

## La Mulatière à la confluence de son futur



La Mulatière entre le Rhône et l'Yzeron, Google Earth

# Au sud de la confluence un territoire prometteur

Au sud de la confluence à laquelle ce territoire est relié depuis la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle par des ponts, dont l'histoire est contée dans les pages qui suivent, l'ancien centre de la Mulatière ne retient pas l'attention des milliers d'automobilistes qui empruntent chaque jour l'ancienne autoroute A7 devenue M7. Il est vrai que le triste mur qui borde le technicentre SNCF ne provoque pas l'admiration. Le territoire a été aménagé par et pour le chemin de fer avec la création de la ligne Saint-Etienne-Lyon et l'implantation d'ateliers pour la réparation des machines. La voie ferrée sépare encore aujourd'hui le quartier en deux entités distinctes. Celle située à l'ouest, sous la balme, est occupée par des ateliers et des logements et celle de l'est par le Technicentre SNCF. Le départ du technicentre et le déclassement de l'autoroute constituent une véritable aubaine pour la Métropole qui va pouvoir ainsi disposer de plusieurs hectares de foncier sur un territoire très proche de la confluence dont il pourrait assurer la continuité.

En quittant la Mulatière, la SNCF laisse derrière elle un ensemble immobilier très disparate d'une vingtaine de bâtiments. Ceux qui n'ont pas d'intérêt patrimonial paraissent voués à la démolition. Les grandes halles, celles qui sont de bonne facture architecturale, doivent être conservées pour pérenniser la mémoire du site. L'une d'entre elles pourrait abriter la Cité de l'énergie

proposée par SEL dans un précédent bulletin. Au centre des anciens ateliers SNCF une allée centrale de bonnes dimensions orientée est-ouest, sépare actuellement deux groupes de bâtiments. Réaménagée sur le modèle des places de la presqu'île, elle a vocation à devenir le centre du nouveau quartier.

Les rives du Rhône et de la Saône, comme celles de l'Yzeron, constituent l'un des points forts du site. Le futur boulevard, que l'on espère aussi arboré qu'il l'était avant la construction de l'autoroute, doit recréer le lien avec le fleuve. Le stade de joutes situé à l'emplacement d'une ancienne écluse, et la halte d'un futur réseau de transport fluvial pourraient être le début de la réappropriation des eaux auxquelles le quartier tourne le dos depuis la construction de l'autoroute à la fin des années 1960. Un territoire à aménager dans l'esprit de la Confluence dont il constituera la pointe Sud. Aménager et végétaliser le site pour en faire un « Central parc » à la Lyonnaise, voilà une idée séduisante.

Jean-Louis Pavy



Le technipole SNCF, Google Earth, légende Frédéric Reynaud

En orange : emprise des ateliers du chemin de fer en 1863, avec accès au Rhône

En rouge : emprise des ateliers SNCF en 2019

En bas : l'Yzeron

## SOMMAIRE

Au sud de la confluence, un territoire prometteur .....	p. 02
La Mulatière, du broteau à la disparition de l'autoroute .....	p. 03
Les treize vies des ponts de La Mulatière .....	p. 07
Marc Seguin (1786 - 1875), un ingénieur innovateur .....	p. 14
Du cheval à la locomotive, naissance de la ligne Lyon - Saint-Etienne .....	p. 15
Alphonse Clément-Desormes (1817 - 1879), fondateur des ateliers d'Oullins .....	p. 18
Des ateliers d'Oullins au Technicentre SNCF ..	p. 21
Deux usines ayant marqué le site .....	p. 23
L'Yzeron, la rivière aux deux visages .....	p. 24
Un projet d'aménagement pour l'embouchure de l'Yzeron.....	p. 25
Premier imaginaire pour la reconquête de l'embouchure de l'Yzeron.....	p. 27
Bibliographie .....	p. 28

# La Mulatière, du broteau à la disparition de l'autoroute

La fermeture prochaine du Technicentre SNCF de La Mulatière, prévue pour 2020, libèrera 19 hectares. Cette disponibilité foncière importante laisse présager de profonds bouleversements sur le site. Avec le déclassement récent de l'axe autoroutier A6/A7 se présente aussi l'opportunité d'aménager, de mettre en valeur les rives du Rhône et l'embouchure de l'Yzeron, pour les rendre plus accueillantes.

La commune de La Mulatière est concernée au premier chef par ces mutations à venir, tout particulièrement dans le secteur compris entre la rue Stéphane Déchant sur la balme, l'embouchure de l'Yzeron et le pont sur la Saône.

Des milliers d'automobilistes le traversent chaque jour. Que reste-t-il dans leur mémoire ? La présence d'un radar avant un virage dangereux et la silhouette d'un pont métallique sur la Saône, étrange réminiscence de Tour Eiffel. Plus loin en longeant le Rhône, combien savent qu'ils viennent de passer devant des lieux imprégnés d'histoire ? Sur ce petit coin de terre, longtemps instable, serré entre l'eau et la colline, s'est jouée une page de la grande aventure du chemin de fer en France et celle de sa première industrialisation. Clément-Desormes, Trayvou ou Testud sont des noms qui, comme bien d'autres vivent encore dans la mémoire collective.

Pourquoi et comment la dynamique industrielle s'est-elle si vigoureusement déployée à La Mulatière, sur un territoire très longtemps voué aux cultures et aux pâturages, au cheminement des hommes et des marchandises ?

## À l'époque romaine

La rive droite du Rhône a constitué très tôt une voie de passage vers le sud et la Méditerranée. Sans preuve formelle, l'actuel chemin de Fontanières suivrait le tracé de l'ancienne voie romaine, la Narbonnaise. Terres, bois, champs de céréales, vignes et fermes composent le paysage. L'une de ces fermes s'appelait d'ailleurs « *villa Aulagnia* » et serait à l'origine du nom de la ville d'Oullins. Des chemins ruraux sillonnent les terres. Certains mènent au fleuve qui est déjà utilisé pour le transport des marchandises.

Mais le confluent n'est pas encore à La Mulatière : du haut de la Narbonnaise à flanc de colline on voit le Rhône couler en contrebas le long de la balme. Il vient d'absorber la Saône. Leurs eaux se mêlent dans un dédale d'îlots aux contours mouvants. On aperçoit la vaste étendue des *Cannabae*<sup>(1)</sup> où se dressent des entrepôts et de magnifiques *villae*. Au loin, s'étend la chaîne étincelante des Alpes.

## Au Moyen Âge et à la Renaissance

Depuis l'époque romaine, peu de changements. Le Rhône coule toujours le long de la balme de Fontanières. Le confluent avec la Saône s'effectue au pied de l'abbaye d'Ainay puis s'éternise en aval en formant quelques îles et marécages. Les vignes sont plus nombreuses. La beauté du paysage et la proximité de Lyon favorisent l'établissement de maisons des champs à la florentine et l'une d'entre elles va peut-être donner son nom à la future commune. Mais il faudra attendre le XVIII<sup>e</sup> siècle pour voir apparaître le toponyme « La Mulatière ».

## L'origine du nom de La Mulatière

En 1482, un certain Clément Mulat, docteur en droit et consul de Lyon, fait l'acquisition d'une ferme près du chemin menant à Oullins. Il possède déjà des vignes dans la région et s'attache à agrandir le domaine. La famille Mulat est connue depuis le siècle précédent : les premières traces du nom remontent à 1380. Ce sont alors des artisans, mais au début du XV<sup>e</sup> siècle, deux Pierre Mulat sont successivement notaires. Les Mulat sont à l'affût pour acheter vignes et terres, ils sont influents. Le fils de Clément Mulat, Clément lui aussi, et docteur en droit, fut juge à Valence.

Il est très possible que cette riche famille ait donné son nom au domaine de La Mulatière qui s'est ensuite transmis à la commune<sup>(2)</sup>. En 1680, ce domaine, avec ses 23 hectares, devient propriété des Jésuites du Petit Collège de Lyon, situé dans le quartier Saint-Jean. Comme tous les biens religieux, le domaine est confisqué en 1791 par la Révolution pour être vendu au profit de la Nation.

## Au XVIII<sup>e</sup> siècle : prémices de l'industrie, le confluent à La Mulatière

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, le coteau est toujours planté de vignes et fournit un vin réputé. Les mariniers sont nombreux sur les rives du fleuve. Un « Port La Mulatière » figure sur les cartes de Cassini. La proximité de l'eau facilite l'installation de proto-industries comme les moulins, les fours à chaux, puis les tuileries et les tanneries. Le transport des vins par voie fluviale et leur stockage au port de La Mulatière a également favorisé l'exploitation de vinaigrieres.

(1) Quartier correspondant à la presqu'île

(2) Selon une autre hypothèse, La Mulatière ferait référence à un relais de mules utilisées pour la remonte du Rhône, version moins convaincante, car les embarcations étaient surtout tirées par des chevaux.



Le plus ancien plan connu du site (XVII<sup>e</sup> siècle), ADR, ES 146

En haut à droite, **A** : domaine de La Mulatière

Juste en dessous, **E** : le rocher du Pras, emplacement du tunnel ferroviaire actuel et du pont sur la Saône

En haut au milieu, **O** : le pont d'Oullins sur l'Yzeron

Au centre au milieu, **L** : le broteau du Dessus ou de Sainte-Foy, emplacement du Technicentre SNCF actuel, bordé en bas par le Rhône (**R**) et en haut par une brassière (**S**) qui suivait à peu près le tracé actuel de la voie ferrée.

Mais à la fin du siècle la topographie des lieux va profondément changer. À partir de 1772, Antoine Michel Perrache entreprend de repousser le confluent du Rhône et de la Saône de plus de trois kilomètres, jusqu'à hauteur de La Mulatière, doublant ainsi la superficie de Lyon. Rectification du cours du fleuve, démolition des remparts, construction d'une digue, remblaiement des bras entre les îlots, assèchement des marais, l'entreprise est gigantesque. Elle ne verra son accomplissement que dans les années 1840, plus d'un demi-siècle après la mort de Perrache.

Cependant, dès 1782, un pont est jeté sur la Saône à La Mulatière pour accéder à la nouvelle presqu'île lyonnaise. Une voie de circulation s'ouvre alors entre Oullins et ce pont, sous le nom de « nouvelle grande route de Lyon à Brignais », la future rue Stéphane Déchant.

Délaissant les chemins étroits et tortueux, le trafic se reporte sur cette voie et s'intensifie. La « grande rue » attire des activités, elle se peuple peu à peu. Avec son port, La Mulatière devient hameau. Le chemin de fer n'est plus très loin.

### L'arrivée du chemin de fer

Difficile de dire quelle a été la première ligne commerciale de chemin de fer en France. Beaucoup la revendiquent ! Mais il est sûr que les premiers essais de Marc Seguin et de ses frères ont lieu à La Mulatière en 1830. La ligne Lyon Saint-Étienne pour transporter le charbon de la Loire est opérationnelle dès 1832. Son tracé passe par La Mulatière où un nouveau pont donne accès à la

presqu'île de Perrache. Avec l'arrivée du chemin de fer, de nouvelles industries vont s'installer, exigeant une main d'œuvre abondante et qualifiée. La Mulatière prend son essor.

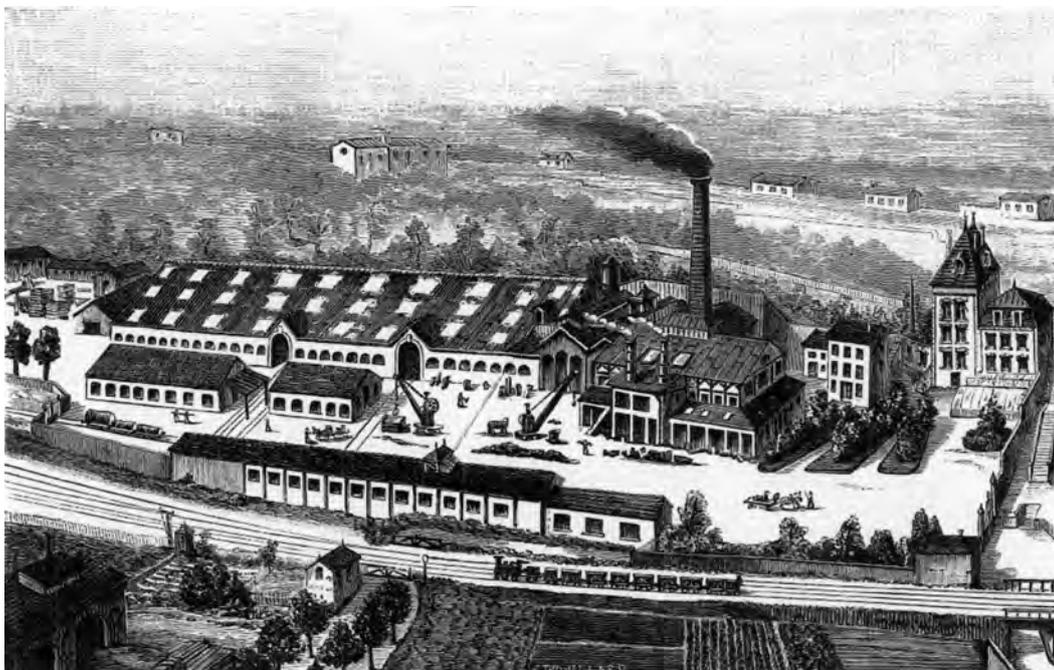
### Une zone industrielle sur d'anciens broteaux et saulaies

Les berges du Rhône ont longtemps été occupées par des bras secondaires du fleuve appelés brassières enserrant des îlots de prairies bocagères : les broteaux<sup>(3)</sup>. L'une d'elles s'étirait du niveau de l'actuel pont de La Mulatière jusqu'à Pierre-Bénite, en suivant approximativement le tracé de l'actuelle voie ferrée. L'Yzeron se jetait dans le Rhône au niveau de la gare d'Oullins en formant, avec la brassière, trois broteaux. Le pâturage du bétail et l'exploitation du bois pouvaient s'y exercer moyennant le paiement de droits répartis entre les deux villages, Oullins et Sainte-Foy-lès-Lyon<sup>(4)</sup>. Mais ces terrains non stabilisés, aux limites fluctuantes au gré des crues, ouvraient la porte à la contestation. D'innombrables et interminables procès eurent lieu, le plus ancien connu, en 1285, et le dernier en 1869 !

