

Sauvegarde et Embellissement de Lyon



BULLETIN DE LIASON N° 64 - SEPTEMBRE 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)

REQUIEM POUR LES MAUSOLÉES DE LA PLACE EUGÈNE WERNERT* À LYON

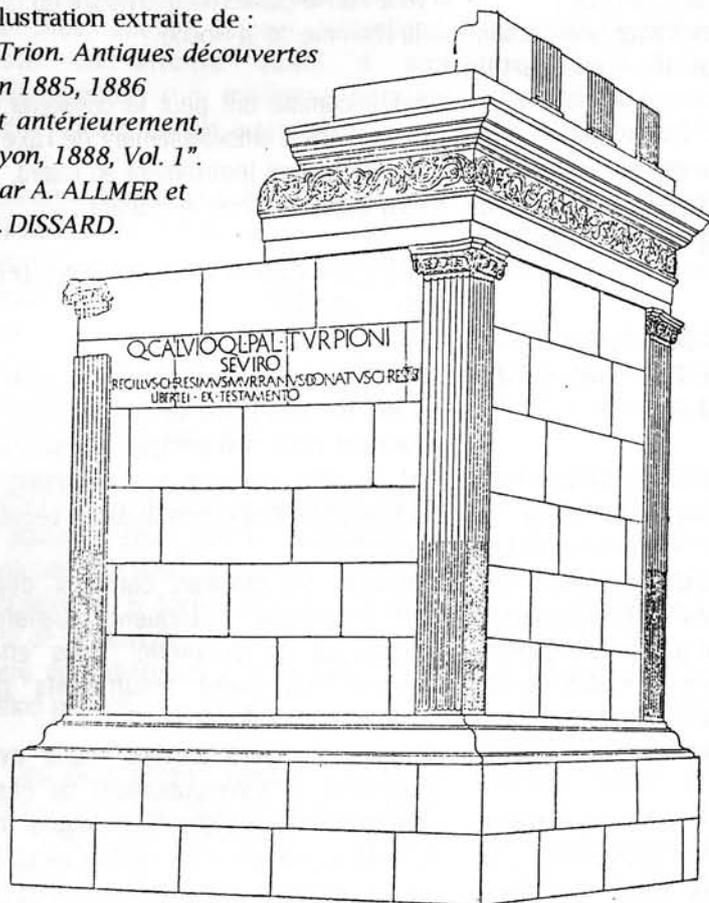
Le mausolée de TURPION

Illustration extraite de :

"Trion. Antiques découvertes
en 1885, 1886

et antérieurement,
Lyon, 1888, Vol. 1".

par A. ALLMER et
P. DISSARD.



Construits un demi-siècle seulement après la fondation de Lugdunum, ces monuments et leurs inscriptions sont les plus anciens de Lyon.

Ce précieux héritage, mériterait un cadre digne du talent et de l'ardeur des premiers bâtisseurs de notre cité (voir en page 5).

J.B

* Eugène WERNERT, professeur agrégé, né à Lyon le 5-11-1880, mort pour la France le 12-07-1915 aux Épargnes (Meuse). Ancien professeur au Lycée Ampère à Lyon (source : compte-rendu du Conseil municipal de Lyon - Séance du 17-07-1916).

VISITE À SANS SOUCI

AUTOUR DU CHEMIN DE FER DE L'EST
DE LYON

Samedi 21 octobre 2000 à 9 h 30.

Notre ami Jean-Luc CHAVENT nous entraînera dans le 3^{ème} arrondissement, à la découverte du passé et du présent du quartier dénommé Sans Souci, coupé par la ligne de l'Est et coincé entre la trépidante Part-Dieu et le paisible village de Montchat. Nous vous donnons rendez-vous au parc de stationnement de la prison Montluc et du fort de Villeurbanne dit fort Montluc qui lui fait face (3^{ème} arrondissement).

Au programme de la visite :
La ligne du Chemin de Fer de l'Est de Lyon, le Château Sans Souci, la statue de SADI CARNOT, oubliée au fond d'un jardin public de Montchat, et autres surprenantes découvertes dont Jean-Luc CHAVENT détient le secret.

Venez-nombreux avec vos amis (ies).

Pour s'y rendre :

Méto - ligne D - station Sans Souci
Bus - ligne 69 - arrêt Manufacture des tabacs.

N'oubliez pas de vous équiper de chaussures de marche et en cas de menace céleste, d'un parapluie...

SOMMAIRE page

Les mausolées de la place Eugène Wernert.....	1 et 5
Au-delà des bilans médiatiques.....	2 et 3
La ligne des Chemins de Fer de l'Est de Lyon.....	4
Publicité : visite sur les lieux.....	6 et 7
La revue de presse.....	8

AU DELÀ DES BILANS MÉDIATIQUES... DES ACTIONS À PROGRAMMER !

Nous profitons, plus qu'il n'en faut, d'informations ronflantes sur les actions municipales réalisées, ou parfois simplement projetées, durant les six dernières années.

