

# Sauvegarde et Embellissement de Lyon



*BULLETIN de LIAISON N° 105 – FEVRIER 2014*

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

## POUR LYON, VILLE LUMIERE, DES PROPOSITIONS QUI MERITENT DE SORTIR DE L'OMBRE



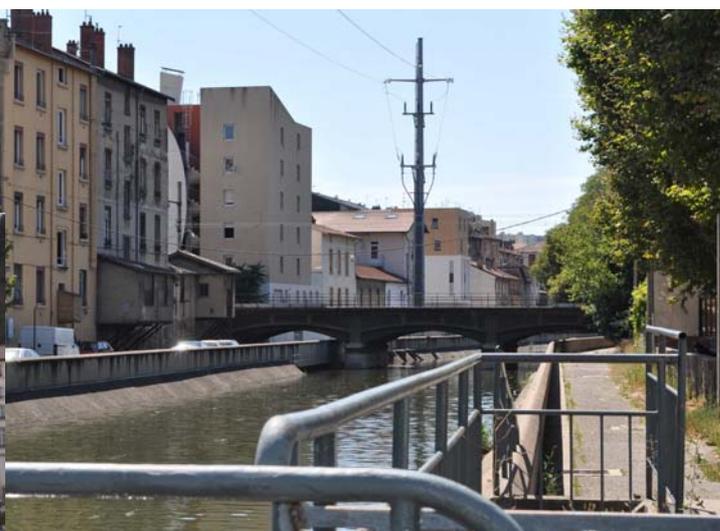
Des monuments en déshérence...



Faire tomber le masque de béton du pont autoroutier de l'A7



Entre Ainay et la Quarantaine. Il suffirait de relever le pont (voir document page 10)



Le riant Yzeron aimerait finir son parcours moins tristement

## EDITORIAL

En mars 2014 les Lyonnais et Grands Lyonnais choisiront les hommes et les femmes qui auront la tâche d'assumer la gestion de la future Métropole dont la naissance est annoncée pour le début de l'année 2015.

Depuis les années 1990 les grands travaux qui se sont multipliés aux quatre coins de notre agglomération ont contribué à faire de notre cité une ville plus belle et plus agréable à vivre.

Il reste cependant encore beaucoup à faire pour donner à notre métropole les moyens de s'imposer comme un modèle d'urbanisation et de préservation du patrimoine urbain.

Depuis sa création en 1975, SEL a émis dans ces domaines de nombreuses suggestions dont certaines ont été suivies d'effet ; d'autres n'ont pas eu l'écho escompté. Nous souhaitons réactiver dans ce bulletin des idées qui ont été formulées dans nos précédents bulletins mais qui n'ont pas encore retenu l'attention de ceux qui ont le pouvoir de les réaliser. Nos propositions concernent aussi bien la préservation et la défense du patrimoine existant que la création de ce qui sera le patrimoine du futur.

**Jean-Louis Pavy**

### SOMMAIRE

|  |       |
|--|-------|
| Editorial .....                        | p. 2  |
| Revue de presse .....                  | p. 2  |
| Des idées à creuser.....               | p. 3  |
| Vestiges gallo-romains négligés.....   | p. 6  |
| La place de Francfort.....             | p. 7  |
| Le Petit Fontanière.....               | p. 8  |
| Bellerive.....                         | p. 9  |
| St Georges et le pont d'Ainay.....     | p. 10 |
| Tramway T1 et T5.....                  | p. 11 |
| Désenclaver Gerland.....               | p. 12 |
| Embellir les portes de Lyon.....       | p. 14 |
| Une Cité de l'Energie.....             | p. 15 |
| Luttons contre la pollution !.....     | p. 16 |
| Embellir les voies ferrées.....        | p. 17 |
| Une gare aux 7 chemins !.....          | p. 18 |
| Fort de Loyasse.....                   | p. 20 |
| Passerelle de l'Homme de la Roche..... | p. 20 |
| Noms de rues.....                      | p. 21 |

## LA REVUE DE PRESSE (décembre 2013 à janvier 2014)

### GRANDS TRAVAUX

« *La passerelle de la Paix a été jetée entre Caluire et la Cité Internationale* » : 800 tonnes d'acier sur 217 mètres de longueur pour cet ouvrage destiné uniquement aux piétons et aux cyclistes.

**Le Progrès du 14/12/2013**

« *Confluence : l'îlot A3 inaugure la seconde saison de ce feuillet urbain* » : présentation de la première opération de la seconde phase de la Confluence. Huit bâtiments emblématiques de ce nouveau quartier, plus dense mais aussi plus haut.

**Le Progrès du 17/01/2014**

### URBANISME

« *Association de développement du parc Blandan : " encore beaucoup à faire "* » : l'Association de Développement du Parc Blandan (ADPB) salue l'ouverture et le succès du parc éponyme, tout en restant vigilante quant aux aménagements encore à opérer.

**Le Progrès du 29/01/2014**

### PATRIMOINE - CULTURE

« *Lyon et ses monuments inscrits depuis 15 ans au patrimoine mondial de l'humanité* » : la Presqu'île et ses églises du Moyen-Age, les pentes de la Croix-Rousse, le Vieux-Lyon et la colline de Fourvière (son théâtre antique et sa basilique), font partie du périmètre lyonnais classé au patrimoine mondial de l'humanité.

**Le Progrès du 18/12/2013**

« *Patrimoine mondial de l'Unesco : Lyon reconnue pour sa dimension humaine* » : en validant son plan de gestion du site historique, Lyon sert de référence pour l'intégration de la dimension humaine. Les sites classés ne sont plus figés, ils vivent.

**Le Progrès du 30/01/2014**

« *Sauvegarde et Embellissement de Lyon* » (SEL) défend le patrimoine » : depuis 1975, l'association œuvre en faveur du patrimoine lyonnais d'hier mais aussi de demain.

**Le Progrès du 14/01/2014**

**Bernard Foucher**

## CANDIDATS AUX ELECTIONS ...

### ... DES IDÉES A CREUSER ET A AFFICHER

Les élections municipales approchant, les candidats animés par la passion de la chose publique offrent à l'électorat des projets séduisants mais qui ne durent parfois que le temps d'une élection. Très attachée à l'image de sa cité, notre association est attentive au patrimoine hérité ou à créer que nous transmettrons aux générations futures. Elle s'intéresse aux grands projets susceptibles de transformer en profondeur notre ville bientôt élargie aux dimensions d'une Métropole. Mais SEL s'attache aussi à défendre des réalisations plus modestes que notre regretté ami Paul Scherrer, appelait le "*patrimoine du quotidien*"

#### Une nouvelle gare pour la métropole lyonnaise (Bulletin SEL N° 96 de Février 2011)

Nous savons que de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse (LGV) doivent atteindre Lyon et que le trafic ferroviaire doit encore se développer. Le nœud ferroviaire lyonnais est pour les trains ce que le très notoire tunnel de Fourvière est pour le trafic routier. Chacun peut constater en tant qu'usager régulier ou occasionnel de la SNCF, que la gare de la Part-Dieu et ses équipements sont devenus obsolètes. Un projet de création sous cette gare, de voies et de quais souterrains, a été présenté. Il n'est guère enthousiasmant : l'extension répondra-t-elle au développement exponentiel du trafic voyageurs ? L'impact des constructions pourrait conduire à l'asphyxie du nouveau centre de l'agglomération, et ce, dès les premiers travaux... Sans compter les nouvelles voies à créer qui généreront de nouvelles déchirures dans le tissu urbain lyonnais déjà bien découpé par le nœud ferroviaire tracé au milieu du XIXème siècle.

Nous savons aussi que certains proposent l'extension de la gare de l'aéroport de Saint Exupéry pour soulager celle de la Part-Dieu. Ne verrons-nous pas alors les voyageurs s'engouffrer dans les avions plutôt que dans les TGV, au détriment de la SNCF et de ses nombreux usagers ?

Y-a-t-il un candidat à l'élection portant dans ses dossiers un plan pour accueillir dans la métropole lyonnaise les nouvelles lignes TGV projetées ? Si oui, nous apprécierions d'en avoir connaissance.

#### L'Anneau des sciences (voir aussi Bulletin SEL N° 100 de septembre 2012).

L'autre projet majeur qui devra s'insérer dans notre paysage urbain est celui du bouclage du Périphérique dans sa partie ouest. Même si le tracé devrait être pour une large part enterré, cette opération rebaptisée "Anneau des Sciences" suscite bien des critiques et semble encore loin de voir le jour. Les difficultés de déplacement sont sources d'exaspéra-

tion, de pollution et de problèmes de santé publique. Viendra le temps où il faudra prendre des décisions majeures autres que celle consistant à réduire drastiquement la vitesse du flot des véhicules. Relevons simplement que des villes de moindre importance que Lyon, comme Bordeaux, Toulouse, Caen et Rennes se sont pourvues de vrais périphériques. Cela serait-il irréaliste ou irréalisable à Lyon ?

#### Des navettes fluviales sur nos fleuves (Voir bulletin SEL N° 93 de février 2010).

La voirie n'étant guère extensible et Lyon étant traversée par deux fleuves navigables, ne pourrait-on pas les utiliser pour nos déplacements ? La surface de leurs plans d'eau, dans la seule ville de Lyon est de l'ordre de 200 hectares soit une superficie équivalente à une avenue de 20 mètres de large et de 100 km de long ! Et c'est compter sans les plans d'eaux des communes limitrophes. La mise en service en 2012 du Vaporetto sur la Saône, entre Confluence et Saint-Paul nous a semblé être un signal de la reconquête de nos fleuves et une alternative à nos chaotiques déplacements terrestres. Une idée qui appelle réflexion et beaucoup d'imagination. Est-ce impossible entre Rhône et Saône ?



Le Vaporetto quittant la darse de Confluence à Lyon.

Le Progrès de Lyon du 07/11/2013

Photographe Richard Mouillaud

## L'Homme de la Liberté, alias le Patineur, et les espaces alentour.

Cette œuvre monumentale du sculpteur César, ornement de la place Tolozan, a failli à la fin du deuxième millénaire, sortir de notre patrimoine culturel. Elle fut vendue aux enchères publiques à la faveur d'un étrange trou de mémoire collectif. Le droit de la propriété intellectuelle, la loi 1914 sur les monuments historiques, les dispositions de la ZPPAUP (\*) des Pentes de la Croix-Rousse, celles du Code de l'Urbanisme et même les termes de la convention passée entre César et son client la SLYCI, s'étaient effacées de la mémoire des autorités de cette ville et de ceux qui escomptaient en tirer profit en brandissant le Code du Commerce. Même le maire de l'époque avait exprimé à notre adresse « ... son regret de la voir partir... ». César tenta, en vain, de faire obstacle à la vente de son oeuvre en faisant valoir son droit de propriété intellectuelle à la barre du tribunal de commerce.

Après huit ans de plaidoiries, après maintes péripéties qui firent de la statue « un monument historique judiciaire » et des élections entraînant un changement à la tête de la ville, les juges décidèrent que notre Patineur ne pouvait être emporté sans l'autorisation des autorités compétentes qui se gardèrent bien d'enfreindre les règles de la ZPPAUP.