Du sud au nord sur la commune d'Oullins, il y avait les broteaux du Dessous et du Milieu, et sur la commune

(3) Un broteau est une terre de bois et de pâture en zone humide, et s'orthographe en principe avec un t alors que, Brotteaux, quartier de Lyon, s'écrit avec deux t.

(4) Sainte-Foy-lès-Lyon : lès s'écrit avec un accent grave ; le mot dérive du latin *latus* qui signifie près de..



Usine Trayvou vers 1891, d'après une affichette publicitaire, Centre Pierre Léon

de Sainte-Foy-lès-Lyon, séparé par l'Yzeron, le broteau du Dessus.

Ces vastes terrains quasi vierges, situés à proximité de Lyon, sans doute bon marché, attirent l'installation d'industries lourdes, certaines paraissant étonnantes aujourd'hui, comme la sidérurgie.

En effet, dès 1836, le haut fourneau d'une fonderie d'acier entre en activité. Sur le broteau du Dessus<sup>(5)</sup>, entièrement situé sur la future commune de La Mulatière, s'établissent les Ateliers d'Oullins (ancêtres du technocentre de la SNCF), créés en 1846 par Alphonse Clément-Desormes pour la fabrication et l'entretien du matériel de chemin de fer de la section Lyon-Rive de Gier. Suivront une usine de produits chimiques, et d'autres devenues emblématiques, comme la verrerie Bovagnet qui a fonctionné pendant 56 ans de 1875 à 1931 ou la fabrique d'instruments de pesage Trayvou, établie à La Mulatière vers 1860, et successivement rachetés par Testud puis par le groupe Tapie, avant de disparaître.

## Naissance de la commune de La Mulatière

Si aujourd'hui La Mulatière est une petite commune de quelque 7000 habitants, elle n'existe que depuis 1885. Avant cette date elle faisait partie de la commune de Sainte-Foy-lès-Lyon. La création de deux entités administratives séparées a des origines démographiques, politiques, et économiques, déjà en germe au XVIII<sup>e</sup> siècle avec l'évolution de la topographie des lieux de plus en plus aspirés par l'influence de la presqu'île lyonnaise.

Au XIX<sup>e</sup> siècle, l'industrialisation du broteau du Dessus a généré un afflux de population au bord de l'Yzeron et le long de la future rue Stéphane Déchant. Les habitants de La Mulatière deviennent alors plus nombreux que ceux du bourg historique de Sainte-Foy-lès-Lyon, opposant une population ouvrière près du fleuve à une population bourgeoise sur le coteau. Les intérêts divergent, la scission devient inévitable. À l'instigation du maire de Sainte-Foy-lès-Lyon, Charles Debolo, La Mulatière est



Grande rue de La Mulatière au début du XX<sup>e</sup> siècle  
Photothèque de la Mairie de La Mulatière



Aujourd'hui, il ne reste qu'un immeuble à gauche.  
Photo SEL

(5) Les rives du broteau du Dessus sont stabilisées par une digue en 1856.

séparée de Sainte-Foy et érigée en commune indépendante le 26 juin 1885.

## XX<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècles : après l'ère de l'autoroute, la réappropriation des rives ?

Dès 1950, des logements sociaux, HLM et privés, sont construits sur l'emplacement d'anciennes grandes propriétés au Roule sur le haut de la commune. Groupe scolaire, centre social, commerces, lieu de culte, équiperont progressivement ce nouveau quartier. Le centre de vie des Mulatins s'ancre durablement au Roule, au détriment de « La Mulatière du bas »<sup>(6)</sup>.

La construction de l'autoroute A7 en 1964, et celle du barrage de Pierre-Bénite (1965) accélèrent la transformation du paysage dans cette partie basse de la commune. L'autoroute entraîne la démolition des quais ombragés de platanes le long de Rhône et la disparition du quartier de la Pompe. Lors de la mise en eau du nouveau barrage de Pierre Bénite en 1966, celui de

La Mulatière qui existait depuis 1882, devenu inutile, est démonté.

Du pont de La Mulatière jusqu'aux rives de l'Yzeron, les rives du fleuve sont abandonnées au flux incessant des voitures et poids-lourds. Le XXI<sup>e</sup> siècle verra-t-il la reconquête des rives ? Les joutes, tradition mulatine plus que centenaire, retrouveront-elles un bassin digne leur popularité ? L'implantation de l'aquarium à La Mulatière en 2002, près de l'ancienne place de la Pompe, montre le chemin du renouveau.

Le départ du Technicentre SNCF, le déclassement de l'autoroute, la présence de l'Yzeron sont des atouts formidables pour la transformation de ce site en lien avec sa voisine la presqu'île lyonnaise. L'occasion d'affirmer une dimension métropolitaine attractive, valorisante pour l'environnement et respectueuse de la qualité de vie des habitants.

Jean-Claude Kirche



L'ancien barrage de La Mulatière

Photothèque de la Mairie de La Mulatière



L'autoroute au niveau de La Mulatière, photo SEL

(6) Les logements de la rue Stéphane Déchant sont progressivement abandonnés puis démolis en 1985

# Les treize vies des ponts de la Mulatière

## L'échec du premier pont conçu par Perrache

Par lettres patentes du 24 décembre 1771, Louis XV autorise Antoine Michel Perrache à entreprendre les travaux de reculemment du confluent du Rhône et de la Saône. Le texte fait obligation à Perrache de construire, à ses frais et en échange d'un droit de péage, un pont en bois de chêne et culées en maçonnerie, au lieu-dit la Mulatière. Malgré le titre qui s'est lui-même donné, Perrache n'était pas ingénieur mais sculpteur. Cependant, en 1777, il conçoit le projet d'un pont tout en pierre avec 5 arches au lieu du pont en bois prévu<sup>(1)</sup>. Sur ses plans, il le positionne linéairement, dans le prolongement de la « chaussée » qu'il avait créée sur la nouvelle rive droite du Rhône (actuel quai Perrache).

Après son décès brutal en 1779, sa sœur Marie Anne reprend la direction de la Compagnie fondée par son frère. Elle confie la réalisation du pont à Emiland Gauthy, sous-ingénieur des Ponts et Chaussées de Bourgogne. Le pont est achevé en décembre 1782. Il fait 134 m de long et 11 m de large, avec trois arches de 24 m, une de 12 et une de 20. Malheureusement la première pile du pont, côté presqu'île, s'écroule dès la première petite crue de la Saône, le 13 janvier 1783, entraînant la chute de deux arches, puis le 15, les deux arches suivantes font de même. Il ne reste plus que l'arche côté Mulatière.

Cette catastrophe va gravement compromettre la situation financière de la Compagnie qui comptait sur les revenus du péage, et précipitera sa faillite ultérieure. Il faudra attendre 10 ans pour qu'un nouveau pont soit entrepris, sous la direction Jean-Marie Lallier, ingénieur des Ponts et Chaussées. Par la suite dix autres ponts vont succéder à celui de Lallier. Chaque époque cherche à tirer les leçons des problèmes antérieurs en apportant des solutions techniques nouvelles et adapte le pont aux évolutions des modes de déplacement.



Projet de A.-M. Perrache pour la partie méridionale de la ville et zoom sur le pont

Plan de 1770, annoté par Perrache en 1774, AML, 3 S141



(1) Perrache voulait-il faire mieux que Morand qui venait d'inaugurer son pont en bois sur le Rhône ?

## Oblique ou perpendiculaire ?

L'écroulement du pont Perrache-Gauthey a marqué les esprits. Les ingénieurs du XIX<sup>e</sup> siècle analyseront avec attention les causes de ce phénomène et en tireront trois conclusions principales. D'abord, structurellement le pont reposait, côté presqu'île, sur un terrain de remblais qui était instable et les pilotis supportant les arches n'atteignaient pas un sol suffisamment solide. D'autre part la différence de niveau entre la Saône et le Rhône engendrait des courants assez forts pour déchausser les fondations. Enfin le pont n'était pas positionné perpendiculairement au cours de la Saône mais à 45 degrés ce qui a diminué la capacité d'écoulement des eaux à travers les arches.

Tirant la leçon du premier échec, Lallier positionne son propre pont perpendiculairement au sens du courant. Le pont tient bon, mais quand Marc Seguin remplace l'ouvrage en 1830, il revient à une position en oblique dans l'axe de la chaussée Perrache et du tunnel ferroviaire de la Mulatière en construction. Il est probable que cette position a contribué à rendre le pont vulnérable lors de la grande crue de 1840 : une pile et deux arches sont emportées. Le pont est réparé mais on ne modifie pas son tracé. En 1845, le collaborateur de Seguin, Rémy Polonceau, chargé de la reconstruction du pont revient à un tracé perpendiculaire au sens du courant. Les ponts qui suivront conserveront sensiblement cette position jusqu'à nos jours.

## L'évolution des matériaux de construction

La conception en pierre du premier pont ayant montré ses limites, Lallier construit le second pont en bois, belle revanche du modèle de Morand ! Malgré les vicissitudes de la Révolution et le vandalisme, ce pont, modifié par Emiland Gautey en 1800 (on lui avait pardonné son

premier échec ?) va durer près de quarante ans (1792-1830) et il était encore vaillant quand on l'a démolé.

À partir de 1830, les piles sont faites en maçonnerie, tandis que le tablier reste encore en bois. Après la grande crue de 1840, on voit apparaître pendant un bref intermède jusqu'en 1845 la technique du pont suspendu selon la méthode de Marc Seguin : deux ponts parallèles, l'un routier et l'autre ferroviaire, remplacent la portion détruite de l'ouvrage précédent. Solution provisoire qui vise à l'économie car Seguin a refusé de reconstruire son pont, s'estimant financièrement lésé.

En 1845, c'est avènement du métal pour la structure du tablier. D'abord la fonte introduite par l'ingénieur Rémy Polonceau, puis en 1936 l'acier qui a l'avantage d'être plus léger et plus résistant, tandis qu'on cherche aussi à alléger le revêtement de roulage, en substituant le béton à l'asphalte.

## Augmenter le tirant d'air

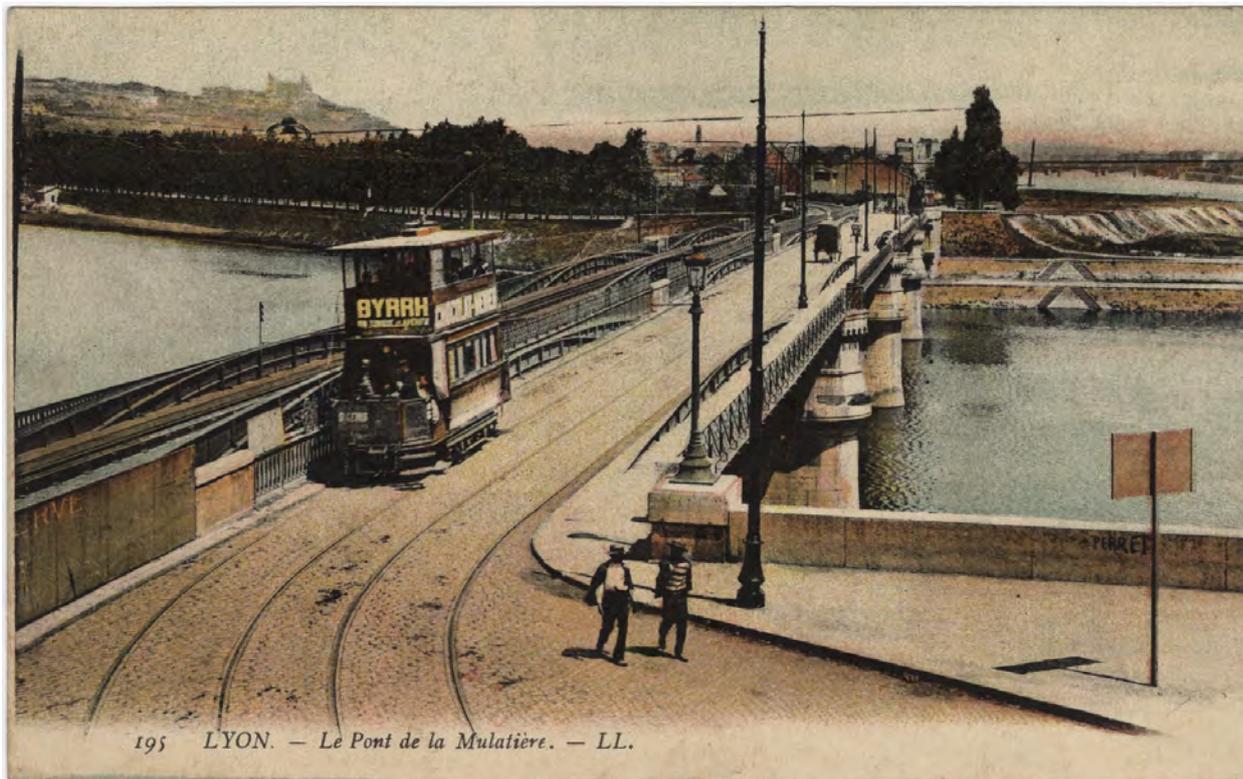
À partir de 1830, la navigation sur le Rhône et la Saône connaît un développement considérable grâce à l'essor du moteur à vapeur. Lors de leur passage sous un pont, les bateaux ont besoin d'un tirant d'air suffisant pour ne pas accrocher leur cheminée.

