

Sauvegarde et Embellissement de Lyon



BULLETIN DE LIAISON N° 62 - FÉVRIER 2000

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

ÉDITORIAL

*SEL, non soluble,
mais plutôt résolue...*

Notre association entame une nouvelle année avec une forte résolution, que ce soit pour veiller au sort de "l'Homme de la Liberté" ou que ce soit pour dénoncer la médiocrité et la faiblesse du système de la Justice Administrative vis à vis du processus de décision dans l'Affaire du Tramway.

De la même façon, le non aboutissement du projet de "chantier école" pour l'escalier de la rue de Thou doit être élucidé en terme de dysfonctionnement.

Mais une fois encore, SEL se place par ailleurs en force de proposition pour aider à régler plus vite la question de l'Enfer de Vaise ou pour promouvoir une approche positive de l'insertion de la Publicité dans notre agglomération;

Autrement dit SEL n'accepte pas n'importe quelle solution.

Jacques BONNARD

SOMMAIRE.....page

Convocation à l'Assemblée Générale de S.E.L.....	1
La Conquête de l'Ouest ...ou l'enfer de Vaise.....	2 et 3
Pub-Lyon la Nouvelle.....	4 et 5
Conférence SNCF : Technologie et projets lyonnais.....	5 et 6
Tramway : où en est-on ?.....	7
Revue de presse et rétrospective 2000.....	8

L'HOMME DE LA LIBERTÉ : un an déjà...

<<Que devient votre homme ? >> nous interrogent nos fidèles adhérent(e)s ou celles ou ceux qui ne sont pas insensibles au sort qui sera réservé à la sculpture de CÉSAR, mais aussi à l'avenir de notre patrimoine.

Le juge des référés, rappelons le, avait fait défense de déposer la statue sans les autorisations des autorités compétentes. Appel a été interjeté par l'acquéreur de la statue et nous attendons maintenant l'audience de la Cour d'Appel dont la date n'est pas encore fixée.

Une mauvaise nouvelle nous est parvenue : le refus du Tribunal de Grande Instance de Lyon de nous accorder une aide juridictionnelle car "...la demande ne présente pas de caractère exceptionnel..."

L'étendue de nos soucis s'est donc élargie, mais depuis sa création, SEL a toujours été consciente que la sauvegarde du patrimoine n'est pas sans sacrifice.

Une association nationale de protection du patrimoine (1), suit attentivement nos démêlés judiciaires. Elle n'est peut-être pas la seule, car l'Homme de la Liberté patine sur une des 900 ZPPAUP créées ou en cours d'études en France...

Si le danger n'est pas dans la demeure, il est dans les ZPPAUP...

Raymond MOTTE

(1) "Sites et Monuments", revue de la Société pour la Protection des Paysages et de l'Esthétique de la France.

APPEL À COTISATIONS

*Chères adhérentes, chers adhérents,
Ceux qui d'entre vous ne sont pas à jour de leur cotisation 2000, trouveront dans ce bulletin un rappel.*

Nous nous permettons de vous rappeler, si besoin en est, combien sont précieux votre soutien et votre solidarité à l'égard de tous ceux qui sont attachés à notre Cité et qui partagent au sein de SEL, ce sentiment qui est aussi le vôtre.

Jacqueline SAPIN

LA CONQUÊTE DE L'OUEST...OU L'ENFER DE VAISE.

La tendance actuelle est de réduire la place de la voiture dans la ville. Certains vont même jusqu'à préconiser sa suppression dans la Presqu'île. À l'opposé, bon nombre d'automobilistes ne se sépareront jamais de leur cher - à tous points de vue - véhicule. Au milieu du gué, que font les Pouvoirs Publics ?

La complexité et l'empilement des structures rendent la tâche malaisée et les différences d'appréciations entre les protagonistes pour sinon résoudre, du moins améliorer la circulation, sont souvent divergentes ou même anti-nomiques.

Certes les réalisations ont été précédées de tout le processus classique en la matière : enquête d'opinion, consultations des habitants et des associations, enfin enquête publique dont la procédure actuellement en usage cautionne la politique du fait accompli.

Tout est "ficelé" d'avance et les modifications apportées aux projets initiaux à la suite des diverses consultations sont marginales.

Après, selon la formule consacrée, "on ne peut plus revenir en arrière".

La conjonction historique des deux principales voies venant du nord de la France a de tout temps créé de façon quasi automatique un encombrement sporadique des lieux.

Le rétrécissement de la rue de Bourgogne aujourd'hui achevé et celui de la rue Marietton en bonne voie, ne seront que des facteurs de ralentissement de la circulation pléthorique. Elle continuera à sévir aussi longtemps que le pont Clémenceau et le tunnel de la Croix-Rousse seront dans l'alignement de la rue Marietton entre la place Valmy et le quai rive droite.

Autant dire que l'embouteillage ne cessera jamais, car transformer cet aspirateur à voitures en rue agréable semble quasi impossible. L'exemple du trafic rue de Bourgogne le souligne.