Ces réalisations ou ces projets, d'un niveau bien mitigé, ne viennent répondre que modérément à des attentes ou à des suggestions que nous avons exprimées.

Rappelons en quelques grands axes principaux qui restent d'actualité.

CES PATRIMOINES QUI NE SONT PAS ÉGAUX DEVANT LA SAUVEGARDE.

Dans le même temps que l'on pavoise autour de la reconnaissance par l'UNESCO du patrimoine bimillénaire formant le cœur de la cité, on laisserait brader et nous échapper une statue contemporaine remarquable (l'Homme de la Liberté de César), qui fait pourtant partie du cadre précédent.

Par ailleurs, on abandonne et on néglige quelques éléments de grande valeur patrimoniale dans les faubourgs, comme à Rochecardon (aux confins de de Vaise et de Saint-Didier) ou comme l'environnement direct des aqueducs de Beaunant à Sainte Foy lès Lyon.

Ces exemples ne sont malheureusement pas des exceptions.

Dans tous les cas, SEL s'insurge contre tant de négligences et contre tant de disparité dans les politiques des différentes collectivités concernées, appartenant à une même Communauté.

Il importe, alors, que ces divergences soient nettement atténuées ; la mise en valeur du patrimoine, ne peut et ne doit pas rester l'apanage du centre de l'agglomération.

L'AFFICHAGE PUBLICITAIRE : PORTEUR D'IMAGE ! ?

Depuis de nombreuses années notre association pousse l'idée de faire participer l'affichage publicitaire à l'embellissement de la cité et, au minimum, pousse à juguler l'anarchie régnante.

Nous avons pu constater que quelques municipalités ont su progresser sur ces thèmes.

Nous avons cru que celle de Lyon pouvait se positionner en porte-drapeau grâce au développement d'un ambitieux Plan d'Occupation de la Publicité (POP).

Mais force est de constater une certaine difficulté à aboutir, un certain essoufflement.

Nous comptons vivement sur une relance ferme de cette politique de progrès au niveau de toute l'agglomération du Grand Lyon.

LA VALORISATION DE L'ESPACE DES FLEUVES : RESTÉE EN PLAN, ON N'Y A VU QUE DU BLEU !

Le cadre de notre agglomération est fortement marqué par la présence des fleuves; Pourtant, malgré quelques affirmations cycliques quant à l'intérêt que l'on y porte, des aménagements fondamentaux restent gravement ignorés. Ainsi, comment peut-on admettre que des parcs de stationnement puissent rester le seul mode d'utilisation des bas-ports du Rhône ?

De même, comment peut-on se contenter d'une exploitation d'infrastructures ludiques sur trois mois d'été seulement, comme dans le cas du centre nautique ? Pourquoi ne profite-t-on pas du courant de l'eau qui traverse généreusement notre cité pour en tirer une énergie d'animation, pour mettre en mouvement ou pour faire clignoter des mobiles géants en plein centre ville, de jour comme de nuit.

Que n'envisage-t-on de mieux gérer les perspectives qu'offrent ces larges percées fluviales pour mettre en valeur la pointe du confluent avec un aménagement pertinent, digne du lieu, ou pour proposer un point d'accroche à l'horizon, au Nord, comme un signal, sur les hauteurs de Montessuy,

à Caluire, qui pourrait permettre d'offrir un belvédère face à la Cité internationale ?

Combien de temps, côté Saône, conservera-t-on la passerelle provisoire au niveau de l'homme de la Roche ?

Ainsi, comme on peut le constater, les réalisations d'embellissement de l'axe des fleuves restent terriblement en retard.

Il va falloir remonter le courant !

LES ESPACES VERTS : RÊVONS D'UNE CITÉ JARDIN !

Certes des progrès sont visibles à Gerland et loin de nous l'idée de les contester.

Pourtant nous restons très critiques vis à vis de cette politique trop exclusivement orientée sur des concentrations végétales excentrées.

En effet, les quartiers centraux, depuis fort longtemps, manquent cruellement d'espaces de proximité ; des efforts restent nettement insuffisants pour corriger cette faiblesse.

Depuis plusieurs années, nous avons préconisé le développement de cheminements verts, qui pourraient irriguer toute la ville au travers d'un réseau ambitieux, relié également aux grands espaces pour les valoriser encore plus.

Parmi ces cheminements, comment ne pas rappeler celui qui pourrait former, de façon magistrale, l'axe des bas-ports, entre la Tête d'Or et Gerland, en intéressant au passage une part importante des quartiers centraux.

Par ailleurs, dans ce réseau urbain dont nous rêvons, un espace tentaculaire, à la place du fort Lamothe, peut répondre à une attente des quartiers de la rive gauche, trop pauvres à ce jour.

Alors, de quoi semer dans notre ville !

Suite page ci-contre

AU DELÀ DES BILANS MÉDIATIQUES (suite)

POUR FAVORISER LE TOURISME, CONJUGUONS LES ACTIONS !

Si Lyon progresse dans le domaine de la fréquentation touristique, il importe de proposer des aménagements d'accueil et d'orientation adaptés.

