Mulatière est telle, surtout dans le sens sud-nord, qu'elle entraîne des embouteillages dans tout le sud-ouest lyonnais, même hors des heures de pointe journalières et des grandes migrations estivales ou hivernales.

le shunt permettrait aussi de déclasser rapidement l'A 7 sur le quai Perrache et en conséquence de faire avancer plus promptement le projet de Lyon Confluence.

Enfin, son passage en souterrain entraîne un minimum d'expropriations.

Il faut être conscients que cette solution comporte plusieurs inconvénients :

- l'enterrement définitif du G.C.O.
- le passage par l'ouvrage de la totalité de la circulation nationale et internationale nord-sud;
- son influence toute relative sur la circulation locale, due à ses deux seuls accès.

Le Tronçon Ouest du Périphérique (TOP) était une meilleure solution, en raison des différents échangeurs prévus. Cela aurait permis d'accéder à une partie de la ville, sans la traverser partiellement ou complètement.

Mais ne vaut-il pas mieux s'attaquer tout de suite à quelque chose d'imparfait, plutôt que de spéculer sur de lointaines réalisations ?

La solution Valvert / La Mulatière est intéressante à deux conditions :

- déboucher à la Mulatière sur les tènements S.N.C.F, surdimensionnés aujourd'hui par rapport à leur activité, avec raccordement à l'A 7 induisant un minimum de nuisances pour l'habitat et les activités.

- construire ce shunt à deux fois trois voies minimum en réservant aux débouchés des terrains permettant de créer des tubes supplémentaires.

On évitera ainsi le rétrécissement à deux fois deux voies comme à Fourvière, car ce shunt servira sans doute longtemps à évacuer la circulation nationale et internationale.

D'après le projet, dans la mesure où l'État donne son aval, le G.C.O sera seulement "initié" entre 2002 et 2004.

Si jamais il voit le jour, ce sera peut-être entre 2008 et 2020, et sans doute plus tard.

Alors il semble préférable de s'attacher à la réalisation rapide du tunnel Valvert / La Mulatière ou Saint Fons, plutôt que de le prévoir dans un second temps.

**FAIRE SAUTER LES VEROUS
FERROVIAIRES
POUR RÉUNIR LE NORD
ET LE SUD DE LA PRESQU'ÎLE**

"La suppression de l'autoroute A 7 marquera le retour à l'unité de la Presqu'île en réunifiant le nord et le sud", d'après le dossier de presse établi par les lauréats. Il n'y aura pas suppression totale des "verrous" tant que subsistera la "barrière irrémédiable" édiflée en 1857. La gare, même "désenclavée et ouverte", les voûtes, même "aménagées" resteront un obstacle majeur.

Autrement dit, pas de solution totalement satisfaisante tant que la gare de Perrache restera à l'emplacement où elle se trouve aujourd'hui, seulement des palliatifs.

Cela ne supprimera pas la barrière à la fois matérielle et psychologique constituée par les voûtes. Tout au plus, bénéficiera-t-on d'un espace piéton genre Vivier Merle / Villette en très amélioré.

DÉPLACER LA GARE DE PERRACHE

Il y a bien une autre solution, onéreuse certes, mais le coût et l'ambition de Lyon Confluence permettent peut-être de l'envisager;

"Le dossier ferroviaire étant l'une des clés principales du projet", on peut toujours inclure cette proposition dans la réflexion. À condition toutefois d'aboutir à un accord avec "Dame S.N.C.F". Ceux qui ont eu affaire à elle savent que c'est rarement évident. D'ailleurs on peut se demander si c'est vraiment "une chance du site que le projet se développe sur du foncier public (E.D.F, S.N.C.F)".

La solution suggérée par notre association serait de déplacer la merveilleuse gare gare conçue par le groupement MBM Melot à la place de la gare actuelle de Lyon-Perrache 2, le long du cours Charlemagne, entre le cours Suchet et le cours Bayard.

