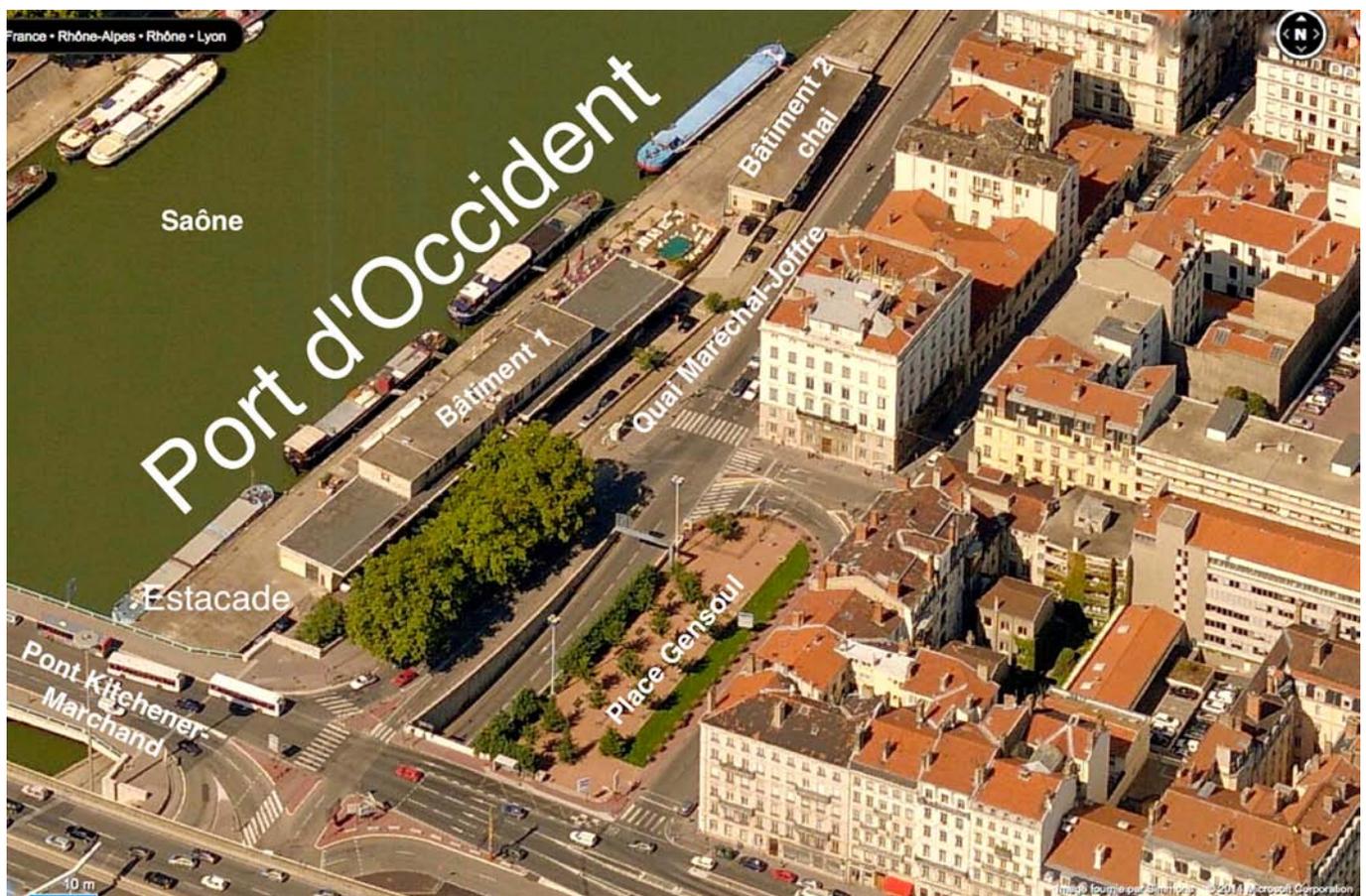


## LE PORT D'OCCIDENT dernier témoin de l'activité fluviale sur la Saône à Lyon



« Site fluvial et port depuis le début du XXe siècle, ce lieu – étroit, méconnu et peu lisible depuis le quai, car peu mis en valeur – est un espace dédié au transport. En cela, la présence du Port d'Occident, longtemps occultée ou oubliée, s'inscrit naturellement dans le vocabulaire urbain du quartier. Le nier serait sans doute un contresens regrettable dans l'aménagement de l'espace des rives de Saône sur le plan régional. »

Guillemette Gardette

## ÉDITORIAL

Préserver l'unité du site et l'animer, tel est le message que nous souhaitons transmettre, avec ce bulletin, à ceux qui auront à décider de l'avenir du **port d'Occident**.

Si nous avons choisi de plaider pour la conservation en l'état de ce dernier témoin de l'activité fluviale sur la Saône dans Lyon intra-muros, ce n'est certes pas en raison de son architecture dont la qualité est discutable, mais avec l'idée de préserver un site, dernier témoin d'une époque où la Saône était une des principales artères de notre ville.

Les partisans du maintien du lieu dans son état originel n'imaginent cependant pas de faire du port d'Occident un lieu figé mais l'envisagent davantage comme un lieu animé, ouvert aux habitants des quartiers voisins. Une solution qui n'appauvrirait pas le projet d'aménagement des rives de Saône mais lui donnerait un complément de vie.

Ce sont les vœux de Jacqueline Thomas, membre du comité de quartier Perrache-Confluence, dont la combativité pour la défense et l'animation du port d'Occident est exemplaire comme est celle de Guillemette Gardette, gérante de Médiéval - AFDP, professeur associé Université Lyon 2, que nous remercions pour leur contribution à la rédaction de ce bulletin qui n'aurait pas existé sans elles.

Dans notre dernier bulletin nous avons évoqué le mauvais état dans lequel se trouve l'entrée monumentale du domaine de Bellerive situé quai Jean-Jacques Rousseau à La Mulatière. Des informations récentes donnent à penser qu'il existe, depuis peu, l'espoir de voir sauvegardé ce remarquable ensemble architectural. Il faudra cependant être patient.

**Jean-Louis Pavy**

## SOMMAIRE

Éditorial .....	p. 2
Revue de presse .....	p. 2
Plaidoyer pour le port d'Occident.....	p. 3
Les anciens ports sur la Saône.....	p. 4
Le port d'Occident revisité.....	p. 5
Un lieu phare du projet « Rives de Saône ».....	p.11
Le pont Kitchener-Marchand.....	p.12
1611 : une inscription à la gloire de Lyon.....	p.14
Histoire de fontaines.....	p.15

## LA REVUE DE PRESSE (février à juin 2014)

### URBANISME, CADRE DE VIE

« *Le Clos Layat, un écran de verdure pour les familles et les sportifs* » : A la jonction de Lyon 8e et Vénissieux, ce parc de 3 ha, entièrement réaménagé, a été inauguré mercredi.

**Progrès du 26/6/2014**

« *A la Duchère, l'herbe est plus verte... au parc du Vallon* » : A la lisière de la Duchère, de Vaise et d'Écully, les 11 hectares du parc du Vallon accueillent les promeneurs venus respirer le bon air de la campagne.

**Progrès du 12/5/2014**

« *Nouveaux ponts, nouvelles passerelles : comment ils transforment le quotidien* » : En l'espace de quelques semaines, le pont Raymond Barre et la passerelle de la Paix ont révolutionné la vie de nombreux habitants.

**Progrès du 12/5/2014**

« *Lyon Rives de Saône : deux kilomètres de promenade ouverts aux Lyonnais* » : Ouverture au public de la promenade dite du « Défilé », en bord de Saône côté Est, entre les Subsistances et la passerelle du Palais de Justice.

**Progrès du 30/3/2014**

### PATRIMOINE - CULTURE

« *Les lions du Palais de Justice : l'espoir d'une résurrection* » : Deux lions majestueux devaient garder l'entrée du Palais des « 24 colonnes ». Trop chers pour le budget de la Justice, ils risquaient de rester à tout jamais dans les cartons d'archives. Un siècle et demi après, ils pourraient voir le jour. Une opération de mécénat est lancé en mai prochain.

**Progrès du 12/4/2014**

« *Découverte d'une fresque peinte : un parfum de Pompéi à St Just* » : Les archéologues de la Ville de Lyon ont découvert mi-mars une fresque en couleur datant de 50 ans après J.-C.