En 2012, la Fondation BULLUKIAN racheta cette oeuvre à son malheureux acquéreur pour en faire donation à la Ville de Lyon qui, cette fois, l'accepta sans tergiverser. Aussitôt, le Patineur reçut les soins intensifs que son état exigeait après 30 ans d'abandon aux intempéries et à la pollution.

Faute d'une inauguration officielle marquant l'entrée de l'Homme de la Liberté dans le patrimoine culturel lyonnais, SEL regrette de n'avoir pu remercier publiquement ceux qui, par leur générosité, ont contribué à la sauvegarde définitive de cette oeuvre qui, nous l'espérons, verra la fin du troisième millénaire...



L'Homme de la Liberté dit « Le patineur »  
Architecture : Bertrand Delagarde Sculpture : César

Il reste encore quelques lignes à écrire dans le livre de la saga du Patineur... Le projet architectural et artistique comprenait sa mise en lumière par un éclairage électrique encastré dans le piédestal. Il fut vandalisé, plongeant l'Homme de la Liberté dans les ténèbres de la place Tolozan. Cet éclairage fut purement et simplement supprimé lors de la restauration de la statue. Ainsi l'oeuvre des vandales fut parachevée...

Démarche navrante pour l'image de notre cité qui se veut Ville Lumière à moins qu'il s'agisse d'un oubli, un de plus, de nos édiles. Nous ne demandons pas à ce que l'Homme de la Liberté éclaire le monde entier, mais qu'il soit mis en lumière comme l'artiste et l'architecte l'avaient prévu et réalisé. L'esprit de leur oeuvre doit être respecté. Les sculptures d'Ipousteguy voisines de celle de César, comme la

Pyramide des Lyonnais, La Belle Cordière, la Fontaine de la place Louis Pradel ont conservé leur éclairage. Qui pourrait nous expliquer cette différence de traitement fort regrettable ?

Lyon Ville Lumière : oui ! On peut s'interroger sur cette louable ambition. Lorsque le crépuscule tombant sur la place Tolozan, la transforme en un trou noir d'où émerge la leur blafarde de quel-

ques caissons d'enseignes lumineuses appartenant au parking souterrain de l'Opéra. A la nuit tombée, l'Homme de la Liberté est réduit à une ombre dans la Ville Lumière...

En quittant la place Tolozan et en se dirigeant vers l'Hôtel de Ville on remarquera l'épouvantable état du revêtement minéral du parvis de la place Louis Pradel. Une multitude de dalles descellées, fracturées, disjointes menace dangereusement les escarpins de nos compagnes.

Et qui n'a pas remarqué la débauche de publicités fluorescentes qui ornent la devanture d'un commerce s'ouvrant sur les places Louis Pradel et Tolozan ? Ces espaces méritent un meilleur traitement pour prétendre participer à l'attractivité du Centre de l'agglomération.

(\*) ZPPAUP : Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager.

## L'Horloge Charvet (ou des Guignols)

« Il est incontestable qu'une horloge placée dans cet endroit bien en vue de tous ceux qui passent dans la rue de l'Impératrice sera chose agréable et utile au public ; en outre cette boiserie décorative appropriera cette encoignure qui dans l'état actuel sert d'urinoir... » C'est dans ces termes que le voyer de la Ville de Lyon émettait le 12 mars 1864 un rapport instruisant une demande d'occupation de voirie, adressée au Sénateur-Préfet-Maire de Lyon, Claude Marius Vaïsse.

Ce dernier autorisa le sieur CHARVET, fabricant et installateur d'horloges dont l'enseigne portait alors en grosses lettres « Horloger de la ville », à installer rue de la Poulailleirie la très utile et remarquable horloge...

Mais quelle horloge ! Nombreux sont les Lyonnais qui gardent le souvenir vivace des sorties dominicales les conduisant en famille au pied de ce haut monument horloger. Ici, ils savouraient le spectacle se renouvelant tous les quarts d'heure, quand s'agitaient au son d'un joyeux carillon, des automates représentant les très populaires et bien lyonnais Guignol et Gnafon ainsi que Polichinelle et Arlequin empruntés à la commedia dell'arte italienne.

En 2005, il y a donc bientôt 10 ans, le propriétaire de l'horloge décida de la vendre aux enchères publiques.

SEL, mettant en exergue l'arrêt de la cour d'appel de Paris en faveur de l'Homme de la Liberté, parvint à suspendre in-extremis la vente. La Ville de Lyon vint à la rescousse. Une longue dispute judiciaire s'ensuivit entre la Ville de Lyon comptable de la voirie sur laquelle est érigée l'horloge, le propriétaire de l'immeuble dans lequel elle est scellée et par lequel on accède à une partie de ses mouvements, et le propriétaire de l'horloge qui en assumait la maintenance. Ce dernier remporta la partie.

Le juge ayant dit le droit, la Ville de Lyon, par voie amiable, obtint la propriété du monument horloger et ce à la grande satisfaction de SEL : l'horloge aux guignols, œuvre bien lyonnaise, restera définitivement à Lyon..

Nous sommes en 2014. L'horloge ne donne toujours pas l'heure. Ses occupants, joyeux naguère, restent figés et tristement silencieux, ils n'attirent même plus le regard des passants ou l'attention des enfants. Seuls les infatigables tagueurs s'intéressent encore à elle.



L'horloge des « Guignols »  
honteusement taguée

Dans sa déchéance, elle semble avoir entraîné, celles des commerces de la rue de la Poulailleirie. La plupart de ses boutiques sont closes et les tagueurs persistent en s'acharnant sur les devantures abandonnées donnant ainsi un spectacle de désolation à cette rue portant encore son pittoresque nom venu d'antan.

Ce n'est pas au pied de ce monument horloger à l'abandon que Lyon retiendra un instant de plus, les touristes venus découvrir notre cité. Nous formulons l'espoir qu'il sera mis fin à cette situation préjudiciable à l'image de notre ville.

## Redécouvrir Lyon

Les grands projets évoqués plus haut, aussi importants qu'ils soient pour l'avenir de notre paysage urbain, ne détournent pas notre regard du « patrimoine quotidien », celui de la rue qu'un regard trop accoutumé finit par conduire à l'oubli, la négligence ou même la disparition.

Des membres de notre association, tous bénévoles, ont décidé de le remettre en mémoire en le présentant au public lyonnais ou venu d'ailleurs. Chacun d'entre eux est porteur de connaissances très fines du patrimoine de son quartier acquises par ses observations, études, recherches et par les liens tissés avec les habitants. Ensemble, ils ont constitué un groupe très actif qui s'intitule « les Visiteurs de Lyon ». Ils veulent partager leurs connaissances et les transmettre sur le terrain à un public très demandeur et enclin à partager leur passion.

La sauvegarde du patrimoine passant par sa connaissance, cette action va bien dans le sens des buts de SEL. Et la Ville de Lyon, en nous ouvrant un plus large accès à son autre patrimoine, les Archives, contribue à ce succès.

**Raymond Motte**

## DES SITES GALLO-ROMAINS NEGLIGÉS

Trois sites importants de l'histoire gallo-romaine, mal entretenus, peu visibles et peu mis en valeur doivent retenir l'attention de nos élus lors du prochain mandat. Sur la colline de Fourvière dans l'immédiate proximité des deux théâtres romains se trouvent deux importants vestiges de la ville antique, les Mausolées et les Thermes romains. L'un et l'autre souffrent du même mal : un entretien insuffisant et une signalisation déficiente. Une meilleure mise en valeur et une intégration à un parcours de découverte de Lugdunum seraient les bienvenus pour favoriser une meilleure connaissance de l'histoire de notre cité.

Sur les pentes de la Croix-Rousse on a peine à penser en découvrant les ruines de l'Amphithéâtre des Trois Gaules qu'il fut le lieu de réunion des représentants de soixante nations gauloises. Un effort s'impose pour le rendre vivant et accessible.

### Les Mausolées de la place Wernert

En 1885-86 des travaux entrepris à l'angle de la place de Trion et de l'avenue Barthélemy Buyer pour la construction de la gare de départ du « petit train de Vaugneray », permettent de mettre au jour une rangée de 10 tombes monumentales. Ces tombeaux appartiennent à la nécropole de Trion qui fut du 1er au 3ème siècle le cimetière le plus important de Lugdunum.



Les Mausolées de Trion

Ne pouvant être maintenus sur les lieux de leur découverte, cinq des tombeaux mis au jour sont alors démontés et transférés sur la Place Wernert, en haut de la montée de Choulans. Ils s'y trouvent encore aujourd'hui. Grâce à l'épithaphe qui figure sur l'un d'entre eux, il a été possible de dater au 1er siècle de notre ère la construction de ces Mausolées qui peuvent donc être considérés comme étant les plus anciens bâtiments encore visibles à Lyon.

Ces remarquables vestiges de l'époque gallo-romaine ne sont présentés que par une discrète plaque *mémorial de Lyon* apposée sur l'un des bâtiments proches. De plus la place est située dans une courbe de la Montée de Choulans ce qui nuit à sa visibilité. Comme il est difficile de s'en approcher car les places de parking sont rares à proximité et que l'attractivité du quartier est faible, l'existence de cet ensemble funéraire reste méconnue malgré l'intérêt patrimonial qu'il représente.

### Les grands Thermes gallo-romains de Saint-Just

Rues des Farges, en face de l'église Saint-Just et derrière un bâtiment d'habitation se trouvent des vestiges de thermes publics romains. Les thermes sont des éléments essentiels de la vie romaine. On s'y baigne, on y fait du sport et on y rencontre des amis. Des fouilles effectuées au début des années 1970 pour préparer la construction d'un bâtiment ont permis de mettre au jour les vestiges de ce grand établissement public gallo-romain.

La construction du futur bâtiment présentait le risque de voir disparaître à tout jamais les traces de ce patrimoine essentiel à la connaissance de Lyon. Pour s'opposer à une probable destruction de ces vestiges, des Lyonnais très motivés se sont réunis au sein d'une association créée pour l'occasion à laquelle ils ont donné le nom de *Sauvegarde et Embellissement de Lyon (SEL)*. **C'était en 1975 et SEL venait de naître.** Une action judiciaire a alors été engagée pour interdire au promoteur la destruction des thermes. Les tribunaux ayant donné raison à SEL, les travaux ont été suspendus pendant plusieurs années, puis achevés sans conséquence pour la préservation du site antique.

On peut regretter que les thermes totalement masqués par l'immeuble de la rue des Farges ne bénéficient pas d'une information suffisante pour signaler leur existence. On peut aussi déplorer la médiocrité de l'entretien du site.



Les Grands Thermes de St Just sauvés in-extremis !

## L'amphithéâtre des Trois Gaules

Cet amphithéâtre situé sur les pentes de la Croix-Rousse a été le lieu où les délégués des soixante nations gauloises se réunissaient tous les ans au mois d'août. C'est ici qu'en l'an 177 les chrétiens de Lyon, parmi lesquels se trouvait Sainte Blandine, ont été martyrisés. Dans ce lieu dont une importante partie a été amputée par de grands travaux, on ne peut plus imaginer qu'il fut le centre d'un important système politico-religieux. La Ville et le Grand Lyon sont propriétaires du site. On attend de ces deux collectivités qu'elles songent enfin à le mettre en valeur et lui donner l'animation qu'il mérite.