Lors de la construction du premier pont Polonceau, les ingénieurs des Ponts et Chaussées souhaitent une hauteur maximale pour faciliter le passage des bateaux mais Seguin, encore lui, refuse, pour ne pas être obligé de rehausser les voies de chemin de fer et modifier le tunnel ferroviaire de La Mulatière.

Une ordonnance ministérielle du 28 juillet 1855 impose de surélever tous les ponts de Lyon sur la Saône et en particulier celui de La Mulatière dont la hauteur devra être augmentée de 1 m à 1,5 m, ce qui sera fait en 1856-57.



Le pont Seguin en 1832, extrait d'une lithographie de Béraud, Lyon, AML, 2S564



195 LYON. — Le Pont de la Mulatière. — LL.

Le pont au début du XX<sup>e</sup> siècle, AML, 4FI2665

### Un seul pont pour un triple usage

Jusqu'en 1830, les ponts qui se sont succédé à la Mulatière sont conçus pour le passage des piétons et des voitures à cheval. En 1826, Marc Seguin obtient la concession de la ligne de chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon. L'accès de la voie ferrée à la presqu'île s'impose rapidement comme une nécessité alors même que les wagons sont encore tirés par des chevaux. Dans un premier temps, Seguin propose de construire, parallèlement au pont de Lallier, un pont suspendu ferroviaire, une technique qu'il maîtrise depuis la construction du premier pont de ce type construit à Tournon sur le Rhône. Le projet est approuvé par la direction des Ponts et Chaussées en juillet 1827.

Mais en 1829, Seguin change d'idée : il propose à l'administration de fusionner le pont routier existant et le pont ferroviaire à construire pour, au passage, récupérer à son profit le péage routier<sup>(2)</sup>. Une ordonnance royale d'octobre 1829 entérine cette solution. Le pont est construit en 1830. Dès 1832-1833, les premières locomotives à vapeur apparaissent sur la ligne. Un débarcadère est créé près de la place Louis XVIII (actuelle place de l'Hippodrome) et en 1845 une véritable gare terminus est implantée plus à l'est sur la chaussée Perrache<sup>(3)</sup>.

Le 22 août 1881 est mise en service une ligne de tramway entre la place de la Charité et Oullins qui passe sur le pont routier de La Mulatière. Les wagons sont tirés

par des chevaux ; cette ligne deviendra la première à traction électrique du réseau OTL. Elle porte le numéro 10. À partir de 1949, le tramway est abandonné au profit d'autobus et de trolleybus. En 1950 la ligne 10 de Bellecour à St-Genis-Laval fonctionne entièrement avec des trolleybus mais ceux-ci sont à leur tour abandonnés en 1964 au profit de l'autobus. Les fils d'alimentation des trolleys sont alors enlevés sur l'ensemble de la ligne et sur le pont de la Mulatière.

### Vers la solution de deux ponts séparés

Au début du XX<sup>e</sup> siècle les locomotives deviennent de plus en plus lourdes et posent des problèmes de sécurité pour les installations ferroviaires. Après vérification du pont Polonceau, la compagnie PLM constate des fissures et des ruptures de pièces en fonte. Elle envisage de remplacer le pont.

Il apparaît rapidement que le choix de deux ponts séparés est la meilleure solution, d'autant que depuis 1881, le pont a un triple usage : ferroviaire, routier, et tramway. L'emprise routière et tramway fait à peine 5 mètres de large. Le ministère des Travaux Publics souhaite que cette largeur soit au moins doublée.

Par une décision ministérielle du 4 mars 1908 une commission d'experts est nommée. Elle recommande que les deux nouveaux ponts soient situés de part et d'autre de l'ancien pont Polonceau pour permettre son utilisation

(2) Ce péage a été supprimé en 1865.

(3) Cette gare dite du Bourbonnais ne sera utilisée qu'un peu plus de 10 ans, car le terminus sera transféré à la nouvelle gare de Perrache inaugurée en 1857. La gare du Bourbonnais a été détruite en 1955.

tion le temps de la reconstruction et que les nouvelles piles soit positionnées dans l'alignement des anciennes pour ne pas entraver la circulation fluviale pendant les travaux. Une fois le pont Polonceau détruit, un espace de 10 mètres séparera les deux nouveaux ponts, le pont ferroviaire étant situé en amont du pont routier. Le tunnel de La Mulatière doit être aussi modifié pour permettre le raccordement de la voie ferrée.

### Le pont ferroviaire du PLM

En juin 1908, la compagnie PLM présente un projet de pont ferroviaire, établi par Maurice Koechlin administrateur de la société de construction de Levallois-Perret. Ce pont comporte une structure unique de type Cantilever, constituée par des poutrelles en acier reliées en porte-à-faux. Le financement de ce projet prendra de nombreuses années. Le 19 septembre 1910, la compagnie présente le projet définitif. La ville n'est pas enchantée par l'esthétique en treillis métallique du modèle choisi, mais le projet est approuvé au niveau ministériel. Les travaux commencent 1912, ils avancent lentement pendant la guerre et ne sont terminés qu'en 1916.

### Le pont routier

Dès 1912, les Ponts et Chaussées lancent les études d'un nouveau pont routier, qui reprennent le modèle du pont-rail du PLM. La Chambre de Commerce de Lyon critique le projet à cause de son esthétique qui dénaturerait le paysage de La Mulatière. Mais la guerre arrête toutes les études. La paix revenue, la période est plutôt à la reconstruction des ouvrages détruits dans le nord

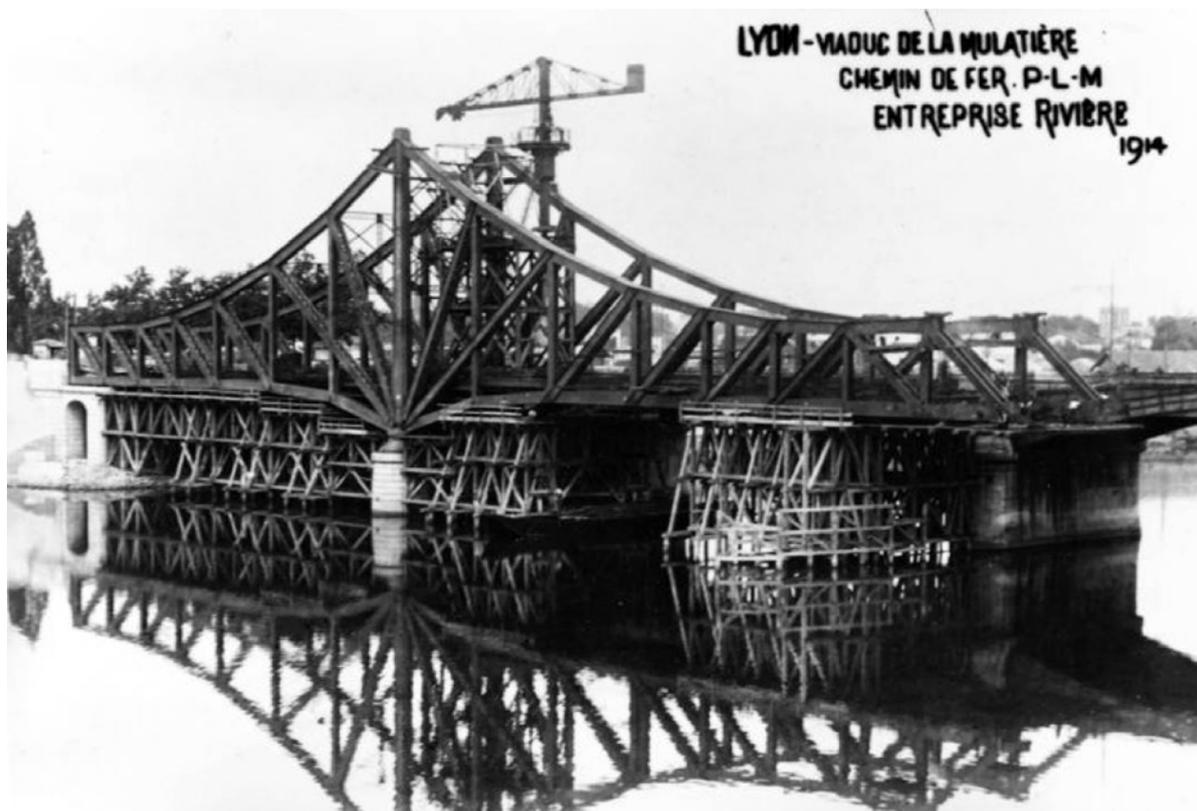
ou l'est de la France. Le vieux pont Polonceau reste en l'état. On se contente d'enlever les rails de l'ancienne voie ferrée devenue inutile et de l'aménager en chaussée routière.

Les études reprennent et débouchent sur un projet définitif adopté par la ville en 1924. Le financement est assuré en 1928. Les travaux dont l'adjudication a été remportée par la société Fives-Lille, commencent en 1934. Le pont est mis en service en 1936. Pour construire le nouveau pont, il a fallu dans un premier temps, démolir la moitié aval du pont Polonceau et conserver l'autre moitié comme pont provisoire le temps de la construction.

La grande nouveauté de ce pont tient dans le revêtement de la chaussée : au lieu d'asphalte, une dalle en béton armé. Le poids d'acier nécessaire à sa réalisation passe ainsi de 2400 à 1570 tonnes. La chaussée d'une largeur de 11 mètres, supporte deux voies de tramways et deux voies de circulation. Elle est dimensionnée pour les besoins de la circulation de 1925 : 500 camions, 1500 voitures, 500 tramways par jour. Pour faciliter la navigation fluviale, les piles sont positionnées dans l'alignement de celles du pont de chemin de fer.

### Les ponts pendant la période 1940-1950

Au mois de juin 1940, les troupes allemandes sont aux portes de Lyon. Pour éviter qu'elles ne s'emparent des stocks d'essence du port Rambaud, des cuves sont vidangées dans la Saône. Mais une locomotive à vapeur passant sur le pont de La Mulatière met le feu à la nappe d'hydrocarbures. La chaleur du brasier déforme fortement les structures de l'ouvrage, le rendant inutilisable



Le pont ferroviaire en 1914 [www.filiere-peinture-anticorrosion.fr](http://www.filiere-peinture-anticorrosion.fr), viaduc de La Mulatière



Démolition du pont Polonceau situé entre les deux nouveaux ponts (1934), source internet, ayants droits inconnus

pour de nombreux mois. Le 15 août 1944 les troupes alliées débarquent en Provence. Pour couvrir leur retraite, les Allemands programment la destruction méthodique de tous les ponts de Lyon. Le 2 septembre, les artificiers les font sauter. Le tablier du pont ferroviaire de La Mulatière est à nouveau fortement déformé, deux piles sont endommagées et sur le pont routier les charges

explosives font tomber dans la rivière la travée centrale de 36 mètres.

Sur le pont ferroviaire il fut possible, très rapidement, de positionner une passerelle pour piétons. La réfection complète fut achevée fin 1946.