**Progrès du 7/3/2014**

« *Chapelle de l'Hôtel-Dieu : le chantier de restauration entre dans sa deuxième phase* » : Après la rénovation du plafond, c'est au tour de l'un des quatre chefs-d'œuvre baroques lyonnais d'être restauré : les fonts baptismaux.

**Progrès du 7/3/2014**

### GRANDS PROJETS

« *Part-Dieu 2020 : de grands changements en vue dans le quartier de la gare* » : Les élus du Grand Lyon ont évoqué la feuille de route des aménagements prévus.

**Progrès du 25/6/2014**

« *Réaménagement des quais de Saône : moins de voitures pour plus d'espace* » : le parking St Antoine laissera place à une promenade en 2019

**Progrès du 4/2/2014**

### GRANDS TRAVAUX

« *Reconversion de l'îlot St Joseph : la prison attend ses premiers habitants* » : A mi-chantier, le futur îlot St Joseph, d'une surface de 1 hectare prend forme, entre les vestiges historiques sauvegardés de la prison et le bâti moderne.

**Progrès du 10/3/2014**

« *La rue Garibaldi n'est plus une autoroute urbaine* » : Plus verts, moins de voitures, les 750 mètres de la « nouvelle » rue Garibaldi (de la rue Vauban à la rue Bouchut) ont été livrés. Les trémies Lafayette-Servient ont été remplacées par 4500 m<sup>2</sup> d'espaces verts, passages piétons et larges trottoirs.

**Progrès du 1/3/2014**

**Bernard Foucher**

## PLAIDOYER POUR LA CONSERVATION DU PORT D'OCCIDENT

Le diagnostic historique et patrimonial révèle combien **le site de l'ancien port d'occident est porteur de sens**. Dans son état actuel et si l'on ne s'interroge pas sur l'identité des deux bâtiments qui le caractérise, ce site dérange, gêne le passage de la future promenade, fait écran et obstacle à la vue du citadin qui flâne sur le quai haut. Mais pour qui s'interroge, pour qui cherche à comprendre, pour qui observe, s'offre alors à lui un pan de l'activité fluviale de la Saône et **le site apparaît comme la porte du confluent** et du Port Rambaud qui se déploie plus en aval. **Les contraintes deviennent un atout, la relative étroitesse du quai ralentit la promenade et interpelle, et les bâtiments racontent une histoire.**

Hybride, cet espace l'est par nature : mi-industriel, mi-urbain, à la charnière entre le trafic ferroviaire, fluvial et terrestre, fondé en partie sur l'eau et en partie sur le quai, constitué de bureaux et d'anciens entrepôts, ce site rappelle que les rives de Saône furent exploitées à Lyon au plus près de la cité et de son cœur urbain prestigieux. Les toponymes du lieu, Quai d'Occident et Port d'Occident, combien évocateurs, s'étaient évanouis au profit des plus prosaïques « maréchal Joffre » et « bâtiment de la voile » !

Tout l'enjeu consiste à leur redonner sens et vie dans un espace répondant à un usage contemporain à la charnière entre le renouveau urbain que symbolise Confluence et le site historique de Lyon, inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Notre approche se place volontairement à **contre courant de la mode actuelle du geste architectural, du design et du tout paysager**, en proposant la voie d'une **mise en valeur douce et respectueuse de l'esprit des lieux, avec des réaménagements subtils fondés sur une recherche de cohérence, d'écho direct et indirect, d'enrichissement croisé entre le passé et le présent.**

La localisation de cet espace dans la ville historique et son essence technique au service d'une activité fluviale nous conduisent à pencher pour un traitement extérieur architectural et urbain mesuré. Toute la prouesse de l'aménagement urbain de ce site, entendu avec une approche patrimoniale, résidera dans cette capacité **à faire simple et sobre**, et à composer avec les bâtiments existants au bénéfice d'activités ancrées dans la modernité.

**Le projet contemporain doit parvenir à concilier l'identité industrielle et portuaire ignorée de la ville d'hier, à cette aspiration contemporaine légitime de la ville d'aujourd'hui**, qui recherche les paysages et la douceur des bords de l'eau. Le dépaysement ne doit pas pour autant se faire au détriment de l'âme portuaire du site.

Affirmer au contraire le Port d'Occident dans toutes ses composantes, c'est enrichir la ville d'une entité fluviale ouvrière qui était sienne, c'est demander à la ville de reconnaître le monde des marinières, c'est implicitement faire se rencontrer à des années d'intervalle deux mondes qui se tournaient le dos.

Détruire ces bâtiments ou les transformer trop sensiblement reviendrait à un appauvrissement culturel du quartier, comme de rives de Saône, qui ont tout intérêt à conserver les éléments qui les distinguent et qui les identifient.

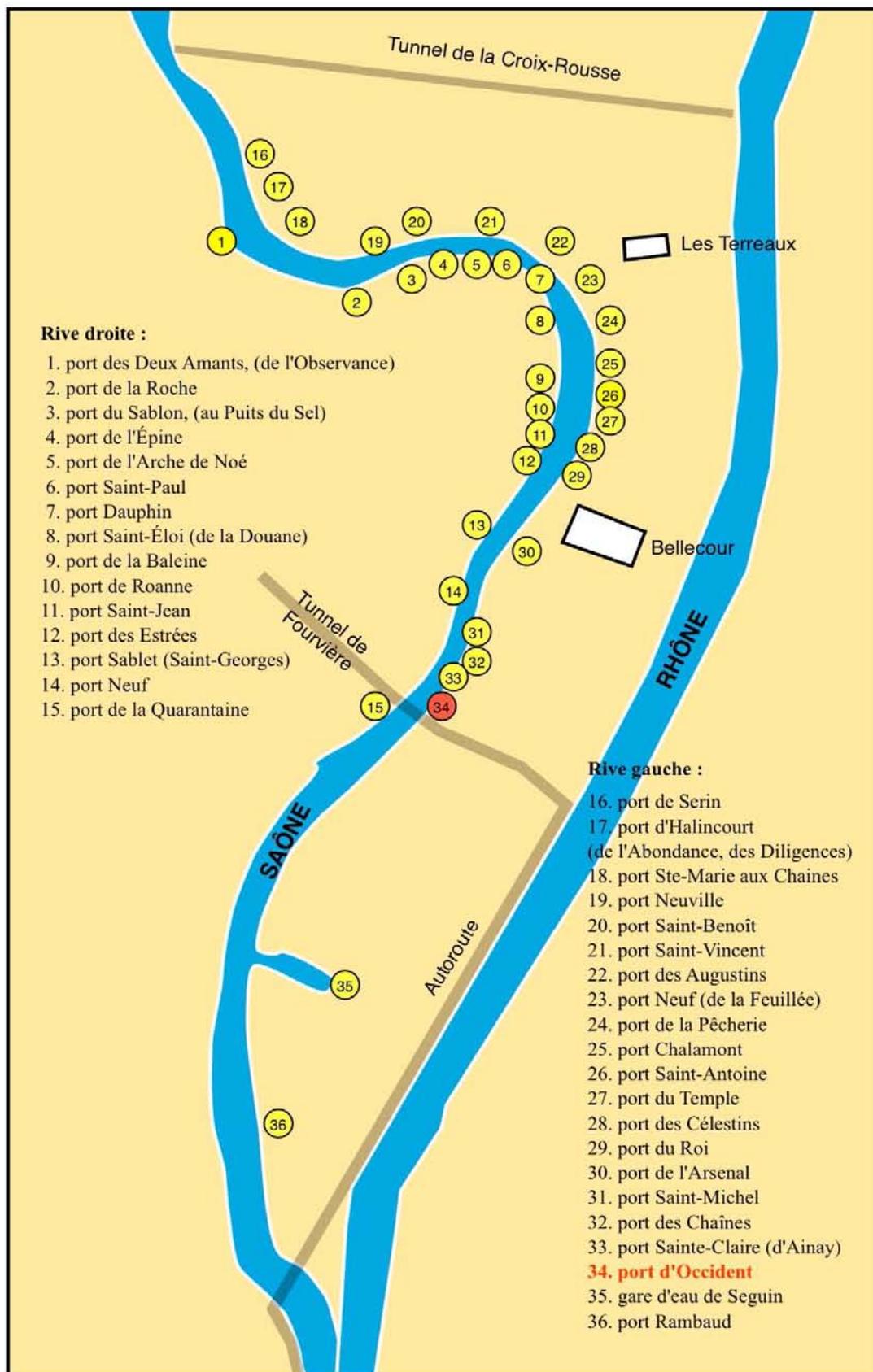
**Guillemette Gardette**



Port d'Occident actuel vu de la rive droite de la Saône

Photo Michel Locatelli

## Les anciens ports des bords de Saône à Lyon



Cette carte permet de situer l'emplacement des nombreux ports qui se sont établis sur les rives de Saône au cours des siècles. Ils ont souvent été modifiés. Ils pouvaient s'étaler plus ou moins selon les besoins. Ils ont disparu au fur et à mesure de la construction des quais, surtout après la grande inondation de 1856. **Le port d'Occident** est le dernier témoin de l'intense activité batelière qui a longtemps animé les bords de Saône.