Cela nécessiterait la construction d'un pont ferroviaire sur le Rhône au niveau des ateliers S.N.C.F de La Mulatière et la construction de voies ferrées, approximativement du sud du service de la Navigation à Gerland jusqu'à la jonction des lignes de Grenoble et de Marseille vers la rue de Surville à Saint Fons, avec une bretelle en direction de la Part-Dieu.

Le pont serait suffisamment éloigné du confluent pour ne pas nuire à la perspective et ne pas occulter le symbole de Lyon Confluence, issu de "l'Acte Fondateur".

En même temps que le Centre d'Échanges, on pourrait alors supprimer la gare de Perrache actuelle et les voûtes de la rue Gilibert au quai du Rhône.

Le cours Charlemagne déboucherait directement sur la place Carnot. Il n'y aurait vraiment plus de verrou et la continuité de la Presqu'île serait réelle.

Si ce schéma était retenu, le cheminement piétonnier imaginé sous la gare pourrait, au prix de quelques aménagements, se prolonger jusqu'au parc du Val de Saône.

À long terme et en marge de ce projet, on pourrait alors supprimer le pont ferroviaire sur le Rhône, au sud du pont Galliéni, ainsi que les installations S.N.C.F de la rive gauche, du Rhône à la rue du Vivier, créant ainsi deux perspectives intéressantes de Gabriel Péri à Antonin Perrin et de Saxe / Gambetta à Galtier.

Suite et fin page ci-après



Maquette de la pointe du futur Confluent

Document MISSION LYON CONFLUENCE. Paul MAURER - photographe.

Si effectivement l'emplacement choisi pour l'un des symboles de Lyon Confluence "*occupe une position centrale, à l'est du futur quartier touristique du port, à deux pas du parc du Val de Saône*", nous l'aurions plutôt vu à l'extrême pointe du Confluent, une fois rasé l'affreux boulo-drome.

"*Le glaciaire de la gare d'eau*", jardin d'une surface de 5,5 hectares sera situé à l'emplacement de la gare d'eau du XIX^e siècle. Il sera creusé dans le sol de la Presqu'île.

L'Histoire nous rappelle qu'il semble délicat de creuser le sol à cet endroit, car l'on ne voit pas comment on pourrait éviter de voir ce jardin transformé périodiquement en lac au rythme des crues des deux fleuves. Ce que l'on a réussi techniquement avec les parcs de stationnement centraux semble difficile à transposer pour un jardin situé en bout de Presqu'île.

Enfin les "*futaies*" prévues cours de Verdun ne suscitent pas notre enthousiasme. La magnifique perspective possible ne semble pas prise en compte. les deux fois

deux voies prévues à la sortie de tunnel de Fourvière resteront un aspirateur à voitures de la sortie de ce tunnel à l'avenue Berthelot. "*Les premiers actes concrets et irréversibles du projet*" devraient être engagés dans les meilleurs délais. Espérons que ce ne sera pas un "*flop*" comme ceux des cinquante dernières années.

André MAYNARD

(1) N.D.L R : les textes mis en italique sont empruntés au dossier de presse des lauréats.

LA GRANDE ALLÉE DES BROTTTEAUX...

Pourquoi ne pas aménager une magnifique promenade piétonne sur la Rive Gauche à l'instar des remblas de Barcelone ou des mails provençaux ?

C'est ce que nous proposons pour une de nos plus belles artères : le cours Franklin Roosevelt !

Au XVIII^e siècle, une partie de l'actuel cours Franklin Roosevelt était connu sous cette dénomination.

C'était la promenade préférée des jeunes et jolies femmes de la ville, jusqu'au "*bassin*", situé place Kléber.