Pour le pont routier, le problème fut plus compliqué. Le



État du pont ferroviaire après le départ des allemands en septembre 1944, BmL, fonds Jules Sylvestre, P0546 S 3567

nombre très important de ponts détruits obligeait à faire des choix dans l'ordre des réparations. Le matériel de relevage disponible ainsi que le personnel compétent étaient juste suffisants pour réparer un pont ; on choisit de relever le pont Gallieni puis le pont Lafayette et ensuite le pont de La Mulatière. Une première opération consista à installer une passerelle provisoire en matériel tubulaire d'échafaudage permettant la circulation des véhicules d'un poids inférieur à deux tonnes puis à récupérer dans l'eau l'épave de la travée qui gênait la navigation. La société Fives-Lille fut chargée de reconstruire la moitié aval du pont qui put être rouverte dès novembre 1945, équipée de deux voies de circulation en sens unique, l'une pour la ligne de tramway n°10, l'autre le trafic automobile de Lyon vers La Mulatière, le retour ne pouvant se faire que par le pont provisoire de Tilsitt. En avril 1946, la moitié amont était à son tour terminée et les trajets pouvaient s'effectuer dans les deux sens.

### **Le pont autoroutier**

Dans les années 1920 et 1930, la circulation automobile se développe fortement, amenant des problèmes d'engorgement dans le centre-ville. Les ingénieurs des Ponts et Chaussées envisagent de canaliser le trafic nord-sud le long des bas-ports du Rhône mais ce parcours était soumis à plusieurs inconvénients : des submersions régulières lors des crues et des passages délicats sous les anciens ponts en pierre. Le projet restera sans lendemain.

En 1938, l'idée est lancée d'utiliser le pont de La Mulatière comme sortie 1 vers l'ouest lyonnais à partir de la future autoroute Lyon-Marseille. Rien n'avance pendant la deuxième guerre mondiale, mais le 31 janvier 1949 le conseil municipal de Lyon vote un premier programme d'aménagement de l'axe Nord-Sud qui veille à préserver le caractère urbain des quais. L'objectif prioritaire est de désengorger la ville d'une partie du trafic automobile de transit, sans pour autant gêner l'accès au centre-ville.

Les auteurs du projet le modifient rapidement pour donner encore plus d'emprise à la circulation<sup>(4)</sup>. Dès 1953 les quais sont reculés sur l'eau de 15 à 20 mètres pour élargir les chaussées. L'axe Nord-Sud est constitué par 2 x 3 voies de circulation, allant parfois jusqu'à 5 voies aux abords des ponts. Au sud de la gare de Perrache, l'axe se compose d'une partie autoroutière strictement séparée d'une voie de desserte urbaine en sens unique nord-sud nécessaire pour le marché-gare en construction. Les espaces réservés aux piétons sont réduits au maximum, les arbres côté Rhône sont supprimés. Le débouché de cette autoroute qui n'en a pas encore le titre pose déjà problème pour la relier à la future autoroute Lyon-Vienne.

Dès 1956, pour éviter un goulet d'étranglement, on

---

(4) Quelques chiffres expliquent ces choix : de 1950 à 1960 les automobiles accédant à la presqu'île passent de 50 000 à 230 000/jour.

entreprend une première phase de travaux dont le but est de porter la chaussée du pont de la Mulatière à 14 mètres de largeur. Le trottoir est positionné en encorbellement. Les travaux s'achèvent au début des années 1960 ; on remodèle également l'entrée de la ville de La Mulatière en détruisant un îlot d'immeubles et en réalisant une voie d'accès large de 14 mètres, la rue Stéphane Déchant.

Une deuxième phase de travaux est programmée en 1964 consistant en la construction d'un nouveau pont en aval du premier dit "pont sud-ouest" et le joutant pour porter la chaussée à 38 mètres. Le tronçon la Mulatière-Vienne de l'autoroute est ouvert le 12 août 1965. L'aménagement du tunnel sous Fourvière, inauguré en 1971, enlève une grande partie du trafic de transit de l'axe Nord-Sud à l'exception de sa partie Sud. La section d'autoroute entre Perrache et le pont Gallieni est ouverte la dernière en juin 1974. Un « auto-pont » permet d'assurer la continuité autoroutière sans couper le flux de circulation locale entre Gerland et Perrache. Des bretelles donnent accès à la Mulatière et Oullins ainsi qu'au centre de Lyon-Part Dieu.

### **L'avenir en question**

Précédant l'arrêté de déclassement signé le 20 février 2017 par le préfet, le conseil de la Métropole lyonnaise a adopté le 30 janvier de la même année le déclassement de l'autoroute A6-A7 entre Limonest et Pierre-Bénite, pour la transformer en boulevard urbain. Il est prévu une mise en œuvre progressive entre 2017 et 2030. La gestion de la portion d'autoroute concernée est transférée de l'Etat à la Métropole de Lyon en 2017.

Dès 2020, sur l'A7 au sud de Fourvière une voie sera réservée aux bus et au covoiturage et une piste cyclable sera ajoutée. Les camions seront interdits sauf pour la desserte locale. Le trafic de transit sera reporté à l'est sur l'A46 élargie à 2X3 voies. À long terme d'ici 2030, un certain nombre d'ouvrages autoroutiers seront démantelés dont l'auto-pont de La Mulatière.

Se pose actuellement le problème de « l'anneau des sciences », projet routier dans l'ouest lyonnais, formé de 7 échangeurs et 15 km de tunnels bi-tube d'un coût de 3 milliards d'euros. Le déclassement de l'autoroute A6-A7 pourrait permettre une alternative à ce projet. Pour un même investissement, il serait possible d'utiliser l'exautoroute pour y établir un RER, Réseau Express Régional, sur l'emplacement des futures voies de bus : ce concept combinerait une desserte des différentes communes, une interconnexion avec les métros A, B, D et une fréquence élevée sur le tronçon central où toutes les lignes convergent. Il permettrait des trajets vers Lyon et aussi de banlieue à banlieue sans l'usage de la voiture. Il aurait l'avantage de favoriser l'éclosion d'une véritable métropole multipolaire, au lieu de centrer le territoire sur Lyon et Villeurbanne.

## Les ponts de la Mulatière de 1782 à 2019

	CONCEPTEURS	DURÉE	TYPE	MATÉRIAUX
<b>Pont I</b>				
	Perrache-Emiland Gautey	déc.1782- janv.1783	pont routier	pierre
	Jean-Marie Lallier	1792-1800	pont routier	bois
	Emiland Gautey	1800-1830	pont routier	bois
	Marc Seguin	1830-1840	pont routier et ferroviaire	pires en maçonnerie et tablier bois
		1840-1845	pont suspendu provisoire routier et ferroviaire	pile en maçonnerie, tablier en bois, câbles
	Rémy Polonceau	1845-1857	pont routier et ferroviaire	pires en maçonnerie et tablier en fonte
		1857-1881	pont de 1845 rehaussé routier et ferroviaire	idem
		1881-1924	pont de 1845 rehaussé routier, ferroviaire et tramway	idem
		1924-1936	pont de 1845 rehaussé routier et tramway	idem
	Ponts et Chaussées	1936-1949	pont routier et tramway	pires en maçonnerie, tablier en acier et revêtement en béton
		1949-1956	pont routier (fin du tramway en 1949)	
		1956- ?	pont routier élargi à 14 m	
<b>Pont II (ferroviaire)</b>				
	Maurice Koechlin	1916- ?	pont ferroviaire	pires en maçonnerie et tablier en poutres acier type Cantilever (en porte-à-faux)
<b>Pont III dit sud-ouest</b>				
	Ponts et Chaussées	1964- ?	pont autoroutier	pires en béton, tablier en acier, revêtement en béton



Les ponts de La Mulatière en 2015, BmL

Christian Duchefdelaville

# Marc Seguin (1786 - 1875), un ingénieur innovateur

Avec ses quatre frères, Camille, Jules, Paul et Charles, Marc Seguin est l'auteur de nombreuses innovations techniques. Deux d'entre elles méritent de retenir l'attention : le pont suspendu par câble de fer et la chaudière tubulaire pour les machines à vapeur.

Les premiers ponts suspendus apparaissent au début du XIX<sup>e</sup> siècle en Amérique du nord puis en Angleterre. On utilise alors de grandes chaînes formées d'une série de maillons à œillets articulés entre eux. En 1824, pour le projet d'un pont sur le Rhône entre Tain et Tournon, les frères Seguin conçoivent un procédé innovant et facile à réaliser : un câble formé d'un faisceau de nombreux fils de fer assemblés parallèlement pour soutenir le tablier. Les résultats dépassent leurs espérances : le câble, plus léger, s'avère d'une résistance bien meilleure que les chaînes. Dans les années qui suivront, les frères Seguin participeront à la construction de nombreux ponts sur le Rhône et sur une soixantaine d'autres sites en France et en Europe.

Depuis le début des années 1800, de nombreux chercheurs essayaient d'améliorer les performances des machines à vapeur. En 1826 les frères Seguin se rendent en Angleterre où ils rencontrent George Stephenson, inventeur de la première locomotive. À son retour Marc conçoit une machine avec une chaudière en cuivre de 0,68 mètres de diamètre pour une longueur de 2,5 mètres. Il installe un ventilateur pour souffler l'air chaud du foyer, et à l'intérieur de la chaudière, il place une quarantaine de tubes en cuivre de 4,3 cm de diamètre dans lesquelles circulent les fumées pour chauffer l'eau. La machine est réalisée à Lyon par l'entreprise Butillon et Forest et testée aux ateliers Perrache en



Portrait de Marc Seguin, par W. Bennet, 1821, collection Seguin

décembre 1827. Ce procédé permet d'augmenter fortement le rendement de la chaudière. Adapté aux bateaux, puis aux locomotives sur la ligne Lyon/Saint-Etienne, il accélérera l'essor prodigieux du transport à vapeur.

Dans les dernières années de sa vie, Marc Seguin s'intéresse au vol aérien. Pendant plus de 20 ans il va chercher à faire décoller une machine volante, ancêtre de nos hélicoptères. Mais ses idées sont en avance sur les

moyens techniques de son temps. S'il n'a pas réalisé un vrai décollage, les machines à vapeur étant beaucoup trop lourdes et manquant de puissance, il a ouvert la voie à Clément Ader qui 15 ans après sa mort avec une machine à vapeur plus performante effectuera le premier vol.

Entrepreneur, plutôt innovateur ingénieur que véritable inventeur, Marc Seguin a marqué de son empreinte l'histoire des transports en France au XIX<sup>e</sup> siècle. Il figure sur la liste des 72 noms de scientifiques, savants et industriels gravés au premier étage de la tour Eiffel.



Andance-sur-Rhône (Ardèche) : Le Pont suspendu et les quais partie nord, BmL, B01CP07340 000001

Christian Duchefdelaville

# Du cheval à la locomotive, naissance de la ligne Lyon - Saint-Etienne

Dès la Renaissance on utilisait dans les mines des rails en bois pour l'évacuation des matériaux extraits. À la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, en Angleterre, se développe l'utilisation de rails en fonte. En 1817 ce sont près de 300 kilomètres de voies ferrées minières qui existent dans les installations de surface de la région de Newcastle. Des animaux de trait ou des machines à vapeur fixes permettent de franchir des pentes faibles et on s'en remet à la gravité pour les descentes.

## Le temps du canal et des fleuves

Dans la région lyonnaise, au XVIII<sup>e</sup> siècle, l'implantation de verreries, de fonderies, et d'ateliers métallurgiques, l'utilisation de la vapeur d'eau pour le traitement des cocons de vers à soie et la papeterie entraînent une augmentation considérable de la demande de charbon. Achievé en 1780, le canal de Givors à Rive-de-Gier est utilisé pour transporter la houille extraite du bassin de Rive-de-Gier. Mais rapidement la mise en exploitation du gisement de Saint-Étienne permet de doubler la production du bassin de la Loire. Celui-ci devient en 1825 la première région houillère française avec une production de 650 000 tonnes. La majorité de cette production est acheminée vers la Loire. En effet, la route ne permet pas le transport de quantité importante vers Lyon car elle est impraticable par temps de pluie ou de neige. Quant à la société du canal, elle profite de son monopole pour pratiquer des tarifs dissuasifs ; de plus, il n'est pas possible de prolonger l'ouvrage jusqu'à Saint-Étienne.

## Les chevaux avant le cheval vapeur

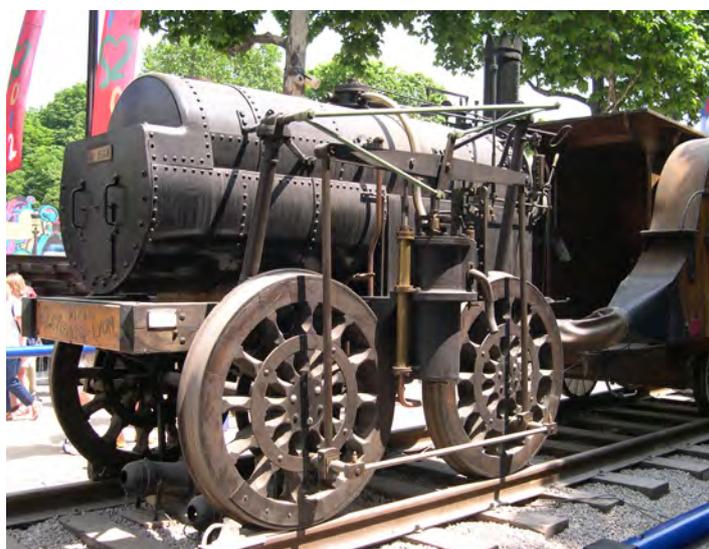
En 1823, l'État accorde à une compagnie, formée par des notables stéphanois, une concession pour la création d'une ligne de chemin de fer entre Saint-Étienne et Andrézieux. L'ingénieur Louis Antoine Beaunier conçoit le tracé qui suit les sinuosités des collines avec une pente de 0,8 % en moyenne. La descente s'effectue par gravité, les chevaux servant principalement pour la remontée des wagons. La ligne est achevée en 1827 et permet de transporter 50 à 70 000 tonnes dès les premières années.