## POUR UN PORT D'OCCIDENT REVISITÉ

À l'entrée du quartier de Perrache, en contrebas du pont Kitchener-Marchand, sur la rive Est de la Saône, existe aux 11 et 12 quai Maréchal-Joffre, un port oublié : on le nomme **Port d'Occident**. C'est en 1931, année de la mort du Maréchal Joffre, que l'on a donné son nom à ce bout de quai, coïncé entre le quai Tilsitt au nord et le quai Rambaud au sud. Antérieurement, depuis sa construction vers 1820, on l'appelait **quai d'Occident** parce qu'il était situé sur la rive occidentale de la presqu'île. Le quai d'Occident a disparu des plans de la ville, mais le port a gardé jusqu'à nos jours le nom de l'ancien quai.

Il se trouve exactement à l'entrée du canal d'amenée des eaux de la Saône vers la gare à bateaux construite par **Antoine-Michel Perrache** au XVIII<sup>e</sup> siècle, lors de son entreprise de reculement du confluent.

Il reste un des derniers témoins de toute l'activité de commerce fluvial qui fut si intense sur la Saône, depuis les temps très anciens jusque dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Son activité s'est complètement éteinte dans les années 1980, comme celles du port Rambaud quelques années plus tard, au profit du **Port Édouard-Herriot**. Ouvert en 1938 sur la rive gauche du Rhône, celui-ci offrait des conditions d'accès et de surface bien plus favorables au développement du transit dont avait besoin la ville de Lyon.

Faut-il pour autant faire subir au port d'Occident une transformation qui porterait une atteinte définitive à son histoire ? Exceptionnellement implanté sur le tracé du projet *Rives de Saône*, il bénéficie d'un atout majeur : un cheminement déjà créé, élargi par



Le port d'Occident en 2010 (source VNF) © Stéphane Nys—Air Tech Photo

l'avancée de son estacade gagnée sur la rivière. Ce projet devrait être l'occasion de mettre en valeur la dimension patrimoniale du site et d'en faire un centre ouvert sur la vie culturelle du quartier, prenant en compte les souhaits des habitants.

### NAISSANCE DU PORT D'OCCIDENT

Le développement économique de Lyon s'est longtemps fait le long de l'axe central de la Saône, lieu d'échanges économiques, facteur de rencontres des hommes, foyer créateur de richesses. Dans la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, le développement du chemin de fer (la gare de Perrache ouvre en 1857) et l'implantation d'activités industrielles au sud de la presqu'île dynamisent le trafic fluvial en bord de Saône.

C'est dans ce contexte de complémentarité entre chemin de fer et batellerie qu'en 1913 la création du **Port Rambaud** est déclarée d'utilité publique et que le **Port d'Occident** est aménagé. Il devait fonctionner en lien avec l'ancien **Entrepôt des liquides** devenu **Douane** en 1886, qui était situé derrière la gare de Perrache, entre la rue Dugas-Montbel et le cours Suchet.

La construction du Port d'Occident est confiée à la **Compagnie Lyonnaise de Navigation et de Remorquage** (CLNR) créée en 1911. La plus grande partie de l'ouvrage a été réalisée selon les plans de l'architecte H. Lacroix entre 1913 et 1919. L'ensemble se compose de trois éléments :

- **une solide estacade**, avançant sur la Saône afin de répondre au va-et-vient incessant des péniches venant s'y amarrer
- **un bâtiment principal** comportant :
  - au rez-de-chaussée, un espace d'entreposage,

notamment du charbon domestique grâce à la proximité du bassin de Saint-Étienne

– à l'étage, les bureaux du siège social de l'exploitant commercial : la CLNR

– **un bâtiment secondaire**, aménagé en **chais** pour y stocker les vins venus du sud : Roussillon, Languedoc, Algérie. Les vins étaient transvasés par le toit à partir de bateaux pinardiers ou de wagons de chemin de fer.

### LA PROSPÉRITÉ

Pendant la guerre de 1914-18, la situation de Lyon, éloignée de la ligne de front, en fit un centre stratégique des Subsistances Militaires pour la fourniture aux troupes. Ce fut une période florissante pour les activités de transit, la ville étant un nœud de communication exceptionnel associant voies fluviales, ferroviaires et routières.

Avec le stockage des vins dans son chai, le port d'Occident connut une période particulièrement prospère, mais au prix d'une rude compétition entre les entreprises de batellerie. Les petits artisans propriétaires de leur bateau finirent par disparaître au profit des grandes compagnies de navigation qui fusionnaient entre elles. L'une des plus importantes fut la CLNR installée au port d'Occident :

*"Cette compagnie, très influente sur le bassin, a absorbé différentes petites sociétés de navigation, puis a fusionné avec la Compagnie de Navigation*

*du Havre à Paris et à Lyon pour finalement être dirigée, après échanges de titres au sein du groupe, par la Compagnie Générale de Navigation Havre-Paris-Lyon-Marseille ( H.P.L.M )"*

Bernard LESEUR, *Lyon ville fluviale* – 1995

## LE DÉCLIN

Malgré le dynamisme de la batellerie bien adaptée au cours lent de la Saône, la rentabilité des compagnies de navigation de la région lyonnaise s'essouffle. Le chemin de fer, aidé par l'État, finit par prendre le dessus.

En 1944 le pont Kitchener-Marchand est détruit par les troupes allemandes. Le port d'Occident est épargné mais cela ne lui évite pas d'être touché par le déplacement progressif des activités de transit vers le port Édouard-Herriot. Lyon s'efforce d'améliorer la navigabilité de ses deux cours d'eau et de les mettre en complémentarité. Dans les années 1960, la **Compagnie Nationale du Rhône** (CNR), réalise l'aménagement de la chute de Pierre-Bénite qui apporte à la ville de nombreux avantages :

- production d'électricité
- régulation du niveau des deux cours d'eau
- création d'un véritable axe Rhône-Saône vers la Méditerranée en partant de la Bourgogne
- arrivée au port Édouard-Herriot des hydrocarbures par le terminal de l'étang de Berre

A cette époque, tous les services régionaux de gestion des ports sont centralisés à Paris. Le Rhône conserve une certaine autonomie d'exploitation commerciale grâce à l'alliance des compagnies RHODANIA, HPLM et CLNR. *"Entre 1960 et 1970 un plan de redressement est mis en place pour pallier à un endettement important : les chantiers les moins rentables sont fermés, la gare d'eau de Lyon-Vaise est cédée à la ville. En 1973, la compagnie HPLM est à son tour absorbée par la Société Alsacienne de Navigation Rhénane (SANARA) ... Pour éviter le coût d'une remise en état du site, les deux bâtiments sont rétrocédés à l'état (propriétaire du sol )" (\*)*

En 1975, la SANARA quitte le bâtiment principal du port d'Occident pour emménager dans les bureaux de CITERNA du port Édouard-Herriot. Ces mouvements et désaffectations successifs entraînent la mort lente de toute activité fluviale au port d'Occident.

– **11 quai Maréchal Joffre** : au début des années 1980, le bâtiment des chais est transformé en bureaux pour l'installation de la bourse d'affrètement, gérée par l'Office National de Navigation (ONN). Les activités d'affrètement cesseront en 1999.