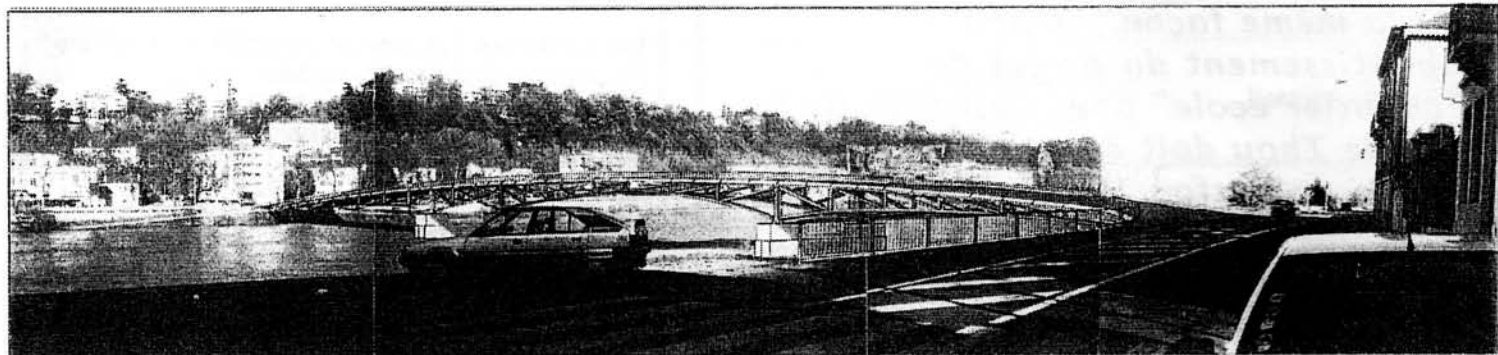
UN OU DEUX PONTS DE PLUS : UN REMÈDE SUFFISANT ?

Pour louables qu'elles soient, elles ne résoudront pas les difficultés dues au relief et à la structure de la trame viaire.

On a ressorti un vieux serpent de mer, dont on parle depuis bientôt cinquante ans : la création d'un pont, dit "pont Schuman" entre le pont de l'Île Barbe et le pont Masaryk.

L'accroissement prévu de l'activité dans le quartier de l'Industrie a incité les Pouvoirs Publics à prévoir deux ponts, dont la localisation reste à définir la réalisation du premier devrait intervenir à court terme et celle du second à une échéance plus lointaine.

Le "tableau de bord cartographique du Quartier de l'Industrie" présente trois



Projet d'Implantation du Pont "Nord" sur la Saône. Vue depuis le quai Clémenceau.

Document CO.UR.LY - ALGOË (Conseil en management)

L'ENTONNOIR DE VAISE

Prenons l'exemple de Vaise, tristement célèbre.

Les modifications qui ont conduit aux travaux de voirie dont l'achèvement est promis pour juin 2000 sont certainement pertinentes.

Pourtant, les stigmates qui ont engendré les tares dont souffre le quartier perdureront.

On a beaucoup discoursu et écrit sur "l'entonnoir de Vaise".

La trémie Jaÿr / Clémenceau sera remplacée par un carrefour à feux tricolores. Le quai Jaÿr sera moins déshumanisé qu'aujourd'hui, mais ce dispositif ne contribuera pas à la fluidité du trafic des rues qui convergent place Valmy.

Les réalisations en cours et les projets d'implantation dans le quartier de l'Industrie ont donné un nouveau souffle aux tentatives d'organisation plus rationnelle des flux en provenance de l'ouest, du nord-ouest et du nord de l'agglomération.

possibilités de localisation des ouvrages.

Il en existe une quatrième, face à la voie sous le pont de chemin de fer, via la rue Émile Duport prolongée.

Il ne s'agit pas ici de décrire les avantages et les inconvénients de chaque formule. Aucune des solutions préconisées n'apportera de remède radical à l'engorgement de Vaise. Il en résultera simplement un transfert partiel des embarras de la rive droite sur la rive gauche de la Saône. Les quais Clémenceau et Gillet sont déjà très chargés aux heures de pointe et leur saturation sera inévitable.

.../...

Un consensus semble se dégager pour édifier le pont le plus au sud en premier lieu. Il serait alors possible de prévoir un itinéraire qui éviterait le centre de Vaise pour accéder aux voies de dégagement du nord et de l'ouest de l'agglomération ainsi qu'au Boulevard Périphérique Nord de Lyon. C'est ce que l'on appelle "le petit contournement de Vaise".

Sur la rive gauche, les débouchés des ponts projetés butent tous sur la colline de la Croix-Rousse. Dans le cas du pont le plus au nord, un aménagement moins pénalisant peut être réalisé aux abords de la rue Lucien Maître à Caluire, avec une jonction possible pour accéder au plateau par la montée des Forts. Cette voie en forte pente ne peut pas jouer un rôle majeur dans l'écoulement du trafic.

Alors, à quoi bon tant investir pour déplacer en partie le problème sans le résoudre ?

UN NOUVEL ACCÈS AU TUNNEL DE LA CROIX-ROUSSE

La seule véritable solution est de percer des tunnels jusqu'à la rive droite du Rhône face aux ponts dont la réalisation semble la plus probable : le pont nord et le pont sud. C'est utopique dans l'optique actuelle de la circulation à Lyon, où l'on tend à réduire l'espace dévolu à la voiture.