Mais ne négligeons pas ce qui laisse parfois la première impression, comme le cadre que l'on découvre à la sortie d'une gare ; en effet, si le mail a été finalement réalisé avec lenteur côté Vilette, la place (de Francfort ?) qui fait face à la gare de la Part-Dieu, au-delà de ces plantations, reste en attente quant à son aménagement (un médiocre parc de stationnement, un bâti inachevé...).

Donnons, d'autre part, à nos visiteurs, la possibilité de découvrir avec bonheur l'histoire de notre ville, non seulement en rafraîchissant sérieusement le musée Gadagne, mais également en présentant de façon permanente les riches collections que détiennent nos Archives, comme en matière de plans par exemple.

Favorisons par ailleurs le spectacle de rue au quotidien, plutôt que de se contenter de quelques "orgies" annuelles comme à l'occasion du 8 décembre ou le soir de la Fête de la Musique.

Notre agglomération y gagnerait en animation pour plus de séduction.

Si ces propositions restent limitées à quelques recettes, elles montrent toutefois que le champ est large en matière d'actions de séduction.

Et quand on plaît aux autres, on y trouve une certaine satisfaction pour soi-même...

Alors cette approche mérite d'être développée.

LES INFRASTRUCTURES : DE L'AUDACE, DE GRÂCE !

Notre agglomération montre bien peu d'ambition dans le domaine de la voirie. Il suffit de voir la molle dynamique développée pour réaliser le grand axe urbain que l'on baptisa à l'origine, Boulevard de l'Europe.

Il suffit de constater, plus généralement, le manque de programmes pour tracer des artères d'une envergure que mérite notre agglomération du Grand Lyon.

Et de grâce, n'allons pas défendre cette politique timorée en arguant qu'on ne doit pas abandonner notre ville à l'automobile. En effet, ces percées dans la cité profitent à tous les modes de déplacements, en leur donnant de la fluidité.

En plus, elles donnent à la ville de la structuration, de la lisibilité et de l'ouverture, qualités qui manquent à des quartiers entiers, tant au sud qu'à l'est des voies ferrées, tant à Villeurbanne, qu'à Monplaisir ou à Gerland.

Comment ne pas rapprocher ce premier point relatif à la voirie avec celui concernant le tramway, où notre cité, au-delà d'une versatilité politique en matière de modes de transports à l'origine de graves gaspillages, conçoit des circuits ridicules et dommageables en matière d'aménagement urbain.

Alors si l'on doit enrichir le maillage urbain, organisons le en véritable réseau, sans redondances et sans parcours ridicules.

Pour ce qui concerne les infrastructures ferroviaires de la SNCF, notre agglomération doit montrer sa capacité à gérer des mutations comme elle a su le faire avec la création de la gare de la Part-Dieu dans les années 80.

Les évolutions pourraient ainsi concerner la gare de la Guillotière (pour laisser de la place à une urbanisation le long de l'axe Berthelot équipé de son tramway) mais aussi la gare de Perrache (pour une remise en cause de cet équipement vétuste qui verrouille trop la Presqu'île) ou encore la gare de Vaise (pour développer un pôle d'équilibre ferroviaire à l'ouest de l'agglomération).

Ainsi, dans le domaine des infrastructures la planification urbaine mérite d'être sérieusement développée.

LES PRIORITÉS EN MATIÈRE D'URBANISME.

Pour ce qui touche aux programmes de construction, de grandes réalisations se font parfois espérer là où elles sont attendues à court ou à moyen terme.

Il s'agit en particulier de chantiers entamés autour de la grande articulation formée par le faisceau de voies ferrées, depuis les Charpennes jusqu'à l'axe Berthelot, autour de la Part-Dieu, autour du site de l'ancienne Gare de l'Est ou encore autour des terrains vagues de Monplaisir. C'est là que se situe l'axe majeur de la Cité moderne des affaires.

Il s'agit également de la restructuration des quartiers de Vaise entamée depuis fort longtemps et qui nécessite encore beaucoup d'efforts pour recoudre ces espaces déchirés.

Certes, quelques chantiers ou programmes de construction permettent d'affirmer que l'on s'en inquiète, mais la progression reste bien trop modeste et en tout cas montre les limites de la capacité de développement de notre agglomération.

Alors ce constat rend peu crédible le projet tapageur du Sud de la Presqu'île promu comme pôle majeur de la centralité.

Les perspectives prétentieuses avancées aujourd'hui derrière les voûtes ne font qu'apporter un peu plus de dispersion en jouant sur la corde sensible des fantasmes autour du mythe du Confluent.

Arrêtons de ne rêver que d'opérations d'exception dans tous les coins de l'agglomération, qui à force de se concurrencer n'arrivent pas à atteindre, individuellement, le seuil critique de pôle d'attraction.

L'expérience du développement laborieux de la Cité internationale devrait faire réfléchir...

C'est pourquoi plus de modestie et plus de réalisme devraient être apportés dans l'aménagement du sud de la Presqu'île.

À moins que tout ce charivari auquel nous assistons ne vise qu'à servir de levier dans les négociations avec l'État, relatives aux infrastructures de contournement autoroutier...(Alors on tromperait les Lyonnais !).