– **12 quai Maréchal Joffre** : le grand bâtiment sera occupé en 1996 en partie par le Service de Navigation Rhône-Saône (SNRS) et en partie par des locaux successifs.

## ACTUELLEMENT

L'État, devenu propriétaire du port d'Occident, a délégué sa gestion aux **Voies Navigables de France** (VNF).

### Dans le bâtiment principal

(12 quai Maréchal Joffre), le rez-de-chaussée et une partie de l'étage sont occupés par la SARL GORMEN LYON qui gère un restaurant et une agence de voyage. Le reste de l'étage est occupé par la société MEDIEVAL, cabinet en conseil et ingénierie. Les contrats qui lient VNF à ces deux sociétés courent jusqu'en 2029.

### Dans le bâtiment secondaire et l'estacade

(11 quai Maréchal Joffre), le chai, reconverti en bureaux, est actuellement occupé par VNF et loué à la Chambre Nationale Batelière Artisanale (CNBA) depuis sa création en 1985. Le Bureau des Permis et des Titres de Navigation du Service Navigation Rhône-Saône (SNRS) a été transféré à la Cité Administrative d'État rue Garibaldi.

Si le maintien du bâtiment principal n'est plus remis en cause, le devenir du chai et de l'estacade reste des plus incertains, comme l'atteste le compte rendu de l'atelier consultatif de l'aménagement des Rives de Saône du 20 mars 2012.

Pour assurer la continuité de la promenade, le cabinet ADR Architecte (Georges et Julien Descombes) propose que soit démolie le chai, ainsi qu'une partie de l'estacade nord pour dégager des vues et améliorer les liaisons. Certes, l'aménagement envisagé vise à valoriser le patrimoine immobilier portuaire : le couple bâtiment-plateforme sera traité avec soin de manière à dégager une cohérence d'ensemble ; les rails, les pavés lyonnais et l'estacade seront en partie conservés pour rappeler les anciennes activités portuaires. Cette transformation vise à poursuivre le plus possible le cheminement de promenade de l'ensemble du projet des Rives de Saône.

Est-ce à dire, comme le craignent les habitants, les Conseils de Quartier du 2<sup>e</sup> arrondissement et de nombreuses associations locales, que la démolition de la moitié de ce port est programmée ?

## ÉTAT DES LIEUX

### L'ESTACADE

*« La construction de l'estacade est en soi une prouesse technique. Il s'agit d'un quai d'appontement formé d'un tablier supporté par des pilotis »*

*Quai et port d'Occident, approche patrimoniale*  
AFDF- mandataire MEDIEVAL, janvier 2011

L'estacade correspond à toute la surface du port. Elle mesure 124 m de long sur 16 de large gagnés sur la Saône, pour une surface totale de 2049 m<sup>2</sup>.

Cet « ... élément architectural à part entière est porteur de ce que les architectes nomment "la poésie du béton brut" en ce sens où le matériau semble avoir déjà reçu la patine du temps qui lui confère un nouveau rôle patrimonial ... la dynamique de

*ses formes et la juxtaposition en léger décalage des structures portantes en forme de croix de Saint André, créent un impact visuel fort, grâce à un effet de perspective et de croisement unique sur les quais de Lyon » (\*)*



Construction de l'estacade en ciment armé (17 mai 1914).

A l'arrière-plan l'ancien pont du Midi (Kitchener-Marchand)  
(médiathèque de l'Architecture et du Patrimoine Diffusion RMN)

### LE BATIMENT PRINCIPAL

Comme le précise Madame Nadine Halitim-Dubois, chercheur en patrimoine industriel, le bâtiment principal, édifice rectangulaire développé sur deux niveaux, construit au début du XXe siècle, « ... manifeste l'arrivée d'une architecture moderne dans la cité. Le fronton, animé d'une délicate courbure, est orné d'un bas relief représentant l'ancien symbole de cette compagnie : deux entités marines (une sirène et un triton) qui encadrent une ancre et un gouvernail de bateau ... » (illustration page 11)

Autre élément fort de ce bâtiment, l'imposant avant-toit soutenu par une série de « consoles en forme de S qui animent et rythment ainsi la façade par scansion ... » (\*)



Vue du port et quai d'Occident vers 1920. A l'arrière-plan l'ancien pont d'Ainay  
(BM Lyon / B01CP69000 000187)

### LE BATIMENT SECONDAIRE OU CHAI

Le second bâtiment (240 m<sup>2</sup>), situé au nord du premier est complètement en retrait sur la dalle en béton de l'estacade. Il offre ainsi, face à la Saône, une surface plus importante que le bâtiment principal.

*« ... de taille réduite par rapport au précédent, il ne possède qu'un seul niveau : il est identique dans son aspect au rez-de-chaussée du premier bâtiment et garde ainsi une continuité de rythme grâce à l'avant-toit en béton. Il s'agit alors d'un ouvrage technique constitué en totalité de cuves en béton, auxquelles on accède par le toit ... » (\*)*

### LE SOL

Resté dans son état d'origine, le sol permet une lecture précise de l'activité portuaire du XXe siècle. Les rails où roulaient les chariots sont encore en place sur toute la surface de l'estacade, ainsi que les restes de l'implantation d'une grue au nord de l'entrée du port.



« Têtes de chat », pavés lyonnais et rails

photos Guillemette Gardette

Sur le pourtour « ... des pavés en pierre servent de revêtement à la rampe nord où les rails du raccordement ferroviaire sont encore visibles. La rampe sud, elle, est agrémentée d'un sol de galets de rivière (parfois appelés "galets en tête de chat") qui forme une pente douce. Il reste un des rares exemple de ce type de revêtement très solide, encore en place ... » (\*)

### VALEUR PATRIMONIALE

Le descriptif architectural atteste l'incontestable richesse du site, unique à Lyon :

- réseau en forme de croix de Saint-André de l'estacade
- nouvelles techniques du béton du début du XXe siècle (estacade, bâtiment principal, bâtiment secondaire)
- revêtement du sol (pavés de pierre, "têtes de chat") encore intact

Situé au point précis de l'ancien confluent, ce port nous rappelle

l'imaginaire des amours du Rhône et de la Saône chanté par Maurice Scève dans sa *Délie* (1548) ou par Israël Silvestre vers 1650 : « ... *icy nos deux fleuves se baisent, commençant leurs vieilles amours et pour jamais unis se plaisent à estendre et hâter leur cours* ».

Une récente exposition à la bibliothèque municipale du 2e arrondissement sur le thème des "*Étreintes imaginaires du Rhône et de la Saône*" a montré combien le confluent a frappé les imaginations, inspirant bon nombre de textes, sculptures, peintures, photos, et affiches.

Le port d'Occident, dernier existant de tous ceux qui ont vu le jour sur les rives de Saône à Lyon, reste l'unique témoin de ce que fut le trafic fluvial sur l'axe Marseille-Lyon-Paris-le Havre. Cet axe essentiel de communication liant l'Europe septentrionale à la Méditerranée, fut emprunté successivement par les pirogues monoxyles, par les riches nautes de l'antiquité, par les longs convois halés de l'époque médiévale, par les grandes familles batelières, par les compagnies des bateaux à vapeur, jusqu'à l'avènement du transport par containers au XXe siècle.

- Que reste t-il d'encore visible de tout ce passé ?
- de l'époque gallo-romaine : uniquement le résultat de fouilles, confirmant l'axe fluvial passant par Lyon-Saône
  - de l'époque du Moyen-âge : uniquement nos plans d'archives reconstituant l'emplacement de ports ou d'embarcadères (\*\*)
  - du trafic fluvial industriel du XXe siècle : quelques rares vestiges du port Rambaud et **le port d'Occident**, avec son bâti intact longtemps dédié au commerce du charbon et du **vin**.

Moins impressionnant que le grand bâtiment principal, bien qu'en parfaite continuité architecturale avec ce dernier, l'ancien chai symbolise de façon forte toute l'histoire du commerce viticole de notre région.

## LA PRESQU'ILE ET L'HISTOIRE DU COMMERCE DU VIN

Nous disposons de sources anciennes concernant l'histoire de la vigne, du vin et de son commerce en Gaule ; en particulier Tite-Live, Pline l'Ancien, Athénée, Plutarque, ou Denis d'Halicarnasse. Dès le deuxième siècle avant notre ère, le vin occupait une place centrale dans les échanges commerciaux entre la Gaule et le monde méditerranéen.

