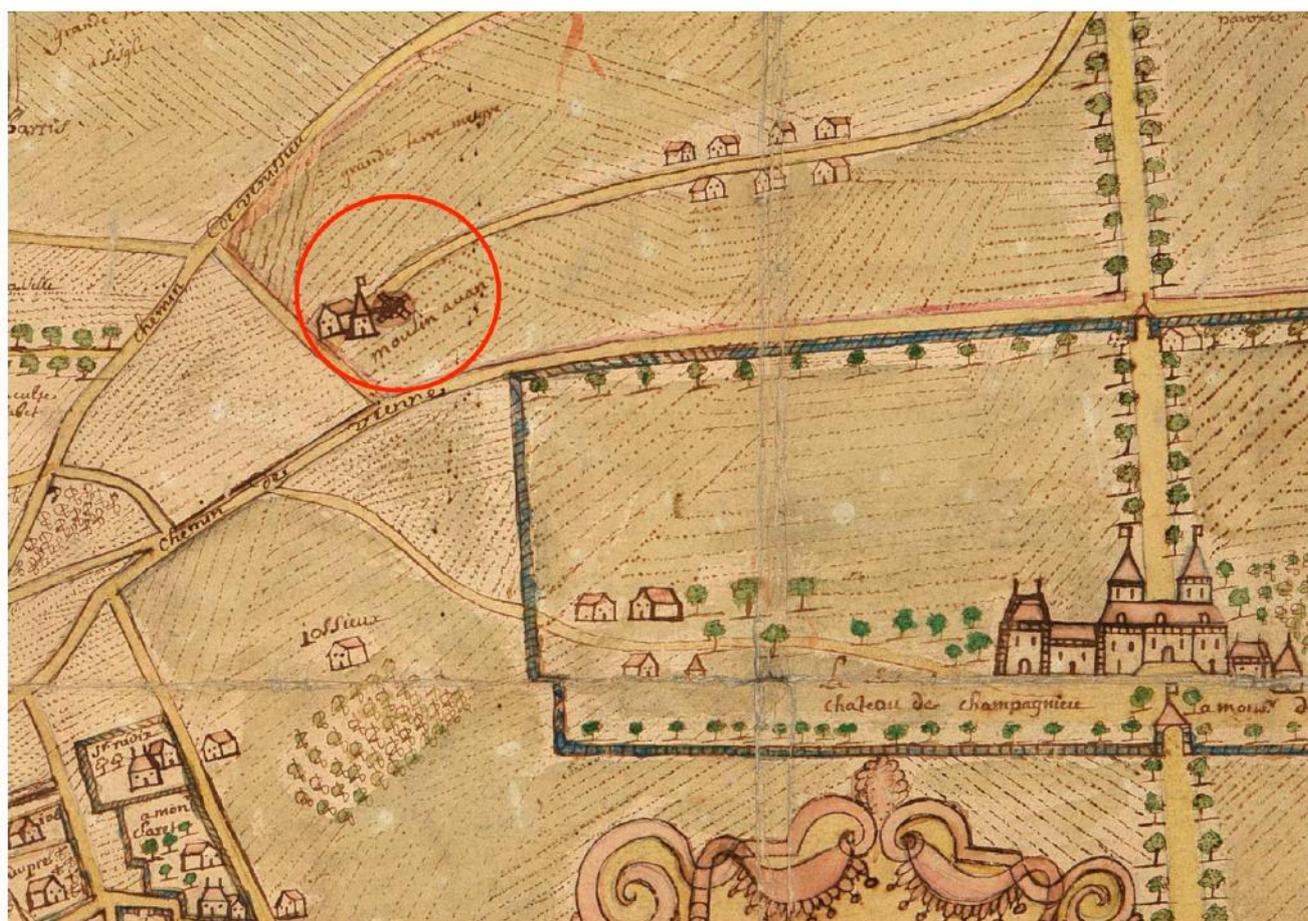


## **DU MOULIN à VENT... au GRAND TROU...**

### **... Le PATRIMOINE DISCRET de la ROUTE de VIENNE...**

← Nord



Détail du plan général du bourg de la Guillotière, mandement de Béchevelin en Dauphiné

*(Mornand, vers 1710)*

Le « moulin avan » qui donna son nom au quartier !

Le « chemin de Vienne » a déplacé son coude plus au Nord

Le « château de Champagnieu » d'où seront issus le clos Loyat et St Jean de Dieu

## EDITORIAL

*La route de Vienne constitue depuis l'époque romaine l'axe d'entrée dans Lyon par le Sud-Est. Au cours de l'histoire, les grands domaines agricoles qu'elle traversait, domaine de Champagneux, châteaux du Vivier et de Montagny, ont disparu pour faire place à un faubourg populaire dont les quartiers portent des noms singuliers : Petite Guille, Grand trou. Le Moulin à vent rappelle l'existence sur son territoire des moulins qui ont cessé de fonctionner à la fin du XVIIIe siècle.*

*L'urbanisation de ces territoires s'est partagée entre établissements de soins, Saint Jean de Dieu, clinique Saint Vincent de Paul, implantations industrielles et habitat populaire. Avec le temps et au gré des opportunités foncières, les friches industrielles cèdent la place à des immeubles d'habitation conçus sans grande exigence architecturale. Il en résulte une grande hétérogénéité urbanistique où le meilleur disparaît au profit du médiocre. Il serait judicieux de ne pas sacrifier le caractère populaire du quartier à une urbanisation débridée et de lui donner l'âme qui lui fait défaut. La déshérence de terrains industriels et de parcelles privées sont une opportunité à saisir pour créer le centre de vie qui manque cruellement à l'animation de son territoire.*

J. L. PAVY

### SOMMAIRE

Editorial .....	p. 2
Revue de presse.....	p. 2
La porte Sud de Lyon .....	p. 3
St Jean de Dieu .....	p. 9
Auguste Chollat .....	p. 10
Autour de la route de Vienne ..	p. 11

## LA REVUE DE PRESSE (décembre 2011 à mars 2012)

### GRANDS PROJETS

*"Reconversion des ex-prisons : rentrée de l'Université catholique en 2015" :*

Début des travaux fin 2012, sur le site

de l'ex-prison Saint-Paul..... **Le Progrès du 2/12/2011**

*"Quartier du Palais de Justice : un nouveau visage pour septembre 2013" :*

A la sortie de la passerelle, un plan incliné permettra de mieux circuler ... à pied