Aussi, remettons les pendules à l'heure et concentrons les efforts pour accomplir les grandes mutations déjà entamées que nous avons rappelées plus haut ; il y a encore de quoi y faire... et mettons la pédale douce dans la communication trompeuse autour du grand projet du Confluent.

Jacques BONNARD

LA LIGNE DES CHEMINS DE FER DE L'EST DE LYON.

Elle n'accueille plus de voyageurs depuis 1947. Elle pourrait être bientôt transformée en ligne de tram-train et mettre Pusignan à 25 minutes de la Part-Dieu. Élus de l'Est lyonnais et associations spécialisées militent pour ce mode de transport.

Elle s'étire de la Part-Dieu à Crémieu, elle ne transporte plus de voyageurs depuis 1947. Son activité se limite à la desserte marchandise de quelques entreprises de Meyzieu ou de Décines. Son trafic ne dépasse pas un train par jour. Son exploitant est la SNCF. Ses propriétaires sont les Conseils généraux du Rhône et de l'Isère (sur leurs territoires respectifs).

Qu'est-ce ?

C'est la ligne de Chemins de Fer de l'Est de Lyon qui fait, depuis quelques mois, l'objet d'une campagne en faveur de la restauration d'un service voyageur. Les élus (principalement de l'est de l'agglomération) et associations spécialisées font le forcing pour attirer l'attention des décideurs sur la remarquable opportunité offerte par ce site propre quasiment inutilisé.

Les récentes études se sont limitées au parcours Part-Dieu-Pusignan (en bout des pistes de l'aéroport Saint Exupéry).

Elles ont démontré que le bassin de population concerné par le réaménagement de la ligne est de 130.000 habitants, soit deux fois plus important que celui desservi par la ligne de l'ouest lyonnais à partir de la gare Saint Paul. Les investissements à prévoir sont en outre bien moins lourds que ceux d'une ligne de tramway classique car le terrain est propriété des collectivités locales et les déplacements des réseaux, qui coûtent habituellement fort cher, ne sont pas nécessaires.

Les arguments en faveur de la remise en



La ligne des Chemins de Fer de l'Est de Lyon : une friche ferroviaire fermée au transport de voyageurs. Elle pourrait voir le tram-train circuler. (Photo J.L. PAVY)

service de la voie sont donc solides. Tout laisse d'ailleurs à penser qu'une décision en ce sens pourrait être prise au début de la prochaine mandature. Mais dans ce cas, quel sera le mode de transport retenu ? Certains, minoritaires, sont partisans d'une solution routière. Les autobus, affirment-ils, sont plus rapides et plus souples d'utilisation.

D'autres, beaucoup plus nombreux plus nombreux, privilégient la solution du tramway, moins polluant et plus spacieux.

D'autres enfin imaginent une solution tram-train avec des rames capables d'emprunter les voies SNCF, puis tel un tramway, rouler en site propre dans les artères de la ville. Cette proposition est

loin d'être saugrenue...

Le tram-train roule déjà en Allemagne (Karlsruhe, Sarrebruck) où il donne entière satisfaction.

Le must serait même de créer une liaison entre les lignes de l'est et de l'ouest via un projet urbain entre la Part-Dieu et Saint Paul.

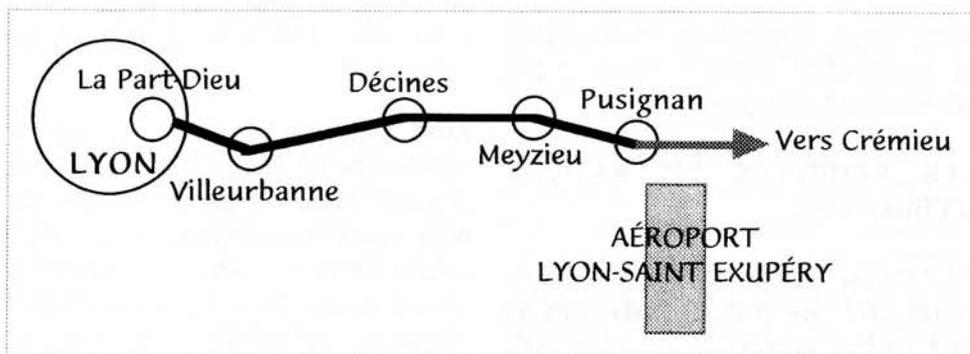
Cette dernière solution permettrait d'amorcer un réseau R.E.R., à compléter par l'utilisation d'autres voies S.N.C.F.

La transformation de la Ligne de l'Est aura sans aucun doute un impact positif sur un environnement, actuellement peu engageant. L'emprise est recouverte d'herbes folles et de débris en tous genres, les rails sont rouillés et les bâtiments limitrophes souvent lépreux.

On peut donc imaginer la création d'une coulée verte tout au long du parcours et la destruction des bâtiments lépreux.

Un moyen de transport de cette qualité appellera sans aucun doute les investisseurs de l'immobilier, ce qui avec les autres aménagements urbains à réaliser ne manquera pas de donner un visage plus urbain à ce site.