## Finances, technique et tractations administratives

Mais avant même la création de cette ligne, l'administration des Ponts et Chaussées, consciente du besoin d'une liaison ferroviaire entre Saint-Étienne et Lyon, lance une adjudication publique en imposant une ligne

à deux voies et un prix maximum de transport de 15 centimes par tonne et par kilomètre. En comparaison, les tarifs pratiqués étaient de 30 centimes par la route et 20 à 30 par le canal. Les frères Seguin et l'ingénieur Édouard Biot s'associent pour soumissionner. Ils emportent le marché en juin 1826, en proposant un tarif de 9,8 centimes. Une société anonyme dénommée Compagnie du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon est créée, au capital de 10 millions de francs. Les plus gros actionnaires sont deux banquiers parisiens, Boulard et Garcias. Marc Seguin se charge de définir le tracé avec l'aide d'Édouard Biot. Ils optent pour un parcours avec des pentes régulières nécessitant de nombreux ouvrages d'arts, ponts et tunnels, et des courbes à très grand rayon (au minimum 500 mètres)<sup>(1)</sup>. Une seule exception : le raccordement entre le tunnel et le pont de La Mulatière qui impose une boucle de 100 mètres de rayon. Le tracé est approuvé par le ministère en 1827 et la compagnie est chargée d'acheter les terrains nécessaires au passage des voies.

Les concessionnaires concluent un accord avec le maire de Lyon, Jean de Lacroix-Laval, qui le présente au conseil municipal le 2 juin 1826 : la ville leur céderait dans la presqu'île une masse de terrain d'environ 283 000 m<sup>2</sup> avec plusieurs obligations, dont celles de construire un pont ferroviaire sur le Rhône et de prolonger la ligne de Saint-Étienne jusqu'à l'extrémité méridionale de la chaussée Perrache, avec une gare pour voyageurs dont l'emplacement restait à définir.



Locomotive Seguin, Wikipedia, © Patrick Giraud

(1) Ces deux concepts sont à la base des lignes ferroviaires modernes.

## Seguin fait mieux que Stephenson

En 1828, lors d'une visite en Angleterre, Marc Seguin rencontre George Stephenson et convaincu de l'intérêt de ses machines, il décide de lui acheter deux locomotives à vapeur. Elles seront livrées dans les mois qui suivent, mais Seguin se rend vite compte que les machines de Stephenson manquent de puissance.

À la même époque, il fait breveter un système de chaudière tubulaire pour bateau à vapeur.

Après de nombreux essais, il adapte son invention à une locomotive de sa conception dans ses ateliers de Perrache. Le rendement de la machine est considérablement augmenté. Les deux constructeurs restent en relation étroite. À son tour, Stephenson adoptera le procédé de Seguin sur la célèbre « Rocket » sortie en 1829.

### 1830-1832 : deux années pour construire la ligne

Dans le même temps, il faut avancer la construction de la ligne. L'achat des terrains s'avérant beaucoup plus dispendieux que prévu, la compagnie se concentre sur la réalisation de la partie centrale, de la mine de La Grand-Croix à Givors. Au 1<sup>er</sup> juillet 1830, le premier convoi s'élance sur cette portion. Les dépenses dépassent déjà les 8 millions de francs. Un emprunt est nécessaire pour continuer les travaux. Le tunnel de La Mulatière d'une longueur de 400 m est commencé mais il se heurte à des granites d'une extrême dureté et ne sera achevé qu'en mars 1832. Le pont suspendu de La Mulatière, prévu à l'origine avec une portée de 90 m, est finalement construit en pierre et charpente de bois avec huit travées de 18,5 m et est à la fois routier et ferro-

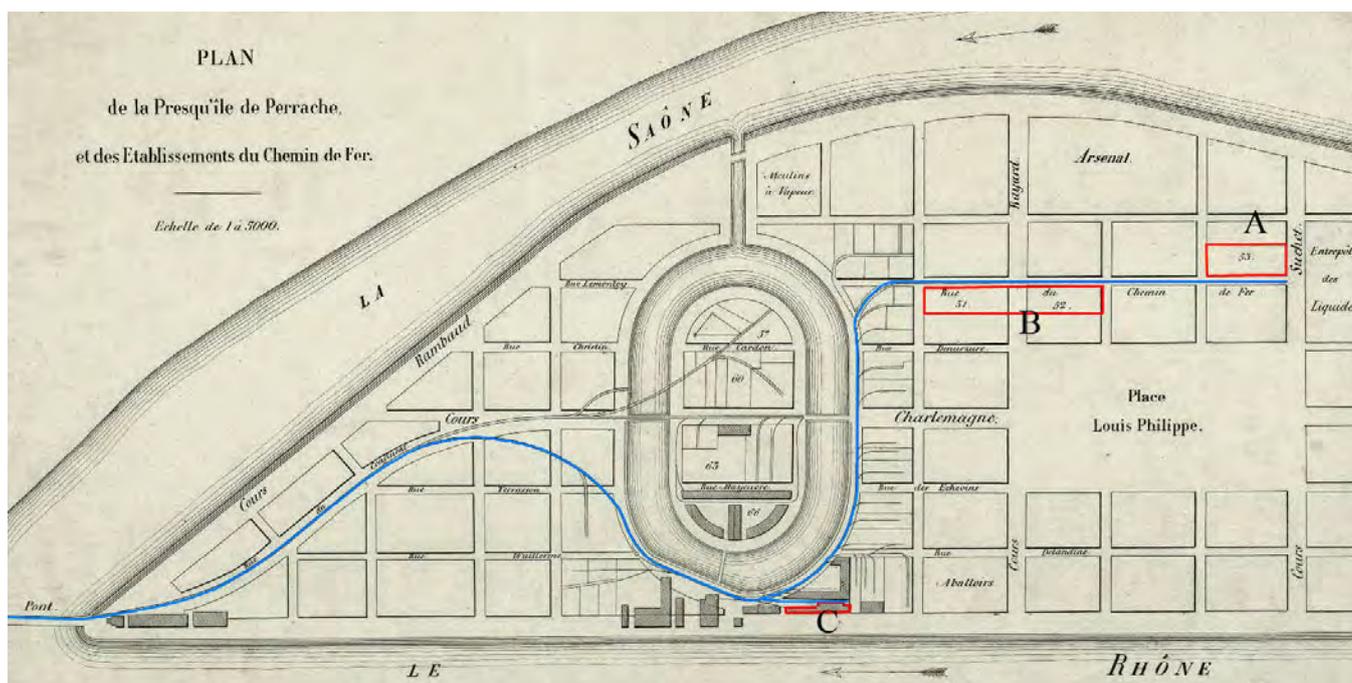
viaire. Il ouvre à la circulation en septembre 1830. Sous le tunnel la ligne est à voie unique.

Le 1<sup>er</sup> octobre 1832, la totalité de la ligne Lyon - Saint-Étienne, d'une longueur de 58 kilomètres, est mise en service. Dès la première année, 300 000 tonnes de fret sont transportées. Durant les premiers mois de l'exploitation, des chevaux sont employés pour la remontée vers Saint-Étienne. Marc Seguin propose en 1835 de construire un parc de 30 locomotives pour remplacer les chevaux mais il n'est pas suivi par le conseil d'administration de la compagnie et démissionne. Il faudra attendre 1844 pour qu'un train tiré par une locomotive à vapeur remonte jusqu'à Saint-Étienne avec des voyageurs, sans intervention de la traction animale.

### Où mettre les gares ?

Ce n'est pas une mais plusieurs gares qu'il a fallu prévoir à quelques mois d'intervalle, pour les voyageurs et pour les marchandises. Où les mettre ?

Dès 1828, le conseil municipal se préoccupe du tracé et de l'aboutissement de la voie ferrée dans la presqu'île. Après avoir examiné plusieurs hypothèses, une « Commission des objets d'intérêt public sur la direction à donner au chemin de fer », préconise de faire passer la voie à l'ouest, côté Saône et d'établir le terminus « au cours transversal limitant au nord la nouvelle place Charles X ». Cette « nouvelle place » correspond à la place de l'Hippodrome, aujourd'hui de dimensions bien plus réduites qu'à sa création. Quant au « cours transversal », il s'agit de l'actuel cours Suchet, mais les plans des années 1840-50 montrent que la ligne s'interrompt un peu plus au sud, au croisement de la rue Bichat.



#### Les gares successives dans la presqu'île de Perrache, AML

- A : Embarcadère ou débarcadère (première gare de voyageurs de 1832 à 1846)
- B : gares de marchandises à l'emplacement de la future gare Perrache II
- C : emplacement de la gare du Bourbonnais (1846 - 1856)



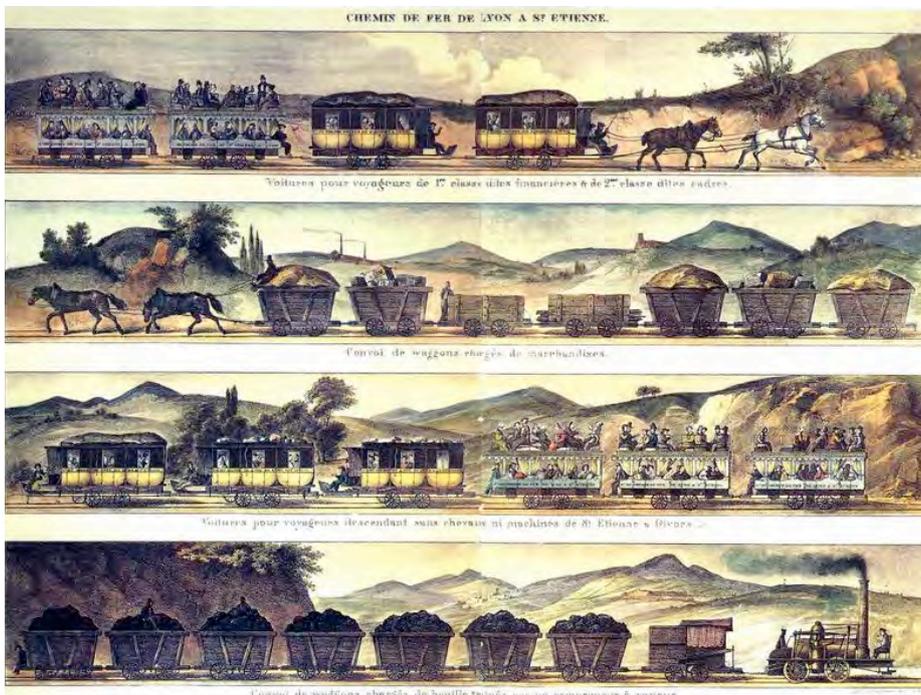
La gare du Bourbonnais vers 1930, vue depuis le nord-ouest, AML, photo E. Poix

Le projet un temps envisagé de la prolonger jusqu'au cours de Verdun côté Saône, au niveau de l'actuelle place Gensoul, ne sera jamais réalisé. Cette première gare<sup>(2)</sup> pour les voyageurs est un simple hangar de bois, ouvert à tous vents, qui sera détruit par l'inondation de 1840. On l'on appelle « embarcadère » ou « débarcadère », termes transposés du vocabulaire portuaire. Vers 1845-46, une véritable gare, dite du Bourbonnais, est ouverte le long de la chaussée Perrache côté Rhône, au nord-est de la gare d'eau en anneau construite par les frères Seguin<sup>(3)</sup>. Elle restera en service une dizaine d'années jusqu'à l'ouverture de la nouvelle gare ferroviaire de Perrache qui est toujours en place, et sera détruite dans les années 1950.

Des embranchements de la ligne principale sont très tôt réalisés pour le trafic des marchandises, avec plusieurs lieux d'entreposage, notamment au centre et au nord-ouest de la gare d'eau. Ce dernier emplacement se développera sur une emprise considérable et deviendra la gare de marchandises dite Perrache II de 1928 à 2010.

En 1853 les trois compagnies ferroviaires primitives du bassin de Saint-Étienne<sup>(4)</sup> fusionnent au sein de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, puis dans la Compagnie du chemin de fer Grand Central de France partagée en 1857 entre le Paris-Orléans et le futur PLM.

**Christian Duchefdelaville**



**Chemin de fer de Lyon à Saint-Etienne**

Quatre trains de la ligne sont représentées, de haut en bas :

- train de voyageurs en traction équestre ;
- train de marchandises en traction équestre ;
- train de voyageurs en descente sans traction ;
- train de houille, tiré par une locomotive du type d'avant de 1835.

source Internet, ayants droit inconnus

(2) Il est possible qu'antérieurement à cette gare, un débarcadère ait brièvement existé à l'extrémité de la presqu'île au débouché du pont de la Mulatière, mais aucune carte ou représentation de l'époque n'en atteste la présence..