Les Romains qui créent la Provincia Romana, l'actuelle Provence et Languedoc-Roussillon réunis, cherchent à imposer le monopole de l'importation des vins italiens et grecs au détriment des vins gaulois. Dans un édit de 92 après JC, l'empereur Domitien interdit explicitement la viticulture gallo-romaine à l'exception de la Provincia. Il fit procéder à l'arrachage des vignes pour implanter des cultures céréalières destinées à nourrir la ville de

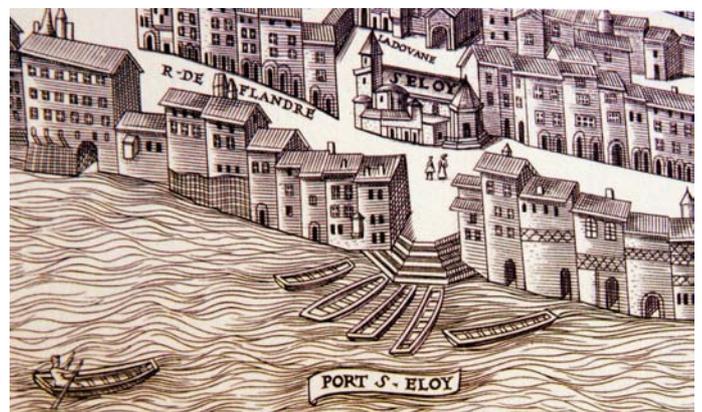
Rome souvent menacée par des famines et des émeutes frumentaires. Il faut préciser que dans tout le monde gréco-romain, le vin était strictement réservé aux hommes libres, donc interdit aux femmes, aux enfants et aux esclaves.

En Gaule, la viticulture persista de façon illégale et tendit à s'installer dans des zones plus reculées. Dans les villes, les vins italiens et grecs étaient très demandés. Ils faisaient l'objet d'un commerce d'importation lucratif aux mains de riches négociants installés dans les parties basses des villes, à Lyon, à Vienne, où ils firent construire de somptueuses domus, comme à Ainay ou Saint-Romain-en-Gal. Ils avaient leurs entrepôts de stockage à proximité des cours d'eau et pouvaient revendre à une population locale alors en plein essor.

Au cours du IIe siècle de notre ère, le vin remonte de la Méditerranée par le Rhône sous la conduite de nautes spécialisés disposant d'une importante main-d'œuvre, les haleurs de remonte. Ces vins d'importation sont conditionnés en amphores spéciales. On en a retrouvé un bon nombre lors de chantiers archéologiques qui ont permis d'établir une typologie selon leur époque et leur origine géographique.

Ce commerce du vin à Lyon dès l'époque gallo-romaine est confirmé de façon certaine par des fouilles effectuées en périphérie du port d'Occident, sur les deux rives de la Saône.

- un entrepôt, découvert en 1970, quai des Etroits, atteste le déchargement de vins transportés depuis la mer. Deux jarres mises au jour à cet endroit sont conservées au musée gallo-romain de Fourvière.
- d'autres recherches, plus anciennes ont montré l'existence d'un port attribué aux "vinarii" (négociants en vins), installés dans les "Canabe" en face de l'ancien port de Saint-Georges (voir « *Nouvelle histoire de Lyon et des Provinces de Lyonnais* » de Steyert, 1895)



Exemple de port sur la Saône : Le port St Eloi  
(voir situation page 4)  
Plan scénographique, détail, 1555

Les cheminements d'approvisionnement et de déchargement du vin ont donc connu une remarquable continuité depuis l'antiquité jusqu'à la première moitié du XXe siècle. Le port d'Occident se situe

dans la longue tradition du commerce du vin à Lyon, avec une ouverture au-delà de la Méditerranée pendant la période coloniale. Marqueur de l'histoire du quartier, du passé industriel du quai, avec l'esthétique unique de son estacade, il constitue "un élément majeur à prendre en considération dans le futur projet de valorisation du quai de Saône" (\*)

### LE PORT D'OCCIDENT DANS LE CONTEXTE DU PROJET RIVES DE SAÔNE

L'ensemble du port d'Occident, site et bâtiments, est propriété d'État. Il est actuellement situé dans le périmètre patrimonial en voie de révision du PLU-H, mais cette révision ne statuera sur le devenir de ce site qu'en 2016. D'ici là, les travaux de réaménagement du projet *Rives de Saône*, prévus avant 2016, n'excluent pas la destruction de pratiquement la moitié du port d'Occident, alors qu'en 1996 – date du dernier remaniement du PLU – il avait été préservé dans sa totalité sous le regard avisé de l'Architecte des Bâtiments de France.

Deux spécialistes du patrimoine, en lien avec la société des Voies Navigables de France ont analysé avec soin l'intérêt conservatoire du site :

– *le premier dossier de 2010*, réalisé par Madame Nadine Halitim-Dubois, chercheur à l'Inventaire Topographique et Patrimoine Industriel de la Ville de Lyon (direction de la culture de la Région Rhône- Alpes) est accessible sur le site internet de Patrimoine Rhône-Alpes

– *le deuxième dossier de janvier 2011* consultable uniquement auprès de VNF, a été produit par l'agence Médiéval sous la direction de Madame Guillemette Gardette

### LA MOBILISATION ACTUELLE

Chaque fois que les habitants et les Conseils de Quartier de la Presqu'île ont été consultés, la demande d'une préservation de tout le site du port d'Occident a été formulée, *dans le but d'une réintégration de ce site dans la vie de quartier*,

- le 20 juin 2011, lors de la concertation publique concernant l'aménagement des Rives de Saône, ainsi qu'à l'atelier d'échanges qui a suivi, le 20 mars 2012
- lors de l'enquête publique du 14/01/2013 au 15/02/2013, qui a eu lieu à la mairie du 2e arrondissement (M. Roche, enquêteur) où habitants et Conseil de Quartier ont consigné cette demande conservatoire
- lors de l'envoi de 2 fiches navettes, en mai 2012 (n° 2012/05), puis en juin 2013 (n° 2013/06), adressées au service de la Démocratie Participative du Grand Lyon, (M Gérard Claisse, Président), par le Conseil de Quartier de Perrache-Confluence, après acceptation des élus de la mairie du deuxième arrondissement
- le 4 juin 2013, lors de la réunion consultative de l'atelier "Révision du PLU-H" animée par la Ville de Lyon, en présence de M. Gérard Claisse où le

Conseil de Quartier de "Perrache-Confluence" a réitéré l'unique vœu de tous, formulé en ces termes : « *Le Conseil de Quartier de "Perrache-Confluence" et les habitants de la Presqu'île du deuxième arrondissement souhaitent, et de ce fait demandent, que soit inscrit sur la liste des propositions PLU-H, l'ensemble du site 11 et 12 quai Maréchal Joffre du port d'Occident* »

Malgré le diagnostic effectué par des spécialistes du patrimoine, malgré l'implication des habitants et des Conseils de Quartier de la Presqu'île, malgré le soutien de nombreuses associations qualifiées, tous en faveur de la conservation globale du 11 et du 12 quai Maréchal Joffre, l'avenir du site demeure incertain. Fort de cette situation mais conscient de la limite de ses compétences, le Conseil de Quartier a fait appel à la **DRAC, espérant son intervention et son soutien actif avant la date de révision du PLU-H de 2016.**

### DES PROPOSITIONS D'AVENIR POUR LE PORT D'OCCIDENT

Le port d'Occident constitue une entité homogène qui mérite d'être préservée dans sa globalité. Toutefois, la conservation et la mise en valeur de ce patrimoine n'aura de sens et de légitimité que si des usages en adéquation avec les besoins du quartier et de la ville s'y déploient. Or, il s'avère que cet espace se prête à de nombreuses opportunités d'aménagement et d'usage qui pourraient associer, pour le meilleur bénéfice collectif, secteur public et privé.