Jean-Louis PAVY



L'actuelle ligne des Chemins de Fer de l'Est de Lyon.

LA PLACE EUGÈNE WERNERT.

Elle se trouve le long de la Montée de Choulans entre le carrefour des Trois artichauts et la place Saint Alexandre. Elle abrite le plus vieux monument de Lyon - Elle est peu connue. Ne pourrait elle pas devenir l'un des maillons d'un cheminement archéologique ?

Un emplacement discret, une dénomination difficile à retenir, un environnement médiocre, une conception sans génie, un entretien négligé, bref rien ne concourt à faire de la place Eugène Wernert, l'une des places les plus attractives de Lyon. Elle fait étriquée. Et pourtant l'ancienne place de Choulans abrite des monuments funéraires qui comptent parmi les bâtiments les plus anciens de la ville.

De beaux mausolées dévalués par le site qui les accueille ? On peut le penser. Car il faut bien le dire le décor n'est pas vraiment enthousiasmant. La place est bordée par un mur aveugle d'une propriété, par des constructions à l'architecture très hétérogène, par un triste parking et une chaussée au profil discutable. L'accès de la place n'est pas non plus chose aisée.

Le parking limitrophe est très souvent saturé, le stationnement à proximité n'est pas évident, les trottoirs sont étroits. La présentation des monuments funéraires se limite à une plaque *mémorial de Lyon*, très discrètement apposée sur l'un des murs qui bordent la place et qu'il faut chercher pour la trouver.

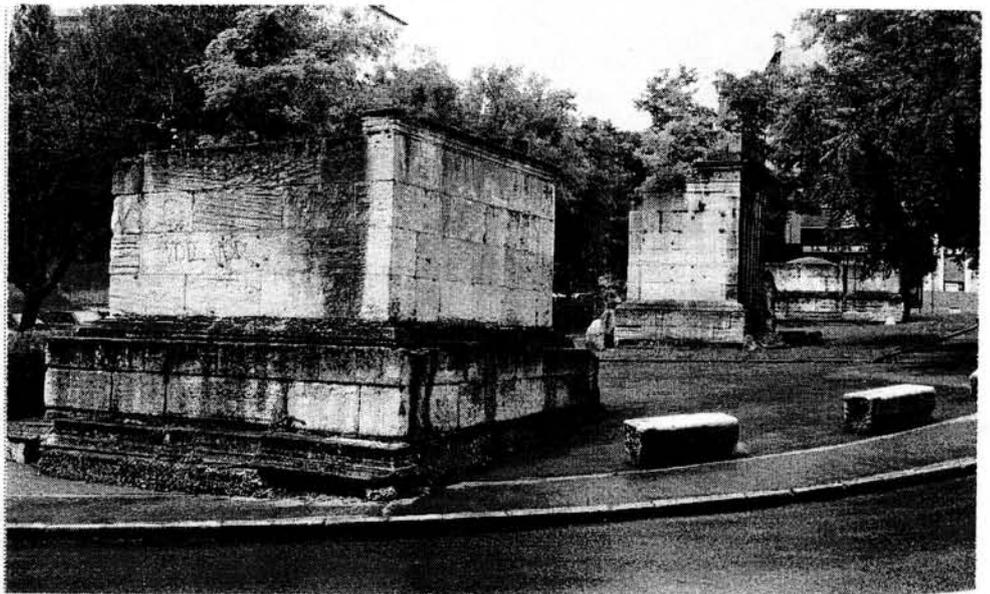
En bref l'annotation " pourrait mieux faire " conviendrait parfaitement au lieu..

LES MAUSOLÉES : le plus vieux bâtiment de Lyon.

En 1885-86, à l'angle formé par la place de Trion et l'avenue Barthélemy Buyer, des fouilles réalisées pour la construction d'une voie de chemin de fer (le train de Vaugneray, aujourd'hui disparu) permettent de mettre à jour une rangée de 10 tombes monumentales.

Ces tombeaux appartiennent à la nécropole de Trion installée dès le I^{er} siècle à la limite de l'espace habité, Fourvière est alors le quartier le plus peuplé de Lugdunum, et au tout début des voies d'Aquitaine et de Narbonnaise. Six autres nécropoles sont situées tout autour du site de Fourvière.

La nécropole de Trion est au I^{er} siècle le cimetière le plus important de Lyon.



La place Eugène Wernert et ses mausolées.

Les mausolées mériteraient pourtant un décor mieux raffiné.

Le mur aveugle en bordure sud ouest enclot la propriété d'un organisme à vocation sociale. Derrière ce mur se trouve un beau parc. Le percement de ce mur et la pose de grilles, comme cela a été fait à l'Hopital du Vinatier, donnerait plus de profondeur à la place.

Le parking consomme beaucoup d'espace. Il pourrait être supprimé. La chaussée est à redessiner. Une zone 30 pourrait y être instaurée. Une signalétique plus visible

permettrait d'identifier plus facilement les monuments. Une illumination nocturne les valoriserait.