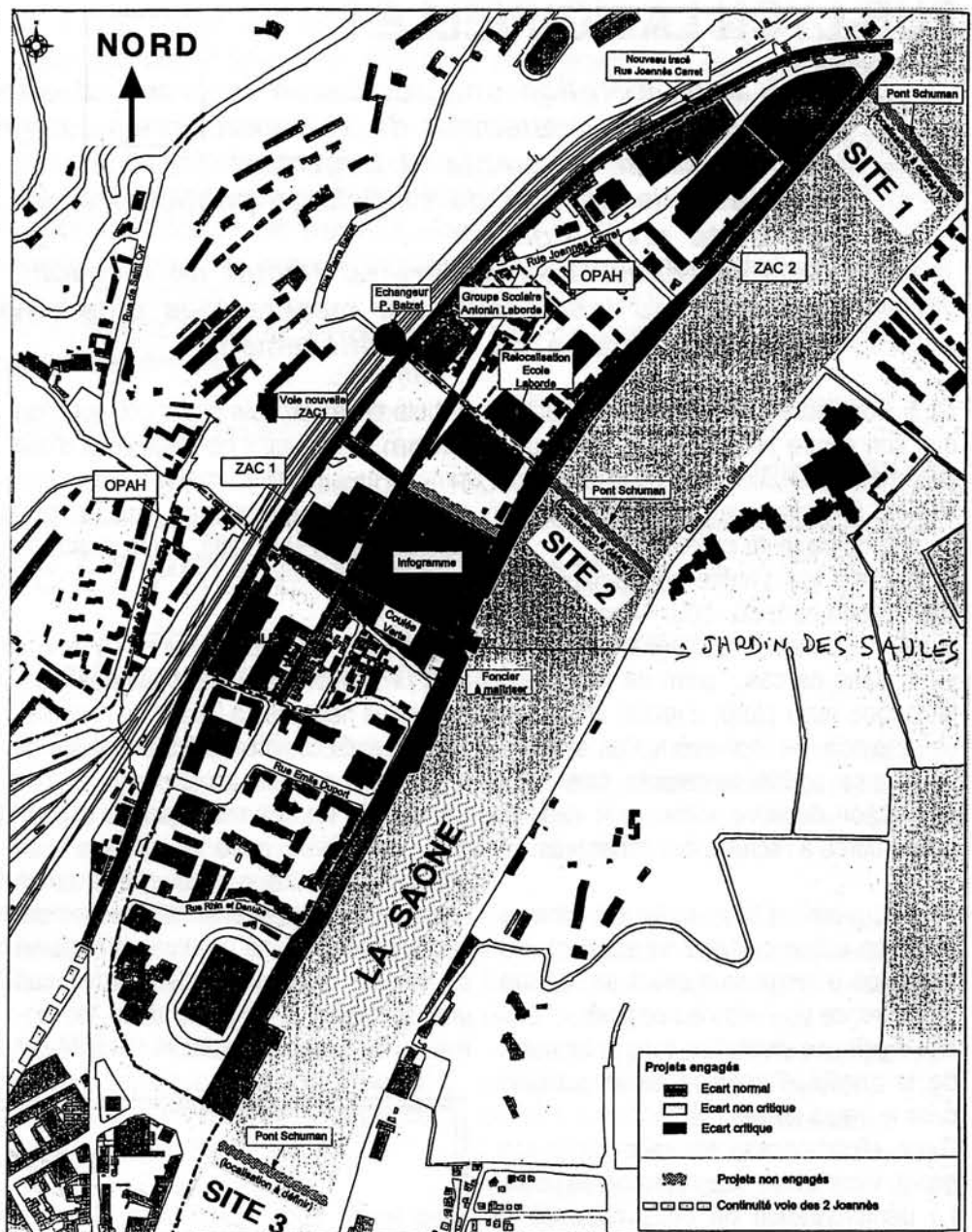
On peut émettre quelques suggestions.

Il s'agirait, en face du pont sud, de percer une galerie en S très ouvert, d'un peu plus de 100 mètres. Elle permettrait d'accéder à la tête ouest du tunnel de la Croix-Rousse, soit à son entrée, soit à quelques dizaines de mètres à l'intérieur, en raison des courbes admissibles pour une bonne visibilité.

Ce dispositif comporterait plusieurs avantages :

- On pourrait condamner l'accès au tunnel de la Croix-Rousse par l'avenue de Birmingham. Cette artère aurait alors pour seule fonction la desserte des quais rive gauche et de la rue Serin pour atteindre la Croix-Rousse.

Les rues de Bourgogne, Marietton et Sergent Michel Berthet et le quai Jaÿr supporteraient moins de trafic de transit, car ils n'auraient plus d'accès direct au tunnel.



"Tableau de bord cartographique du secteur INDUSTRIE à Vaise.
Les trois sites possibles pour le pont Schuman au-dessus de la Saône
Document CO.UR.LY - ALGOÉ (Conseil en management)

Le trafic en provenance du Val de Saône, de Saint-Cyr, Saint-Didier, Champagne, Tassin et Ecully serait canalisé sur cet itinéraire via la Porte de Vaise, la rue Mouillard et la partie large de la rue de Saint-Cyr.