Le pont Morand, la place Morand devenue place Maréchal Lyautey, le cours Morand

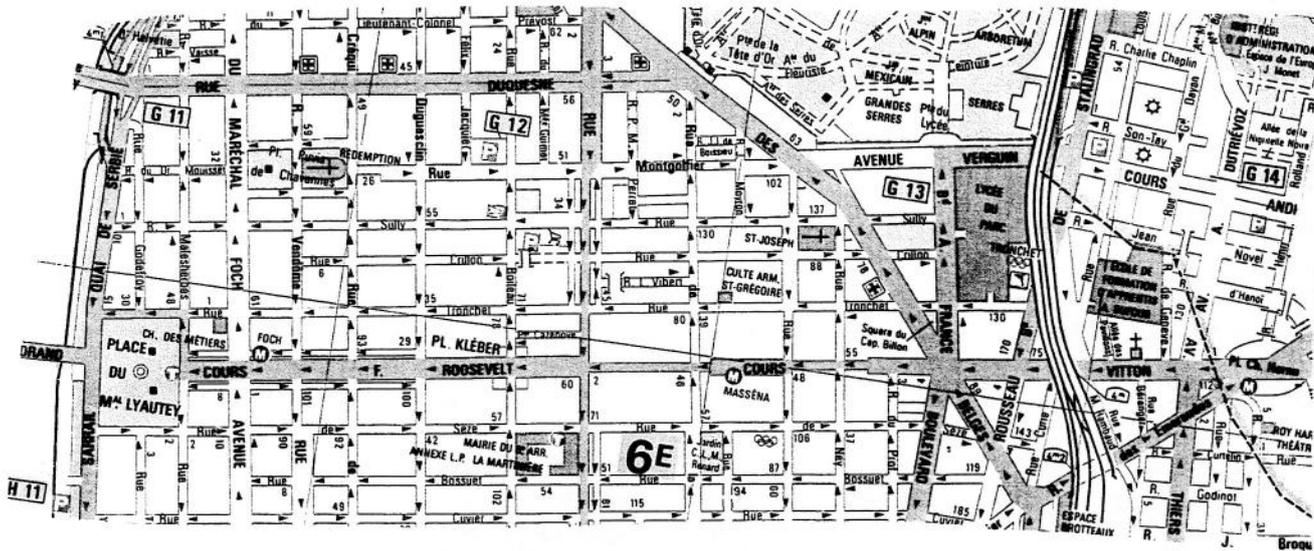
actuellement cours Franklin Roosevelt rappellent un célèbre architecte qui construisit un pont sur le Rhône en 1775 et créa le quartier des Brotteaux.

Le "*nouveau*" pont, que certains d'entre nous ont connu et qui a remplacé le pont primitif fut livré à la circulation le 14 juillet 1890.

Le plan de Morand, particulièrement ambi-

teux, est malheureusement resté sans suite.

Le cours Morand fut prolongé par le cours Vitton, du nom d'un ancien maire de la Guillotière qui le fit mettre en viabilité aux environs de 1840. Sa largeur est très inférieure à celle de cours Roosevelt "*afin de ne pas enlever trop de terrain à l'agriculture*".



L'axe Franklin Roosevelt - Vitton

Les champs de blé étaient très nombreux dans la plaine des Brotteaux.

Cette approche prévalait encore à la veille de la première guerre mondiale, comme le rappelait un Élu dans le bulletin officiel municipal du 2 novembre 1909.

L'ignoble pont en biais d'aujourd'hui et le rehaussement du quai du Rhône sur toute la longueur de la place Lyautey ont cassé la perspective voulue par Morand.

"Il semble qu'à Lyon", disait déjà un Élu au début du siècle, "on ait l'instinctive horreur des belles perspectives et qu'à toutes les époques, par une sorte de gageure, on ait soigneusement évité de placer les monuments en face des voies qui y conduisent".

Malgré ces inconvénients, l'avenue constituée par les cours Franklin Roosevelt et Vitton ne manque pas d'allure, en dépit de ses rétrécissements successifs.

Le commerce y est très animé. Le nombre de magasins de luxe tend à s'accroître, en raison du caractère prestigieux et de la relative tranquillité de cette artère.

Il serait souhaitable de conforter cette tendance en rendant l'accès des magasins plus aisé par l'élimination des voitures domicile / travail de la surface et en reportant le trafic des véhicules qui circulent d'est en ouest sans s'arrêter dans le quartier dans les rues adjacentes.

Dans ce but, la construction de deux parkings souterrains de 400 à 600 places

respectivement place Kléber sous le métro et dans le triangle Tronchet / Billon / Anatole France est à envisager.