Le petit parc qui abrite les vestiges de l'église Saint Just est tout proche. La construction d'un cheminement entre les deux places est tout à fait réalisable.

Il pourrait constituer le premier maillon d'un parcours archéologique autour de la colline de Fourvière et associer l'Antiquité au Moyen-âge.

Jean-Louis PAVY.

Elle le restera jusqu'au 3^{ème} siècle.

Cinq des mausolées mis à jour sont démontés et transportés sur la place de Choulans, devenue Place Eugène Wernert en 1916.

Le tombeau le plus intéressant est situé au centre de la place. C'est le monument le plus ancien de Lyon. L'épithaphe figurant sur l'une des faces du mausolée permet, en effet, de dater la construction du tombeau au 1^{er} siècle de notre ère et d'identifier l'occupant. Il s'agit de " Quintus Calvius Turpio, affranchi de Quintus, de la tribu Palatina, Sévir" La société lyonnaise est, en ce 1^{er} siècle, faite essentiellement d'affranchis et l'affranchi Turpio appartient à l'élite de la cité puisqu'il y

exerce la fonction de Sévir augustal, c'est à dire de prêtre du culte municipal d'Auguste. Turpio a amassé une fortune dans l'exercice de la charge de Sévir, ce qui lui a permis de faire ériger par six de ses propres affranchis le monument funéraire que nous connaissons.

Les autres tombeaux, vraisemblablement contemporains de celui de Turpio, n'ont pas révélé le nom de leurs propriétaires.

Jean-Louis PAVY.

Sources - A. Pelletier, J. Rossiaud :

" Histoire de Lyon" 1990 tome 1

A. Allmer, P. Dissar : " Trion, Antiquités découvertes en 1885-86 et antérieurement" 1888 vol 1.

PUBLICITÉ : VISITE SUR LES LIEUX...

Nos considérations sur l'insertion de la publicité extérieure ne s'échangeaient qu'en cercle fermé et en l'absence de ses acteurs principaux : les afficheurs. Pourquoi ne pas se rencontrer sur le terrain aux pieds des panneaux pour un débat en toute sérénité ?

Bien que le soleil fût au rendez-vous, nous étions peu nombreux sur le terrain, en ce samedi 17 juin, pour une rencontre avec des professionnels de l'affichage.

M. Henri BURNICHON, Président du Syndicat des Afficheurs Indépendants du Sud-Est, M. Franck PONSONNET, Directeur régional de l'entreprise J.C. DECAUX (mobilier urbain et affichage) et M. Jacques LÉVY, afficheur indépendant avaient accepté de nous exposer les choix, orientations, expérimentations et contraintes de leur profession et entreprises dans l'exercice de leur activité et pour l'insertion de leurs produits dans notre cadre de vie.

L'avenue du Commandant Charcot dans le 5ème arrondissement fût choisie comme lieu de rencontre et d'étude. Choix motivé par la particularité de cette voie qui est un axe important de l'agglomération traversant un paysage urbain très résidentiel. Autre particularité, une partie de cette voie constitue la limite administrative entre Lyon et Sainte Foy lès Lyon dotées chacune de leur propre règlement...

M. BURNICHON attira notre attention sur le fait que le paysage publicitaire de cette voie sera appelé, côté Lyon, à se transformer avec la mise en application du nouveau Règlement Local de Publicité qui prévoit ici, comme sur tout le territoire de la ville, une limitation de la densité des supports publicitaires et impose des contraintes strictes touchant à leur aspect esthétique.

Il enchaîna par un rappel historique de ce futur règlement.

Un groupe de travail, mis sur pied en 1996 par M. Henry CHABERT alors adjoint au maire de Lyon, délégué à l'urbanisme, élaborera un projet tenant compte des dispositions du Plan d'Occupation des Sols (P.O.S) et dénommé Plan d'Occupation de la Publicité.

Les orientations de ce document servent de base de réflexion au groupe de travail, constitué par le Préfet du Rhône à la demande du Conseil municipal de Lyon.

Ce groupe, présidé et animé par M. Christian PHILIP, premier adjoint au maire de Lyon, élaborera le Règlement Local de la Publicité, des Enseignes et Préenseignes. Ce règlement pour être finalisé et entrer en application, doit encore franchir quelques étapes administratives. Il remplacera l'ancien règlement devenu obsolète.

Il constitue une innovation et une avancée qui devraient à l'avenir inspirer les réflexions des groupes de travail prévus par la loi lorsqu'une meilleure insertion de la publicité extérieure est recherchée par les municipalités.

SEL souhaiterait le voir adopté par les communes du Grand-Lyon afin que l'agglomération puisse se doter d'un cadre de vie plus harmonieux, certes, mais aussi gommer des discordances criantes.

M. PONSONNET fit remarquer que le paysage publicitaire avait déjà changé en raison des regroupements, fusions et absorptions d'entreprises de publicité.

Ainsi, son entreprise qui était spécialisée dans le mobilier urbain, avait étendu son activité à l'affichage traditionnel.



