

De Condate aux Confluences

ÉTAT DES LIEUX DU QUARTIER PERRACHE



Aucun autre site à Lyon ne se sera autant transformé que le quartier Perrache. Depuis l'établissement de la capitale politique des trois Gaules, ce bout de terre a fait du chemin.

Au Moyen Âge, la pointe de la presqu'île n'avait pas la configuration qu'on lui connaît. C'était une île entourée de petits îlots, connue à l'époque gauloise sous le nom de Canabae, séparée de la ville par le confluent du Rhône et de la Saône, qui baignait alors les remparts d'Ainay. Ensuite s'établit Condate, capitale politique des Trois Gaules, sur la partie sud de la presqu'île. La partie nord, comprise entre les places Carnot et Ampère, se développe sous Lugdunum la romaine, poursuit son essor puis connaît un rayonnement religieux avec la puissante abbaye médiévale d'Ainay.

En 1735, à peine les travaux de la place Royale (place Bellecour) achevés, le Consulat lyonnais acquiert les terrains de l'île Canabae (rebaptisée entre-temps île Mognat). Un premier projet de «*reculement à la Mulatière*» est proposé dès 1738 au Consulat par Guillaume-Marie Delorme. Mais il faut attendre 1766 et l'architecte Michel-Antoine Perrache pour que le projet prenne forme. Perrache prône le comblement du confluent et le rattachement de l'île Mognat. Le projet est accepté en 1769 et approuvé par lettres patentes du roi en 1771.

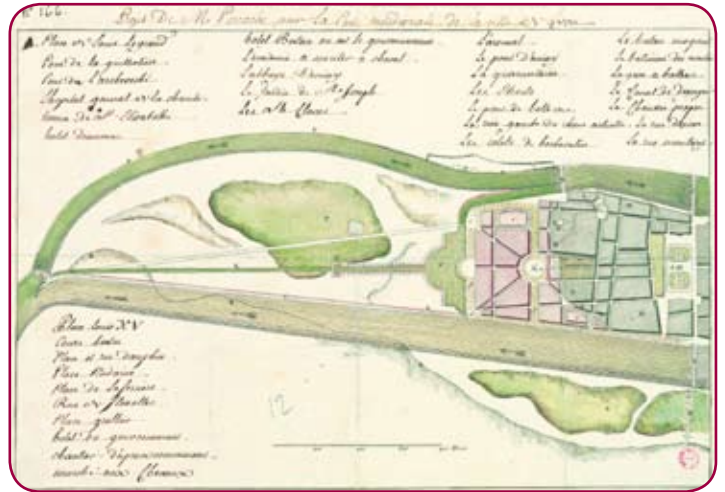
Michel-Antoine Perrache, avec une vingtaine d'associés, crée la compagnie Perrache. En échange d'un droit de péage sur le pont à venir,

celle-ci doit financer seule le projet. Qui est titanesque : recul du confluent d'Ainay à la Mulatière, redressement du cours du Rhône grâce à la construction d'un quai et d'une chaussée et au remblaiement de l'ancien lit du fleuve, creusement d'une gare d'eau et percement d'un canal reliant cette dernière au fleuve, construction d'un pont au débouché de la nouvelle chaussée. Puis construction d'un nouveau quartier résidentiel (le «*quartier neuf*»). Les travaux sont lancés en 1772.

La compagnie trouve du soutien auprès du corps des Ponts et Chaussées, le projet servant leur propre objectif d'unification du réseau routier à l'échelle nationale. En effet, les plans de Perrache ouvrent une voie de circulation nord-sud, alors que la ville est exclusivement traversée d'est en ouest, via le pont de pierre sur la Saône (pont du Change) et le pont de la Guillotière.