- le stationnement dans la rue Tronchet n'a lieu que d'un seul côté, avec deux voies de circulation.

- Le sens de la rue Sully est inversé entre l'avenue Foch et le quai de Serbie. La circulation s'écoule d'est en ouest, comme cela prévaut dans le reste de la rue.

- La rue Duquesne est rétablie à double sens entre la rue Garibaldi et le boulevard des Belges, ainsi que le boulevard des Belges entre l'avenue Verguin et le cours Vitton.

Cela permet de mettre la rue Montgolfier en sens unique est / ouest et au trafic d'accéder au quai par la place Puvis de Chavannes et la rue du docteur Mouisset. Le but de ces modifications, grâce à ces trois cheminements, est d'aborder le quai de Serbie et le pont Morand, sans passer par l'axe Roosevelt / Vitton.

Ces divers changements ou constructions réalisés, voici l'aménagement proposé :

- de la place Charles Hernu à la rue Garibaldi, stationnement autorisé des deux côtés avec une seule voie de circulation, ce qui existe déjà en matière de stationnement dans la partie large d'Hernu à Belges.

Dans la mesure du possible, agrémenter de verdure la partie la plus étroite.

- De Garibaldi à Duguesclin, suppression du stationnement en talon.

Les trottoirs retrouvent leur largeur antérieure aux années 60.

Le stationnement en long est autorisé des deux côtés, avec une seule file de circulation.

- De Duguesclin à Lyautey, suppression du stationnement en talon et des voies de circulation sur les bas-côtés. stationnement des deux cotés, sur les voies roulantes actuelles. Deux voies réservées à la circulation.

On crée deux vastes promenades qui peuvent être agrémentées de terrasses ou de toute autre animation.

Il est prévu dans la seconde partie du plan de mandat 1998 / 2001 de la Ville de Lyon, la restauration de la fontaine de la place Maréchal Lyautey.

À cette occasion, on pourrait la déplacer de 180°, comme nous l'avons déjà demandé, de façon à ce qu'elle soit orientée face au cours Franklin Roosevelt, puisque la perspective de Morand a été saccagée.

Rappelons qu'il s'agit d'une oeuvre de Tony Desjardins ; au centre, la Ville de Lyon ; cinq génies l'entourent symbolisant la Navigation, la Force, le Commerce, l'Histoire et la Géographie.

Vue de l'esprit ? Peut-être, mais qui va dans le sens de la réduction de la circulation automobile et de l'appropriation de l'espace par les piétons, si chère aux Élus et aux Urbanistes.

André MAYNARD

APPEL DE COTISATIONS. Vous trouverez dans ce bulletin, celui du renouvellement de votre adhésion. Lors de la dernière Assemblée Générale, il avait été décidé de porter le montant de la cotisation à 150 F afin d'assurer l'équilibre de nos comptes. Il n'avait pas été réactualisé depuis 1991. Nous comptons sur votre compréhension. Si vous avez des amis, attachés comme vous à notre cité, ne manquez pas de les convaincre de nous rejoindre !

QUEL CRÉDIT PEUT-ON DONNER AU PROJET PERRACHE-CONFLUENT ?

S'il faut reconnaître qu'il nous est proposé un petit bijou en matière de maquette, le projet présenté à Perrache est-il pour autant pertinent ?

Nous avons déjà eu l'occasion, à plusieurs reprises, dans ce bulletin, de formuler nos réserves quant à l'opportunité d'envisager une grande opération au Sud de la Presqu'île, alors que notre agglomération se montre déjà incapable de digérer la multitude de grands projets engagés par ailleurs.

Cette dispersion, que l'on peut observer sans difficulté, rend déjà risibles les modes de progression médiocres d'opérations d'urbanisme démarrées depuis dix, vingt ou trente ans, à la Part-Dieu, au Tonkin, à Gerland, à Vaise, à Monplaisir, à la Cité Inter-nationale,..., avec des terrains vagues trop nombreux s'éternisant autour de stations de métro stratégiques (comme aux Charpennes, à la Part-Dieu, Vénissieux, Vaise...).