Devant le Palais, deux bassins rectangulaires et un parvis

de pierre de Villebois .....**Le Progrès du 3/1/2012**

*"Une association lance l'idée d'une gare aux Sept Chemins" :*

L'idée d'une gare souterraine à la Part-Dieu est l'une des pistes

étudiée. L'association "Sauvegarde et Embellissement de Lyon"

ne l'écarte pas, mais J. F. Maillat – son trésorier – avance une idée

encore plus originale.....**Le Progrès du 3/1/2012**

*"face à la saturation ferroviaire de Lyon :*

*un viaduc ou des voies souterraines " :*

Deux scénarios à l'horizon 2030 sont mis en avant .....**Le Progrès du 13/1/2012**

*"« pas de place pour la médiocrité » dans la réalisation du Grand Hôtel Dieu" :*

La mutation que s'appête à réaliser Eiffage est le chantier du siècle pour le

prestigieux site. Redonner du lustre au patrimoine vieillissant, faire renaître

le bâtiment emblématique, sont les objectifs avancés.....**Le Progrès du 8/2/2012**

*"Comment l'Hôtel Dieu va être transformée en trois ans" :*

Au plus tôt le chantier ne démarrera qu'à la fin 2012 pour une ouverture des premiers

commerces fin 2015 .....**Le Progrès du 16/1/2012**

### GRANDS TRAVAUX

*"Ce qui vous attend à Lyon en 2012 ... " :*

Aménagement de la place Bellecour et place des Jacobins,

parking des Brotteaux, halle d'athlétisme de la Duchère

*" et pour les prochaines années " :*

Tunnel de la Croix-Rousse (fin 2013), quartier du palais de justice (2013),

rives de Saône en centre ville (2014), musée des Confluences (2014),

tour Incity (2015), parc Sergent Blandan (2013-2014-2015),

rue Garibaldi (2014-2020), pont Raymond Barre (2013),

piscine du Rhône (2013-2014).....**Le Progrès du 1/1/2012**

### PATRIMOINE

*"L'Hôtel-Dieu, un patrimoine emblématique entièrement classé" :*

Cet arrêté va rassurer les Lyonnais sans remettre

en cause la reconversion du site.....**Le Progrès du 15/12/2011**

*"Après vingt ans de bataille, la ville devient enfin propriétaire du Patineur" :*

La fondation Bullukian rachète 507000 € la statue du sculpteur César

et en fait don à la Ville.

La fin d'un feuilleton commencé en 1992.....**Le Progrès du 11/1/2012**

*"Douze millions d'euros pour le patrimoine de la ville" :*

Les élus du conseil municipal ont voté en faveur de la convention

liant la Ville et l'Etat jusqu'en 2017

pour valoriser le patrimoine lyonnais .....**Le Progrès du 17/1/2012**

### ENVIRONNEMENT – CADRE DE VIE

*"Unanimité pour les aménagements des premiers sites des rives de Saône" :*

L'aménagement des rives de Saône entre Neuville et Confluence

a fait l'unanimité au conseil municipal de Lyon. L'avis favorable a été donné

pour les six premiers sites de la première phase, sur la rive gauche

(Rochetaillée, Fontaines, écluse de Caluire, quai Gillet,

promenade du Défilé à Lyon) .....**Le Progrès du 28/2/2012**

*"Du centre à la Confluence, la navette fluviale à l'essai" :*

La navette prendra ses voyageurs à hauteur de la gare Saint-Paul pour

rallier le nouveau quartier de la Confluence ..... **Le Progrès du 14/3/2012**

B. FOUCHER

## ROUTE DE VIENNE : LA PORTE SUD DE LYON

Chemin de Vienne, route de Lyon à Marseille, route de Paris à Antibes, route royale, impériale, puis nationale 7, la route de Vienne a connu de nombreuses appellations au fil de son histoire. Une histoire très ancienne, puisque son tracé reprend pour une bonne part celui d'une voie gallo-romaine reliant Vienne à Lyon, sur la rive gauche du Rhône. Cette route permettait d'économiser une dizaine de kilomètres par rapport au trajet passant par la voie Narbonnaise sur les hauteurs de la rive droite ; d'où le nom latin de «compendium» qui lui avait été donné, qu'on peut traduire par « raccourci ».

### I. En remontant la route de Vienne

#### L'héritage du compendium gallo-romain

L'orientation Nord-Sud de la route de Vienne, son tracé rectiligne, sont les héritiers directs de ce compendium. La route de Vienne reste une pénétrante majeure dans l'agglomération lyonnaise quand on arrive de Saint-Etienne, de Givors ou de Vienne. La porte du Moulin à Vent est véritablement l'entrée Sud de la ville de Lyon, et mérite bien à ce titre, qu'on la valorise.

#### Le Moulin à Vent : deux communes pour un même quartier

De nos jours, la route de Vienne se développe sur plus de 3 kilomètres entre le boulevard Laurent Bonneval et la rue Garibaldi où elle perd son nom. Elle prend naissance sur la commune de Vénissieux, au cœur d'une zone d'activité économique tournée vers le commerce et la réparation automobile. Dans la première moitié du XXe siècle le secteur était encore très campagnard, et là où se dressent aujourd'hui de grands garages, étaient implantés des **rosiéristes** réputés, comme André Schwartz ou Jean-Baptiste Croibier. Après le carrefour des rues de Surville et Docteur Georges Lévy, et jusqu'au croisement de la rue Challemel Lacour, la route de Vienne conserve ses allures d'avenue urbaine, avec une large chaussée et des trottoirs généreux. Elle marque d'un trait vigoureux la limite entre Lyon et Vénissieux, mais c'est un même quartier qu'elle

traverse, celui du **Moulin à Vent**.

#### Un quartier qui se densifie

Le long du parcours, le paysage change, les contrastes s'accroissent. Côté Ouest, des échappées visuelles sur le domaine verdoyant de **Saint Jean de Dieu** en pleine transformation dans sa partie Sud, puis le long mur gris du **clos Layat**. Côté Est, un ensemble résidentiel composite où de petits bâtiments anciens à un ou deux étages côtoient des immeubles plus récents et plusieurs constructions en chantier.

Autour de la place du Moulin à Vent, les commerces de proximité, épicerie, boulangerie, boucherie, cafés et restaurants, se font plus nombreux. Dans la dynamique apportée par la rénovation de la rue Henri Barbusse, un air de renouveau souffle sur cette place. Deux chantiers importants sont en attente de démarrage, faisant espérer qu'une offre commerciale et de service renforcée accompagne l'arrivée de nouveaux résidents.