**POUR LE CHAI :** Il pourrait être facilement transformé en un espace d'activités programmées tant commerciales que conviviales autour de la culture du vin :

RHÔNE  
LE DÉPARTEMENT

**Conférence-dégustation**

Panorama français des vins élaborés en terre cuite

**vendredi 15 novembre 2013**



**MUSÉE GALLO-ROMAIN** SAINT-ROMAIN-EN-GAL Vienne

Affiche éditée lors de la conférence sur les vins élaborés par la méthode antique. Vienne (Isère) 2013

- avec un « guinguet », renouvelant l'ambiance des guinguettes où l'on servait traditionnellement de la friture et du fromage accompagnés de vin
- ou bien à la façon des « Biergarten » allemands (lieux de convivialité et de rencontre. Voir bulletin SEL N° 90)
- à l'occasion de la fête des **Tupiniers**, il pourrait accueillir une animation, avec des vins élaborés en terre cuite, à l'exemple des méthodes antiques qui produisaient un vin enrichi par l'utilisation de cuves sans angle favorisant les mouvements intérieurs du moût
- pour la promotion de vins régionaux (Beaujolais, Bugey, Savoie, coteaux du Lyonnais, côtes du Rhône septentrional)
- le temps d'un week-end, il se transformerait en magasin aux épices en mémoire de Pierre Poivre, avec la participation de l'office du tourisme de l'île Maurice
- en d'autres occasions, il deviendrait espace de réunion conviviale pour le quartier, lieu d'expositions artistiques, ou encore vitrine d'activités économiques, techniques et touristiques.

**POUR L'ESTACADE :** Restaurée et consolidée, l'estacade du chai pourrait devenir un espace public à thèmes, variant suivant l'actualité culturelle ou événementielle de la ville. Ainsi, pendant la saison de "**Tout le Monde Dehors**", il serait possible d'y installer à certaines heures, des chaises longues pour apprécier comme à bord d'un bateau, un temps musical ou théâtral. Outre le farniente, ce lieu pourrait être affecté à la tradition orale et aux contes. Conçue pour l'accostage, l'estacade est aussi un lieu idéal pour une halte des navettes fluviales, permettant la fréquentation du site et des rives de Saône aménagées.



L'estacade et le chai

photo Michel Locatelli

**À L'ARRIÈRE DES DEUX BÂTIMENTS :** Les murs aveugles donnant côté quai haut, seraient proposés à un atelier de décoration urbaine, type "Cité de la Création" avec pour thème la Saône et son activité sociale et économique au cours des siècles. Les décors seraient réalisés pour une part sur des supports permanents consacrés à l'histoire des ports de Saône à Lyon, en particulier celui du port d'Occident, et d'autre part sur une série de supports interchangeables pour des expositions temporaires.



L'arrière des deux bâtiments

photo Jacqueline Thomas

**SUR LES TOITS EN TERRASSE :** Les toits en terrasse du chai et du grand bâtiment seraient végétalisés, créant une coulée verte et fleurie, qui apporterait périodiquement une note claire et vivante visible des quais et du pont Kitchener-Marchand.

### POUR SUIVRE LA REFLEXION

Cette proposition globale mais non exhaustive vise à approfondir la réflexion pour l'avenir du site. L'opportunité existe de donner à ce quartier, autour de son port d'Occident, un nouveau souffle, un apport de vie et de sociabilité dont il a bien besoin. Les riverains et les Lyonnais retrouveraient en ce lieu un contact direct privilégié avec la Saône, conjuguant détente et culture.

Nous souhaitons la préservation des deux bâtiments : l'un pour sa prestance architecturale, l'autre pour le symbole du commerce du vin à Lyon, ainsi que de tout le plateau de l'estacade, architecture unique dans notre ville, offrant de surcroît une promenade piétonne élargie, gagnée sur la rivière.

En préservant cet ensemble portuaire sans équivalent en France, en inscrivant sa **conservation totale dans le prochain PLU-H**, la ville contribuerait à donner aux *Rives de Saône*, un supplément patrimonial essentiel, en proximité immédiate du site historique de Lyon, labellisé patrimoine mondial de l'UNESCO.

### Jacqueline Thomas et Docteur Paul Henry

(\*) extrait de :

*Siège social et chai de la Compagnie Lyonnaise de Navigation et de Remorquage*, 2010  
par Nadine Halitim-Dubois

(\*\*) en 2003 il a été découvert au port Sablet (St Georges), entre autres, **les vestiges d'une pirogue médiévale**.

## LE PORT D'OCCIDENT, UN LIEU PHARE DU PROJET « RIVES DE SAÔNE »

**Le Port d'Occident est un lieu particulier.** Lieu de transit, de transitions, il fait écho à son environnement. Il témoigne d'un passé méconnu : le trafic portuaire. Mais, il est également le lieu où convergent un ensemble de voies de communications depuis plus d'un siècle et demi :

- La Saône, maîtrisée et aménagée,
- Le chemin de fer via le pont ferroviaire et la gare de Perrache,
- La circulation routière, puis autoroutière via le pont d'accès à l'autoroute A7.

Site fluvial et port depuis le début du XXe siècle, ce lieu – étroit, méconnu et peu lisible depuis le quai, car

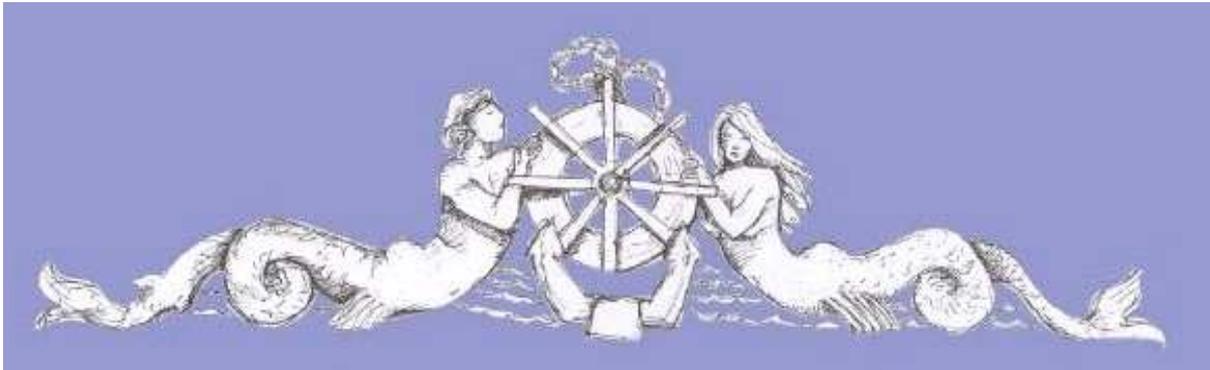
peu mis en valeur – est un espace dédié au transport. En cela, la présence du Port d'Occident, longtemps occultée ou oubliée, s'inscrit naturellement dans le vocabulaire urbain du quartier. Le nier serait sans doute un contresens regrettable dans l'aménagement de l'espace des rives de Saône sur le plan régional.

Ce port à l'identité architecturale marquante dialogue naturellement avec son environnement direct : le quai Joffre rectiligne, élancé vers la bretelle d'autoroute, les ponts en béton armé (tout comme les deux bâtiments du port), enfin, la voie ferrée et son pont dont la structure en métal fait écho aux deux bâtiments de l'ancien port.

Les possibilités d'aménagement offertes par cet espace unique au cœur de Lyon sont nombreuses. Il représente une **occasion de création d'une nouvelle centralité et d'un pôle structurant spécifique dans un linéaire des Rives de Saône auquel il faut donner des étapes et du relief.** Indiscutablement, ce site avec toutes ses composantes bien valorisées, peut contribuer à l'effort conduit par le Grand Lyon consistant à « **retourner la ville vers sa rivière** ».

Supprimer les témoins désormais ténus d'une architecture « fluviale » industrielle du XXe siècle n'offrirait que l'avantage illusoire de créer un espace *a priori* plus confortable mais ô combien vide de sens et vidé de sa substance qui légitime l'existence même de cette remarquable estacade.

Si aujourd'hui ces bâtiments ont perdu leur fonction d'origine, **leur silhouette enrichit et rythme** indiscutablement le paysage urbain des bords de Saône.