L'amphithéâtre des Trois Gaules : haut lieu de l'histoire de notre cité et de la chrétienté exposé à l'indifférence quotidienne

Jean Louis Pavy

## LA PLACE DE FRANCFORT : UNE IMPRESSION D'INACHEVÉ

Trente ans après son inauguration, la Gare de la Part-Dieu est proche de la thrombose. Conçue pour accueillir 35.000 voyageurs par jour elle en reçoit désormais près de 120.000, sans compter les piétons, usagers ou non des transports en commun, qui l'utilisent pour "trabouler".

Faisant face au centre commercial, la place Béraudier fait l'objet d'un projet de remaniement de grande ampleur. Plusieurs bâtiments qui ont mal vieilli vont être démolis pour être remplacés par des



La place de Francfort : un cadre bientôt requalifié en attente d'une oeuvre d'art marquante

immeubles de grande hauteur. Le bâtiment qui ferme la place sur son côté Ouest ne sera pas reconstruit ce qui permettra une meilleure visibilité de la gare.

Pour l'entrée Est, côté Villette, rien de nouveau depuis notre bulletin n°92 de septembre 2009. Aucune de nos suggestions pour embellir la place de Francfort n'a eu d'écho auprès de nos décideurs. Si les abords immédiats du hall sont acceptables, ce n'est pas le cas du reste du site qui au delà des voies de tramway ne propose aujourd'hui qu'une gare

routière et un parking auto en plein air, sommairement aménagés. Une esplanade arborée entourant une belle oeuvre d'art (pourquoi pas une fontaine ?) pourrait se substituer aux infrastructures routières de surface. Les autobus et la dépose-minute pourraient être relocalisés au premier étage d'un parking à construire

sous la nouvelle place, les étages inférieurs étant réservés aux voitures particulières et à celles des loueurs.

En bordure Sud de la place, des immeubles d'habitation présentent des façades aveugles et un grand vide autour d'un espace intérieur. La cons-

truction d'un bâtiment pourrait masquer cet ensemble inesthétique sans impacter la symétrie de l'ensemble. Un treillis végétalisé installé comme clôture est une autre idée à explorer.

La place de Francfort est la première impression que les voyageurs peuvent avoir de Lyon à leur descente de train. Faisons en sorte que cette impression soit la bonne.

Jean Louis Pavy

## LE PETIT FONTANIÈRE

Le domaine du Petit Fontanière, situé face à la Confluence sur la Balme de Sainte Foy / La Mula-  
tière a abrité pendant trente ans les activités de  
l'Union Nationale Séricicole (UNS). Cet organisme  
dépendant de  
l'INRA dont la  
mission était  
l'étude du ver à  
soie et de ses ap-  
plications dans  
de nombreux do-  
maines scientifi-  
ques, a définiti-  
vement fermé ses  
portes le 31 dé-  
cembre 2009. Le  
Conseil Général,  
propriétaire du  
domaine, a alors  
décidé de le met-  
tre en vente. Fré-  
déric Reynaud,  
a r c h i t e c t e -



Le domaine du Petit Fontanière : face à Confluence, un espace architectural et paysager précieux, livré aux mains de la promotion immobilière

paysagiste s'est ému de voir disparaître un site voué  
à la préservation d'une activité emblématique pour  
la ville de Lyon. Dans l'offre d'achat qu'il a présen-  
té au Conseil Général il s'engageait à assurer la pé-  
rennité de la sériciculture et proposait d'y adjoindre

l'élevage d'abeilles. Son projet prévoyait de mainte-  
nir l'accès de la propriété au public. L'offre de Fré-  
déric Reynaud n'a pas été retenue par le Départe-  
ment qui a préféré céder le domaine à un marchand

de biens pour  
quelques milliers  
d'euros de plus.  
Ce dernier s'est  
empressé de le  
revendre à un  
entrepreneur  
lyonnais qui  
souhaite y créer  
un hôtel. Nous  
formulons le  
souhait que le  
nouveau proprié-  
taire conserve  
l'activité sérici-  
cole et la culture  
des mûriers et  
qu'il trouve une  
solution pour

permettre la cohabitation des clients de l'hôtel et  
des visiteurs de la magnanerie.

**Jean-Louis Pavy**

### ***L'Enfant à la cage, d'Antoine-Michel Perrache, restera-t-il à Lyon ?***

Dans son bulletin n° 100 de septembre 2012, SEL atti-  
rait l'attention sur une statuette exposée dans la galerie  
Michel Descours, 44 rue Auguste-  
Comte à Lyon : une terre cuite,  
intitulée *L'Enfant à la cage*, signée  
par une double inscription à l'inté-  
rieur du socle :

«1749 Mr PERache LE 29 MARS».

**Antoine-Michel Perrache** (1726-  
1779) fut en effet sculpteur  
comme son père **Michel Perrache**  
(1686-1750) avant d'entreprendre  
le chantier colossal qui a modifié  
radicalement la physionomie de  
Lyon en reculant le confluent du  
Rhône et de la Saône de la « queue  
d'Ainay » jusqu'à la hauteur de la  
Mulatière.

Cette statuette est une des très ra-  
res œuvres que nous avons conser-

vue d'Antoine-Michel Perrache : une pièce unique  
dont la valeur patrimoniale devrait intéresser un grand  
musée lyonnais. Elle aurait une  
place toute désignée aux Musées  
Gadagne à côté du portait d'An-  
toine-Michel peint par sa sœur  
**Marie-Anne**.

Mais malgré toutes les démarches  
entreprises par SEL, la statuette  
semble n'intéresser personne ou  
presque à Lyon. Trop chère ? Pas  
assez prestigieuse ? Emportée avec  
l'oubli de son auteur ?

SEL a lancé l'idée d'une souscrip-  
tion publique pour contribuer à son  
acquisition. L'argument suffira-t-il  
pour provoquer l'intérêt de nos dé-  
cideurs politiques et culturels ?

**Michel Locatelli**



*L'Enfant à la cage* d'Antoine-Michel  
Perrache (1749)

## L'ENTRÉE MONUMENTALE DE BELLERIVE

Situé à flanc de coteau de la Balme de Sainte Foy/ La Mulatière, face à la Confluence, le domaine de Bellerive est un témoin privilégié des maisons des champs que les notables lyonnais ont érigées entre le XV<sup>ème</sup> et le XIX<sup>ème</sup> siècle, à une demi-journée à cheval du centre de la ville.



Le domaine de Bellerive soutenu par ses vénérables murailles, tel qu'il s'offre à la vue depuis Confluence

Ce domaine dont l'existence est attestée dès 1383 est à l'origine une modeste exploitation agricole que ses propriétaires successifs vont transformer en une résidence d'agrément. A la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle Bellerive devient la propriété de grands bourgeois lyonnais, les Périsse. Cette famille est à l'origine des grands travaux qui vont transformer le château et le parc. Elle fait notamment ériger le long du quai des Etroits une entrée monumentale composée de deux pavillons et d'un escalier à double volée entourant un nymphée alimenté par un escalier d'eau. Au XX<sup>ème</sup> siècle le domaine devient la propriété de congrégations qui lui donnent une touche religieuse, le nymphée devenant une réplique de la grotte de Lourdes. Les moyens financiers dont elles disposent ne leur permettent pas d'entretenir convenablement le parc et les bâtiments. Le domaine est très dégradé lorsqu'il est acquis au début des années 2000 par un promoteur qui après avoir restauré le château, le vend en copropriété. Les affres du temps et l'absence d'entretien pendant près d'un siècle ont eu raison du parc à la française qui n'existe pratiquement plus aujourd'hui. L'érosion a profondément dégradé les balustrades de l'escalier monumental, l'escalier d'eau à disparu sous un épais manteau végétal et les pavillons menacent ruine. Seule la grille de l'entrée est dans un état satisfaisant. La restauration de ce très bel ensemble ne peut être assumée par les copro-

priétaires car son coût dépasse largement leurs possibilités financières. L'inscription en 2004 à l'Inventaire Supplémentaire des Monuments Historiques n'a pour l'instant pas eu les effets que l'on pouvait escompter. Il faut pourtant agir vite car cette magnifique entrée monumentale se dégrade d'année en année et risque de disparaître très prochainement si la situation perdure. Le caractère privé du domaine n'autorise pas l'intervention des pouvoirs publics et rend très problématique l'aide de fondations du patrimoine.

L'achat de la parcelle de terrain sur laquelle se trouve l'entrée monumentale et l'escalier d'eau par une collectivité locale paraît être la seule solution plausible pour assurer la sauvegarde de ce remarquable patrimoine. Sa position étant très excentrée par rapport au bâtiment d'habitation, la cession de cette partie de terrain ne devrait pas constituer de gêne pour les propriétaires si l'on préserve leur intimité par une clôture.



L'entrée monumentale de Bellerive classée à l'ISMH. Cet ensemble bâti de grande qualité architecturale, face à la Confluence, est menacé de ruine. On devine « l'escalier d'eau »

**La reconstitution de l'escalier d'eau, la restauration de l'escalier et la mise en lumière de cet ensemble donnerait un éclat tout particulier à ce site et au quartier de la Confluence qui lui fait face.**

Une opération de ce type pourrait constituer la première étape de la création d'un parc public sur la partie basse de la Balme sujette trop régulièrement à des glissements de terrain que leurs propriétaires n'ont ni les moyens de prévenir ni de réparer.

**NDLR** : L'entrée monumentale de Bellerive est située 29 quai Jean-Jacques Rousseau à La Mulatière.

**Jean-Louis Pavy**

## SAINT GEORGES ET LE PONT D'AINAY

Il est toujours triste de longer les rues sombres d'un quartier qui se meurt.

Il est encore plus triste de ne point connaître l'issue de son sort, et si les édiles de sa ville s'en vont l'abandonner ou bien lui donner chance.

Telle est en tous cas la question que l'on peut – et que l'on doit – se poser quand on arpente la rue de la Quarantaine et celles, plutôt ruelles cabossées, qui y débouchent.

Il y a seulement un siècle, ce quartier bruissait de tous les métiers, commerçants ou artisans, ateliers ou chantiers, en ouvrant la ville au sud par la rive droite de la Saône.

Depuis le haut Moyen Age la ville s'étirait sur plus de quatre kilomètres, jusqu'à l'actuel quartier de Vaise, autour de l'église Saint Pierre.

Cette promenade offrait le spectacle des plus beaux monuments qui font toujours la gloire de la ville, avec pour sommet la cathédrale.

D'innombrables ports jalonnaient la Saône, auxquels on accédait par des rampes soigneusement pavées, entre la ligne ininterrompue des immeubles, car il n'y avait pas de quais, les murs plongeant directement dans l'eau.

C'est sous le second empire que l'on créa les quais. Et rappelons que pendant des décennies Lyon s'enorgueillit de posséder le plus long kilométrage desdits quais en Europe.