Il serait souhaitable, lors de l'élaboration du nouveau Plan d'Occupation des Sols (P.O.S.) de ne pas prévoir d'autres constructions que celles qui existent le long de ces voies, afin de ne pas créer une nouvelle rue-autoroute de type Marietton.

Pour décongestionner totalement la "cuvette de Vaise", il ne restera plus qu'à creuser le "petit tunnel" dont on parle depuis longtemps, du pont Koenig à la rue Jean-Marie Leclair.

Afin d'éviter de reproduire à Gorge de Loup ce que l'on veut éliminer ailleurs, ce tunnel devrait relier le pont Koenig à la rue du Professeur Guérin et non pas à la rue Jean-Marie Leclair. Ce quartier serait ainsi desservi sans supporter une affluence accrue de voitures.

La circulation pourrait s'écouler vers l'ouest nord-ouest par l'avenue Sidoine Apollinaire et par un accès à la bretelle de Tassin de l'A 6 à créer.

Mais plutôt que de rêver éternellement à la perfection et de perdre du temps en ratiocinations conceptuelles au détriment de l'action, ne vaut-il pas mieux laisser de côté le souhaitable au profit du possible ?

André MAYNARD

PUB-LYON LA NOUVELLE !

Une agglomération entière réussit le grand chelem en matière de traitement de son environnement grâce à une action cohérente et largement étendue.

La nouvelle gestion de l'affichage publicitaire est au coeur de cette révolution.

Une agglomération entière se réjouit de recevoir un nouveau label, taillé sur mesure, des plus enviables dans le domaine de l'embellissement.

Le 5 décembre 2002, quatre ans après que son centre historique ait acquis une importante distinction, notre agglomération s'inscrit à nouveau au tableau d'honneur, dans le domaine du cadre de vie.

Mais cette fois l'entité couronnée n'est pas récompensée pour l'oeuvre de plusieurs dizaines de générations. En effet, dans ce cas, point de patrimoine historique mais plutôt quelque chose qui se rapproche de l'éphémère. Car, si la cité est encore portée au pinacle, c'est pour une action décisive s'inscrivant dans la courte durée à l'échelle des millénaires.

Pour la première fois la ville est promue pour son action politique lui assurant une révolution d'image, la mettant en position de référence vis-à-vis de ses pairs.

Elle reçoit une distinction dans le domaine de la qualité d'insertion de la publicité dans le cadre de vie.

Cette récompense, nouvelle dans son genre, vient primer une approche originale. La démonstration de cette capacité à changer de registre a réussi à provoquer la création d'un nouveau label jusqu'alors inexistant, que ce soit au plan local ou que ce soit à une échelle débordant le cadre de nos frontières.

Ainsi la ville a-t-elle trouvé une occasion de se mettre en position de leader incontesté dans une discipline immédiatement reconnue malgré sa jeunesse, au croisement de l'activité économique, de l'environnement, de l'aménagement urbain et de l'embellissement.

Au point de provoquer la rencontre de plusieurs grandes administrations de l'État, pour promouvoir cette approche exemplaire.

Mais cette réussite est d'autant plus exceptionnelle et remarquable que ces nouvelles orientations engagées, qui commencent à porter des fruits manifestes dans le domaine du cadre de vie,

ont été prises au sein d'une cité qui n'est pas banale, puisqu'il ne s'agit pas d'une simple municipalité, mais d'une communauté de communes qui a pris conscience de son entité, qui le montre et qui l'affiche.

Une harmonie surprenante a pu éclore d'un ensemble de composantes responsables habituées à l'esprit de chapelle. Cette grande communauté a atteint sur ce registre une maturité accomplie.

L'ensemble de ces municipalités a compris combien la prise en compte d'un affichage publicitaire de qualité et d'une implantation adaptée à l'environnement était porteur d'image positive, et combien ce vecteur d'embellissement provoquait une contagion d'exigence dans les domaines de l'environnement et du cadre de

vie urbain, tant chez les individus et particuliers, que dans les entreprises, les organismes ou les collectivités, avec une influence très favorable au développement de comportements constructifs dans d'autres domaines bien plus larges.

Toutes ont compris que cette harmonie nouvelle donnait une force de conviction incomparable, dont chacune pouvait profiter.

Le Grand Lyon, dans son ensemble, a ainsi découvert une arme de motivation extrêmement efficace, en particulier là où le patrimoine historique manque pour assurer l'effet d'entraînement.

Ainsi l'agglomération lyonnaise a-t-elle trouvé la recette pour la séduction totale.

Suite page ci-contre

Le 5 Décembre 2002

En raison des politiques mises en place dans les domaines de l'insertion de la publicité dans le cadre de vie , le tout nouveau

LABEL-PUB

est accordé au

GRAND LYON

par le Jury interministériel ,

Le Ministre de
l'Aménagement
du Territoire

Le Ministre de
l'Economie

Le Ministre de
la Culture

Mais, si cette distinction vient récompenser les élus de ces collectivités pour leur prises de positions claires et décisives, en matière de réglementation, et dans leurs mises en application, ce résultat n'aura été possible qu'à la suite d'une prise de conscience progressive, de ceux-ci bien évidemment, mais également des professionnels de l'affichage.