Dessin du bas-relief présent sur le frontispice de l'entrée du bâtiment principal, ancien siège de la Compagnie Lyonnaise de Navigation et de Remorquage, puis de la compagnie le Havre-Paris-Lyon-Marseille

Géraldine Grammon – Médiéval

**Il appartient au projet « Rives de Saône » de faire renaître avec lui le Port d'Occident et le quai du même nom, non pas en s'accommodant de leur présence mais en les adoptant réellement et en les valorisant.**

Reste à étudier finement, par un traitement architectural et paysager et par des activités appropriées, comment parvenir à la meilleure cohabitation possible des usages et des flux et à redonner à cet espace le sens sobre et simple qu'il a perdu. La valorisation de ce site passe également par la prise en compte des usages actuels et à venir qui y sont ou seront poursuivis.

Ce site du Port d'Occident est un secteur à enjeu, non seulement en raison de l'importante surface foncière et bâtie qu'il propose mais aussi en raison de sa situation privilégiée au bord de l'eau. Ces bâtiments sont parmi les rares existant encore à Lyon sur la Saône, avec ceux de la confluence aujourd'hui réhabilités, à offrir ainsi un contact direct avec la Saône sans être séparés par le trafic automobile.

Reste néanmoins, pour préserver intelligemment ce patrimoine et le valoriser, à bâtir un programme judicieux reposant sur le déploiement d'activités en parfaite symbiose avec le projet « Rives de Saône » et à la porte fluviale nord occidentale du nouveau quartier Confluence.

**Guillemette Gardette**

## PORT D'OCCIDENT ET PONT KITCHENER-MARCHAND, UNE ALLIANCE À RÉAFFIRMER

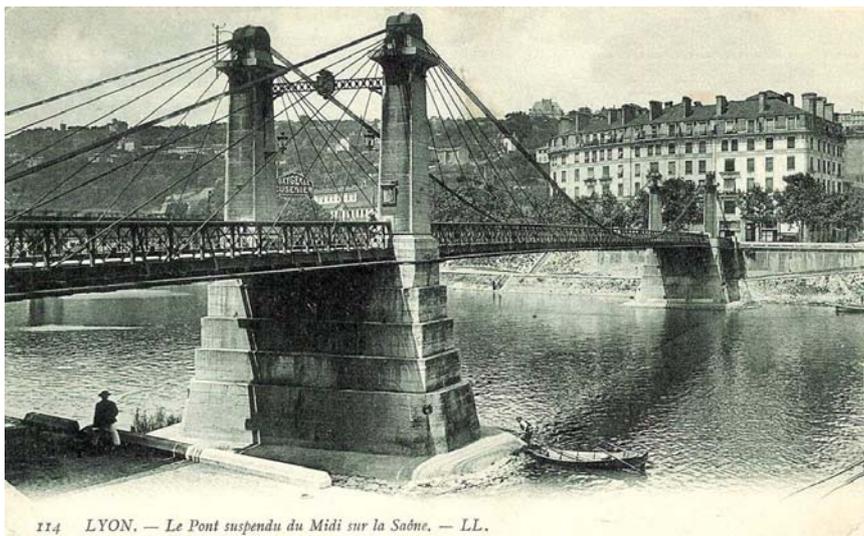
Le port d'Occident est situé immédiatement à l'amont-est du pont Kitchener-Marchand. L'histoire de ce pont, qui n'accroche guère le regard, mérite cependant qu'on s'y arrête. Dans son projet de recule-ment du confluent, **Antoine-Michel Perrache** avait prévu à l'emplacement actuel de la gare ferroviaire, un grand bassin de forme semi-circulaire entre Rhône et Saône. Il avait imaginé, en bordure nord de ce bassin, une magnifique promenade à laquelle il avait voulu donner le nom de cours Bertin, en hommage à **Henri-Léonard Bertin**, intendant de la généralité de Lyon, puis ministre de Louis XV, qui avait soutenu son projet.

Du fait d'un mauvais calcul des pentes, la gare d'eau de Perrache s'ensabla rapidement. Dès 1791, elle était pratiquement comblée. Le nom de Bertin trop lié à la royauté fut banni. Située au sud de la ville, la promenade prit le nom de **cours du Midi**.

En 1829-30, **Jean de Chazourne**, adjudicataire des travaux de comblement de la presqu'île, fit construire à l'emplacement du pont actuel un premier pont de bois avec une pente en direction de l'est pour acheminer au nouveau quartier les remblais tirés du coteau des Étroits et du vallon de Choulans. Détruit par un incendie lors des émeutes de 1834, ce pont est reconstruit mais emporté définitivement par l'inondation de 1840.

En 1845, une ordonnance royale décide la construction de deux ponts de part et d'autre du cours du Midi. On les nomme indifféremment, comme le cours lui-même, **ponts du Midi**. Celui sur la Saône est ouvert à la circulation en 1849. Trois ans plus

tard, 2<sup>nd</sup> Empire oblige, le cours du Midi et nos deux ponts, deviennent **cours et ponts Napoléon**, nom qu'ils conserveront jusqu'en 1870, retrouvant alors leurs anciennes appellations. Dans les années 1890, les deux ponts sont reconstruits. En 1916 et 1917, pour les distinguer, on attribue un nom à chacun, **Kitchener** côté Saône, **Gallieni** côté Rhône. Le cours du Midi devient **cours de Verdun**.



Le pont du Midi en 1907 (carte postale)

Ces noms sont très marqués par le contexte de l'époque, puisque Lord Kitchener fut le ministre de la guerre britannique qui organisa l'arrivée des troupes anglaises en France en 1914. Kitchener était aussi le général qui, en 1898, s'opposa au commandant Marchand à Fachoda au Soudan, lieu où les deux puissances affrontèrent leurs ambitions coloniales en Afrique. En 1955, en commémoration de cet événement, le nom de Marchand fut associé à celui de Kitchener. Aux entrées du pont, cinq plaques de pierre gravées, rappellent son histoire. L'une d'entre elles, située rive gauche, côté nord, porte l'inscription suivante :



Détruit par les troupes allemandes lors de leur retraite en septembre 1944, le **pont Kitchener-Marchand** a été reconstruit et rouvert à la circulation en 1949. C'est un pont en

béton recouvert d'un parement de pierre, à trois travées. Sa ligne très basse et rigide sur le cours de la Saône est sans doute accentuée par la disparition des candélabres de fonte qui l'ornaient. L'enfilade qu'il constitue avec le pont autoroutier et le viaduc ferroviaire ne lui donne guère de charme ni de caractère. Cependant, il convient de remarquer son parapet métallique rythmé par une double volée d'anneaux agrafés à des barreaux, créant un effet d'abstraction géométrique qui varie selon le recul de l'œil.

Mais on retiendra surtout les sculptures singulières qui ornent sur chaque face les deux piles du pont : quatre fontes d'aluminium patiné, œuvres du sculpteur **Marcel Renard**, réalisées par le fondeur **Godard**. Ce sont des représentations allégoriques du Rhône et de la Saône, traditionnellement figurés sous les traits d'un homme et d'une femme. Il n'est pas étonnant de les retrouver là où se faisait autrefois leur rencontre en une étreinte amoureuse souvent chantée par les poètes. Figés dans leur impassible nudité, les deux personnages auraient besoin d'un toilettage.

Leur position dos à dos sur une ancre ou carène de bateau peut surprendre, mais Marcel Renard reprend, dans un style art déco typique des années

trente, une mise en scène très classique comme celle du sculpteur Philippe Lalyame (début XVII<sup>e</sup> siècle) visible dans la cour de l'ancien hôtel de la Couronne, actuel musée de l'Imprimerie.

Alliance audacieuse de la tradition et de la modernité, hymne déclamatoire au corps humain, l'œuvre de Marcel Renard révèle à l'approche du regard une autre singularité : elle est constituée de deux groupes qui se distinguent par de légères variations de détail. Les deux personnages sont munis d'attributs qui évoquent la navigation (ancres, péniche), la pêche (filet, poissons), la joie de l'eau (mouette, ballon), la fertilité symbolisée par un verre et une grappe de raisin. Le lien avec le **port d'Occident** longtemps dédié au

trafic du vin se trouve ainsi discrètement rappelé, marquant dans le paysage l'unité indissociable du port et du pont.

**Texte et photos Michel Locatelli**



Décors du pont Kitchener-Marchand :  
en haut, rive droite ; en bas, rive gauche.  
Ce décor se répète à l'identique côté amont et  
côté aval.