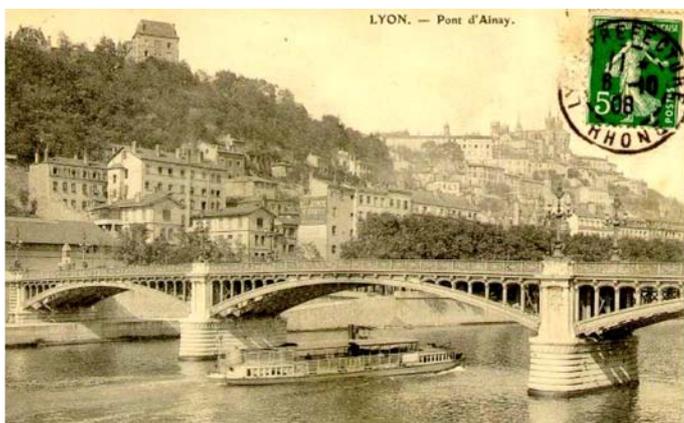
La Quarantaine n'échappa point à cet essor, qui fut relié au quai opposé, lequel bordait la partie neuve du prestigieux quartier d'Ainay, par un pont que l'on nomma le pont d'Ainay.

Un petit siècle plus tard, il disparut dans la tourmente de 44, quand les armées allemandes en déroute firent sauter tous les ponts.

Depuis, il n'a jamais été remplacé.

Sans doute les municipalités successives n'ont pas jugé utile de relier la Quarantaine au reste de la ville.

Sans doute fallait-il qu'elle portât son nom.



L'ancien pont d'Ainay. Après sa destruction en 1944, ce lien ne fut jamais rétabli entre Ainay et la Quarantaine.

(carte postale avec flamme datée de 1908)

Aujourd'hui, le seul pôle d'intérêt de ce quartier est le modeste bâtiment qui abrite l'administration des Voies Navigables de France.

Il est toujours possible de rêver. Et d'imaginer que cette administration déménage, les bureaux étant pléthoriques dans la ville.

Alors, en lieu et place, s'allongerait une longue vitrine rythmée pour abriter les collections liées à la culture de l'eau à Lyon.

Car Lyon a connu pendant vingt siècles une culture de l'eau.

Jusqu'à la Révolution, son activité intense existe avant tout par la grâce de ses voies navigables.

Qui s'en souvient ?

Qui imagine combien ces deux fleuves étaient les axes principaux des échanges et des communications ?

Qui veut bien croire combien ils étaient encombrés ?

Comme il est dommage que le Lyon d'aujourd'hui ait oublié le Lyon de l'eau.

La darse de la Confluence a quelque peu réparé cet oubli.

Elle est petite et peu pratique tandis que la gare d'eau de Vaise était vaste comme deux fois la place Bellecour.

Et la navette qui remonte et descend la Saône une ressource qu'on aimerait voir encouragée.

Mais Lyon sait-il que les collections provenant des fouilles archéologiques, depuis deux siècles, sont extrêmement riches.

La plupart des pièces sont en réserves.

Combien les Lyonnais seraient heureux de les admirer.

Et ce nouveau pôle d'intérêt, avec les aménagements afférents, aurait certainement quelques chances de redonner vie au quartier.

Alors un pont ou une passerelle le relierait à la presqu'île.

Un pont en lieu et place de l'ancien, bâti à l'identique, son tablier simplement rehaussé pour satisfaire aux exigences nouvelles de la circulation fluviale.

Une passerelle en harmonie avec les deux quartiers, et destiné aux modes doux de circulation.

On peut dire que le projet de reconstruction du pont d'Ainay aurait double avantage.

Il apporterait la touche d'un ouvrage d'art qui manque à la perspective du quai Joffre.

Et il participerait du renouveau du quartier de la Quarantaine.

L'idée n'est pas si insolite...

Elle mérite qu'on s'y attache.

Et qu'on sache la présenter à nos édiles.

**Claude Tamet de Bayle**

## PROPOSITIONS D'EXTENSION DES LIGNES DE TRAMWAYS T5 ET T1

### Extension de la ligne T5

Rien n'empêche, semble-t-il de prolonger la ligne T5 de Grange-Blanche à la Part-Dieu. En effet au croisement de la ligne T4 et de la ligne T2 à la station Mendès France / Jet d'eau, la courbe de raccordement existe, au moins sur une voie.

Or, dans la situation actuelle, il faut subir deux correspondances pour aller de la gare Part-Dieu à Eurexpo en empruntant le métro jusqu'à Grange-Blanche. Ou alors, ce qui est actuellement suggéré, en empruntant T3 jusqu'à la Soie et de là en pre-

nant un bus-navette. Les deux solutions, on en conviendra, ne sont pas pratiques et troublent le visiteur venu de loin.

Dans un avenir plus lointain, pourquoi Rhône-Express ne se détournerait-il pas de sa ligne au niveau du Grand Stade pour rejoindre Eurexpo qui serait ainsi reliée directement à l'aéroport ? Du même coup le nouveau tronçon de ligne Grand Stade/Eurexpo, permettrait au T5 de constituer une deuxième ligne pour desservir le stade ... ce qui est peut-être dans les cartons.



### Propositions pour l'extension des tramway **T5** - - - - et **T1-T7** - - - -

#### Prolongement de T1 jusqu'à Villeurbanne, via les hôpitaux (T7)

Le prolongement de T1 de Confluence à Debourg a eu lieu le 19 février via le tout nouveau pont Raymond Barre.

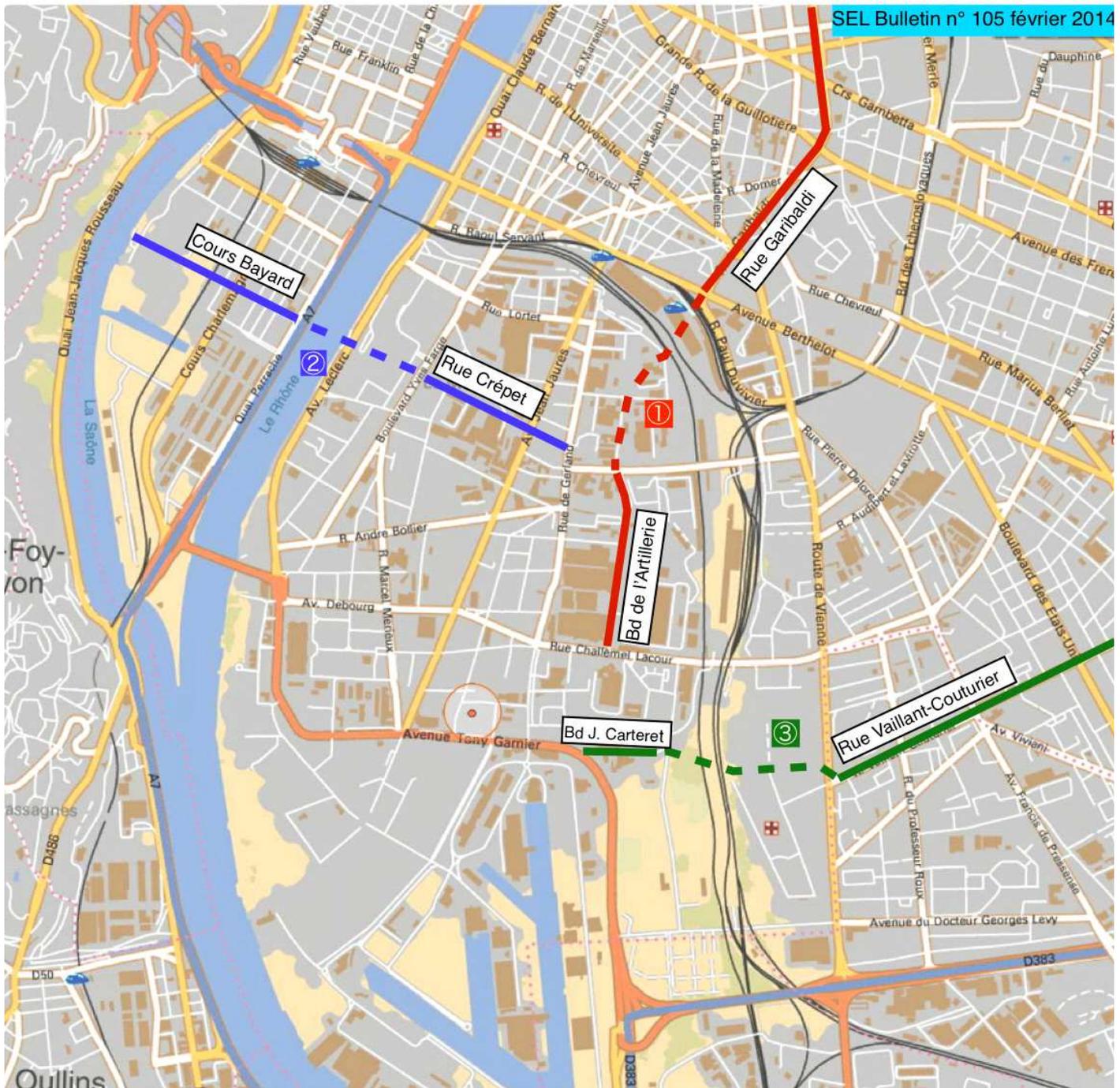
Dans le prochain mandat, le prolongement de Debourg jusqu'à l'hôpital Edouard Herriot devrait être réalisé via les rues Challemel Lacour, Henri Barbusse, Denis, professeur Beauvisage et le boulevard Ambroise Paré. Il s'appellerait T7 et constituerait avec T1 une sorte de tramway quasi-circulaire. En revanche le tracé vers Villeurbanne – et finalement la Doua – n'est pas encore défini. Il devrait emprunter le boulevard Pinel et la rue Emile Decorps. Au delà, s'il devait aller jusqu'à Cusset,

ne faudrait-il pas envisager de le faire passer en souterrain sous le cours Emile Zola, comme le tramway de Bruxelles ou comme à la Manufacture des tabacs ?

Mais Villeurbanne est défavorisée ; les travaux y sont toujours très lents et les investissements rares dans tous les domaines... Ce qui présente au moins l'avantage de réduire l'endettement. On a cependant l'impression qu'il y a deux poids deux mesures entre Lyon et Villeurbanne dans les choix du GRAND LYON. Qu'en sera-t-il dans la future METROPOLE ?

**Jean-François Maillet**

# Trois hypothèses pour désenclaver Gerland



SEL Bulletin n° 105 février 2014

- - - - - ① Prolongement de la rue Garibaldi jusqu'au Boulevard de l'Artillerie
- - - - - ② Nouveau pont sur le Rhône au débouché du cours Bayard avec un raccordement à la rue Crépet (dans l'hypothèse d'une modification de l'emprise du Quartier Général Frère)
- - - - - ③ Raccordement de la rue Paul Vaillant-Couturier avec le Boulevard Jules Carteret en limite de Saint-Jean-de-Dieu et du Clos Layat

## DESENCLAVER GERLAND

L'entrée Sud (boulevard Chambaud de la Bruyère) est la seule vraie porte de Gerland qui met le quartier en relation avec le futur TOP relié au boulevard périphérique. Mais il faut aussi désenclaver Gerland vers les trois autres points cardinaux. Par la route de Vienne, par la rue Garibaldi et par le pont des Girondins.