Alors, faut-il raisonnablement entamer une opération prétentieuse de plus dans ces conditions ?

L'appel à de prestigieux Architectes-Urbanistes et la mise en scène engagée ces derniers temps changent-ils la donne ? Mais, au fait, quelles nouveautés nous apportent les visionnaires appelés en renfort ?

Verdun laisse des cicatrices !

L'opération la plus septentrionale consiste à raser le <<complexe>> de Perrache, ou Centre d'Échange, investi au début des années 70.

Ce premier point n'a rien d'une proposition dans la mesure où il s'agit d'une commande, à fort pouvoir médiatique et démagogique.

Si l'on comprend facilement l'alternative, déjà toute mâchée par la municipalité, pour ce qui concerne les parcs de stationnement (transfert au Sud de la Gare, en souterrain), la gare routière, quant à elle, semble s'être carrément évaporée...comme si on en avait oublié l'utilité actuelle.

Si l'on s'attarde au cas de la circulation automobile, il apparaît difficile de continuer à faire croire aux lyonnais à un retour au

Cours de Verdun d'antan ; la superbe forêt plantée sur la maquette ne masque pas vraiment l'énorme artère qui doit impérativement faire face au tunnel sous Fourvière.

En outre, pour mieux mettre en valeur ces infrastructures, est-il proposé d'offrir un pont supplémentaire, doublant le Pont Galliéni, pour aider à transférer la misère de la rive droite du Rhône, vers la rive gauche.

Autant dire que le Mail idyllique n'est pas au rendez-vous.

Mais où est le Chef des Gares ?

Nous découvrons ensuite une Gare de Perrache métamorphosée.

Nous restons admiratifs devant cette maquette qui met le paquet pour montrer les transformations ambitieuses proposées ; le projet nous laisse penser que l'on peut retrouver l'aspect de notre vieille gare, comme autrefois, et que sous cette allure traditionnelle se révèle un équipement moderne qui pourrait rivaliser avec la Part-Dieu.

Cette démonstration est attachante, mais, avec un peu de recul, on peut se demander si à force de faire, de défaire et de refaire, que ce soit pour le centre d'échange comme pour la gare, on ne joue pas un peu trop avec les deniers publics.

Autrement dit, peut-on se permettre, une nouvelle fois encore, une transformation lourde de cette gare (si d'aventure le projet présenté est bien réalisable) ?

Par ailleurs, on peut également s'interroger sur le rôle que doit jouer cette station au sein de notre cité alors que celle de la Part-Dieu a atteint sa majorité.

Quelle réflexion globale a été menée quant au paysage ferroviaire lyonnais, quant à la répartition des rôles et aux poids, à terme, des différents pôles, à l'échelle de l'agglomération, qu'ils s'appellent Perrache, la Part-Dieu, Saint-Paul, la Guillotière, ou encore Gorge de Loup, Vaise, Vénissieux,..., voire Satolas ?

Une grande gare reste-t-elle toujours vraiment nécessaire à Perrache ? N'entretient-on pas un passé révolu là même où on affirme se tourner vers le XXI^{ème} siècle ?

Plutôt que de tourner péniblement autour de cet équipement, là où il est, le temps n'est-il pas venu de le remettre fondamentalement en cause, alors qu'existent aujourd'hui de nouvelles infrastructures de dessertes des autres pôles cités plus haut (accès par métro, nouvelles infrastructures routières,...), en particulier à Vaise, qui pourrait alors connaître un autre développement, pour un nouvel équilibre de la cité ?

Les <<abonnés des cocktails>> sont au rendez-vous sur la maquette !

Au sud de la gare, des tours de bureaux nous sont proposées ; autant dire qu'elles ne sentent pas le neuf ! en effet, on les a vues et revues sur d'autres maquettes, au coeur de de la part-Dieu, le long du boulevard de l'Europe, quand on avait l'ambition de le réussir, à Gorge de Loup, ou ailleurs encore...

par quel miracle la greffe prendrait-elle derrière les voûtes tandis que les terrains attendent preneurs sur ces autres sites ?