#### Le Grand Trou : une atmosphère de village

Au-delà de la place du Moulin à Vent, nous entrons dans un autre quartier : le **Grand Trou**. La continuité des façades d'immeubles se fait plus marquée, la densité urbaine s'accroît, mais une succession de trois places fait respirer le quartier et lui donne un air de village : **place Belleville** devant l'école Philibert Delorme, **place Louis Lebret** récemment rénovée,

devant l'église Saint Vincent de Paul, et le **square du 14ème Régiment de Zouaves**, près de la poste. Après avoir aperçu sur la droite le mur triste du nouveau cimetière de la Guillotière, nous enjambons la voie ferrée qui mène à Genève, passant sans nous en apercevoir du 8ème au 7ème arrondissement.

#### Une inflexion à l'Ouest

La route de Vienne devient plus étroite, plutôt rue que route. Elle perd son double sens de circulation, longe la zone d'activités artisanales et industrielles de la rue de Toulon, traverse l'avenue Berthelot et s'infléchit vers l'Ouest jusqu'à la **rue Garibaldi**. Elle finit là son parcours, laissant à la rue Marc Bloch puis à la rue de l'Université le soin de conduire jusqu'aux quais du Rhône.

Au cours du XIXème siècle, le réseau viaire de ce secteur a été profondément modifié. Longtemps la route de Vienne, au lieu de bifurquer, vers l'Ouest a poursuivi son cheminement vers le Nord. Elle rejoignait la **rue de la Guillotière**, l'ancienne voie d'Italie des Romains, au débouché d'un passage sur le Rhône, simple pont de bateaux ou bac à traîlle, situé sans doute légèrement en amont de l'actuel pont de la Guillotière. Du pont sur le Rhône à Vienne, le compendium assurait alors pleinement sa fonction de raccourci.

### II. Du chemin de fer au tramway

Dans les années 1850 la route de Vienne a été doublée sur son flanc Ouest par la voie ferrée du **PLM**, Paris-Lyon-Méditerranée. En 1857, la jonction du réseau du Nord et celui du Sud est achevée avec l'ouverture de la gare de Perrache. Le développement du chemin de fer a considérablement modelé le paysage, et instauré une coupure forte entre Gerland et Grand Trou/Moulin à Vent. Il existe trois passages sous la voie ferrée permet-

tant de relier les deux quartiers : au Sud à partir de la **rue de Surville**, au Nord par la **rue Croix Barret**, au centre par la **rue Challemel Lacour**.

Cependant, de ces trois passages, seule la rue Challemel Lacour offre les conditions d'une bonne communication Est-Ouest. La rue de Surville se termine en impasse après être passée sous la voie ferrée et l'accès par la rue Croix Barret n'est pas possible à partir de la route de Vienne du

fait d'un sens unique de circulation.

L'axe de la rue Challemel Lacour, prolongé par la rue H. Barbusse, aura une fonction de transit Est-Ouest renforcée avec le projet de ligne forte A7 qui reliera Gerland à Villeurbanne-la-Doua. A terme, si un RER à la lyonnaise voyait le jour, une connexion avec le tram pourrait être envisagée au niveau de Challemel Lacour.

### III. Grand Trou, Moulin à Vent : à l'origine des mots

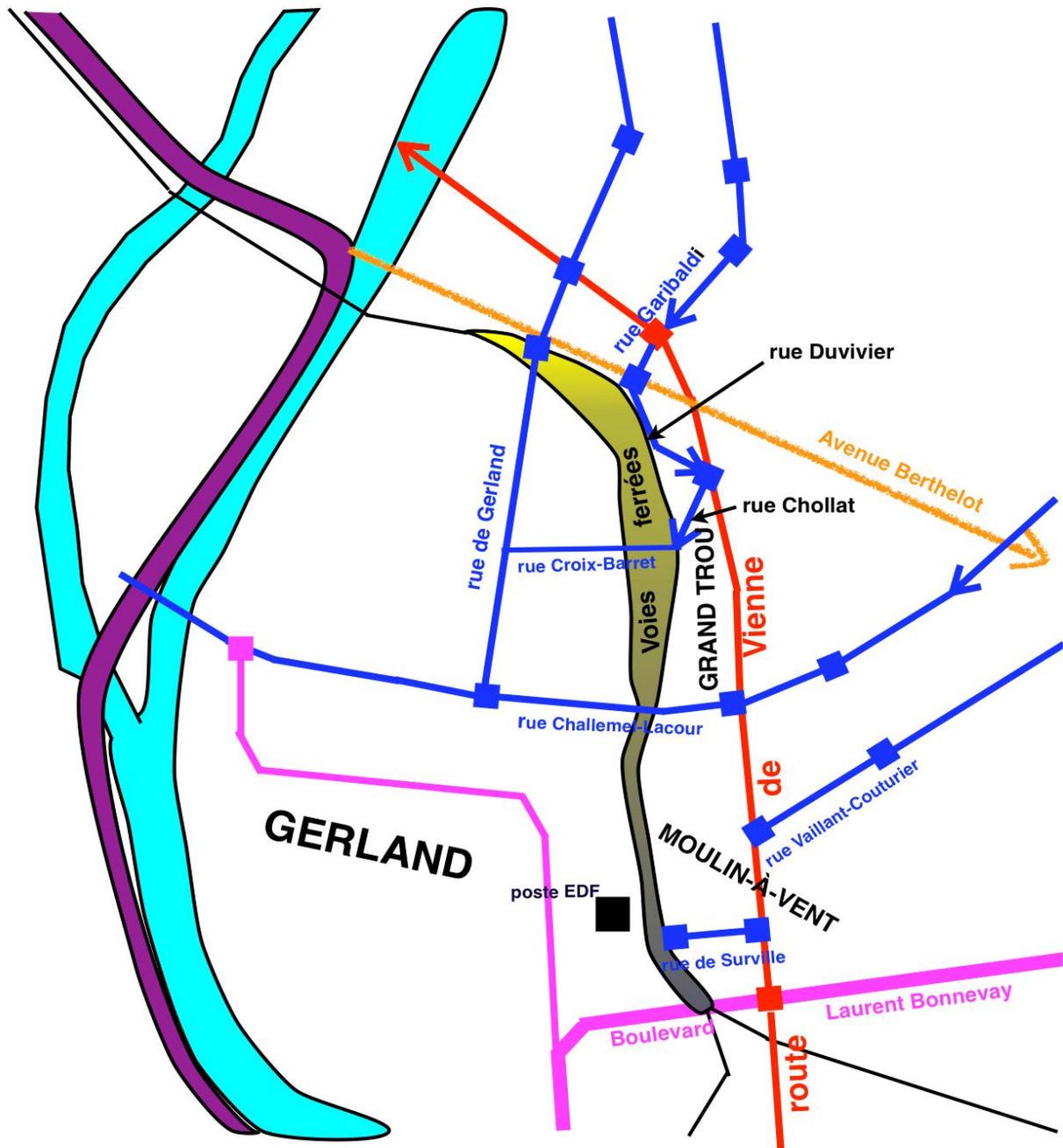
#### Le Moulin à Vent : des céréales à la vigne

La plaine alluviale de la rive gauche du Rhône a été longtemps une terre agricole propice à la culture des céréales. Il n'est donc pas étonnant qu'il y ait eu des moulins à farine dans cette région. Un moulin à vent est at-

testé sur des cartes du début du XVIIIe siècle (voir plan Mornand, page de couverture) mais sa présence est sans doute beaucoup plus ancienne. Selon les historiens, il aurait été situé rue du Moulin à Vent, à l'angle de la rue de Montagny ou de la rue Professeur Roux. C'est lui qui a

donné son nom à la rue, à la place et au quartier avoisinant.