### Route de Vienne

Une nouvelle rue Est-Ouest, dans le prolongement de la rue Vaillant Couturier, entre l'hôpital St-Jean-de-Dieu et le clos Layat, puis traversant les voies ferrées de la Mouche en souterrain vers l'avenue Tony Garnier, permettrait de désenclaver le quartier de Gerland vers l'Est.



Cette piste préfigure-t-elle une future rue entre St Jean de Dieu et le clos Layat ?

### Rue Garibaldi

En plus de l'avenue Leclerc (quai rive gauche du Rhône), du boulevard Yves Farge (à améliorer) et de l'avenue Jean Jaurès, on peut désenclaver le quartier de Gerland vers le Nord et la Part-Dieu, par la rue Garibaldi. Elle pourrait passer en souterrain sous la gare de la Guillotière afin de rejoindre le boulevard de l'Artillerie à Gerland supprimant la coupure regrettable de la ville par les voies ferrées (quartiers analogues à ceux « derrière les voûtes »).



Le terme de la rue Garibaldi  
L'entrée du souterrain pour rallier Gerland est déjà amorcée...

### Pont des Girondins

En plus du pont Pasteur et du pont Raymond Barre (modes doux), le quartier de Gerland sera désenclavé vers l'Ouest – donc vers la Confluence – par le futur pont des Girondins. Celui-ci est actuellement envisagé dans l'axe de la rue éponyme à Gerland, traversant le Rhône en biais et surplombant l'auto-route, nouvelle aberration du style de celle du pont Morand.



Pour pallier le manque de tirant d'air consécutif à la construction au niveau du quai, voici comment SEL avait proposé le pont des Girondins dans son n° 99 !  
(pont sur la Neva, carte postale de St Petersburg)

Certains ont suggéré, non sans pertinence, de l'établir dans l'axe de la rue Bayard (côté presque île) et dans l'axe de la rue Crépet (côté Gerland). Il serait ainsi parfaitement perpendiculaire au Rhône. Mais la rue le prolongeant devrait traverser le Quartier Général Frère, ce que l'Armée de terre, consultée à ce sujet, refuse catégoriquement... sauf à se voir proposer par le Grand Lyon un terrain équivalent.



L'armée se laissera-t-elle percer en plein cœur du Quartier Général Frère ?  
(La rue Crépet axe Gerland-Confluence ?)

**Jean-François Maillet**

## EMBELLIR LES PORTES DE LYON

Les entrées de Lyon sont notre vitrine. Celles provenant du boulevard périphérique, celles des entrées de fleuves, mais aussi les arrivées de gares comme la place de Francfort ou la place des Archives et le cours de Verdun.

Deux belles réhabilitations ont été effectuées à l'entrée Est (avenue Mermoz) et à l'entrée Sud (boulevard Chambaud de la Bruyère à Gerland). C'est donc possible. Il reste principalement à repenser deux zones en désuétude : la route de Genas et la tranchée Laurent Bonnevey (au niveau de la rue Léon Blum). Mais aussi à moyen terme, dans le cadre de grande envergure de la réalisation du TOP, l'aménagement d'un boulevard urbain de Pierre Bénite à la gare de Perrache.

### Route de Genas

Du périphérique jusqu'à la place Kimmerling, (intersection de la route de Genas avec la rue Emile Decorps qui prolonge l'axe du Boulevard Pinel, en fait le chemin du Vinatier), tout un secteur est à rénover offrant une bonne opportunité d'embellissement pour Villeurbanne qui en manque tant. L'axe Nord-Sud (Decorps-Pinel) épouse le tracé de l'axe fort A7 où le Sytral projette de construire un tramway semi-circulaire de Gerland (station Debourg) à la Doua (voir page 11). Les deux opérations pourraient être concomitantes.



L'axe Pinel-Emile Decorps !

La requalification de la rue Emile Decorps et sa continuité avec le misérable chemin du Vinatier est à faire de toute urgence !



La requalification de la route de Genas pourrait se faire rapidement et à moindre coût



Deux vues de la rue Emile Decorps plus au Nord : pas mieux !

L'état actuel de ce quartier, à cheval sur Villeurbanne et Bron, appelle une action urgente. Les surfaces concernées, jusqu'au Bon Coin (rue Léon Blum au Nord) sont proches de 150 hectares, équivalentes au projet Gratte-Ciel Nord. Mais dans un premier temps la requalification de la route de Genas et celle de la rue Emile Decorps notamment pourraient se faire à moindre coût.

Si un jour un métro/RER devait aller de St-Paul (via Part-Dieu, Maisons-Neuves) à la gare des Sept-Chemins (voir proposition SEL page 19) on pourrait implanter une station place Kimmerling qui deviendrait le centre d'un nouveau quartier très urbain.



## Tranchée Laurent Bonnevey (rue Léon Blum)

Ressouder deux morceaux de Villeurbanne (intra et extra-muros), tel est l'objectif de la couverture du périphérique entre la dalle Laurent Bonnevey et le pont de Cusset (voir plan page 16). Cette opération couplée à la réalisation du secteur Yoplait qui prolonge le Carré de Soie offre une autre opportunité d'embellissement de Villeurbanne et de rationalisation des circulations. Fort coûteuse elle sera du ressort de la future Métropole.



La couverture de tout ce secteur éliminerait quantité de nuisances !

## Boulevard urbain quai Perrache

L'entrée de Lyon au confluent a été radicalement transformée par la construction du Musée des Confluences et le pont Raymond Barre. On peut s'en féliciter. Le débat sur le TOP dont la réalisation est prévue pour 2025 a indiqué que sa réalisation conditionnait celle d'un boulevard urbain sur le quai Perrache. Plusieurs associations ont cependant réclamé que le déclassement de l'autoroute intervienne plus tôt. Cela permettrait notamment la destruction de l'autopont Pasteur qui gêne considérablement la vue sur le tout nouveau Musée. Ce déclassement permettrait aussi le débouché du pont des Girondins à niveau sur le quai (voir page 13).



L'autopont Pasteur. Sa déconstruction s'impose !

Jean-François Maillet

## POUR UNE CITÉ DE L'ÉNERGIE AU SUD DU CONFLUENT

A l'instar de Toulouse qui a sa Cité de l'Espace et de Paris qui a sa Cité des Sciences et de l'Industrie, Lyon est toute désignée pour avoir une Cité de l'Énergie. Une Cité des Sciences et Techniques de **toutes** les énergies.

La région n'est-elle pas bien dotée en centrales nucléaires, en barrages hydroélectriques (sur le Rhône et dans les Alpes) et en éoliennes dans la vallée du Rhône ? Le pétrole et le gaz sont aussi très présents (raffinerie, oléoducs, gazoducs, stockages souterrains, Institut Français du Pétrole). La biomasse peut s'exploiter partout et le soleil brille pour tous. Cette Cité pourrait être orientée vers l'accompagnement de la **transition énergétique** qui sera la préoccupation de nos sociétés pendant encore de nombreuses années. Elle pourrait devenir le lieu incontournable de débats sur ce sujet. Autour d'elle pourrait s'implanter des instituts et industries relatifs à l'énergie. Et pourquoi pas des organisations comme l'AIE (Agence Internationale de l'Énergie, émanation de l'OCDE, actuellement implantée à Paris) ?

Comme la Cité de l'Espace elle pourrait être financée par le concours des grands acteurs de ce domaine (EDF, AREVA, TOTAL, ...). Estimée à 50 M€ par l'ex-directeur du Musée des Confluences consulté à ce sujet, son coût de fonctionnement serait largement compensé par ses apports à la collectivité.

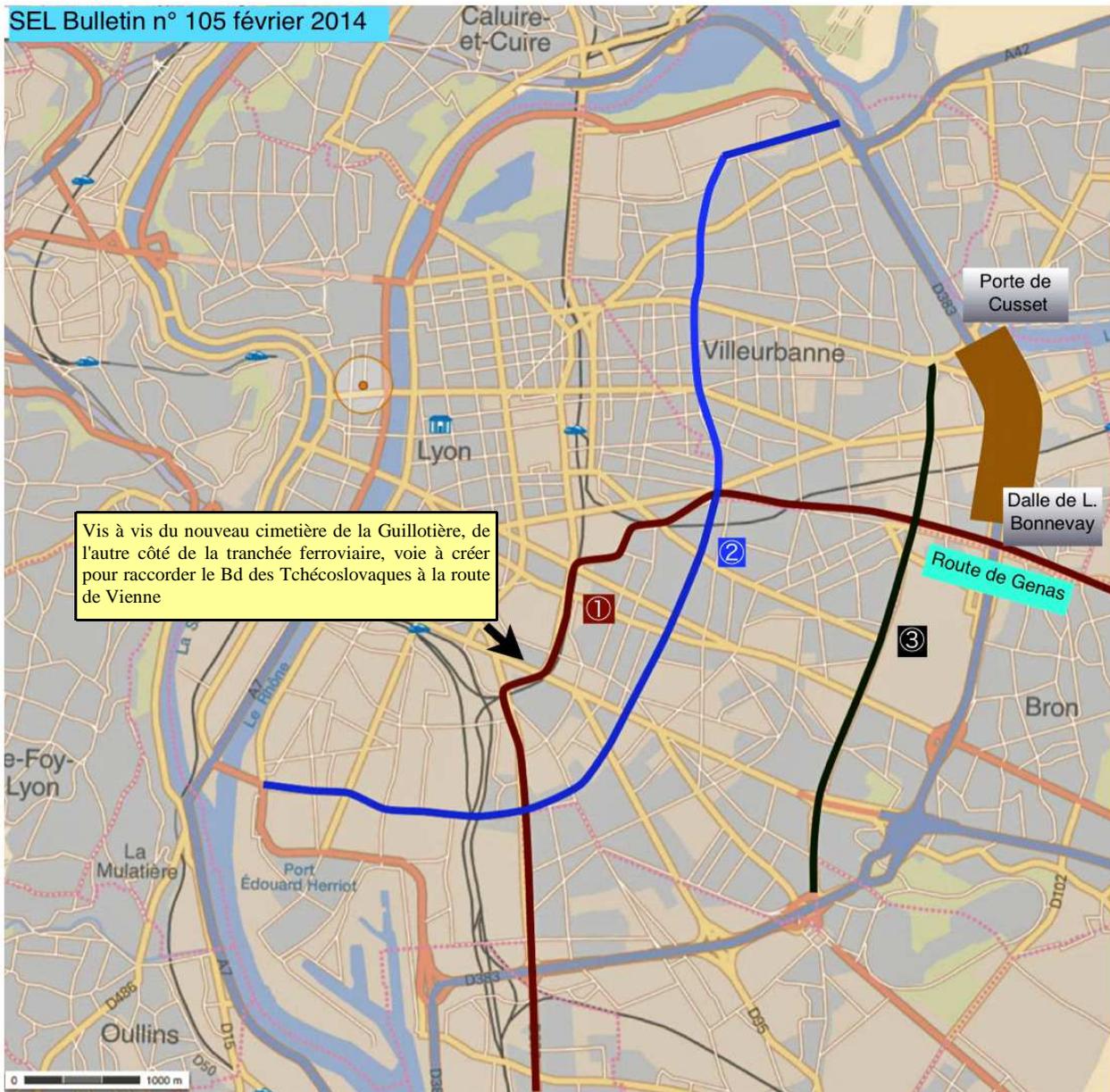
Le directeur de la Cité de l'Espace que nous avons rencontré également, suggère de l'implanter près de l'autoroute pour une question de visibilité. Le site le plus favorable dans l'agglomération lyonnaise semble être la Mulatière sur le futur boulevard urbain longeant le Rhône près de la gare multimodale d'Oullins.