(3) Cette gare d'eau a complètement disparu. L'actuelle place nautique est située approximativement à son emplacement.

(4) Compagnie du chemin de fer de Saint-Étienne à la Loire, créée le 21 juillet 1824, par MM. de Lur-Saluces et Louis-Antoine Beauhier pour réaliser la ligne de Saint-Étienne à Andrézieux ; Compagnie du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon, créée le 7 mars 1827 par Louis Jacques Thénard, Alexis de Noailles, les Frères Seguin, Édouard Biot et Cie ; Compagnie du chemin de fer de la Loire, créée le 26 avril 1829 par les ingénieurs Mellet et Henry pour réaliser la ligne Roanne-Andrézieux.

# Alphonse Clément-Desormes (1817-1879), fondateur des ateliers d'Oullins

Alphonse Clément-Desormes est le fils de Nicolas Clément et de Catherine Desormes. Après son mariage en 1813, son père Nicolas Clément ajoute à son nom de famille celui de Desormes, probablement par esprit d'égalité envers son épouse et par reconnaissance envers son beau-père, qui est aussi un ami de jeunesse.

## Un milieu familial voué à la science

Alphonse naît à Paris en 1817 d'une lignée d'hommes passionnés par la science. Son père et son beau-père, tous deux originaires de Dijon, ont travaillé dans le laboratoire de chimie de l'école polytechnique créée à Paris par la Convention en 1794. Ensemble ils ont signé de nombreuses publications scientifiques, comme la *Détermination expérimentale du zéro absolu* (1819). Dans leur laboratoire, ils ont côtoyé les frères Étienne et Joseph de Montgolfier qui leur ont très probablement présenté leur petit neveu, Marc Seguin.

## La passion du chemin de fer

Suivant les traces de son père et de son grand-père, le jeune Alphonse Clément-Desormes est inscrit à l'école Polytechnique en auditeur libre car sa santé est fragile. Un premier emploi chez le sidérurgiste belge John Cockerill, lui permettra probablement d'assister à la construction de la première locomotive belge, sur des plans de l'anglais George Stephenson. En 1838, il entre comme ingénieur à la compagnie de Saint-Gobain, non pas comme chimiste mais pour développer les transports ferroviaires. Cette même année, il est aux commandes d'une des deux locomotives qui participent à l'inauguration de la ligne d'Abscon à Saint-Waast, près de Valenciennes.

Il n'est donc pas étonnant de retrouver Alphonse dès 1842 dans l'atelier d'entretien des locomotives des frères Seguin installé dans la presqu'île de Perrache. En 1846 il fonde les « Haut-fourneau, forge et ateliers de construction d'Oullins », sur la commune de Sainte-Foy-lès-Lyon, au hameau de La Mulatière.

Le choix de ce lieu n'est pas dû au hasard. Les ateliers Seguin à Perrache étaient reliés à la ligne de Saint-Étienne/Lyon par le pont de « La Mulatière » sur la Saône, mais son utilisation était rendu très aléatoire du fait de la fréquence des crues. L'implantation des nouveaux ateliers à la Mulatière était judicieuse, d'autant qu'un haut fourneau venait d'être construit à proximité, facile à alimenter

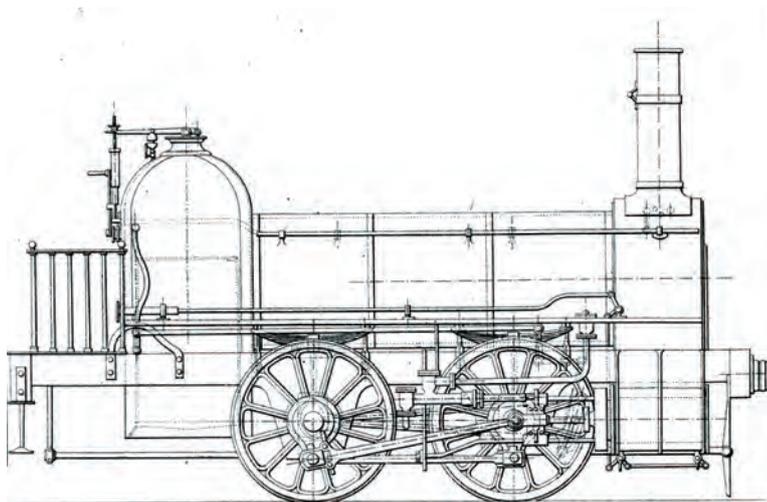
en charbon et minerai et idéalement placé pour fournir l'usine en produits métallurgiques. Alphonse s'associa avec les promoteurs de ce haut-fourneau en achetant une part importante de ses actions.

## Une alliance avec les milieux financiers lyonnais

En 1847 Alphonse Clément-Desormes épouse à Lyon Jeanne Pierrette Pignatel, fille de Marceau Pignatel, ami et proche du banquier François Barthélemy Arlès-Dufour (1797-1872), Saint-Simonien de la deuxième génération, résidant aussi à Oullins (parc Chabrière). Marceau Pignatel s'est enrichi dans le commerce de la soie. Il est actionnaire de plusieurs compagnies régionales en plein essor, comme les moulins à vapeur de Perrache, le gaz de la Guillotière, Vaise et Lyon, la compagnie des mines de la Loire, l'Omnium lyonnais (chemins de fer et tramways), la compagnie de navigation mixte, etc. Alphonse sera généreusement aidé par son beau-père pour le financement des ateliers d'Oullins.

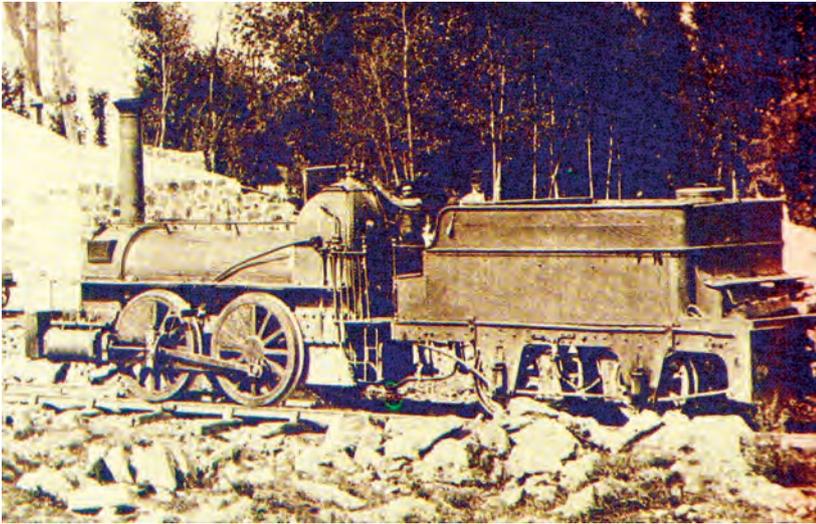
## L'aventure industrielle

Alphonse Clément-Desormes effectuera un travail intense pour développer son entreprise, dans un secteur encore naissant et confronté à de nombreux défis techniques. Pour gravir les rampes de la ligne de Saint-Étienne, il produit des locomotives à adhérence totale type 020 : tous les essieux sont moteurs. Il construit aussi les premières « Bourbonnais », type 030 dont plus de 1000 exemplaires sortiront d'une dizaine d'ateliers français entre 1854 et 1881, essentiellement pour le PLM.



Une des 15 locomotives construites par Clément-Desormes,  
entre 1845 et 1848, pour le chemin de fer de Lyon à Saint-Étienne

*Origine de la locomotive, Paris, 1886, auteur Deghillage*



**Photographie de 1865**

Publiée dans l'article de Bruno Carrière *Aux origines des ateliers d'Oullins, de Clément-Désormes au PLM*, La Vie du Rail n° 1871 du 9/12/1982

Mais aux ateliers d'Oullins on ne produit pas que du matériel ferroviaire. Clément-Désormes construit ou modifie des bateaux, des machines pour le textile. Il dépose plusieurs brevets. Il innove en installant un système qui permet de récupérer les calories perdues par la vapeur s'échappant des cylindres, mais ce dispositif nécessite de l'eau froide et n'est pas adapté aux locomotives.

### **Le temps des difficultés**

La révolution de 1848 compromet durement le développement de l'entreprise. Le nombre d'ouvriers des ateliers chute de plus de 1000 à 350. De plus, les promoteurs et gérants du haut-fourneau de La Mulatière sont condamnés en contrefaçon après une série de longs procès entre 1849 et 1851. Cet équipement pourtant si prometteur est mis à l'arrêt en 1851. Les terrains et les bâtiments sont alors rachetés par le fabricant de balances Béranger à l'origine des usines Trayvou.

En 1854, à 37 ans, Alphonse Clément-Desormes décide de vendre les ateliers d'Oullins. Pourquoi une telle décision ? Les raisons sont d'abord personnelles : de santé fragile, Alphonse est fatigué par son travail et les multiples difficultés à surmonter. De plus, la ligne Paris-Lyon-Méditerranée avance à grande vitesse. La jonction avec la ligne de Saint-Étienne et Roanne se profile. La réfection de tous les tunnels et des corrections de tracés permettront d'adapter cette « vieille » ligne au gabarit plus large des wagons, voitures et locomotives choisi par les compagnies du PLM. Le matériel roulant produit par les ateliers d'Oullins sera alors dépassé. En outre, le PLM possède déjà ses propres ateliers à Lyon-Vaise et à La Mouche (La Guillotière). L'avenir des ateliers d'Oullins paraît très incertain.

La société dite du « Grand Central » qui relaie la volonté impériale d'équiper en chemins de fer le centre de la

France, souhaite établir un terminus à Lyon. Elle fait une offre de rachat de la compagnie des frères Seguin et des ateliers d'Oullins en 1854. C'est une opportunité qu'Alphonse n'hésite pas à saisir.

À son départ d'Oullins, ses ouvriers et employés lui font un bel hommage en lui offrant une statuette, signée Fabisch 1854, qui le représente debout sur un socle décoré de motifs rappelant ses activités industrielles.

### **Le départ vers la Dombes**

Le beau-père d'Alphonse, Marceau Pignatel, qui a alors près de 80 ans (il décède en 1855), confie à son gendre la gestion d'un grand domaine qu'il possède à La Chapelle du Châtelard, dans la Dombes. Alphonse y voit l'occasion de s'employer utilement dans une région déshéritée, fortement touchée par la malaria. Il s'installe à La Chapelle du Châtelard, en devient maire, et consacre la deuxième partie de sa vie au développement de sa commune et de la Dombes. Loin de rester oisif comme sa fortune aurait pu le lui permettre, il écrit, il construit, il organise, il crée. La notice nécrologique proposée par sa famille au bulletin de la Société d'Encouragement pour l'Industrie nationale est particulièrement éloquent sur ce point. En voici un extrait :

*« Maire du Châtelard (Ain), il fit construire des routes à ses frais, y créa une école, un moulin à eau et à vapeur et une importante briqueterie mécanique, où il établit un four à feu continu, modification d'un four Hoffmann. Par le chaulage des terres, l'introduction de beaux animaux*



**Statuette offerte à Alphonse Clément-Desormes par ses employés lors de son départ des ateliers d'Oullins, Fabisch, 1854 et détails du socle de la statuette, photos de l'auteur et SEL**



**Le château des Creusettes à La Chapelle du Châtelard (Ain)**, collection particulière

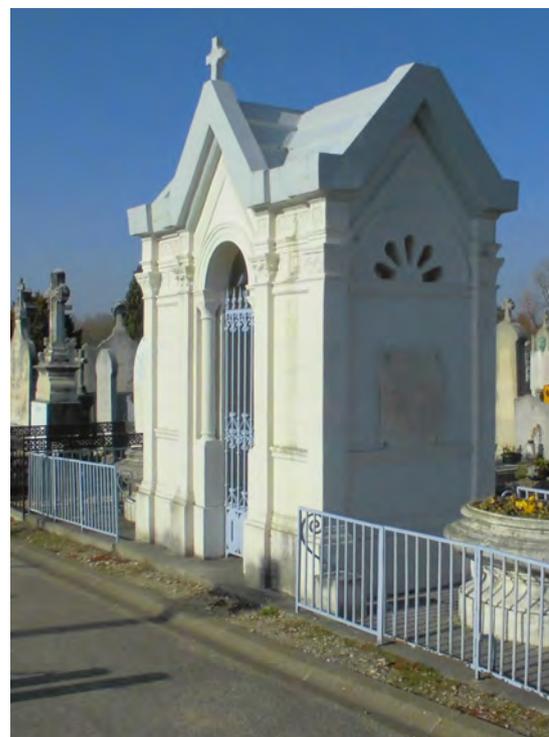
La partie habitée par Alphonse et son épouse se restreignait aux 6 fenêtres (3 au rez-de-chaussée, 3 au premier étage) sur la façade à droite, au dessus du perron. Le château fut considérablement agrandi après le décès d'Alphonse, par ses héritiers.