Dans le même genre, on découvre des centres commerciaux qui occupent d'anciennes prisons, alors qu'on peine depuis plusieurs années à maintenir la vitalité des Cordeliers, sur l'axe Presqu'île / Part-Dieu, alors qu'on échoue à de multiples reprises dans la réouverture du simple passage des terreaux, pourtant situé dans une zone d'affluence,...

Que dire encore des grands hôtels qui meublent le Sud de l'opération, autour d'un bassin que l'ont a failli faire à Gerland ou à Vaise, quand ces quartiers étaient les projets phare ?

Suite page ci-contre...

Que dire des grands équipements ou de la Tour-Signal que l'on ressort dans chaque projet, à la Part-Dieu, de nombreuses fois, ou à la Cité Internationale, et qui ne trouve pas de client ?

Retour sur terre.

Seuls nous paraissent crédibles les quartiers résidentiels et les espaces verts du bord de Saône, avec le port de plaisance, qui font l'objet de propositions depuis plusieurs années, y compris dans notre bulletin.

Seul le Pont des Girondins nous paraît prioritaire pour ouvrir ce bout de Presqu'île vers le reste de la ville, sans risque de se tromper.

Quant à la proposition de prolongement du métro, il est bien difficile d'y voir une idée originale même si elle vient contrarier le discours officiel et monothéiste tout à la vénération du tramway.

Quant au détournement autoroutier, nous voudrions voir s'affirmer plus d'autorité pour mieux exploiter les infrastructures développées à l'Est de l'agglomération, quitte à les renforcer tant en capacité

qu'en matière de protection de l'environnement. Le contournement de l'agglomération existe.

En conclusion,

Aussi malgré les efforts accomplis pour nous bercer, nous restons fermement ancrés à l'idée que ce projet, trompeusement isolé dans sa présentation, n'est pas crédible dans le contexte d'une agglomération déjà engagée dans de multiples grandes opérations d'urbanisme, ce qui ne veut pas dire qu'on doit se désintéresser de ce quartier.

En outre, l'histoire nous a montré combien la direction vers l'Est avait la faveur quand la Ville de Lyon voulait se développer. Nous dirions volontiers qu'aujourd'hui l'avenir du cœur de la cité lyonnaise est aux confins de Villeurbanne, et l'harmonisation des plans de développement élaborés des deux côtés de la <<frontière>> devrait être abordée avec plus de responsabilité et d'intelligence, et de toute façon en priorité à la recherche de sensationnel chacun dans sa paroisse. Quand on cherche à se positionner dans l'international, il est temps d'abandonner les tournois ridicules entre fiefs municipaux.

Une approche plus humble nous paraîtrait plus adaptée au cas du Sud de la Presqu'île ; la question du devenir de la gare devrait être abordée avec un esprit plus critique.

Le traitement de la pointe du confluent reste une question ouverte, non subordonnée à de grandioses aménagements de tout le quartier. La réponse mériterait plus d'entrain à la concrétisation.

En guise de morale,

Alors, arrêtons de construire des châteaux en Espagne.

Arrêtons de papillonner d'un grand projet à un autre.

Arrêtons de vouloir construire la ville à coups de caprices de princes éphémères en prenant les lyonnais en otages derrière des maquettes sans pérennité et irresponsables. La continuité de la République doit être une règle valable également en matière d'aménagement urbain. La cohérence des choix dans le temps y est essentielle.

Arrêtons ces discours ambigus et imprudents autour de projets trop incertains, qui abusent de l'effet d'annonce.

Jacques BONNARD.

AU THÉÂTRE DE PERRACHE

mis en scène depuis la Place de la Comédie

LE BARBIER DE SA VILLE ou DEMAIN IL RASE GRATIS

Opéra Bouffe, inspiré par le beau marché gare.

Avis de la critique :

**L'hagard reste envoûté,
toujours entre deux eaux.**

**Mais cette oeuvre sans complexe,
d'un peu de crème fait beaucoup de mousse.**

Bien rincer les méninges après usage.

Par les poils de mon menton !

J.B

LA REVUE DE PRESSE (septembre-octobre 1998).