Ces derniers ont réussi à intégrer un nouveau champ de contraintes en s'appuyant dessus pour progresser plutôt qu'en cherchant à l'éviter ou le contrer.

Ils ont pu vérifier que cette évolution n'était pas une entrave à la réalisation d'opérations lucratives, mais une occasion de renouveler la définition et la performance des supports et de les adapter à leur cadre, une occasion de se distinguer au travers d'actions de créativité, une occasion de renforcer le niveau de valeur ajoutée de leur métier.

Ils ont compris l'intérêt de devenir acteurs de l'embellissement.

Enfin, si les uns et les autres ont abouti

au débouché d'un certain cheminement, c'est souvent à la suite des interventions appuyées, répétées et concertées de nombreuses associations, qui ont su, elles aussi, montrer un front cohérent et fort dans leur grande diversité.

Ainsi cette victoire est-elle collective et nombreux sont ceux qui se retrouvent dans cet accomplissement.

Honneur à tous ces acteurs victorieux !

Jacques BONNARD

S.N.C.F : TECHNOLOGIE ET PROJETS LYONNAIS...

Une passionnante conférence-débat sur la présence et les projets d'un acteur majeur de l'aménagement urbain lyonnais.

SEL a souvent exprimé ses réflexions ou formulé des propositions et interrogations sur l'insertion des installations ferroviaires dans le paysage urbain lyonnais.

Friches ferroviaires, édifices, figuraient parmi nos préoccupations principales.

La S.N.C.F, sollicitée par SEL, a répondu favorablement à sa demande de lui exposer sa démarche au cours d'une conférence débat, à l'issue de l'Assemblée générale du 3 décembre 1999.

M. Dominique BRISSET, ingénieur au Pôle Régional d'Ingénierie S.N.C.F à Lyon-Perrache est donc venu à notre rencontre pour débattre avec nous de l'aménagement des infrastructures ferroviaires dans l'agglomération lyonnaise.

L'axe de son intervention a porté sur les évolutions attendues des contraintes technologiques et de leurs répercussions sur le paysage ferroviaire.

La loi du 13 février 1997 a transféré la propriété des infrastructures du réseau S.N.C.F à un établissement public "RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE" (R.F.F) qui devra assumer le développement durable du transport ferroviaire en France, et la mise en valeur du réseau ferré national.

La S.N.C.F, en contrepartie, en qualité d'utilisateur de ce réseau, verse une redevance assimilable à une forme de péage dont une partie est prise en charge par l'État.

LE NOEUD FERROVIAIRE LYONNAIS.

Lyon est un point de passage obligé sur l'axe Paris-Lyon-Marseille, qui dessert la rive droite du Rhône utilisée pour le transport de fret en direction ou en provenance d'Espagne ou par le Transport Express Régional (T.E.R) entre Lyon et Givors

LA GARE DE PERRACHE.

Au coeur du noeud ferroviaire lyonnais, la gare de Perrache est reliée à celles de la Part-Dieu, Vaise, Saint-Paul, etc....

Elle est le point de passage obligé des trains dits de nuit et des trains-autos auxquels la Gare de la Part-Dieu est interdite.

Une autre fonction essentielle de la Gare de Perrache est d'assurer l'origine et le terminus technique des trains de voyageurs qui ont leurs dépôts ou voies de garage à Vaise, la Mouche, Vénissieux, ou leur sites d'entretien à la Scaronne, à Croix-Barret ou encore d'avitaillement, de nettoyage et de préparation à la Guillotière ou s'effectue la préparation des trains avant leur part en service.

La gare de Perrache étant celle de mise en place de nombreux trains en partance, offre un délai, très apprécié par une certaine clientèle (groupes, personnes à mobilité réduite), lui permettant de s'installer alors que celle de la Part-Dieu ne le leur permet pas.

La gare de Perrache bénéficie d'un site multimodal exceptionnel de transports collectifs par métro, bus et bientôt tramway.

Outre la desserte du site, la gare de Perrache assure, les correspondances, l'attente des voyageurs, la vente de billets, la location de véhicules...

- 15 000 voyageurs arrivent ou partent quotidiennement de cette gare et 5 000 autres y transitent en correspondance.

Le chiffre d'affaire réalisé, 150 millions de francs, place cette gare au 12^{ème} rang en France.

La gare de la Part-Dieu reçoit, chaque jour, 85 000 voyageurs.

LES TRAINS.

Chaque jour 700 trains dont 100 de fret transitent par Lyon, soit en moyenne un train toutes les deux minutes.

La majorité des trains sont des T.E.R et la plupart des TGV ont leur origine ou terminus à Lyon. Beaucoup de trains de Grandes Lignes partent ou arrivent à Perrache ou à la Part-Dieu.

HISTORIQUE DE LA GARE DE PERRACHE.

Le franchissement de deux fleuves navigables a conduit les bâtisseurs de la ligne P.L.M à construire en 1857 la gare sur un remblai de 6 mètres d'hauteur.

Cet héritage interdit la création de nouvelles voies souterraines.

.../...

En 1978, le Centre d'Échanges multimodal connecté aux autoroutes A6 et A7 à été mis en service, suivi en 1982 de la "passerelle" (une gare dans la gare).

