



Le projet Lyon Confluence mis en situation

Mais cette hégémonie du chemin de fer sur Perrache réfrène l'essor résidentiel du quartier. Ce n'est que sous Édouard Herriot (maire de Lyon de 1905 à 1957) que les habitats vont se développer. Tout d'abord, dans le cadre de l'exposition universelle de Lyon en 1914, une passerelle est installée entre Perrache et Gerland (qui connaissait alors son essor), liaison confortée ensuite par le prolongement du cours Charlemagne et la construction du pont Pasteur entre 1921 et 1923. Parallèlement, entre 1912 et 1934, quatre ensembles d'habitations collectives regroupant plus de 600 logements sortent de terre entre le cours Charlemagne et le Rhône (Perrache étant l'une des rares terres d'asile de la population ouvrière lyonnaise de ce début de siècle). Lors de la fermeture des abattoirs de Perrache, suite à la mise en activité de ceux de Gerland en 1928, on édifie sur leur emplacement une seconde cité d'habitations à bon marché

de 282 logements.

Malgré tout et encore plus avec la création de la gare de marchandises Perrache 2 en 1928, le quartier a vocation de transit. De nombreux sites se développent dans cette optique : le port Rambaud, véritable « ventre à charbon » jusqu'au déclin du bassin houlier stéphanois, le marché de gros inauguré en 1961, le centre de tri postal de Montrochet ouvert en 1978. Quelques tentatives municipales tout de même en matière d'équipement : la patinoire du cours Charlemagne en 1967 ou l'anecdotique boulodrome installé à la pointe sud du confluent. Sans oublier l'établissement de lieux désormais typiques comme les cirques cours Verdun ou la célèbre brasserie Georges.



Maquette exposée à la Maison de la Confluence

Les Confluences en chiffres :

150 hectares (depuis la place Carnot jusqu'à la pointe du confluent)

70 hectares de constructions foncières

Population actuelle : 7000

Population future : 25000

Emplois actuels : 6000

Emplois futurs : 22000

Mais cette vocation de transit ne s'effacera pas dans les années à suivre, loin de là. En 1960 est ouvert le premier tronçon de l'A7, dans le sens Lyon-Marseille, entre le cours Verdun et l'extrémité de la presqu'île. Puis en 1963, Louis Pradel, alors maire de la ville (1957-1976), se laisse convaincre par le projet de faire passer « temporairement » la jonction des axes A6 (Lyon-Paris) et A7 par un nouveau tunnel, Fourvière. En plein centre ville, il isole définitivement le nord du sud de la presqu'île. Le projet du futur échangeur de cet axe autoroutier fut confié à René Gagès, architecte conseil de plusieurs départements dont le Rhône. Il reçoit l'adhésion du maire qui rêve d'une ville « fluide, traversée sans feux rouges à l'instar de Los Angeles ». Ainsi, en juin 1976, les Lyonnais découvrent une immense structure d'acier, de béton et de verre, combinant tous les modes de transports : voitures, trains, bus, métros (la première ligne, la A, est ouverte deux ans après).... Arrive ensuite le TGV et plus récemment le tramway.

NOM D'UNE RUE !



Cours Bayard / 2^{ème} arrondissement

Le cours Bayard, qui s'étend du Quai Rambaud au Quai Perrache dans le 2^{ème} arrondissement, devrait s'écrire avec un « t » puisqu'il doit son nom au célèbre chevalier Bayart.

Outre ses hauts faits d'armes dans l'armée française entre le 15^{ème} et le 16^{ème} siècle, ce chevalier fait partie de la mémoire lyonnaise tant il se distingua dans cette ville par son courage et sa hardiesse.

En 1494, le roi Charles VIII organise des festivités pendant plusieurs jours dans la capitale des Gaules pour fêter sa victoire sur le royaume de Naples. Le jeune Bayart, alors âgé de 18 ans, décide de faire ses premières armes lors du tournoi prévu à cette occasion. L'épreuve se déroule à la place de l'actuelle Rue Vaudrey dans le 3^{ème} arrondissement. Bayart triompha des chevaliers les plus forts et les plus expérimentés avec une telle magnificence qu'on entendait les Lyonnaises s'extasier dans les tribunes : « Vey-vo cestou malotru ! Il a mieux fay que tous les autres ! ».

Mais s'il fût sans peur, il ne fût pas sans reproche : on raconte qu'il arriva richement vêtu et armé au tournoi, grâce à une importante somme d'argent qu'il aurait soutiré habilement mais indécemment à son oncle Théodore de Terrail, abbé d'Ainay.

Anouchka Meneau



Photographies © Anouchka Meneau



La volonté politique de reconquête du site de la confluence ne se dessine que dans les années 80 sous l'impulsion de Francisque Collob (maire de 1976 à 1989). Se dessine, en parallèle, le déclin de la vocation logistique de Perrache dans les années 80 : inauguration de la gare de la Part-Dieu, déclin du marché de gros et perspective de son transfert, cessation des activités du port Rambaud, départ du centre de tri postal à Bron. Cumulés au développement des réseaux routiers en rive gauche du Rhône et à la montée en puissance de l'aéroport de Satolas (aujourd'hui Saint-Éxupéry).

Dans les années 90, Raymond Barre (maire de Lyon de 1995 à 2001), décide de reconquérir ce quartier en tirant parti de son immense potentiel : 150 hectares à proximité du centre ville.

Marie Gouttenoire



habiter

Du studio au cinq pièces

en duplex avec de grandes terrasses privatives sur le toit, les appartements du Monolithe bénéficient d'une double exposition qui leur apporte douceur de l'air, lumière naturelle et des vues panoramiques sur la ville.

LE MONOLITHE

MVRDV
Pierre Gaspar
Manuelle Delgado
Emmanuel Combaral & Dominique Marrot
Ernst von Eckert
West 8

Tél. 04 72 77 64 75

www.lemonolithe.com