À partir de 1774, c'est Jacques-Germain Soufflot, l'architecte du roi, qui supervise les travaux du «*quartier neuf*» (la partie entre Ainay et Carnot). Son plan supplante celui de Perrache, pour cette partie, pour les travaux d'embellissement : d'un plan de ville rayonnant type versaillais, on passe au plan orthogonal que l'on connaît encore aujourd'hui. Perrache conserve néanmoins la supervision des travaux au sud de la presqu'île. Cette répartition du quartier montre que la démarcation très nette qu'exerce aujourd'hui le cours Verdun n'est pas liée à l'installation de la voie de chemin de fer ni au passage de l'autoroute.

À la mort de Perrache en 1779, malgré la réalisation du quai et de la chaussée en rive droite du Rhône, le redressement du fleuve et la construction du canal et de la gare d'eau, l'état d'insalubrité et l'inachèvement de la presqu'île font que le chantier demeure colossal. Considérablement endetté et ne tirant finalement aucun profit du pont, emporté par une crue à peine construit, la compagnie Perrache sollicite par deux fois l'aide du roi pour continuer, arguant de l'intérêt général du projet. La Révolution ruinerait tout espoir d'accord et par là même la compagnie.

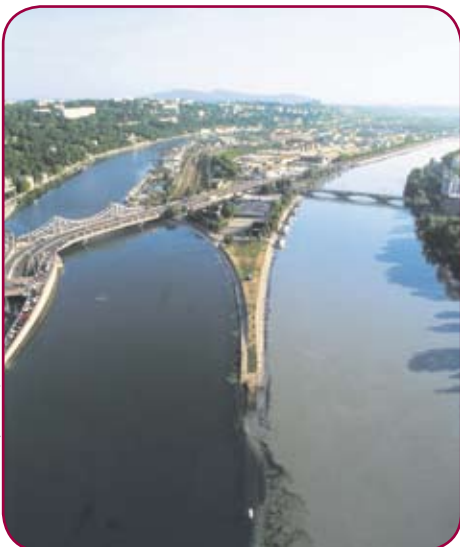


Le projet dessiné par Michel-Antoine Perrache en 1766

En 1806, les terrains du sud sont cédés à Napoléon qui prend à sa charge les travaux, en échange de l'édification d'une résidence impériale sur l'emplacement de la gare d'eau. Mais la chute de l'Empire ruinerait à son tour cette opportunité. Il faudra finalement attendre 1841 pour enfin voir disparaître les pestilentiels «*marais de Perrache*» et leurs redoutées fièvres contagieuses.

Alors que le pont de la Mulatière est reconstruit et que se poursuit l'aménagement du «*quartier neuf*» au nord, il faut que la Ville recouvre son droit de propriété au sud pour que se dessinent de nouvelles ambitions. C'est chose faite en 1823. La chambre des députés vote une loi de rétrocession des terrains à la ville de Lyon. Jean de Lacroix-Laval (maire de Lyon de 1826 à 1831) met alors en œuvre son plan de «*distribution de la presqu'île Perrache*», approuvé par ordonnance royale en 1828. La vente des terrains se fait par lots, invitant les acquéreurs à remblayer eux-mêmes leur parcelle et à y planter en priorité des activités industrielles. Le but étant de diversifier l'économie lyonnaise alors essentiellement axée sur le négoce de la soie.

Le site, combinant des dessertes à la fois fluviales, terrestres et ferroviaires conduit la Ville à sceller une alliance en 1827 avec la compagnie des frères Seguin, premiers constructeurs de locomotives en Europe et exploitants de la ligne Saint-Étienne-Lyon. La Ville leur cède ainsi les terrains autour de l'ancienne gare d'eau. En échange, la compagnie s'engage à remblayer les rues et les quais sur ses parcelles, à favoriser l'implantation d'une quinzaine d'établissements industriels, à construire un pont plus robuste en vue du passage des trains et à prolonger la voie de chemin de fer dans la presqu'île. Inaugurée en 1846, ils créent ainsi la seconde ligne de chemin de fer française et première du point de vue de sa longueur.



Quand la Saône a rendez-vous avec le Rhône