DES PROJETS D'AVENIR

- La liaison directe Perrache- La Part-Dieu, saturée est l'objet d'études.
- La longueur des trains de marchandises limitée à 750 mètres sera portée à 1200 mètres. Cette avancée va entraîner d'importantes transformations des infrastructures actuelles.
- Le Contournement ferroviaire de Lyon pour les trains de fret devrait permettre de soulager les infrastructures existantes.
- Celles de la gare de Perrache sont saturées et appellent :
 - La construction de voies supplémentaires à quai qui pourraient être réalisées en "encorbellement".
 - La connection des voies en impasse de part et d'autre du Bâtiment Verrière.
 - La restructuration du bâtiment de la gare.
 - Le réaménagement des viaducs sur le Rhône et de la Saône mais aussi du tunnel Sainte Irénée.

Enfin se pose le problème de l'insertion des extensions de la gare de Perrache dans le nouveau quartier Lyon-Confluence. Le conférencier précise que les urbanistes ne peuvent pas écarter les impératifs techniques tels que le rayon des courbes, la pente des rampes, la longueur des convois, etc...

LES GRANDES ORIENTATIONS DE L'AVENIR DU FERROVIAIRE LYONNAIS

La S.N.C.F est confiante dans l'avenir du ferroviaire lyonnais dont les axes de développement principaux seront :

Le Schéma Régional des Transports prévoit une croissance de 3 à 9% de la part de marché des trains T.E.R ;

- Le Plan des Déplacements Urbains (P.D.U) qui prévoit le développement des transports collectifs ;

- La croissance de la population lyonnaise et de sa mobilité (+ 40% de mobilité en 10 ans) ;

- La croissance des Grandes Lignes (+ 12% en 1999 sur l'axe PARIS-LYON) ;

- La mise en service du TGV Méditerranée ;

- Le projet de la ligne Lyon-Turin et le développement du réseau TGV européen (Londres, Barcelone, Genève).

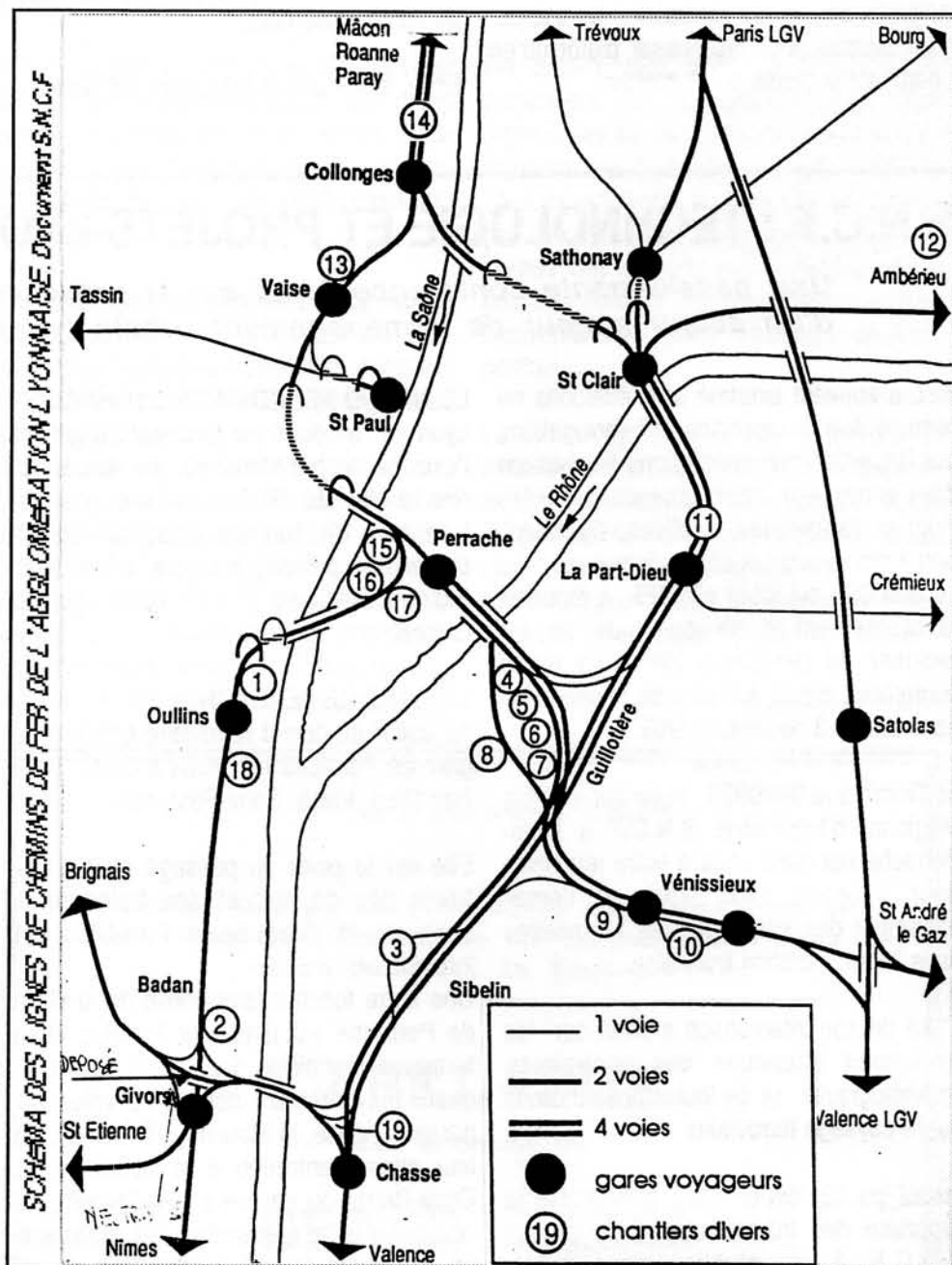
- Enfin, le projet LYON-CONFLUENCE qui prévoit 30 000 nouveaux habitants et la création de 15 000 emplois.