Aujourd'hui, le nom du Moulin à Vent fait plutôt référence à la vigne qu'au blé. Dans le parc d'affaires "club du Moulin à Vent", sur Vénissieux, les rues portent les noms de vins bien

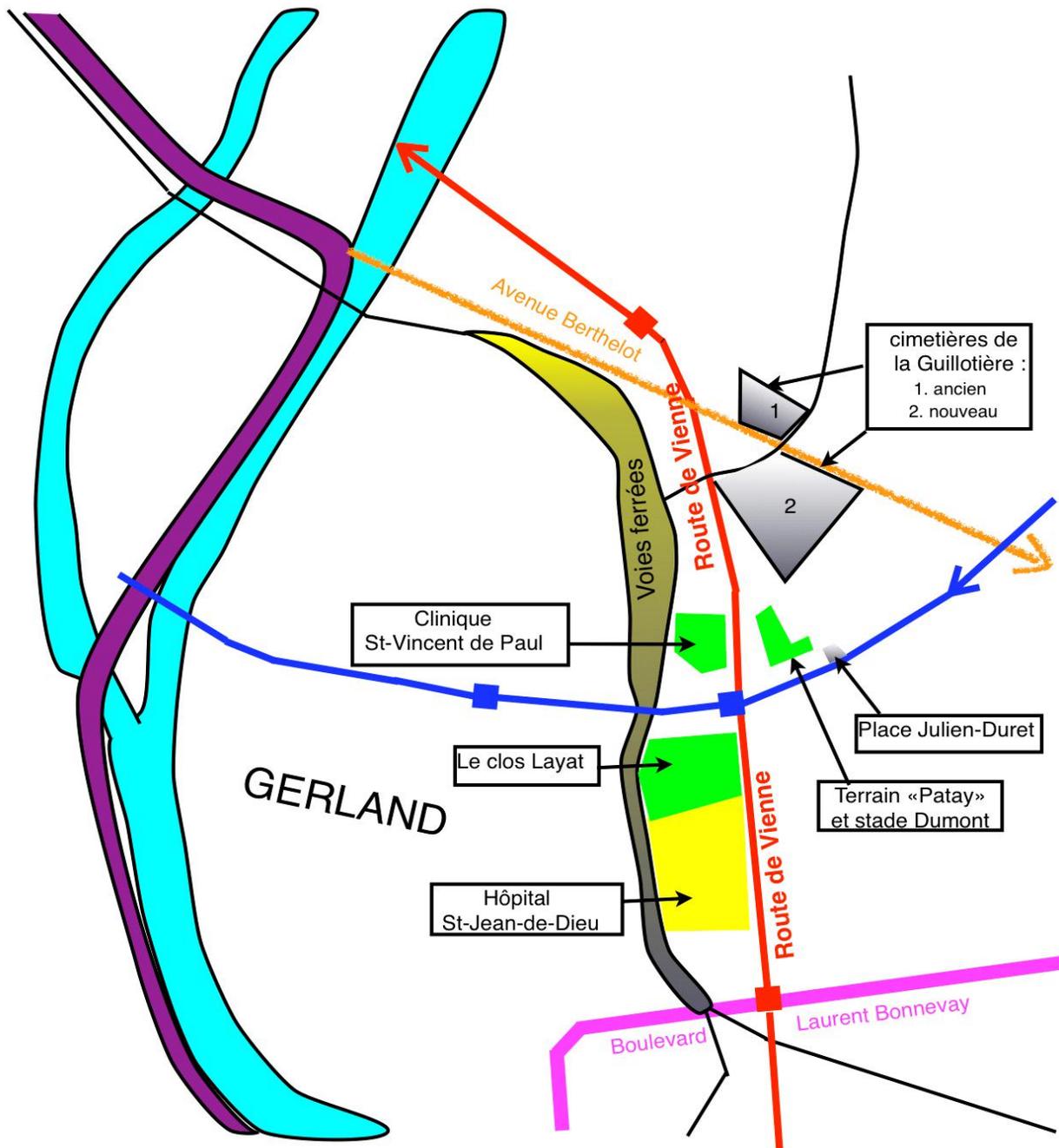


La route de Vienne et les principales voies de communication qui s'y rattachent

connus : Brouilly, Chiroubles, Morgon, Chénas, Juliéas, Gigondas et bien sûr Moulin à Vent. Récemment, chaque arrondissement de Lyon a été jumelé avec un grand crû du Beaujolais, et bien sûr le 8ème a été associé au ... Moulin à Vent.

**Grand Trou : un nom énigmatique**  
L'appellation Grand Trou apparaît dans la deuxième moitié du XIXe siècle L'origine de ce nom est mystérieuse. Il est contemporain de l'arrivée du chemin de fer. On peut supposer que les matériaux nécessaires à l'édification des talus des voies ferrées ont été extraits sur place. Une déclivité artificielle s'est

créée à l'Est de la route de Vienne, d'autant plus visible à cette époque que le quartier était faiblement urbanisé. Au pied du square du 14ème Régiment de Zouaves, on aperçoit une petite dépression qui est peut-être la trace du "grand trou" dont l'image est restée attachée au quartier.



**Des espaces à préserver ou à aménager**

## IV. Des espaces à préserver ou à aménager

L'hôpital Saint Jean de Dieu et le clos Layat sont les restes du vaste domaine de **Champagneux**, traversé par une allée cavalière qui allait du chemin de Vénissieux, actuelle avenue F. de Pressensé, jusqu'à la rive gauche du Rhône. En dehors de ces deux grands espaces, le quartier conserve d'autres sites, de moindres dimensions, mais riches d'intérêt patrimonial et de potentialités.