Son inauguration pourrait coïncider avec un événement international à créer (conférence, exposition universelle en 2025...), sur la transition énergétique.

Jean-François Maillet

## Requalifier l'entrée de Lyon par la route de Genas

### Établir une continuité des flux de circulation dans la partie Est de la ville



Couverture du périphérique entre la Porte de Cusset et la Dalle de Laurent Bonnevey

①



Voie 1 : route de Genas-rue du Dauphiné-Bd des Tchecoslovaques-route de Vienne

②



Voie 2 : la Doua-rue Colin-cours de la République-avenue Sangnier-rue Mistral-place des Maisons Neuves-rue Dr Rebatel-rue Antoine Lumière-rue Paul Cazeneuve-rue Barbusse-rue Challemeil-Lacour-Gerland

③



Voie 3 : Cusset-rue Emile Decorps-Bd Pinel-Bd périphérique

## POUR REDUIRE LA POLLUTION : CRÉER DEUX NOUVEAUX AXES NORD-SUD A FAIBLE TRAFIC ET SUPPRIMER DES SENS UNIQUES

D'une manière générale l'agglomération à l'Est de la rue Garibaldi manque d'axes Nord-Sud. Ce qui oblige les automobilistes à faire de longs détours. Il est pourtant facile de définir au moins deux tracés à moindre coût.

### De la rue du Dauphiné à la route de Vienne

Il ne s'agit pas de créer un axe à grande circulation mais un axe paisible à une voie. Examinons la situation : la route de Genas se prolonge par la rue du Dauphiné jusqu'à l'avenue Lacassagne. Au-delà elle est en sens interdit sans raison convaincante jusqu'à la Manufacture des tabacs. Ensuite le **boulevard des Tchécoslovaques** qui est en sens unique Sud-Nord alors qu'il existe un sens Nord-Sud pour les bus le long du parc Blandan, débouche sur l'avenue Berthelot. Au Sud de cette avenue un espace subsiste le long de la tranchée ferroviaire et atteint la route de Vienne sans qu'aucune voie n'ait encore été aménagée.

Il est donc facile de créer, à moindre coût, une liaison Nord-Sud de la rue du Dauphiné (voire de la route de Genas) jusqu'à la route de Vienne.



Boulevard des Tchécoslovaques. Seul le bus utilise cette voie à contresens

### De la Doua aux Maisons-Neuves puis à la rue Challemel Lacour (Gerland)

Rien n'empêche de mettre à double sens la rue Collin. On pourrait donc aller de la Doua à Maisons-Neuves tranquillement via le cours de la République, la rue Sangnier et la rue Frédéric Mistral. Puis il faut **percer une rue** de la route de Genas à l'avenue Lacassagne, traversant la voie du tram T3, pour atteindre la rue du docteur Rebatel. A partir de là le chemin est direct (en arc de cercle) jusqu'à la rue Challemel Lacour à Gerland.

On obtiendrait ainsi un axe Nord-Sud (et partiellement Sud-Nord) de plus de 8 km conduisant de la Doua au pont Pasteur.

### Supprimer des sens uniques

Pour réduire le nombre de sens uniques qui allongent inutilement les parcours et augmentent la pollution il faut revoir le plan de circulation. Si l'on ne maintient qu'une voie dans chaque sens on garde un trafic apaisé. **Cette solution a déjà été adoptée à Nantes.**

Dans le même temps on peut supprimer le stationnement dans la rue comme à Londres et ailleurs (en aménageant des parkings de loin en loin), élargir les trottoirs et planter des arbres, donc embellir la ville.

**Jean-François Maillet**

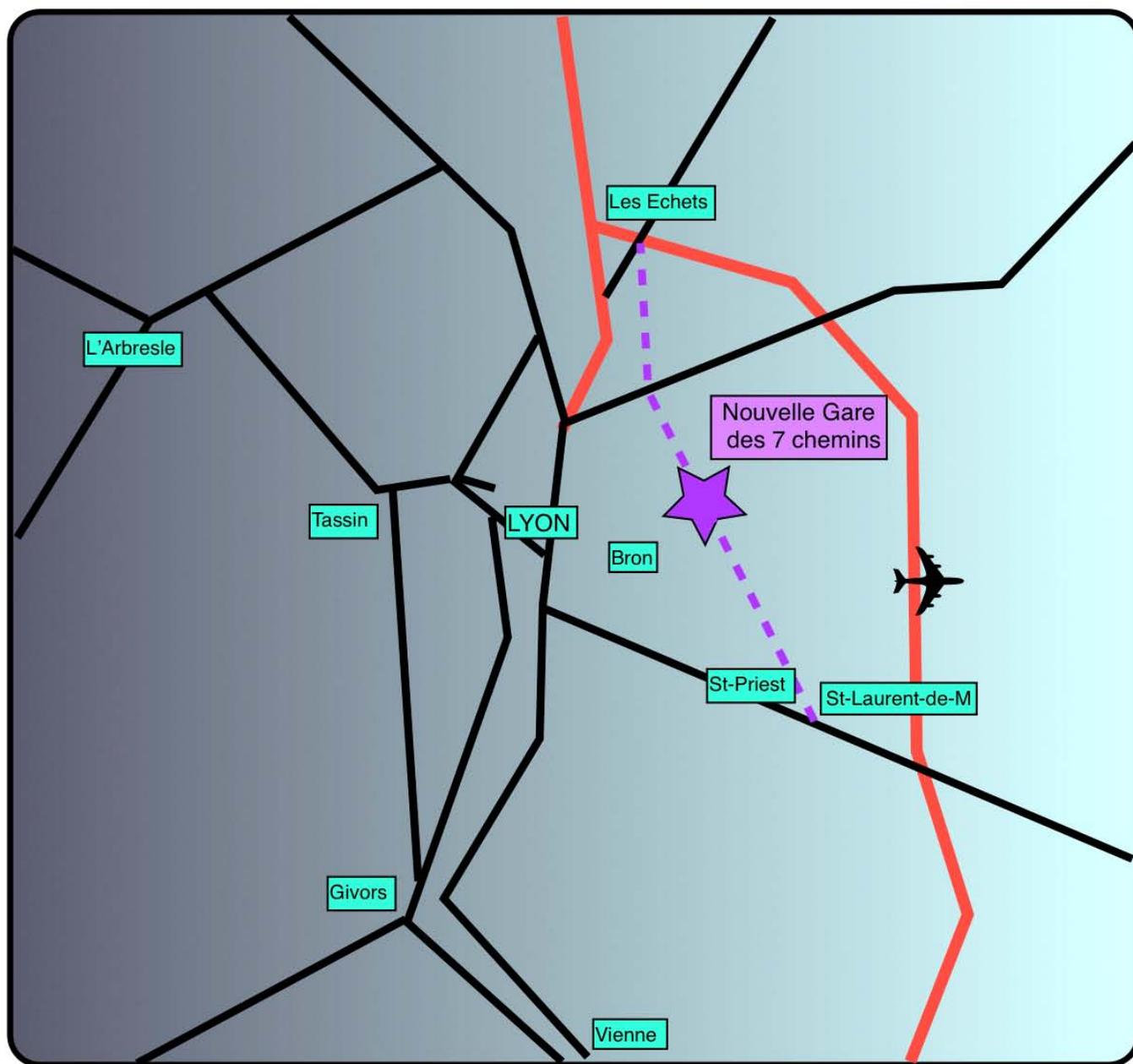
## EMBELLIR LES VOIES FERRÉES

Alors que tout propriétaire de bâtiment est soumis à l'obligation d'entretenir ses biens, Réseau Ferré de France (RFF) et la SNCF sont apparemment exonérés du respect d'une règle qui s'applique à tous les autres. Il est en effet trop fréquent de voir le long des voies ferrées de notre agglomération des bâtiments, murs, ponts ou estacades couverts de tags ou des parcelles de terrains non entretenues et abandonnées aux herbes folles et aux broussailles. Les voies ferrées ne sont pas, par nature, séduisantes mais elles s'inscrivent dans un environnement qui mérite d'être respecté. L'embellissement de l'emprise ferroviaire en milieu urbain est sans doute

difficile pour RFF, une entreprise dont ce n'est pas la mission première et qui n'en a pas la culture. Alors pourquoi ne pas l'associer à la Métropole par une charte engageant chaque partenaire à investir pour une gestion plus respectueuse de l'environnement immédiat. L'engagement des deux parties pour une action à mener sur le long terme devrait être sans grande conséquence financière majeure pour chacune d'elles. En référence au *Plan bleu* mis en place pour la reconquête des fleuves, on pourrait intituler cette convention *Plan fer*.

**Jean-Louis Pavy**

## POUR UNE GRANDE GARE TGV AUX SEPT CHEMINS



Lignes à Grande Vitesse existantes



Autres lignes



Rocade LGV à construire

*Au cœur de la future métropole lyonnaise, aux Sept Chemins (Bron), à l'horizon 2028,*

## **UNE NOUVELLE GARE TGV VERITABLE ALTERNATIVE A LA PART-DIEU**

La saturation de la gare de Part-Dieu et de son quartier ne trouvera pas de solution à long terme dans les projets en cours, même celui comprenant une gare souterraine.

Sauvegarde et Embellissement de Lyon (SEL) propose un projet de nouvelle gare TGV aux Sept Chemins (Bron), pour la résolution du problème du nœud ferroviaire lyonnais dans le long terme (voir aussi Bulletin SEL N° 96 de février 2011). Ce projet sort des sentiers battus et offre une vision radicalement nouvelle de l'agglomération. Cette solution serait **sans doute moins chère** que celle d'une « gare souterraine à la Part-Dieu » dans une perspective de plus long terme.

### **Une nouvelle gare centrale pour la métropole**

Alternative au projet de voies souterraines de la Part-Dieu et compte tenu du développement de l'agglomération à l'Est, il faut comprendre que cette nouvelle gare serait au centre d'une agglomération dont le « nouveau » périphérique serait la rocade A46. Elle appelle la construction d'une nouvelle rocade ferroviaire LGV, construite en tranchée couverte depuis Rillieux (ou depuis le canal de Jonage) jusqu'à Saint Priest, tangente à l'agglomération dense, le long du tracé du Boulevard Urbain Est (BUE), avec très peu de déconstructions en surface. Cette solution enterrée évitera notamment l'inconvénient des anciennes voies ferrées déchirant le tissu urbain soit par des tranchées (tranchée de la Guillotière) soit en aérien (quartiers "derrière les voûtes" de Gerland et Perrache).