À l'évidence le paysage ferroviaire lyonnais et la gare de Perrache seront encore appelés à se transformer car au cours du débat, il est apparu que dame S.N.C.F n'entendait pas être aiguillée sur une voie de garage...

Les friches ferroviaires qu'urbanistes et aménageurs souhaiteraient utiliser, seront destinées au développement du réseau...

Nous remercions vivement M. Dominique BRISSET de nous avoir offert ce passionnant voyage dans le futur paysage ferroviaire lyonnais et d'avoir animé le débat avec conviction et clarté.

R.M



Les infrastructures ferroviaires de l'agglomération lyonnaise.

- | | |
|---|---|
| 1 - Ateliers d'Oullins Machines | 10 - Triage de Vénissieux |
| 2 - Faisceaux relais fret de Badan (ex triage) | 11 - Remisage des Brotteaux |
| 3 - Triage fret de Sibelin | 12 - Triage d'Ambérieu |
| 4 - Guillotière Faisceau Scaronne | 13 - Dépôt autorail de Lyon-Vaise |
| 5 - Guillotière Faisceau Croix-Barret | 14 - Ex-triage de St Germain au Mont d'Or |
| 6 - Guillotière Sernam | 15 - Parc postal de Lyon-Montrochet |
| 7 - Guillotière Faisceau Marchandises et futur chantier TGV | 16 - Faisceau fret du Port Rambaud |
| 8 - Ex Dépôt de la Mouche | 17 - Faisceau fer du MIN |
| 9 - Dépôt de Vénissieux | 18 - Ex ateliers d'Oullins-Voitures |
| | 19 - Ex triage de Chasse |
- (Lyon-Perrache Marchandises)

Deux premières lignes de tramway : Où en est-on des travaux et du traitement de notre requête devant la Cour Administrative d'Appel ?

Les habitants du Grand Lyon s'en aperçoivent tous les jours, la construction des deux premières lignes de tramway se poursuit activement. Le SYTRAL nous annonce la mise en service des 18 kilomètres en construction, Perrache - La Doua et Perrache - Porte des Alpes, pour le 8 décembre 2000.

Comme Sauvegarde et Embellissement de Lyon, notre association est très critique sur l'ensemble du "plan tramway" tel qu'il est défini dans le Plan des Déplacements Urbains. Non pas qu'elle soit opposée au tram, en tant que tel, mais parce que **les 4 lignes prévues, d'un total de plus de 55 kms, et d'un coût prévisible de plus de 7 milliards, ne constituent pas une réponse adaptée aux besoins, à la taille, à la configuration et aux ambitions de notre agglomération**, dotée par ailleurs d'un réseau de métro particulièrement apprécié, qui draine aujourd'hui à lui seul la moitié des usagers utilisant les transports en commun lyonnais, mais qui reste à finaliser.

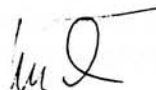
Rappelons qu'après les lignes Montrochet - La Doua et Perrache - St Priest, les deux autres lignes prévues sont la ligne La Duchère - Minguettes et la ligne Gare de Vaise - Vaulx en Velin. La première passerait par la rue de Bourgogne, le tunnel de la Croix-Rousse, la rue Duquesne, le Bd des Belges, la Part-Dieu, le Bd des Etats-Unis et Vénissieux, et la seconde emprunterait le cours Lafayette et le cours Tolstoï, après être passée en plein centre historique (quais de Saône, Pont La Feuillée, Terreaux, rue de la République, Cordeliers ...). Leurs parcours laissent imaginer les difficultés et les perturbations qu'engendreraient leur construction et leur exploitation.

Notre requête, conjointe avec S.E.L., contre la déclaration d'utilité publique relative aux deux premières lignes, **déposée le 5 mars 1999, avant le début de la pose des rails, n'a toujours pas été traitée par la Cour Administrative d'Appel de Lyon**

Tout se passe comme si cette dernière était indifférente à l'état d'avancement des travaux, et choisissait de se mettre elle-même devant le fait accompli, malgré l'importance des enjeux publics et financiers en cause.