### La clinique Saint-Vincent de Paul

Au départ, l'hôpital Saint Jean de Dieu n'accueillait que des patients hommes. En 1848, **Jean-Baptiste Carrier**, un des médecins de l'établissement ouvrit, à faible distance, toujours sur la route de Vienne, une clinique destinée aux femmes. Elle est aujourd'hui spécialisée dans le traitement des troubles de l'alimentation. Neuf membres de la famille Carrier se sont succédé jusqu'à nos jours à la tête de la clinique Saint-Vincent-de-Paul. Elle comporte un parc avec jardin, serres, et rocailles dont on espère qu'ils pourront être

préservés, quel que soit l'avenir de la structure médicale.

### Le terrain Patay et le stade Dumont

Dans la rue Audibert et Lavirotte, presque en face de l'école maternelle Philibert Delorme se trouve l'entrée des anciennes usines Patay. Le fondateur, **Marius Patay**, installe ici en 1921 une usine de fabrication de moteurs électriques. Son fils Charles puis son petit fils André assurent la continuité de l'entreprise. En 1959, l'usine emploie 432 salariés. Elle se spécialise dans la construction de gros moteurs pour grues et ponts roulants. En 1981 les moteurs Patay deviennent une filiale du groupe Leroy-Sommer, lui-même absorbé en 1990 par le groupe américain Emerson.

Dernier témoignage du passé industriel du quartier, l'usine a définitivement fermé ses portes en septembre 2011. Que deviendront la mémoire de cette entreprise et son important patrimoine foncier ? Le terrain Patay et le **stade Dumont** contigu consti-

tuent un ensemble de 3 hectares avec une belle opportunité de développement pour le quartier. Une approche globale de l'aménagement de ce secteur, prenant en compte les besoins d'équipements publics, d'espaces verts et de déplacements doux, s'impose.

### La place Julien Duret

Située entre la rue Henri Barbusse et la rue Garon Duret, la place Julien Duret appartient à un autre quartier, **la Petite Guille**. C'est une place de belles dimensions, ombragée l'été par des platanes, avec un petit parc pour enfants très fréquenté, mais son revêtement de gravillons gris, la pauvreté de ses équipements, l'indigence de la végétalisation lui donnent un air d'abandon et de tristesse. Depuis la récente rénovation de la rue Henri Barbusse, le besoin d'un réaménagement de cette place devient plus criant.

## V. Quelques édifices de valeur patrimoniale

### Les édifices majeurs

L'**hôpital Saint Jean de Dieu** et la **clinique Saint Vincent de Paul** constituent les éléments les plus marquants du quartier Grand Trou/Moulin à Vent. Il arrive que leur portes soient ouvertes au public lors des Journées Européennes du Patrimoine. La **place Belleville** avec son école et son monument aux morts, la **place Louis Lebreton** avec son église méritent aussi de retenir l'attention.

Ouvert en 1887 sur les plans de l'architecte Duret, plusieurs fois agrandi pour faire face à l'augmentation des effectifs, le **groupe scolaire Philibert Delorme** est un des plus importants de la ville. Sa façade imposante, marquée par de fortes symétries, porte fièrement la devise républicaine et le blason de Lyon.

L'**église Saint Vincent de Paul** a été ouverte en 1929. Conçue par

Louis Sainte-Marie-Perrin, un des architectes de la basilique de Fourvière, c'est l'une des premières églises de Lyon construite en béton armé. Le 26 mai 1944, elle a été gravement endommagée par les bombardements alliés qui visaient la gare de la Guillotière. Seul son clocher est resté debout. Après la guerre, elle a été reconstruite à l'identique.

### L'ancien portail du cimetière de la Madeleine

Rue Pierre Delore, à proximité du **funérarium** du nouveau cimetière de la Guillotière, on découvre un superbe **portail** donnant sur le carré des sœurs hospitalières. Ce portail provient d'un autre cimetière, celui de la Madeleine, autrefois situé à l'emplacement du CROUS, rue de la Madeleine dans le 7ème arrondissement. La Madeleine a été fermée en 1855 lors de l'ouverture du nouveau cimetière de la Guillotière,

son portail a été démonté et réinstallé rue Pierre Delore.

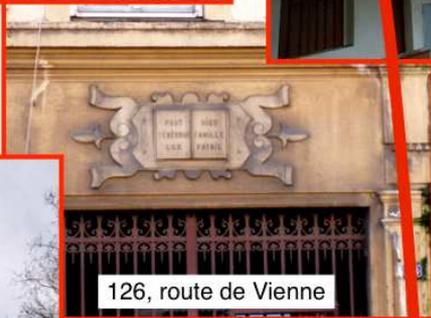
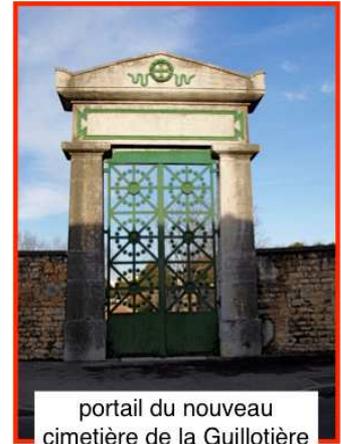
### Un bel exemple d'habitat social

A l'angle de la rue Auguste Chollat et de la route de Vienne se dresse un **immeuble de type HBM** de belle facture, avec une frise décorative, et le blason de la ville de Lyon. Conçu par l'architecte Joseph Bernard qui avait ses bureaux 15 route de Vienne, cet immeuble porte la date de 1931.

### La nécessité d'un inventaire patrimonial

Le quartier recèle bien d'autres édifices qui mériteraient d'être étudiés de manière approfondie : 223 route de Vienne, la **maison « Blanc »** avec sa curieuse tour crénelée ; n° 108 et 119, deux immeubles typiques du XIXe siècle avec des façades aux ouvertures soignées ; n° 126, un extraordinaire ensemble, avec entrée charretière surmontée d'un linteau or-

# Du Moulin à Vent au Grand Trou, un patrimoine méconnu à préserver



né d'une inscription dont l'origine reste énigmatique : « *Post Ténébras Lux / Dieu Famille Patrie* », cour et jardins en fond de parcelle. L'état général de ces bâtiments nécessite qu'on s'y intéresse de toute urgence pour assurer leur préservation. Citons aussi au n° 2 de la rue de Tou-

lon, la maison bourgeoise qui fut sans doute la demeure patronale de l'ancienne Tréfilerie de Lyon dont la façade a été préservée lors de la création du parc d'activité de la rue de Toulon. Ce repérage de quelques bâtiments remarquables du quartier montre

qu'il ne manque pas d'intérêt. Il serait très souhaitable qu'un recensement systématique de ses richesses architecturales soit prochainement entrepris dans le cadre de l'Inventaire Général du Patrimoine Culturel Rhône-Alpes.