La gare elle-même serait en surface.

Implantée aux Sept Chemins, elle se situerait près d'Eurexpo, de l'aéroport de Bron (vaste réserve foncière), sur le tracé de T5 et d'un futur T8 (Vénissieux/Vaulx-en-Velin), dans l'axe de la route de Genas, à 6 km de la Gare de la Part-Dieu. L'avantage d'une gare TGV hors centre-ville est d'éviter le ralentissement excessif des trains à l'approche de la ville. Comme la gare TGV d'Avignon qui est une réussite.

### **Un nouveau métro/RER**

Sur cet axe le projet de métro/RER de Saint-Paul à la Part-Dieu serait prolongé jusqu'à l'Hôpital Mère-Enfant (ou la place Kimmerling), Terrailon et la gare des Sept Chemins, voire Eurexpo. Il pourrait s'agir d'un tram/train en continuité avec les lignes de l'Ouest. A l'Est, il pourrait se connecter à la ligne Rhône-Express (donc desservir l'aéroport Saint-Exupéry) via le Grand Stade. Aux Cordeliers une branche de ce métro/RER pourrait

partir vers Perrache, la Confluence, la Mulatière (et de là vers Sainte-Foy par un funiculaire), Oullins et le Sud-Ouest de l'agglomération, constituant un véritable réseau inter-gares empruntant les voies SNCF à partir de Perrache.

### **L'Est lyonnais structuré**

Construite à l'horizon 2028 (mise en service du Lyon-Turin après d'autres lignes européennes à grande vitesse), la répartition des trafics TGV et TER entre les gares de la Part-Dieu et des Sept Chemins resterait à définir. Le quartier de la future gare pourrait être un nouveau quartier d'affaires à l'extrémité Sud-Est du Carré de Soie, à 10 mn de la Part-Dieu, 15 mn de la presqu'île, 20 mn de la Confluence, 5 mn du Grand Stade et à 20 mn de l'aéroport Saint-Exupéry. Ce serait l'occasion d'un grand projet d'urbanisme structurant et valorisant l'Est lyonnais en densifiant la première couronne jusqu'à l'A46 pour éviter l'étalement urbain au-delà.

### **Et pourquoi pas ?**

Et pourquoi pas un couplage de la nouvelle rocade TGV avec le Contournement Ferroviaire Est de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) ?

Et pourquoi pas une Exposition Internationale sur Chassieu/Charpieu, de la gare à l'A46, accompagnée de la création d'une Cité des Sciences et Techniques consacrée à la transition énergétique près de l'A46 (voir aussi article page 15) ?

Et pourquoi... ne pas profiter d'un effet de synergie ?

**Jean-François Maillet**

## UN PATRIMOINE TRES MENACÉ : LE FORT DE LOYASSE

Construit entre 1836 et 1840 le Fort de Loyasse appartient à la première ligne de fortifications mise en place par le Général Rohault de Fleury pour protéger Lyon d'une éventuelle attaque des troupes autrichiennes. L'évolution technologiques des canons le rend, comme tous les forts de sa génération, très rapidement obsolète. Après la guerre de 1870 le Général Séré de Rivière se voit confier la mise en place d'une seconde ligne de forts à l'extérieur de l'agglomération. Aucun des forts construits par ces deux généraux ne participera à la moindre action de guerre. Occupé comme casernement le fort est définitivement abandonné par l'armée en 1947 et cédé à la Ville de Lyon en 1949.

A l'issue de cette acquisition les souterrains sont utilisés temporairement comme champignonnière. L'élargissement de la Montée de l'Observance provoquera la destruction d'une partie des casernes. Le fort qui n'est plus occupé que très marginalement par des services du Grand Lyon est dégradé par la végétation et l'humidité. Certaines parties du corps de bâtiment se sont effondrées et le risque de voir l'ensemble du site subir le même sort est de plus en plus probable.



Entrée du fort de Loyasse et son appareillage de pierre dorée.

De nombreuses communes de l'agglomération ont, sur l'impulsion d'associations, sauvé et restauré les forts situés sur leur territoire. Le Grand Lyon, propriétaire du fort, ne peut abandonner un ouvrage qui constitue un témoignage inestimable de la qualité des constructions militaires sur son territoire.

**Jean-Louis Pavy**

## LA PASSERELLE DE L'HOMME DE LA ROCHE, DU PROVISOIRE QUI DURE

En 1912 est construit un pont routier pour relier le quai Saint Vincent et la place de l'Homme de la Roche. Ce pont doit son nom à la position qu'il occupe au pied de la statue de Jean Kleberger (l'Homme de la Roche), sous la falaise qui domine le quai Pierre Scize.

En 1944 il est miraculeusement sauvé de la destruction car les mines placées sous son tablier par les allemands n'ont pu être mises à feu. Mais il ne survivra pas longtemps car son tirant d'air ne permettant pas le passage de péniches de gabarit européen, le Grand Lyon décide en 1986 de le démolir.

Il lui est alors substitué une passerelle métallique, annoncée comme provisoire. Du provisoire qui dure, puisque vingt sept après sa construction la passerelle est toujours en place. Sa conception en forme de treillis, proche d'une construction « Mécano », n'a rien de l'ouvrage « d'art » que l'on peut imaginer trouver dans un site chargé d'histoire. L'esthétique n'était d'ailleurs certainement pas le but recherché par ses concepteurs.

Remplacer cet ouvrage par une passerelle de haute qualité architecturale doit être une des priorités de la future Métropole.



Passerelle de l'Homme de la Roche. Cet ouvrage de construction rustique, lancé à titre provisoire au-dessus de la Saône, doit à son concepteur la rare qualité de présenter une faible empreinte sur le paysage

**Jean-Louis Pavy**

## DES NOMS A SORTIR DE L'OUBLI POUR DE FUTURS ESPACES PUBLICS

L'urbanisation de friches industrielles provoque la création de nombreuses rues, places ou parcs. A ces nouveaux espaces de vie il est trop fréquemment donné des noms de personnages n'ayant que peu ou même pas du tout de lien avec notre ville. A contrario, des personnalités ayant marqué son histoire ou ayant contribué à façonner son image n'ont pas eu droit à cette forme de reconnaissance. Parmi ceux-ci, nous avons recensé une liste d'hommes et de femmes que notre ville pourrait honorer en donnant leurs noms à un nouvel espace public. Cette liste n'est évidemment pas exhaustive et sans doute fort subjective mais les noms qui y figurent nous paraissent tout à fait dignes de cet honneur.

### Pour le XVI<sup>e</sup> siècle

**Louise Labé (1521 ? -1566) :** Cette grande figure de la poésie française n'a pas inspiré nos édiles. Le nom de la rue Bellecordière reste attaché à son image, sans qu'on soit sûr qu'à l'origine il désignait sa personne. Un lycée professionnel dans le quartier de Gerland porte son nom.



Portrait de Louise Labé gravé par Pierre Woieriot 1555



Portrait de Maurice Scève figurant dans l'édition de *Délie* de 1544

Oubli ou ingratitude ? Louise Labé et Maurice Scève n'ont pas de rue à leur nom à Lyon

**Maurice Scève (1501 ?- 1564 ?) :** Le plus illustre des poètes lyonnais. L'auteur de *Délie objet de plus haute vertu* est considéré comme un des poètes majeurs de la poésie française du XVI<sup>e</sup> siècle. Un collège de la Croix-Rousse portait son nom, mais cet établissement fondu dans le nouveau collège de la Tourette, a été fermé l'année dernière, et le nom de Maurice Scève a disparu de l'espace public lyonnais.

**Pernette du Guillet (1520-1545) :** Inspiratrice de *Délie* de Maurice Scève avec lequel elle a entretenu une relation passionnée mais sans doute platonique. Elle est l'auteure de *Rymes*, un remarquable ouvrage de poésie amoureuse.

**Pourquoi ne pas créer à Lyon une place de la Renaissance, qui rappellerait le prestige de la ville à cette époque et sonnerait comme un élan vers une nouvelle ère de rayonnement.**

### Pour les XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles

**Etienne Martellange (1569-1641) :** Frère Jésuite, il est l'architecte de la Chapelle de la Trinité, construite entre 1617 et 1622 dans le collège éponyme devenu l'actuel lycée Ampère.

**Jean et Ferdinand Delamonce :** La façade néo-classique de l'église de Saint-Just est l'une des œuvres les plus significatives à Lyon de **Jean Delamonce (1635-1708)**. Son fils **Ferdinand (1678-1753)** achève de 1733 à 1736 l'église de la Chartreuse de Lyon, aujourd'hui Saint Bruno. Père et fils ont collaboré à plusieurs réalisations dont l'entrée de l'Hôtel-Dieu, place de l'Hôpital (1706).

Une dizaine d'années avant la révolution française, **Antoine-Michel Perrache** a appuyé l'extension de Lyon vers le sud sur l'île **Mogniat** et quelques îlots de moindre importance. Donner le nom de cette île à une place ou une rue du quartier permettrait de conserver la trace de son existence. L'appellation **Place de l'île Mogniat** pourrait se substituer à la dénomination place Denuzière provisoirement attribuée, tout en conservant l'actuel nom Denuzière à la rue.

### Pour le XIX<sup>e</sup> siècle

Toujours dans le nouveau quartier de la **Confluence**, pourquoi ne pas dédier une rue à **Jean de Lacroix-Laval**, maire de Lyon de 1826 à 1830, qui a contribué au parachèvement de l'œuvre de Perrache ?

**Louis-Pierre Baltard (1764-1846) :** Il est l'architecte du Palais de Justice de Saint-Jean construit entre 1832 et 1842 ainsi que de l'ancienne prison Saint-Joseph.

**Louis-Georges Louvier (1818-1892) :** L'ancienne prison Saint-Paul (1860) avec son plan panoptique et la Préfecture du Rhône (1890) sont ses œuvres majeures.

**René Dardel (1796-1871) :** Comme architecte de la ville de 1831 à 1854 il a marqué de son empreinte la

physionomie de Lyon au moment où s'amorcent les transformations urbanistiques du second Empire. Il est remplacé à ce poste par Tony Desjardins en 1854. Il obtient néanmoins la construction de la Chambre de Commerce érigée de 1855 à 1862, un des bâtiments les plus emblématiques de notre ville.

**Tony Desjardins (1814-1882) :** Architecte diocésain de 1848 à sa mort, puis architecte de la Ville de 1854 à 1870, il construit entre autres les églises Saint-Bernard et Saint-André, le Lycée de Saint-Rambert (Jean Perrin), la halle des Cordeliers démolie en 1971.

**Abraham Hirsch (1828-1913) :** On lui doit notamment les facultés de médecine, de lettres et de droit et l'ancienne Ecole de Santé militaire de l'avenue Berthelot.

**Louis-Jean Sainte-Marie Perrin (1835-1917) :** Spécialiste de l'architecture religieuse, il bâtit ou transforme plusieurs églises, notamment l'église Saint-Bruno, à laquelle il donne une nouvelle façade. Il est choisi par Pierre Bossan pour diriger le chantier de la basilique de Fourvière que son concepteur ne peut suivre sur place puisqu'il réside à La Ciotat.