La gestion de cette affaire nous a ainsi montré jusqu'à ce jour **une justice administrative, ni rigoureuse, ni efficace, plus au service de l'Administration que des administrés.**

Alors que les plus hautes autorités de l'Etat ont mis en chantier la réforme de la Justice, nous les avons alertées sur cet état de fait. Les services de la Présidence de la République et du Premier Ministre nous ont répondu qu'ils transmettaient notre dossier à Madame GUIGOU, Ministre de la Justice. Cette dernière nous a fait savoir le 2 février qu'elle avait demandé à Madame le Secrétaire Général du Conseil d'Etat "de procéder à un examen attentif de ce dossier et de nous informer de la suite susceptible de lui être réservée".



Jean MURARD

Président de "Déplacements Citoyens"

(Communiqué)

LA REVUE DE PRESSE (novembre - décembre 1999 - janvier - 2000).

- GRANDS PROJETS -

- "Des bateaux sur le haut-Rhône : à quel prix ?". Une étude de remise en navigabilité est en cours..... P 02-11-99.
- "Musée du Confluent : un <<Guggenheim>> pour six <<Einstein>> !". Deux projets sont à l'étude dans le cadre de l'aménagement de la pointe de la Presqu'île : un musée d'art contemporain évalué à 2 milliards de francs et un équipement <<Sciences et Société>> de 350 millions de francs..... P 09-11-99.
- "L'industrie en marche". Quatre <<Grands>> devraient s'installer dans le quartier de l'Industrie..... P 17-11-99.
- "Pont Schumann" : une consultation avant la décision concernant sa localisation..... P 17-11-99.

- PATRIMOINE -

- "Un nouveau Centre automobile aux pieds des aqueducs ?". Avec la construction d'un garage au pied du pont-siphon du prestigieux aqueduc romain du Gier, faut-il parler de chef d'oeuvre en péril ?..... P 28-12-99.
- "Site gallo-romain de la rue du Chapeau-Rouge". L'atelier de poterie, vieux de 2000 ans sera enseveli par les travaux de terrassement..... P 13-01, 14-01 et 18-01-2000.

- ENVIRONNEMENT -

- "Le parc de la Tête d'Or sur le bon chemin". À partir de janvier 2000 et jusqu'en 2002, tout le mobilier d'information et de signalisation du parc va être changé..... P 08-11-99.
- "La Feyssine, naturellement vôtre". Le parc devrait être achevé fin 2001..... P 15-11-99 et 23-11-99.
- "Rhône : le paysage reprend eau et vie". La réhabilitation des anciens bras du fleuve alimentés par les hautes eaux, donne une idée du futur paysage en aval de Lyon..... P 28-11-99.
- "Lancement des travaux de l'avenue Tony Garnier". Bientôt une avenue plus large..... P 08-11-99.
- "Plan tramway : le Grand Lyon entre-t-il dans le XXI^e siècle à reculons ?". Tribune libre..... P 17-01-00.

- URBANISME -

- "Le mur de Mermoz tombera sans regret". La suppression de l'autopont de l'avenue Jean Mermoz lors de la prochaine mandature participera au désenclavement du quartier..... P 17-11-99.

- ASSOCIATIONS -

- "Un Forum des associations en décembre 2000"..... P 21-11-99.
- "La Maison Rhodanienne de l'Environnement : un peu de ménage". La MRE doit trouver une dimension collective et publique P 21-12-99.

Bernard FOUCHER

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

BULLETIN DE LIAISON : RÉTROSPECTIVE SUR 1999...

À la fin de chaque année nous relisons nos bulletins de liaison édités. Une façon de faire l'inventaire de nos articles...

CADRE DE VIE : Au nord de Lyon un phare qui n'a qu'à luire ! (58) - Plan d'Occupation de la Publicité (60) - Porte Sud de Lyon... une entrée de ville ?... (61) - Le Rhône à l'aide de l'image de Lyon (61).

EMBELLISSEMENT : Huitième arrondissement : "l'Arroseur arrosé", une scène qui mérite le détour (59) - Lyon s'engage dans la lutte contre les graffitis et l'affichage sauvage (59).

HISTOIRE : Voyage à la Guillotière...(58, 60 et 61) - Le Pilon d'Yvours (61).

SAUVEGARDE DU PATRIMOINE : "L'Homme de la Liberté"...ou le patrimoine lyonnais mis en danger (59) "L'Homme de la Liberté" : interdit d'envol...(60) -. Le Patrimoine du quotidien (60).

URBANISME : Quelle trame sur l'axe Berthelot ? (59).

CONFÉRENCE : Lyon peut-elle devenir une vraie destination touristique ? (58).

VISITES : Visite à la Mairie du 8ème arrondissement (59).

R.M

(*) N° du bulletin de liaison.

SAUVEGARDE & EMBELLISSEMENT DE LYON			Adhérer à :	COTISATIONS :
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 Jacqueline SAPIN 16, montée Soeur Vially 69300 CALUIRE TEL : 04 78 23 26 49	 SAUVEGARDE ET EMBELLISSEMENT DE LYON	Membre ADHÉRENT : 150F - Euros : 22,87 Membre BIENFAITEUR ou PERSONNE MORALE : 700F - Euros : 106,71 JEUNE - ÉTUDIANT : 70F - Euros : 10,67
			Siège : MAISON RHODANIENNE DE L'ENVIRONNEMENT. 32, rue Sainte-Hélène. 69002 LYON.	CRÉDIT LYONNAIS Agence Victor Hugo Compte N° 050230 B