*reproducteurs, de machines agricoles, il montra aux agriculteurs encore arriérés [sic] de la région tous les progrès de l'agriculture moderne, leur indiquant ainsi les conditions du succès.*

*(...) il sollicita et obtint du département de l'Ain la concession d'un chemin de fer à voie étroite (1 mètre de large), allant de Marlieux à Châtillon. Les travaux, commencés à la fin de 1877, furent terminés en 1879. C'est le premier chemin de fer à voie étroite avec matériel spécial, le véritable premier chemin de fer économique ouvert en France. » (Journal de Trévoux) ».*

Le souvenir d'Alphonse Clément-Desormes, industriel audacieux et humaniste, est entretenu à la mairie de La Chapelle du Châtelard. On peut y voir la statuette qu'il avait reçue de ses ouvriers et employés d'Oullins. Le château des Creusettes qu'il fit construire vers 1851 et où il résida à la fin de sa vie, agrandi vers 1900 par ses héritiers, est maintenant ouvert au public comme lieu évènementiel avec restaurant et hôtel. Sa tombe se trouve dans le monument de la famille Pignatel, au cimetière de Loyasse.

**Michel Forissier**  
Association Française  
des Amis des Chemins de Fer



**Caveau de la famille Pignatel au cimetière de Loyasse à Lyon**

photo de l'auteur

Sur la face droite de ce monument, une plaque difficile à déchiffrer porte l'inscription suivante :

« Ici reposent Alphonse Clément-Desormes décédé le 17 octobre 1879 à l'âge de 62 ans

Jeanne Pierrette Clément-Desormes née Pignatel décédée le 5 novembre 1896 âgée de 69 ans. »

# Des ateliers d'Oullins au Technicentre SNCF

En 1853 la compagnie Grand Central de France qui vient de reprendre les lignes de chemin de fer de la compagnie Rhône et Loire projette de construire des ateliers à Lyon pour entretenir le matériel roulant. Clément-Desormes, qui souhaite se désengager pour mettre en valeur la région des Dombes, propose de leur vendre les ateliers d'Oullins. L'accord est conclu le 10 février 1854 pour un montant de 1,8 million de francs.

En mai deux entrepreneurs de travaux publics Basile Parent et Pierre Schaken prennent en gérance l'entretien des lignes de Rhône et Loire pour une durée de 6 ans comprenant la location des ateliers d'Oullins. En 1857 suite à sa faillite, la compagnie du Grand Central est dépecée entre le PLM (Paris-Lyon-Méditerranée) et le PO (Paris-Orléans), la ligne Lyon - Saint-Étienne étant attribuée au PLM. En 1860 à la fin du bail la société Parent-Schaken transfère ses activités dans le nord de la France à Fives (elle deviendra la compagnie Fives-Lille).

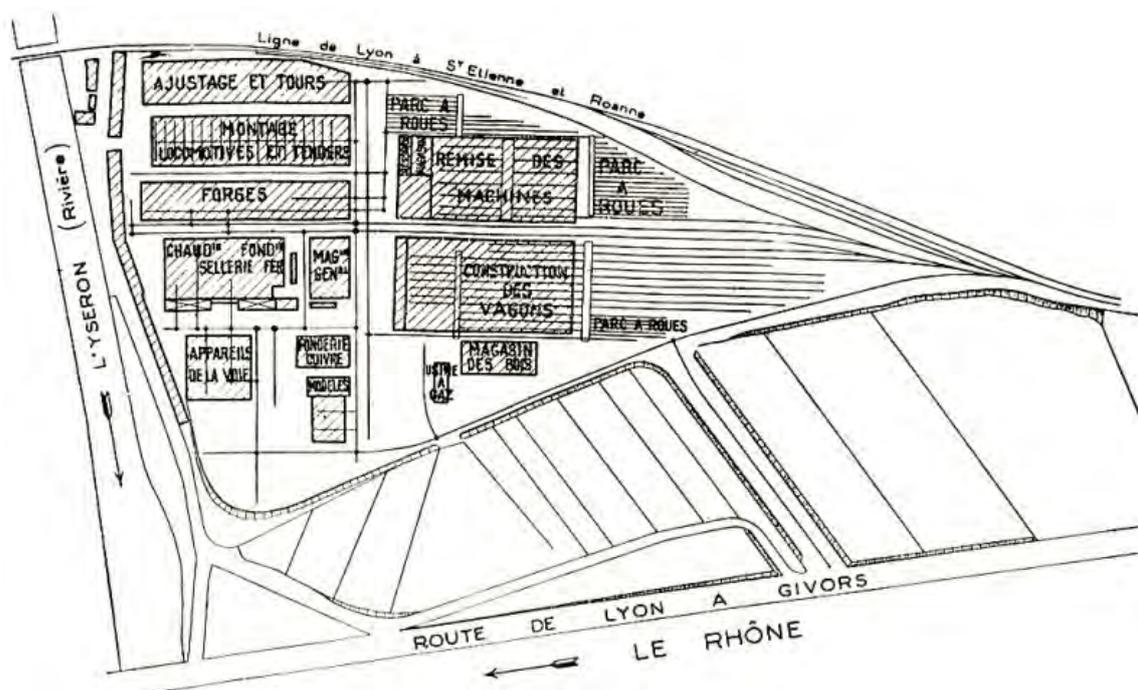
Le 1<sup>er</sup> août 1860 le PLM reprend les ateliers d'Oullins et en fait le principal de ses trois centres de grosses réparations avec Arles et Nevers. La construction de locomotives devient accessoire. En 1864, 1337 personnes



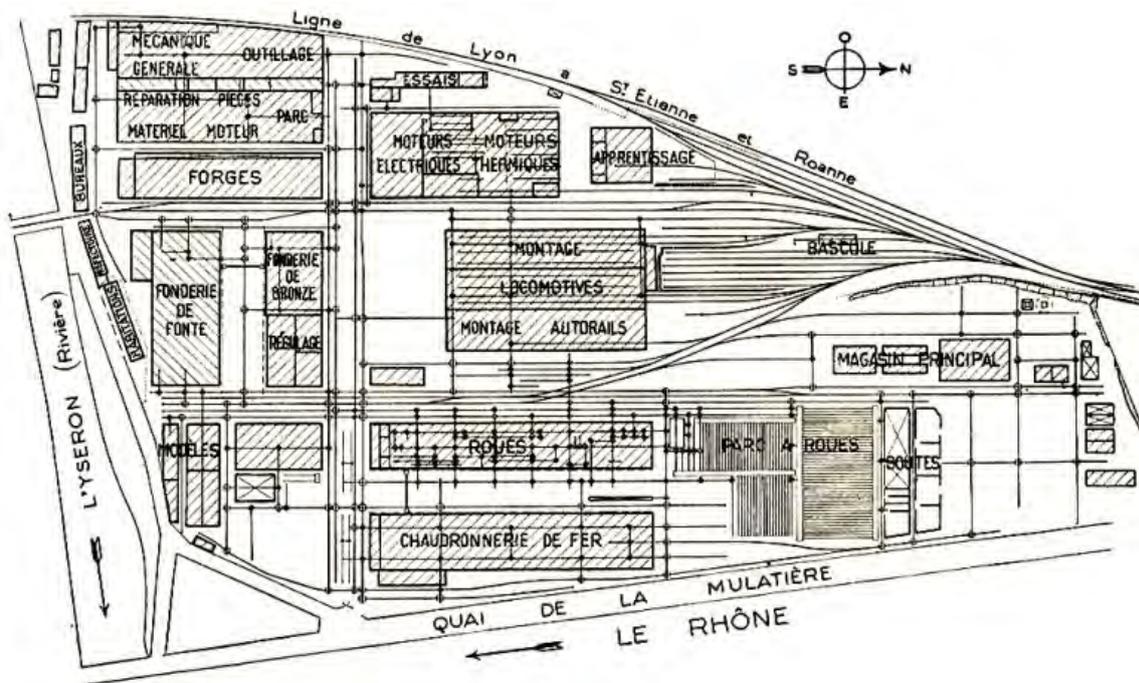
Les ateliers à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, Fonds Jules Sylvestre, BmL

et travaillent. Au cours des années 1880-1882, les ateliers sont considérablement agrandis par l'acquisition d'un terrain de 13,5 hectares situé le long du Rhône, de l'autre côté de l'Yzeron. Côté Mulatière se concentrent les ateliers pour les locomotives à vapeur, en particulier la forge. Au-delà de l'Yzeron, on installe un atelier de réparation de voitures. Un pont ferroviaire est construit sur l'Yzeron pour relier les deux complexes.

De 1863 à 1914 les ateliers construisent 434 locomotives mais vont se spécialiser au fil des années dans la



Les ateliers d'Oullins en 1873, *Les ateliers de locomotives d'Oullins*, M. Méot



Les ateliers d'Oullins en 1948, *Les ateliers de locomotives d'Oullins*, M. Méot

modification et la réparation des machines. La fonderie d'abord cantonnée dans le fer se diversifie dans le cuivre puis le bronze.

Les ateliers des machines emploient 1600 ouvriers en 1914. Pendant la première guerre mondiale le personnel non mobilisé fabrique des obus de 75 et 155 mm ainsi que des pièces de mitrailleuse. Après la guerre le personnel oscille de 1750 à 2200 ouvriers. Les ateliers avec charpente en bois sont remplacés au cours des années par des bâtiments avec charpente métallique ou en béton armé.

En 1938, ils deviennent ateliers SNCF. En 1944, lors de leur départ de Lyon, les Allemands détruisent 450 machines-outils sur les 480 du site ainsi qu'une partie des installations.

Après la guerre la fonction de maintenance va évoluer. Les ateliers d'Oullins abandonnent en 1949 la réparation des locomotives à vapeur pour se consacrer à celle des locomotives diesel et électriques et les autorails jusqu'en 1958, puis ils se spécialisent dans l'entretien des locomotives électriques. 2500 personnes vont alors



Plaque commémorative dans la fonderie, [www.cheminots.net](http://www.cheminots.net)

travailler. Les ateliers vont participer à la réalisation de la BB9300 pour le tunnel sous la Manche et la première version du TGV. Devenu Technicentre SNCF il emploie 650 personnes à La Mulatière sur 80 000 m<sup>2</sup> bâtis. Les ateliers de maintenance des voitures, sur Oullins, sont fermés en 1992. Le transfert du Technicentre à Vénissieux dans de nouveaux locaux avec 40 000 m<sup>2</sup> bâtis sur un parc de 9 hectares libéré par Renault trucks est programmé pour 2020.

**Christian Duchefdelaville**



150 ans d'évolution ferroviaire aux ateliers d'Oullins, [www.cheminots.net](http://www.cheminots.net)

# Deux usines ayant marqué le site

## Les usines de pesage Trayvou

L'usine d'instruments de pesage s'est implantée à La Mulatière en 1857. Vers 1880, l'usine emploie 400 personnes et produit 12 000 balances, 4 000 bascules, 350 ponts à bascule par an, qui sont distribués dans toutes la France et aussi à l'exportation.

En 1889, l'Exposition Universelle décerne une médaille d'or aux établissements Trayvou, dont l'usine couvre alors une superficie de 10 000 m<sup>2</sup>.

Elle restera très active durant tout le XX<sup>e</sup> siècle, en produisant des instruments de pesage pour l'industrie, jusqu'à son rachat par Testud puis par le groupe Tapie en 1978, qui lui donnera le coup de grâce en 1991. Les bâtiments resteront alors à l'abandon pendant une dizaine d'années. Ils ont été démolis dans les années 2000 pour laisser place à une zone d'activité.



Grande halle - vue de l'atelier des ponts à bascule

Extrait de « Les grandes usines de Turgan : les usines Trayvou de la Mulatière, 1892 », archives Mairie de la Mulatière

## Les verreries Bovagnet

Joseph Bovagnet (1827-1883), maître verrier à la Guillotière, s'installe en 1874 à La Mulatière, entre le Rhône et la ligne du chemin de fer, à l'est de l'usine Trayvou. Facile d'accès, le site est à proximité du grand centre de consommation qu'est Lyon. On y fabriquait des verreries pour la table, des flacons et des articles à usages médi-

cal et pharmaceutique (thermomètres, éprouvettes...).

En 1883 l'entreprise compte 165 employés, 136 creusets et 19 presses à mouler de diverses sortes permettant de produire en série flacons, bouteilles, gobelets... L'usine restera prospère jusqu'en 1914, mais elle doit fermer ses portes le premier jour de la mobilisation, quand son directeur technique et une partie

du personnel sont appelés sous les drapeaux. Après-guerre, on assiste à un regain de production sous la marque « Mulaty », mais les fours s'éteignent définitivement en 1931.

L'usine a été démolie dans les années 1950 pour permettre la construction d'immeubles d'habitation.

**Frédéric Reynaud,**  
association *C'est la faute à Rousseau !*



La sortie de l'usine Bovagnet en 1909, Archives Mairie de La Mulatière

NB Frédéric Reynaud prépare un ouvrage sur le « Patrimoine industriel de La Mulatière » (170 pages, format A5) qui sera disponible début 2020 à la mairie.