## VI. Un repas républicain dans l'impasse Brachet

Dans le quartier du Grand Trou, il existe plusieurs impasses et ruelles qui portent parfois le nom de l'ancien propriétaire du terrain sur lequel elles ont été créées. La **rue Charpentier**, qui relie la route de Vienne à la rue de Montagny, a gardé un caractère campagnard avec sa

chaussée chaotique, ses petites maisons, ses ferronneries de style art nouveau, ses jardins, ses anciens ateliers. Il conviendrait de préserver cette atmosphère d'un autre temps, paisible et surannée.

Au fond de l'impasse **Caton**, on découvre avec surprise deux immeubles à coursives, exemples typiques de l'habitat ouvrier collectif du XIXe siècle dont il ne reste plus

guère d'exemples à Lyon, sauf dans l'ancien quartier de Perrache. Souhaitons qu'une réflexion ouverte à la préservation du patrimoine architectural soit menée sur l'avenir sans doute bien fragile de ces deux bâtiments.

La plus étonnante de ces impasses, taire terrien, fit construire ici 41 petites maisons familiales identiques à un étage, avec jardin sur l'arrière et les vendit pour la somme de 27,50 francs par mois, remboursables pendant 18 ans. Les archives municipales de Lyon conservent la photo d'un banquet en plein air qui a eu



Archives municipales de Lyon (4FI 11061)

lieu dans cette impasse le 14 juillet 1906. L'idée d'organiser un **repas républicain** dans l'impasse Brachet a récemment germé dans l'esprit de quelques habitants. Une façon originale de rendre vivante la sauvegarde

de notre patrimoine et de participer à l'animation du quartier.

est l'**impasse Brachet**, donnant sur la rue Croix Barret, et fermée par un véritable mur. Dans les années 1900, un certain Brachet, proprié-

de notre patrimoine et de participer à l'animation du quartier.

Le quartier Grand Trou/Moulin à Vent a longtemps fait partie de la commune de la Guillotière qui a été rattachée administrativement à Lyon en 1852, sous Napoléon III, en même temps que Vaise et la Croix-Rousse. Le 8ème arrondissement a été créé en 1959 par un redécoupage du 7ème

M. LOCATELLI

Sources : *Lyon 8e arrondissement Histoire et métamorphoses*  
**Catherine Chambon**  
Editions Lyonnaises d'Art et d'Histoire

*Si le 8e m'était conté...*  
**Ecole Philibert-Delorme (2007)**

## L'hôpital Saint Jean de Dieu

**L'Hôpital Saint Jean de Dieu, bâti sur l'ancien domaine de Champagneux, traite depuis 1826 les patients atteints de troubles mentaux.**

En 1539 Joao Cidade crée en Espagne la congrégation des frères hospitaliers de Saint Jean de Dieu pour donner aux malades mentaux des conditions d'hospitalisation et de traitement plus respectueuses de la condition d'homme. L'ordre se développe au XVII<sup>e</sup> siècle dans un grand nombre de pays dont la France. Interdite pendant la révolution la congrégation est restaurée au début du XIX<sup>e</sup> siècle par le Père Paul de Magalon, grande figure spirituelle de l'ordre. Le constat qu'il fait de la situation des malades mentaux incarcérés à la prison Saint Joseph de Lyon lui paraît si dramatique qu'il décide de créer avec deux frères en religion un asile pour les aliénés.

Il découvre, en cherchant un site propice à l'accueil de ses malades, un vaste terrain situé le long de la route de Provence, aujourd'hui route de Vienne. Le domaine qu'il convoite est devenu depuis peu la propriété des entrepreneurs lyonnais Lassalle et Layat qui l'ont acquis pour le lotir. Avec l'aide du



La grande fresque : Montemor village natal de Jean de Dieu

*Photo SEL*

maire et du curé de la Guillotière, il réussit à convaincre les deux propriétaires de céder leur terrain pour y construire en 1826 l'Hôpital Saint Jean de Dieu. Sur le site de l'ancien domaine de Champagneux qu'ils viennent d'acquérir les frères bâtissent un établissement hospitalier clos dans lequel la vie s'organise en autarcie. La conception des bâtiments qui constituent le noyau originel de l'hôpital est confiée à l'architecte Pierre Bernard.

Aujourd'hui l'hôpital qui a un statut d'établissement privé de service public, dispose d'une capacité d'accueil d'environ quatre cents malades.

En 1997 la Ville de Lyon



La végétalisation rompt la monotonie du grand mur *Photo SEL*

acquiert au Nord du domaine 11 hectares pour créer des terrains de sport et un parc public de trois hectares qui devrait être livré d'ici 2014. Il a été donné à ce site le nom de Clos Layat en mémoire de l'ancien copropriétaire du lieu.

Pour célébrer le demi-millénaire de la fondation de l'ordre par Jean de Dieu le mur de clôture longeant la Route de Vienne a été transformé en 1995 en une gigantesque fresque. Sur six cents mètres sont représentées les trois villes ayant marqué l'existence de l'ordre et la création de l'hôpital : Montemor au Portugal où est né Jean de



Freud vous reçoit ...à l'arrêt du bus !

*Photo SEL*

Dieu, Grenade lieu de fondation de l'ordre et bien sûr Lyon. Un hommage y est rendu au Père Magalon et aux spécialistes les plus marquants de la psychiatrie et de la psychanalyse. A l'arrêt de bus situé à l'entrée de l'établissement, Freud reçoit sur son divan les usagers des TCL.

En dehors de la fresque, le mur est ajouré par une baie transparente qui casse l'effet canyon et est agrémenté ça et là par des plantations de bambous.

L'ornementation de cette clôture devrait servir d'exemple à la protection et à l'embellissement de nombres de murs aveugles de notre

ville. Nous pensons notamment aux murs des cimetières et aux ouvrages bordant les voies ferrées victimes de tags qui ajoutent de la médiocrité à leur triste environnement.

J. L. PAVY

## Auguste Chollat, architecte

**Entre la route de Vienne et la rue Croix Barret, la rue Auguste Chollat commémore le souvenir d'un architecte lyonnais qui avait choisi de travailler et de militer au Grand-Trou.**

En 1937 la rue Princesse qui relie, en longeant la voie ferrée, la route de Vienne à la rue Croix Barret est débaptisée à la demande des habitants du quartier pour devenir la rue Auguste Chollat. Le comité local du Grand-Trou souhaitait ainsi honorer la mémoire de leur ancien président décédé l'année précédente.