*Les Quatre Chemins - La Salette.
Panneaux muraux sur murs sales...
Cette absence de soin dans leur
implantation constitue une <<contre-
pub...>> (Photo SEL).*

D'autres entreprises d'affichage, par une même démarche se sont introduites sur le marché du mobilier urbain. Ainsi les marchés de l'un et de l'autre ne sont plus dominés par telle ou telle firme.

Notre président M. BONNARD fit remarquer que de nouveaux supports et formats d'affiches étaient apparus.

La qualité de leur impact visuel tendait à faire oublier le sentiment de rejet qu'inspiraient les supports construits de bric et de broc, dont l'entretien était oublié et qui supportaient des affiches dont l'uniformité et la répétition du format appelaient l'ennui.

Nous sommes peut-être à la veille d'une participation de la publicité à l'embellissement de la ville...

Ainsi, à l'intersection de l'av. Ct Charcot et de l'av. du Maréchal Foch on découvre un portatif "nouvelle génération" installé par la firme J.C DECAUX. Les affiches se déroulent sous un écran de verre éclairé la nuit. La passerelle d'accès à l'écran est escamotable. Le dessin de ce support, les choix des matériaux et d'une couleur neutre lui confèrent un aspect qui le mettent en valeur par rapport aux autres.

Mais à quelques mètres de là, le mur très sale d'un bâtiment, certes voué à la démolition, supporte deux dispositifs muraux tout aussi sales...



*Avenue Ct. Charcot n°79.
Panneau mural sur mur propre...
(Photo SEL).*

L'un d'entre nous interroge :

<< Pub ou contre pub ? >>.

L'impact visuel de ce matériel publicitaire, incontestablement, nuit au message de l'annonceur mais aussi à l'intérêt du lieu.

Un groupe de deux panneaux portatifs et d'un mural sur un autre emplacement est l'objet d'un débat.

Avec le nouveau règlement combien restera-t-il de panneaux ?

Un seul ! Lequel ? Le mural, mais il est en très piteux état !



De ces trois panneaux, un seul devrait rester en place à l'entrée en vigueur du nouveau règlement local de publicité : le mural ! (Photo SEL).

Au n° 35 bis de l'av. Ct Charcot, à Ste Foy apparaît un portatif de 12 m2 installé sur le toit de deux garages, pratique illicite. Il devrait être déposé.



Portatif installé sur le toit de deux garages : pratique interdite... (photo SEL)

Un peu plus loin, à l'angle de l'av. du Ct Charcot et de la rue Pierre Valdo, M. BURNICHON attire notre attention sur un dispositif mural. Il fait remarquer qu'il ne souffre d'aucun défaut si ce n'est que la présence très proche d'un énorme et inutile poteau en béton armé (il ne supporte ni éclairage ou câbles de distribution électrique).

Cet équipement incongru, oublié sur ce trottoir appartenant au Grand-Lyon, porte lui aussi atteinte à l'impact visuel du support publicitaire et à l'intérêt du lieu.

M. BURNICHON souligne que son syndicat intervient parfois auprès de ses adhérents, pour obtenir la mise en conformité de leurs supports d'affichage lorsque qu'ils sont susceptibles de créer une situation conflictuelle avec un maire sensible à la qualité du cadre de vie de sa commune ou encore susceptible de porter préjudice à l'image de la profession.

Celle-ci, selon lui, déploie des efforts dans la recherche d'une meilleure insertion de la publicité et de nombreuses entreprises d'affichage ont obtenu une qualification ISO marquant ainsi leur savoir-faire.

Monsieur LÉVY, dont l'activité est d'offrir des espaces publicitaires de petits formats, genre préenseignes pour signaler les activités de sa clientèle formée exclusivement de petites et moyennes entreprises, fait remarquer que la plupart des règlements de publicité tendent à leur interdire l'accès à la publicité extérieure...

Il s'explique : les portatifs sont,

- soit totalement interdits quelles que soient leurs dimensions;

- ou autorisés, mais avec des formats très pouvant aller jusqu'à 16 m2.

Dans ce cas de figure, le propriétaire de l'emplacement, préfère le louer au plus offrant, c'est-à-dire à un annonceur de taille nationale ou internationale qui peut payer au prix fort équipement et emplacement. Alors, la pub des petites et moyennes entreprises locales disparaît...

Or, la plupart des règlements locaux de publicité affirment en préambule qu'il importe de concilier le maintien d'une activité économique avec une protection de l'environnement...

Affirmation en contradiction avec la réalité des faits.

M. LÉVY dénonce également certaines pratiques : le maire fait déposer les dispositifs publicitaires portatifs installés sur le domaine privé et ce au nom du respect de la loi ou du règlement local.

Panneau mural conforme ayant pour compagnie un inutile poteau en béton armé. Lequel porte atteinte au cadre de vie?

(Photo SEL)



Mais dans le même temps il admet ou autorise la publicité sur la voirie publique. Ce qui est souvent interdit par la loi.

D'où le courroux de l'annonceur, qui non seulement voit sa pub disparaître, mais voit celle de son concurrent apparaître ! Dans ce cas où est le respect du cadre de vie ?