# L'Yzeron, la rivière aux deux visages

En aval du Pont d'Oullins, entre le quartier oullinois de la Saulaie et le site du Confluent de la Mulatière, l'Yzeron marque la frontière entre les deux communes. Canalisée dans un lit bétonné au centre d'un territoire dégradé la rivière achève là en toute discrétion son cours en se jetant dans les eaux du Rhône.

L'Yzeron prend sa source à 840 mètres d'altitude à Montromant, une commune des Monts du lyonnais située en amont du village éponyme. Son cours s'achève dans le Rhône 25 kilomètres plus loin à l'altitude de 167 mètres. Son bassin versant d'une superficie de 150 km<sup>2</sup> concerne 19 communes et 144 000 habitants. Son principal affluent est le ruisseau de Charbonnière lui-même grossi par le Ratier, aussi nommé Pontierle. Dans sa partie amont la rivière traverse une zone à dominante végétale, puis à partir de Francheville arrose des quartiers très urbanisés de Sainte-Foy-lès-Lyon et d'Oullins. Ces derniers vivent depuis toujours sous la menace de crues dévastatrices dont la dernière en date en 2003 a laissé des traces dans la mémoire des riverains. Les assècs sont à contrario de plus en plus fréquents et durent une grande partie de l'été.

Pour endiguer les crues les plus sévères (trentenales) les collectivités du bassin versant de l'Yzeron ont confiées au Sagyrc (Syndicat d'Aménagement et de Gestion de l'Yzeron du Ratier et du Charbonnière) la mission de lutter contre les inondations en protégeant les personnes et les biens mais aussi de valoriser le milieu aquatique de favoriser la biodiversité et d'entretenir les



L'Yzeron en amont du pont d'Oullins, photo SEL

cours d'eau. Les travaux, toujours en cours, portent sur l'élargissement du lit, sa renaturation avec la plantation de végétaux et la reméandration pour ralentir l'écoulement des eaux et créer des frayères. Les secteurs déjà achevés Oullins et Sainte Foy ont transformé le lit bétonné de la rivière en un agréable îlot de verdure et de promenade. Une réalisation exemplaire. L'Yzeron a joué au cours de l'histoire un rôle économique non négligeable. Elle a été utilisée comme force motrice pour actionner des moulins dont l'existence est attestée dans la toponymie par les appellations Grand moulin et Moulin du Gôt. Les plattes aux vestiges encore visibles rappellent que la blanchisserie fut une activité importante de ce secteur de l'ouest lyonnais.

À l'aval du pont d'Oullins changement de décor, la rivière mêle ses eaux à celles du Rhône pour achever son cours dans un canal bétonné coulant au milieu d'un site bordé par des bâtiments vétustes. Ici ce n'est plus le SAGYRC qui assure la gestion mais la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) puisque les eaux qui s'y trouvent sont essentiellement celles du Rhône. Si le site est actuellement dégradé il n'en est pas moins prometteur. Le départ de la SNCF et le déclassement de l'autoroute offrent de belles perspectives d'aménagement comme celui que proposent dans les pages qui suivent les architectes-urbanistes du collectif « *La Commune* » que nous remercions pour leur collaboration à notre bulletin.

**Jean-Louis Pavy**



L'Yzeron en aval du pont d'Oullins, photo SEL

# Un projet d'aménagement pour l'embouchure de l'Yzeron

En aval du pont d'Oullins, l'Yzeron achève son cours dans un territoire qui possède tous les atouts pour devenir un des sites majeurs du sud de la Métropole. Cela n'a pas échappé au collectif d'architectes « Commune », qui propose de transformer ce quartier en l'aménageant selon les idées développées dans les pages qui suivent. Pour présenter leur projet les architectes ont accepté de se prêter au jeu des questions réponses.

## Quelle a été votre réaction lors de la découverte du site ?

**Alexis Stremstoerfer** : je connais ce site depuis des années. À chaque fois que je le parcours, j'ai cependant l'impression d'être parti en voyage à la fois dans l'espace et dans le temps. Ce site est exceptionnel, tant au niveau des typologies d'habitat que des infrastructures industrielles en présence. J'ai d'ailleurs peur pour lui. Si sa discrétion l'a pour l'instant sauvé de la démolition, je vois déjà venir les slogans du type « un nouveau cœur pour l'Yzeron », alors que ce cœur est déjà là et bien vivant ! L'Yzeron n'a pas besoin d'un cœur artificiel, ne reproduisons pas les erreurs de Gerland à Oullins, ou nous perdrons un quartier avec une vraie identité pour une ville générique et passe-partout. Nous ne pouvons plus nous le permettre pour d'évidentes raisons sociales et écologiques.

Le site présente un paysage d'un grand intérêt qu'il

s'agit de poursuivre et de réinterpréter. Il s'agit d'insérer de nouvelles pièces urbaines au sein d'un quartier existant avec subtilité de manière à renforcer ce qui existe déjà et à l'embellir. D'une certaine manière, la travail à mener à Oullins pourrait préfigurer des scénarios urbains en direction de Saint-Etienne, et notamment à Givors, Vienne, Rive de Gier.

## Quelles en sont les faiblesses ?

L'automobile, partout présente, tant à travers la présence de l'autoroute qui coupe le quartier du fleuve et prive l'Yzeron d'embouchure, qu'à travers le stationnement qui fait perdre toute lisibilité aux espaces publics pourtant nombreux le long de l'Yzeron. Ce mode de transport d'un autre siècle doit laisser la place à la vie. Les rues n'ont pas à être uniquement des espaces de transit.

## Et quels en sont les points forts ?

La présence de la rue Gabriel Péri, comme souvenir de l'ancien lit de l'Yzeron. Tous les tracés du site sont déjà là. Ils racontent l'histoire des lieux. Il conviendrait de ne pas effacer les voiries existantes ou d'en inventer de toute pièce. Il faut déplacer notre regard sur l'existant, et voir la contrainte comme un atout pour développer notre inventivité.



Vue de l'embouchure de l'Yzeron

Vue de l'embouchure de l'Yzeron, collectif d'architectes « Commune »



Une nouvelle embouchure pour l'Yzeron

## **Vous proposez de créer un pont à l'embouchure de l'Yzeron. La navigation dans le canal est elle envisageable ?**

Oui, pour de petites embarcations destinées au loisirs, au sport, à la pêche.

## **Vous conservez le pylone EDF situé à proximité de l'embouchure. Comment imaginez-vous de le valoriser ?**

Il s'agit d'une anecdote mais ce type d'ouvrage volontiers apparenté aux périphéries des grandes villes a ici toute sa place. Il marque non seulement l'embouchure mais les câbles électriques soulignent la linéarité du canal. Il pourrait être conservé à l'identique et repeint, ou

transformé en pylône lumineux, support de lumière des espaces publics alentours, sorte de phare qui marquerait l'embouchure. À ce stade il est trop tôt pour affirmer qu'il serait une bonne chose de le conserver ou le supprimer, mais la table rase n'est plus souhaitable nulle part. Il convient d'avoir de la prudence et de l'inventivité. Peut être est-il dispendieux de le supprimer ? Connaissez vous le prix d'un réverbère ? Réinventons le pylône ! Les bonnes idées sont les bienvenues !

**Alexis Stremstoerfer**  
(architecte, collectif Commune)  
**Propos recueillis par**  
**Jean-Louis Pavy**

# **Premier imaginaire pour la reconquête de l'embouchure de l'Yzeron**

Les dessins réalisés ici cherchent à susciter l'imaginaire bien plus qu'ils ne présentent une vision « projetées », au sens le plus urbanistique du terme. Ils sont de modestes entrées sur une réflexion prospective quant au devenir d'un lieu chargé de ce sens unique qu'y imprime le labeur humain.

À l'embouchure de l'Yzeron les enjeux sont aujourd'hui énormes : fermeture prochaine d'Oullins-Machine, déclasserement de l'autoroute, prolongement du métro...

Ce morceau de ville amorce sa mutation et s'annonce comme hautement désirable ! Et le désir, on le sait, attire les ambitions...

Il nous semble donc nécessaire de porter aujourd'hui un regard large sur les lieux, de réfléchir son devenir afin d'éviter les affres du désormais tristement célèbre « rouleau compresseur de la ville générique » qui sévit de l'autre côté du Rhône.

En matière urbaine les questions sont légions et les réponses bien souvent simplistes.

Quelles formes urbaines et quelle gouvernance pour une ville réellement durable, résiliente et citoyenne ?

Quelle attention au « déjà là », opportunités aussi symboliques qu'écologiques de faire la ville sur elle-même et non plus à coup de table rase ?

Comment réemployer, transformer, convertir, prolonger le tissu en présence et ses édifices fruits du travail des générations passées ?

Quels besoins et quels programmes pour une ville qui pense global et agit local ?

À l'embouchure de l'Yzeron, peut-on inventer une cité productive de biens et d'idées qui marcherait dans les traces de son passé ouvrier ?

À l'heure où les grandes questions écologiques doivent trouver une foule de petites réponses, nous pensons ici qu'une opportunité de taille s'impose à nous tous ; opportunité d'enfin prendre la direction d'un avenir radieux !

**Martin Rollin** (architecte, collectif Commune)

❶ L'embouchure est traitée en gradins, quelques pontons accueillent des embarcations de plaisance. L'autoroute est déclassée et transformée en un boulevard doux et planté.

❷ Une place d'eau articule la liaison entre les deux rivières. Deux équipements s'y installent et ouvrent sur cet espace public.

❸ Le quai de l'Yzeron s'épaissit d'une plateforme linéaire en surplomb de la rivière. Les immeubles se retournent occasionnellement sur le quai : ils sont percés de nouvelles baies et augmentés de balcons et terrasses en structure légère.

❹ La zone nord est supprimée, elle est vue comme l'emprise naturelle du lit de la rivière et demeure largement plantée. La rue Gabriel Péri retrouve son statut originel de quai.

❺ La périphérie du site Oullins-Machine est densifiée par des constructions hautes, voir très hautes afin de donner à lire le lit originel de la rivière.

❻ Certaines halles ferroviaires sont réhabilitées. Les projets profitent de belles structures industrielles afin d'offrir des typologies riches et variées, tant en activités que logements

**Une nouvelle embouchure pour l'Yzeron, collectif d'architectes « Commune »**

# Les ateliers de montage de 1920



photo Frédéric Reynaud

## Bibliographie

*Les anciens ponts de La Mulatière à Lyon*, par Pierre Sarocchi in Bulletin de la Société Historique, Archéologique et Littéraire de Lyon, tome XXIX

*Histoire de la construction du Chemin de fer dans le département du Rhône 1826-1832*, Bruno Varenne, thèse  
*Préinventaire des Monuments et Richesses Artistiques, département du Rhône*, n° 32, La Mulatière, 2004

*Mémoires des Mulatins 39-45*, imprimerie Rhodanienne, avril 2008

*Aux origines des ateliers d'Oullins, de Clément-Désormes au PLM*, Bruno Carrière, La Vie du Rail n° 1871 du 9/12/1982, p. 9 à 12

## Sites

La Fontanière, Association pour la protection et la valorisation du patrimoine de Sainte-Foy-lès-Lyon et La Mulatière : <https://lafontaniere.fr>

AFAC : Association Française des Amis des Chemins de fer : <http://www.afac.asso.fr/index.php/liens-site-afac>

Histoires Lyonnaises, site des Archives Municipales de Lyon, article *Une autoroute dans la ville : l'axe nord-sud de Lyon* par Louis Baldasseroni : <https://lyonnais.hypotheses.org/2604>

**Ont collaboré à ce numéro** : Frédéric Couffin, Christian Duchefdelaville, Michel Forissier, Gérard Gallic, Jean-Claude Kirche, Michel Locatelli, Jean-Louis Pavy, Frédéric Reynaud, Martin Rollin, Alexis Stremmsdoerfer

**Conception et réalisation** : Jean-Pierre Philbert et Éliane Vernet

**SAUVEGARDE et EMBELLISSEMENT de LYON**

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

**Président d'Honneur** : Jean-Paul DRILLIEN

**Membre d'Honneur** : Raymond MOTTE

**Président**

Jean-Louis PAVY

[jeanlouispavy@yahoo.fr](mailto:jeanlouispavy@yahoo.fr)

Tél : 04 72 16 07 14

**Secrétaire Général**

Michel LOCATELLI

[locatelli.michel@laposte.net](mailto:locatelli.michel@laposte.net)

Tél : 04 78 76 84 32

**Trésorier**

Gérard GALLIC

[ggallic@free.fr](mailto:ggallic@free.fr)

Tél : 04 37 48 40 66

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



**SAUVEGARDE et  
EMBELLISSEMENT de  
LYON**

**Cotisation : 30 €**

Siège : **MAISON** de l'ENVIRONNEMENT

14 avenue Tony Garnier, 69007 LYON

N° SIREN : 322 521 196 N° SIRET : 322 521 196 00020

Directeur de la publication : J. L. PAVY