Auguste-Emile Chollat né en 1875 en Isère arrive tout enfant à Lyon où ses parents ont choisi de s'installer.

Il débute sa carrière professionnelle comme commis dans un cabinet d'architecte dans lequel il apprend son futur métier. Diplômé en architecture en 1903 il crée avec son confrère Robert un cabinet d'architecture qui va perdurer vingt trois ans. Sans doute en raison de ses origines modestes il s'intéresse plus particulièrement à l'étude de logements sociaux. Avec son associé il construit de nombreux logements dans le quartier de Gerland. En 1926 les deux hommes se séparent et Chollat choisit d'installer son cabinet Route de Vienne. Il participe alors régulièrement avec son fils Francis aux concours organisés par la

société d'Embellissement de Lyon (SEL) avec laquelle notre association n'a pas de liens directs. Dans ce cadre et avec l'aide de son fils, il propose entre autres la construction



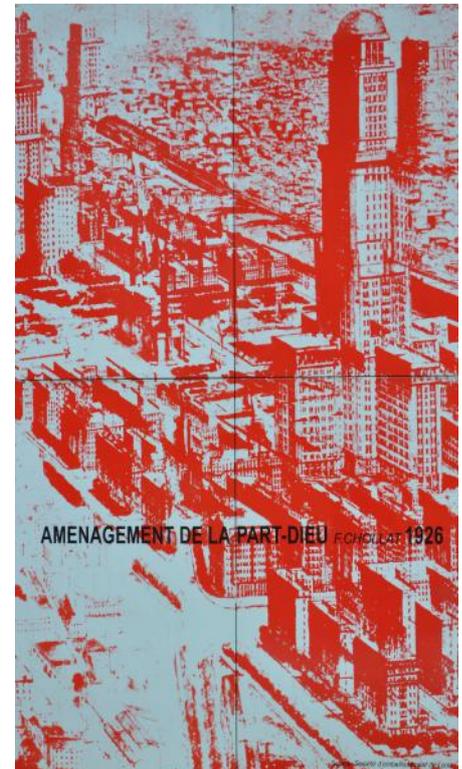
Une fresque bien instructive !

Photo SEL

d'un quartier d'habitation à la Part-Dieu ou la création d'un pont en croix sur le Rhône. Les esquisses de leurs travaux illustrent le mur récemment édifié le long de la voie de chemin de fer dans la rue qui porte leur patronyme. ( voir photos).

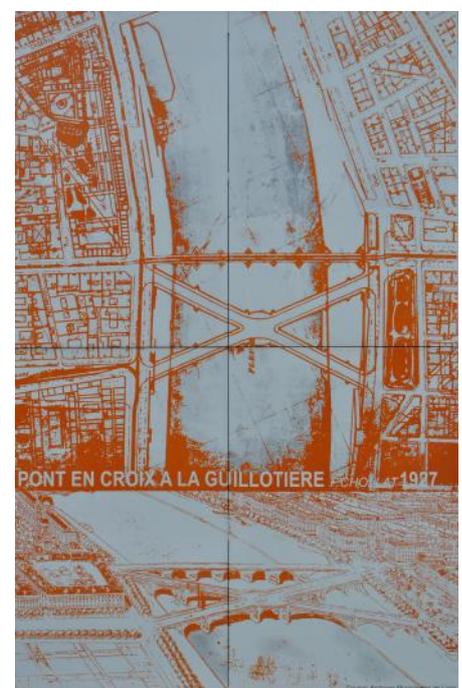
Les œuvres marquantes de Chollat père sont la Cité-Jardin de Gerland, la grande horloge de Tassin, la cité scolaire Jean Jaurès et plusieurs immeubles à loyer modéré. Il décède en 1936.

J. L. PAVY



Les Chollat : des visionnaires !

Photos SEL



# Propositions autour de la route de Vienne

La route de Lugdunum à Vienne, à l'époque romaine où il n'y avait pas de pont sur le Rhône passait normalement par la rive droite.

Mais si l'on traversait le Rhône en bateau on pouvait alors rejoindre Vienne par le raccourci de la rive gauche.

Aujourd'hui ce tracé emprunte la route dite de Vienne qui traverse le 8<sup>ème</sup> arrondissement parallèlement à la voie ferrée, partant vers le Sud. Cette voie ferrée sépare malheureusement ce quartier du quartier de Gerland.

C'est autour de cette route que nous voulons faire un certain nombre de propositions – qui n'engagent que leur auteur – depuis le Périphérique jusqu'à la rue Garibaldi.

Comme beaucoup d'entrées de Lyon la route de Vienne, depuis le Périphérique jusqu'à la place du Moulin à vent mériterait qu'on aménage un boulevard urbain digne de ce nom. Cela suppose l'alignement des bâtiments sur le côté Est jusqu'à la place du Moulin à vent et une urbanisation du côté Ouest, du Périphérique jusqu'à la rue de Surville qui borde le côté Sud de l'hôpital Saint Jean de Dieu.

La rue de Surville pour sa part offre l'occasion de l'aménagement d'une première traversée sous la voie ferrée, aboutissant au boulevard Chambaud de la Bruyère. Tout le quadrilatère entre ce boulevard, l'Ouest de la voie ferrée, le Nord du Périphérique et l'entrée Sud de Gerland est actuellement occupé par des jardins ouvriers (déplaçables), un grand parking (pour les soirs de match de football qui ne sera plus justifié après le déplacement du grand stade à Décines) et le grand poste électrique EDF de l'entrée Sud de Lyon où se raccorde une nappe de lignes haute tension qui couvre le quartier. A l'évidence l'extension de l'agglomération justifie qu'on déplace ce poste hors du périphérique et qu'on enterre les



La route de Vienne ... partant vers le Sud

Photo SEL

lignes y compris celle qui traverse le Rhône jusqu'à l'embouchure de l'Yzeron. Là on pourra aménager une darse qui embellira le quartier de la Mulatière après la réalisation du TOP. Mais ceci est un autre sujet.

Le TOP débouchera à Gerland dans le quadrilatère ainsi réhabilité qui offrira un magnifique espace, opportunité pour réaliser un monument emblématique marquant cette entrée Sud de Lyon. Ce pourrait être une halle aux fleurs rappelant la vocation de culture de la rose de ce quartier au siècle dernier... ou tout autre usage.