Le pont Kitchener-Marchand actuel

## 1611 : LES ÉCHEVINS LYONNAIS FONT LA PROMOTION DE LEUR VILLE

Au numéro 1 du quai Maréchal Joffre, ancien quai d'Occident, à l'angle du square Janmot, se trouve un immeuble bourgeois à la façade sobre et rigoureuse. Il s'agit d'un édifice avec entresol et traitement privilégié du premier étage : balcon filant sur consoles, portes-fenêtres couronnées de frontons triangulaires ou galbés de la plus grande simplicité. Une seule porte d'entrée discrète, décalée par rapport à l'axe de symétrie du bâtiment laisse deviner une montée d'escalier sans monumentalité, strictement réduite à son rôle fonctionnel, et l'absence de cour intérieure. L'architecte a adapté l'immeuble à la relative étroitesse de la parcelle.

core dans la profusion décorative et l'éclectisme qui caractériseront le 2<sup>nd</sup> Empire.

Cet immeuble présente un autre intérêt, plus secret et difficile à déchiffrer. Au-dessus de la porte d'entrée on aperçoit une longue inscription latine, reproduction d'une pierre gravée retrouvée en ces lieux en 1826 lorsqu'on a démoli une vieille maison pour construire à sa place le nouvel édifice. Cette maison prenait appui sur l'ancienne porte d'Ainay dont la voûte était surmontée d'un entablement de pierre portant l'inscription gravée.

Dans un article paru à l'époque dans les *Archives Historiques et Statistiques du département du Rhône*, **Claude Bregnot du Lut** nous en donne le sens :



1 quai Maréchal Joffre : on aperçoit l'emplacement de l'inscription latine au-dessus de la porte (derrière le panneau signalétique)

*« Là où la Saône opulente apporte au Rhône des richesses que celui-ci distribue au monde entier, Hannibal, les armées d'Ausonie, et de superbes temples disent quelle nouvelle Athènes s'élève, sous l'œil vigilant qui garde le lion fidèle des Français. Louis XIII étant roi, Marie de Médicis sa mère, régente, Charles de Neufville de Villeroy, très digne gouverneur, Balthasar de Villars, sieur de Laval, très-illustre prévôt des marchands, Alexandre Bollioud, Horace Cardon, Claude Pellot, Antoine de Pures, échevins, l'an 1611 »*

Rien de très spectaculaire, si l'on excepte l'originalité des fontes d'ornement : lyre encadrée de couronnes de feuillage percées de deux flèches entrecroisées pour les fenêtres d'entresol ; alignement serré de barreaux, entrecoupé de lyres à intervalles réguliers, lice basse décorée de motifs en épis, festons de guirlande sous la main courante pour le balcon filant. L'essentiel de l'effet décoratif est concentré dans le soin apporté aux garde-corps. L'immeuble date de 1826, on n'est pas en-



Garde-corps d'une fenêtre d'entresol

Réalisée à l'initiative du consulat lyonnais en 1611, l'inscription commémore les travaux entrepris pour renforcer les défenses de Lyon dans cette partie sud de la ville, travaux de grande importance puisqu'ils dureront jusqu'en 1614. Elle est chargée de signification politique : révérence envers le souverain, Louis XIII et la régente Marie de Médicis, hommage appuyé au « très digne gouverneur » Charles de Neufville de Villeroy gardien du lion/Lyon fidèle des Français, auto-promotion du corps consulaire, glorification de la ville.



La porte d'Ainay vers 1700

Lyon, la ville riche et commerçante, est portée à hauteur du mythe au prix de quelques d'approximations historiques auxquelles beaucoup prêtaient foi en ce début de XVII<sup>e</sup> siècle. Profitant d'une étymologie douteuse qui fait remonter Ainay à Athanacum, la ville devient une « nouvelle Athènes ». Le confluent s'enorgueillit du passage des troupes d'Hannibal et des cohortes de l'Italie romaine qui retrouve son nom poétique d'Ausonie. L'abbaye toute proche n'est-elle pas l'héritière du temple d'Auguste avec ses quatre colonnes monumentales

en marbre d'Égypte ? La Saône est « opulente », le Rhône enflé ses flots aux dimensions d'un fleuve-monde.

Nos consuls étaient, déjà, de bons communicants, fiers propagandistes de leur ville. Espérons que cet héritage, et le poids de l'histoire en ce lieu marqué par le souvenir des remparts, des chaînes de Saint-Georges et de l'ancien pont d'Ainay ne seront pas oubliés.

**Texte et photos Michel Locatelli**

## HISTOIRES DE FONTAINES : DE LA PLACE GENSOUL AUX JARDINS DU ROSAIRE

Située à l'extrémité du quai Maréchal-Joffre, à l'arrière du port d'Occident, la petite et discrète place Gensoul, offre bancs et ombrage au promeneur résolu à braver les nuisances de la circulation ambiante. Elle porte le nom de **Joseph Gensoul** (1797-1858) qui fut chirurgien en chef de l'hôtel-Dieu de Lyon, renommé pour la promptitude et la sûreté de son geste. Il eut un domicile sur la place qui porte aujourd'hui son nom.

Cette place est décorée d'une fontaine dont on sait peu de chose. Elle est composée d'un fût de section carrée surmonté par un dôme pyramidal, avec au-dessus un vase de fonte orné de deux têtes de bélier. Deux bassins de pierre posés à même le sol sont alimentés en eau par des têtes de lion crachant. Mais l'élément le plus frappant est un mascaron de fonte qui se répète sur trois faces : un dauphin à la queue palmée, entourée d'un décor rayonnant de joncs et enroulée autour d'un trident, attribut caractéristique du dieu Neptune.



Fontaine de la place Gensoul

Ce motif d'inspiration antique a connu un grand succès du XVIIIe jusqu'à la fin du XIXe siècle puisqu'il figure dans des catalogues d'ornements de fonte entre 1830 et 1896. Il se retrouve sur une autre fontaine, à l'histoire mieux établie, qu'on peut voir aujourd'hui dans les jardins du Rosaire en dessous de la basilique de Fourvière : une magnifique fontaine à vasque ovale surmontée d'un entablement galbé orné d'un dauphin en fonte dont la bouche sert de jet d'eau.

Elle est l'œuvre du sculpteur **Michel Perrache**, le père et non le fils Antoine-Michel dont on sait les liens qui l'unissent au confluent. Sculptée vers 1730, elle faisait partie d'un ensemble de deux fontaines qui se trouvaient à chaque angle de l'Hôtel de Ville, place des Terreaux.

Une ancienne photo atteste que l'une de ces fontaines existait encore en 1860 à l'angle sud-est de la place. Est-ce celle-ci, ou l'autre exemplaire, qui fut retrouvée dans la propriété de Pauline Jaricot, puis installée au début du XXe siècle devant l'abri des pèlerins, sur l'esplanade de Fourvière ? Elle y resta jusqu'à ce qu'on la déplace à nouveau en 1996 dans les Jardins du Rosaire.

Rien n'indique sur place l'histoire de cette fontaine ni le nom de son créateur. Malheureusement, elle se dégrade par manque d'entretien. Le dauphin de fonte a déjà perdu une bonne partie de son décor de joncs peut-être lors des opérations de transfert. Ce dauphin est une énigme : le dessin est-il de la main de Michel Perrache ou d'époque plus tardive ?

La fontaine de la Place Gensoul est d'une facture très différente de celle de Perrache. Le sens d'enroulement de la queue du dauphin n'est pas le même, mais une parenté marque indéniablement le décor de ces deux fontaines. La place Gensoul, qui s'enveloppe de verdure en face du port d'Occident, nous ramène en boucle à une page riche d'échos de l'histoire de Lyon.

**Texte et photos Michel Locatelli**



Fontaine de Michel Perrache aux jardins du Rosaire

Les dauphins



Place Gensoul



Jardin du rosaire

**SAUVEGARDE et EMBELLISSEMENT de LYON**

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

Président d'Honneur : Jean-Paul DRILLIEN

Président	Secrétaire Général	Trésorier
Jean-Louis PAVY jlpavy@yahoo.fr	Michel LOCATELLI locatelli.michel@yahoo.fr	Jean-François MAILLET jffmaillet@numericable.fr
Tel : 04 72 16 07 14	Tel : 04 78 76 84 32	Tel : 04 69 70 72 83

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



**SAUVEGARDE et  
EMBELLISSEMENT de  
LYON**

**Cotisation : 30 €**

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