En ce qui concerne le mobilier urbain qui nous abrite de la pluie, du soleil ou du vent lorsque nous attendons le bus, un d'entre nous fit remarquer qu'il méritait plus de développements techniques pour offrir plus d'informations aux usagers des transports en commun, mais aussi au public. Par exemple en signalant le nom du quartier ou de la voie, ou en offrant d'autres services : le téléphone par exemple... Le portable étant loin d'être à la portée de tous, ni simple ou fiable à l'usage.

La réponse de M. PONSONNET fut claire : les solutions existent. Leur mise en oeuvre ne dépend que des décideurs publics...

Les enseignes des activités et commerces de cette avenue, sont dans leur ensemble d'un aspect visuel peu attrayant. Contexte économique difficile ou négligence collective ? Peut-être que la seconde explique le premier.

Malgré le sérieux et l'aspect technique du sujet de cette rencontre, la bonne humeur s'était jointe à notre groupe.

Nous remercions Messieurs BURNICHON, PONSONNET et LÉVY de nous avoir montré, par leur présence et le temps qu'ils nous ont consacré, combien ils étaient sensibles à nos préoccupations.

Raymond MOTTE

LA REVUE DE PRESSE (de mai à septembre 2000).

- ENVIRONNEMENT -

- " *L'eau et la verdure s'installent sur la place du 8 mai 1945* ". Le projet prévoit autour d'un large espace central traité comme une prairie, la création de deux systèmes linéaires sur lesquels sont installés une nouvelle halle couverte et un jardin..... P 26-05-2000.
- " *Parc de Gerland : un grand quartier dans la prairie* ". Après son inauguration, le parc de Gerland avec ses grandes étendues, paraît avoir gagné son pari : proposer une alternative au Parc de la Tête d'Or surchargé, et, surtout exploiter de façon intelligente une étendue conséquente (174000 m2) au sud de Lyon..... P 23-07-2000.
- " *L'affichage sauvage dos au mur* ". Lyon veut faire place nette avec des panneaux d'affichage <<expression libre>> et une bataille quotidienne des services de nettoyage de la ville à l'affût des tags et autres dégradations..... P 03-06-2000.
- " *Sud de Lyon : un Vieux Rhône tout neuf à découvrir* ". La première tranche des travaux de réhabilitation des îles et lônes du Rhône est achevée..... P 10-06-2000.

- GRANDS PROJETS -

- " *Lyon béton, des projets à foison* ". Les projets de restructuration de quartiers existants ou de création de nouvelles zones d'aménagement se multiplient et les constructions s'élèvent rapidement P 16-05-2000.
- " *Un musée au confluent* " : << novateur et unique >>, le musée des Confluences verra le jour (en 2005, si tout va bien) à la pointe de la Presqu'île à proximité du pont Pasteur..... P 21-07-2000.

- GRANDS TRAVAUX -

- " *Archives municipales : un transfert en bonne voie* ". L'ancien Hôtel des Postes situé derrière les voûtes de Perrache fait l'objet d'une importante réhabilitation pour accueillir dès le printemps prochain, les Archives municipales de Lyon. P 10-06-2000.
- " *La Halle Tony Garnier rouvre ses portes* ". Après un an de travaux, l'ouvrage est désormais devenu un << outil de haut niveau >>, capable d'accueillir entre 3000 et 17000 personnes et de multiples spectacles culturels ou sportifs..... P 26-06-2000.
- " *Part-Dieu : le Centre commercial s'offre une cure de jouvence* ". Vingt cinq ans après son ouverture, le Centre et sa façade sur le boulevard Vivier-Merle seront rénovés..... P 08-09-2000.
- " *Textile : Vaise s'étoffe* ". Figure de proue du quartier de l'Industrie, la Maison du textile sortira de terre au printemps 2002 P 12-09-2000.

- DÉPLACEMENTS URBAINS -

- " *L'association Déplacements Citoyens* " donne la priorité au chemin de fer de l'Est. Toujours très critique sur l'actuel plan tramway, l'association est en revanche favorable à ce mode de transport pour l'ancienne ligne de chemin de fer..... P 17-05-2000.
- " *Le baroud d'honneur des opposants au tramway* ". Malgré l'avancement des travaux les opposants au tramway continuent à se battre devant la Cour administrative d'appel de Lyon..... P 05-07-2000.
- " *Premier essai du tramway demain à Lyon* "..... P 10-07-2000.

- ASSOCIATIONS -

- " *Forums des associations : on s'active en coulisses* ". Près de 700 associations sont attendues les 2 et 3 décembre prochains à la halle Tony Garnier pour un rassemblement qui ressemble à celui de 1989..... P 09-07-2000.
- " *La FRAPNA Région emménage à Villeurbanne* ". Le Bureau de Coordination Régionale a quitté ses locaux de la M.R.E pour s'installer 19, rue Jean Bourgey..... P 10-07-2000.

Bernard FOUCHER

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

SAUVEGARDE & EMBELLISSEMENT DE LYON			Adhérez 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