A la limite Nord de l'hôpital Saint-Jean de Dieu, la rue Vaillant-Couturier pourrait être prolongée en direction de l'Ouest pour traverser à son tour la voie ferrée et désenclaver un peu plus le quartier. On amorcerait ainsi à travers le 8<sup>ème</sup> arrondissement un boulevard semi-circulaire se poursuivant par la rue du Professeur Beauvisage jusqu'au boulevard Ambroise Paré et au métro Laënnec.

Au Nord de cette nouvelle chaussée se trouve le clos Layat, vaste terrain de sport dont une partie est destinée à devenir un parc

dans un proche avenir. Il serait souhaitable que le mur borgne qui le sépare de la route de Vienne soit ouvert à la manière de celui de l'hôpital ou remplacé par une grille.

La seule traversée vers Gerland actuellement efficace passe par la rue Challemel Lacour, amorce de la ligne forte A7 qui part de la station de métro Debourg. Elle débouche sur la rue Henri Barbusse qui vient de bénéficier d'une requalification réussie. On regrette d'autant plus la tristesse de la place Julien Duret qui la borde. Créer une maison de quartier donnant sur la place serait une première bonne idée, tout en déplaçant les jeux d'enfants.

Le tramway T1 qui devrait se prolonger sur le tracé de la ligne forte A7 va parcourir la rue Henri Barbusse. De là il est prévu qu'il emprunte la rue de Pressensé puis la rue du professeur Beauvisage. Plutôt que la rue de Pressensé nous suggérons qu'il emprunte la rue Denis moins passante et plus directe.

Remontant vers le Nord, on trouve à l'Est de la route de Vienne le site industriel, aujourd'hui en friche, des Moteurs Patay. La construction d'un établissement scolaire y est d'ores et déjà programmée.

Cependant il devrait rester l'opportunité de développer là un petit centre de quartier où aboutirait la rue Villon. Le stade Dumont, qui n'est pas aux normes dimensionnelles, pourrait également être relocalisé dans l'ensemble nouvellement créé. Enfin la route de Vienne elle-même, à ce niveau, devrait être revitalisée.

Pourquoi ne pas réaliser un espace public à l'emplacement des jardins en déshérence lovés entre le N° 126 de la route de Vienne et l'impasse Brachet ?



Jardins en déshérence ...

Photo SEL

Toujours dans l'optique de rompre le barrage des voies ferrées il faudrait faciliter la circulation rue Croix Barret en la mettant à double sens dans sa partie terminale, côté route de Vienne.

Qui connaît la charmante impasse Brachet ? En ouvrant le mur qui ferme cette rue, on pourrait ménager un passage piétons (évidemment pas pour les voitures !).



La charmante impasse Brachet

Photo SEL

La rue Duvivier ne mérite pas le nom de rue. Bordée par un mur triste qui la sépare de la voie ferrée et par des usines désaffectées en face, il y a beaucoup à faire. Cependant, on doit d'abord conserver la maison de maître d'anciennes usines, rue de Toulon et l'hôtel des ventes. Rien à dire non plus de sa terminaison équipée d'une moderne petite zone d'activité près de la route de Vienne. En revanche il faut achever de raser l'usine Radielec inoccupée et faire un projet derrière le mur qui la suit cachant une friche déjà détruite. Quant au mur de la voie ferrée il pourrait servir de support à une fresque comme dans la rue Chollat toute proche.

La rue Garibaldi bute sur l'omniprésent barrage des voies ferrées, cette fois dans le sens Nord-Sud. Elle déverse son flot de voitures dans la rue Duvivier. Le célèbre « derrière les voûtes », qui s'applique aussi à Gerland, cache les anciens ateliers de la SERNAM, aujourd'hui désaffectés. Il est tout à fait envisageable de terminer en beauté le désenclavement de Gerland en faisant traverser la rue Garibaldi en souterrain jusqu'à la rue Pierre Sépard. De là, la nouvelle voie contournerait par le Nord le cimetière israélite en direction de l'avenue Jean Jaurès et par l'Ouest dudit cimetière en direction du boulevard de l'Artillerie, vaste réserve foncière occupée par l'armée.

Traversant l'avenue Berthelot on pourrait projeter de supprimer la « manivelle » qui, venant de la rue de l'Epargne via la rue Garibaldi, rejoint la rue Marc Bloch, tout en dégagant le parvis d'entrée du futur parc Sergent Blandan. Pour cela il faudra démolir les garages Delhorme : la rue de l'Epargne rejoindrait alors la route de Vienne face à la rue Marc Bloch.

drait alors la route de Vienne face à la rue Marc Bloch.

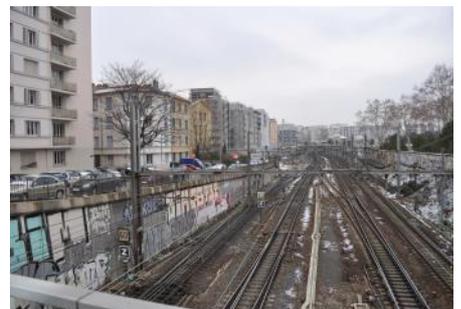
Dans le dernier tronçon de la route de Vienne avant l'avenue Berthelot se trouve la friche des Fermetures Pontille qu'on espère voir reconvertie dans un proche avenir.



La friche Pontille

Photo SEL

Le boulevard des Tchécoslovaques bute sur l'avenue Berthelot. Il pourrait être prolongé par une voie à construire le long de la voie ferrée pour créer une liaison avec la route de Vienne.



Liaison directe

Bd des Tchèques - route de Vienne

Photo SEL

**On voit que la route de Vienne recèle de nombreux gisements d'embellissement et de restructuration du tissu urbain en lien avec le quartier de Gerland.**

**J.F. MAILLET**

**SAUVEGARDE et EMBELLISSEMENT de LYON**

[www.lyonembellissement.com](http://www.lyonembellissement.com)

Président	Secrétaire Général	Trésorier
Jean-Louis PAVY 51, rue de la bourse 69002 LYON Tel : 04 72 16 07 14	Raymond MOTTE 32, imp. de Grange-Haute 69540 IRIGNY Tel : 04 78 46 07 47	Jean-François MAILLET 48, rue E. Richerand 69003 LYON Tel : 04 69 70 72 83

**Vous aimez votre cité ? Adhérez à :**



**SAUVEGARDE et  
EMBELLISSEMENT de  
LYON**

**Cotisation 25 €**

Siège : MAISON RHODANIENNE de l'ENVIRONNEMENT  
32, rue Ste Hélène 69002 LYON  
N° SIREN : 322 521 196 N° SIRET : 322 521 196 00020  
Directeur de la publication : J. L. PAVY