Nous rappelons à nos lecteurs que leurs réflexions et propositions concernant un ou des sujets mentionnés à cette rubrique, qu'ils sont invités à nous les faire connaître.

- PATRIMOINE :

- "La Halle Tony Garnier : le chantier programmé"..... P. 27-10-98
(Les travaux d'un coût de 180 MF, débuteront en mai 1999 et nécessiteront la fermeture des lieux pendant un an).
- "Substances" : Les travaux de restauration vont débuter en avril 1999..... P. 23-09-98

- GRANDS PROJETS :

- "Tramway"
- "Montrochet ou Perrache : la confusion". (La mission Perrache-Confluent privilégie le métro)..... P. 15-09-98
- "La déclaration d'utilité publique est signée" P. 18-09-98
- "Perrache-Confluent"..... P. 09-10-98
(L'exposition LYON CONFLUENCE présente jusqu'en janvier 1999 le projet de développement du sud de la Presqu'île)
- "Transfert des Archives de la Ville de Lyon à Perrache" P. 21-09-98

- ENVIRONNEMENT :

- "Yzeron : sur les traces du Grand Moulin"..... P. 20-09-98
(Racheté par le Grand Lyon en 1994 et maintenant restauré, il accueille le Centre d'Initiation à l'Environnement).

- GRANDS TRAVAUX :

- "Les chantiers de l'agglomération"..... P. 21-09-98
(Réaménagement de la pointe du Confluent, restructuration du musée Gadagne, restauration des serres du Parc de la Tête d'Or).
- "Gerland, le secteur <<stratégique>>" P. 27-10-98
(Restauration de la place Antonin Perrin, de l'avenue Tony Garnier, aménagement du parc de Gerland, etc...)

N.D.L.R : la lettre "P" précédant la date, indique que LE PROGRÈS est la source de l'information donnée.

Bernard FOUCHER

L'OUTIL EN MAIN DE LYON

Nous sommes une des 18 associations au sein de l'UNION, née à Troyes en 1995.

Son but est d'initier les enfants de 9 à 14 ans aux métiers du Patrimoine sous la houlette de maîtres artisans retraités, vrais Hommes de Métier, dans de vrais ateliers, avec de vrais outils : ils sont tous conduits par la même motivation que leur Fondateur et Président de l'Association "L'OUTIL EN MAIN DE LYON", car certains que la transmission du savoir-faire, l'amour du travail bien fait inculqueront également le respect du travail d'autrui.

Les métiers pratiqués sont les métiers qui "touchent à la maison" : couverture, maçonnerie, menuiserie, métallerie, plomberie, taille de pierre...Une particularité régionale peut-être ajoutée, mais au 2ème plan.

Aujourd'hui, nous avons une demande importante de la part de nombreux enfants ; c'est pourquoi, nous lançons un appel pressant auprès des artisans retraités disposant d'une moyenne de 3 heures par semaine pour assurer l'animation et l'encadrement des ateliers.

Nous contacter à :

"l'Outil en Main de Lyon"- 39, rue Félix Jacquier-69006 LYON.

Tél : 04 78 93 04 52 et Fax : 04 78 89 77 66

Communiqué

SAUVEGARDE & EMBELLISSEMENT DE LYON Membre de CIVITAS NOSTRA et de R.E.M.P.A.R.T			Adhérez à :  SAUVEGARDE ET EMBELLISSEMENT DE LYON	COTISATIONS : Membre ADHÉRENT 130F Membre BIENFAITEUR ou PERSONNE MORALE 700F JEUNE - ÉTUDIANT 70F
Président Jacques BONNARD 34, rue Marc Sangnier 69300 CALUIRE TEL : 04 78 08 24 23	Secrétaire Général Raymond MOTTE 32, imp. de Grange-Haute 69540 IRIGNY TEL : 04 78 46 07 47	Trésorier Marielle GIRAUD 14, rue P. Cornelle 69006 LYON TEL : 04 78 52 33 10		CRÉDIT LYONNAIS Agence Victor Hugo Compte N° 050230 B

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