**Denis Bühler (1811-1890) :** En collaboration avec son frère Eugène (1822-1907) il a dessiné et dirigé les travaux du Parc de la Tête d'Or.

**Joseph-Hugues Fabisch (1812-1886)**

Ce sculpteur à l'œuvre prolifique a travaillé à la décoration de nombreuses églises et édifices civils de Lyon. On lui doit notamment la Vierge en bronze doré de Fourvière, celles de la Salette et de Lourdes.

## A la charnière du XIX<sup>e</sup> et du XX<sup>e</sup> siècle

**François Clermont (1857-1930) :** On lui doit la création du quartier de la Martinière dans lequel il a érigé pas moins de vingt-cinq bâtiments dont la Martinière de jeunes filles et la salle Rameau. Il est l'un des meilleurs représentants de l'Art nouveau à Lyon.

**Lucien Bégule (1848-1935) :** Ce maître-verrier a profondément marqué l'art du vitrail de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle aux premières décennies du XX<sup>e</sup>. Il a collaboré à la rénovation et à la construction de nombreux édifices religieux.

## Au XX<sup>e</sup> siècle

**La Famille Neichthausser :** Cette famille de marionnettistes a animé pendant près d'un siècle le personnage de Guignol et ses compères.

**Jacqueline Delubac (1907-1997) :** Troisième épouse de Sacha Guitry, elle a légué à sa mort au Musée des Beaux-Arts de Lyon une partie de sa collection de tableaux, constituée entre autres, d'œuvres de Picasso, Bacon, Dubuffet, Rouault

**Jacques Deray (1929-2003) :** Réalisateur de cinéma, il est l'auteur de nombreux films à succès parmi lesquels l'on peut citer : le Gigolo, La Piscine, Borsalino. De 1987 à sa mort en 2003 il a occupé le poste de vice-président de l'Institut Lumière.

Michel Locatelli, Jean-Louis Pavy

## De la rue Childebert à la rue Terme : Les raccourcis de l'Histoire

En 1841, un débat traverse le conseil municipal de Lyon : le maire souhaite changer certains noms de rues qu'il juge « inconvenants » et peu propres à l'instruction du « peuple ». *La Revue du Lyonnais* (\*) se fait l'écho de son intervention :

— Un propriétaire de la rue l'Attache des Bœufs lui ayant écrit pour lui demander le changement du nom de cette rue qui, dit-il, et avec raison, n'indique plus sa destination actuelle et ne mérite pas d'être conservé, car il est inutile de rappeler que nos pères avaient eu la malheureuse idée de placer un abattoir dans l'intérieur d'un hôpital.

— Il s'agit donc de substituer à des noms ridicules et sans aucune valeur, des noms qui disent quelque chose à la mémoire du peuple et lui rappellent ses bienfaiteurs. Ainsi nous verrions disparaître des dénominations aussi inconvenantes que celles de la montée du Tire-Cul, des rues de l'Enfant qui pisse, Ecorche-Bœuf et Pisse-Truie. Qui donc regretterait des noms de rues aussi niais que ceux-ci : rues Neuve, Longue, Pas-Etroit, Pareille, Trois-Passages, Deux-Maisons, Treize-Pas, Six-Grillels, Trois-Carreux, Trois-Marie, Treize-Cantons, Soleil, Lune, Sphère, Petit-Soulier, Vide-Bourse, Arbre-Sec, Charbon-Blanc, Epine, Bouteille, Buisson, Cage, Lanterne, Plume, Forces, Gerbe, Bat-d'Argent, Plat-d'Argent, Bourdy, Bourchain, Boucherie, Blancherie, des Prêtres, des Fouettés, des Auges, Musique des Anges, Sirène, Ours, Mulel, Limace, Grenouille, Bœuf et Ane.

Nous jetons ici cette absurde et fastidieuse nomenclature de rues dont les noms ne rappellent que des enseignes, des bas-reliefs qui ont, en partie, disparu, depuis que les numéros ont été substitués aux emblèmes sur chacune de nos maisons.

Voici, en quels termes, M. le maire a formulé sa proposition :

« Pour vous proposer un nouveau nom à donner à la rue de l'Attache des Bœufs, j'ai cherché parmi ceux des bienfaiteurs des hôpitaux, et j'ai remarqué avec surprise, que si on avait érigé des statues aux deux fondateurs de l'Hôtel-Dieu, rien ne faisait connaître leurs noms au peuple ; je propose donc d'appeler désormais la rue de l'Attache des-Bœufs rue Childebert.

Avec une saine autorité notre maire conclut que sa proposition « ne peut pas souffrir d'une longue discussion. »

(\*) <http://collections.bm-lyon.fr/> *La revue Du Lyonnais*, 1841, volume 13, page 543

C'est ainsi que la vieille rue de l'Attache-des-Bœufs (ou Attache-aux-Bœufs) est devenue la rue **Childebert**, sans plus d'égard pour son épouse **Ultrogothe** dont la statue veille aussi sur la façade de l'Hôtel-Dieu. Imaginez une rue Ultrogothe à Lyon !



Les statues de Childebert et Ultrogothe veillent sur la façade de l'Hôtel-Dieu

Et voilà comment on égare le « peuple » à qui les historiens (1) ont appris, quelques années plus tard, que le roi Childebert 1er, fils de Clovis et de Sainte Clotilde, n'a aucun lien avec l'Hôtel-Dieu.

Certes, des textes attestent la fondation à Lyon par Childebert d'un hôpital, en 542, mais cet hôpital était situé sur la rive droite de la Saône dans le quartier Saint-Paul.

En 1841, le maire s'appelait **Jean-François Terme**. Il eut à son tour l'honneur d'une rue dédiée à sa mémoire. Combien de Lyonnais savent aujourd'hui quand ils empruntent la rue Terme au bas des pentes de la Croix-Rousse qu'elle porte le nom d'un ancien maire de Lyon ? Et combien se souviennent que

cette rue, en partie couverte, a repris le tracé du premier funiculaire au monde, la ficelle à 2 sous, ouverte en 1862 et fermée en 1967 ?

Au rebours du maire de 1841, on peut regretter aujourd'hui la disparition de ces noms de rues pittoresques, parfois drôles, toujours évocateurs. Quelques-uns ont subsisté, sachons les préserver : rue Pareille, rue Bouteille, rue du Viel Renversé, rue Vide-Bourse, rue Lanterne, rue de la Poulaille, rue du Bât-d'Argent...

Dans un livre paru en 2013, Gilbert Vaudey, a chanté cette poésie du *Nom de Lyon*. Il a donné vie et vibrations à une pérégrination au gré des noms de lieux, porteurs d'un imaginaire de la ville aussi fort que les monuments et l'architecture. « *Rue des Anges, rue de l'Angile...* » : *on n'oubliera sans doute jamais la chanson.* » (2) Est-ce si sûr ?

Voudrait-on rendre à nos rues leurs noms anciens ? Que la montée des Chazeaux redevienne la rue Tirecul, que la rue Bellecordière retrouve son nom de Bourgchanin, que le nom de Laurent Mourguet le cède à celui de Pisse-Truie, que la rue Écorche-Bœuf fasse oublier la rue Port-du-Temple ? Non, mais pourquoi ne pas sauvegarder ce patrimoine des mots et des noms comme celui des pierres ? Et comment faire mieux connaître Jean-François Terme qui ne fut pas, sans doute, qu'un iconoclaste des noms inconvenants ?

(1) Marie-Claude Guigue (archiviste départemental), *Notre Dame de-Dame de Lyon*, 1876

(2) Gilbert Vaudey, *le nom de Lyon*, Christian Bourgeois Éditeur, 2013 (p. 68)



L'entrée du funiculaire de la rue Terme vers 1900 (document : Bibliothèque Municipale de Lyon)



Entrée du tunnel routier de la rue Terme février 2014

Rue Terme : de la ficelle à 2 sous au tunnel routier

## Des oiseaux au Puits Gaillot

La rue Puits Gaillot est l'une de celle qui a conservé son nom ancien. Il résonne nostalgique à toute oreille lyonnaise, comme la profondeur d'un écho. Litté confirme le parler lyonnais : gaillot, flaque d'eau où l'on gaffe, patauge. Mais pourquoi faut-il qu'aujourd'hui encore la sombre façade nord de l'Hôtel de ville évoque l'aspect glauque et peu engageant de ce nom ? Les cornets de descente des eaux pluviales forment tous des gaillots au niveau du trottoir. Évitez d'y gassouiller. Passez en face et admirez au n° 15 de la rue, la magnifique ferronnerie de Charles Piguet pour le balcon d'un immeuble à l'histoire oubliée, avec ses oiseaux perchés au-dessus du gaillot



Les cornets d'eau de l'Hôtel de Ville : pas de gaillot... par temps sec



La façade patinée de l'Hôtel de Ville, côté rue Puits-Gaillot



Détail du balcon ci-contre : oiseau picorant (ferronnerie de Charles Piguet)



De l'autre côté de la rue Puits-Gaillot, au n° 15

## Le QR code au secours de la mémoire

La technologie permet l'heureux mariage de la mémoire et de la modernité. Munissons nos plaques de rue d'un QR code (\*), ce petit carré magique marqué d'un étrange labyrinthe. Il suffirait de diriger son téléphone portable devant ce QR code pour recevoir aussitôt une information sur la rue, ses anciens noms, le personnage auquel elle est dédiée. L'idée a déjà été mise en pratique, en Grande-Bretagne notamment. Il semble qu'elle soit en germe à Lyon pour les lieux et édifices remarquables du quartier classé au patrimoine mondial par l'Unesco. Pourquoi ne pas la généraliser en l'appliquant aux plaques de rue ?



QR code qui renvoie au site internet de SEL

(\*) QR code: acronyme de Quick Response code. En français : code à réponse rapide

**Simone Dufour, Michel Locatelli**

*Sauf indication contraire, les photos du bulletin sont de G. Gallic et M. Locatelli, les plans de M. Locatelli*

|  |  |   |   |  |
|--|--|---|---|--|
| <b>SAUVEGARDE et EMBELLISSEMENT de LYON</b><br>www.lyonembellissement.com      |  |   | Vous aimez votre cité ? Adhérez à :   |  |
| Président d'Honneur : Jean-Paul DRILLIEN                                       |  |   |  <b>SAUVEGARDE et EMBELLISSEMENT de LYON</b>  |  |
| <b>Président</b><br>Jean-Louis PAVY<br>jlpavy@yahoo.fr<br>Tel : 04 72 16 07 14 | <b>Secrétaire Général</b><br>Michel LOCATELLI<br>locatelli.michel@yahoo.fr<br>Tel : 04 78 76 84 32 | <b>Trésorier</b><br>Jean-François MAILLET<br>jfmaillet@numericable.fr<br>Tel : 04 69 70 72 83 | <b>Cotisation : 25 €</b><br><br>Siège : MAISON RHODANIENNE de l'ENVIRONNEMENT<br>32, rue Ste Hélène 69002 LYON<br>N° SIREN : 322 521 196 N° SIRET : 322 521 196 00020<br>Directeur de la publication : J. L. PAVY |  |