



Le centre d'échanges de Perrache **L'invention de la multimodalité** 1964 – 1976

Résumé :

Depuis 1976 un étrange objet architectural est posé en plein cœur de Lyon, entre la Saône et le Rhône, sur le prestigieux cours de Verdun. Bâtiment à la réputation la moins enviée de la ville, le centre d'échanges de Perrache est pourtant le précurseur des pôles d'échanges multimodaux. Imaginé comme un centre de services, l'habitant dispose de tous les moyens de transports : depuis le deux roues jusqu'au train en passant par l'autobus, l'autocar, le tramway, le métro, l'automobile, le taxi. La « mégastructure » entend proposer des services aux différents usagers : commerces, espaces d'exposition, jardin public.

Nous allons retracer la genèse du projet, intimement lié à la traversée nord-sud de l'agglomération par l'autoroute, la desserte ouest-est et le tunnel de Fourvière. Imaginé comme une porte d'entrée vers le sud du quartier, le projet sera maintes fois amendé. Coupable idéal, il symbolise aujourd'hui à la fois une coupure urbaine et l'arrivée de l'autoroute en centre-ville. A l'heure où le Confluent de Lyon s'urbanise, il est nécessaire de faire le point sur les origines du projet, ses ambitions initiales, son rejet, sa reconnaissance ainsi que l'implication des différents acteurs. Nous terminerons par les potentialités de l'ouvrage.

Sommaire :

Des infrastructures nationales investissent la Presqu'île de Lyon	3
La circulation automobile dans l'agglomération lyonnaise	4
Les acteurs techniques en présence : une expertise d'Etat vite secondée par une ingénierie locale	6
La complexité des enjeux engendre l'émergence d'innovations urbaines	7
Les recherches théoriques de l'atelier René Gagès	7
L'Etat commande une étude d'urbanisme précédant l'arrivée de l'autoroute à Lyon	9
Un "pont-urbain" solutionne la traversée tout en permettant l'urbanisation au sud	10
Le parti retenu résulte d'une série de compromis	12
Le parti architectural du centre d'échanges : le « brutalisme »	14
Le mariage de l'architecte et de l'ingénieur	15
La progression urbaine vers le Confluent et la SNCF contrariante	16
Louis Pradel défend le projet en s'impliquant personnellement	17
Présentation des caractéristiques techniques et fonctionnelles de l'ouvrage	19
L'innovation dans la gestion d'un équipement sans équivalent	21
La réaction virulente des habitants du centre-ville de Lyon	22
Le cours de Verdun élevé au rang de mythe	25
Le centre d'échanges en service : reconnaissance et évolution des représentations	27
L'expérience inédite de l'ELAC : l'Espace Lyonnais d'Art Contemporain	29
L'aménagement du Confluent de Lyon relance le débat sur l'opportunité du centre d'échanges	31
Une reconnaissance architecturale et fonctionnelle tardive	34
Quel avenir pour cet imposant héritage ?	35
Bibliographie	37

40 ans du Grand Lyon : un récit à partager

Après avoir créé une communauté de moyens il y a 40 ans de cela, sous l'impulsion de l'Etat, le Grand Lyon constitue aujourd'hui une communauté de projets autonome, reconnue pour son efficacité dans la gestion d'un territoire qui regroupe 57 communes et plus de 1,3 millions d'habitants. Mais l'histoire ne s'arrête jamais : cette collectivité reste en devenir et l'enjeu est désormais de constituer une véritable **communauté de destin**, inscrite dans le grand bassin de vie de l'agglomération, à savoir le territoire qui, de Saint-Etienne à Ambérieu-en-Bugey, de Vienne à Villefranche-sur-Saône, regroupe plus de 2 millions d'habitants. 2 millions d'habitants rapprochés par les réalités de la vie quotidienne, mais aussi par la nécessité de former une masse critique capable de maintenir la capacité d'innovation et le rang du Grand Lyon dans le contexte de la concurrence internationale du 21^e siècle. Pour y parvenir, il s'agit non seulement de partager collectivement des projets, mais aussi de se doter de racines communes.

C'est pour nourrir cette ambition que la Direction Prospective et Stratégie d'Agglomération du Grand Lyon a engagé, en lien avec le Service des archives et le Service de la communication interne, un travail de fond visant à écrire une première histoire de l'institution. L'idée est de rassembler et d'organiser les nombreux éléments de cette histoire qui existent déjà de manière éparse, afin de les rendre intelligible par un large public à travers une mise en récit.

A partir des documents d'archives disponibles dans et hors de l'institution (débat et délibérations de l'assemblée communautaires, journaux internes, archives de la presse locale et nationale, dossiers techniques produits par les différents services, fonds photographiques et filmographiques ...) ; de thèses et travaux d'étudiants sur l'histoire urbanistique ou politique de l'institution ; et enfin de recueils de témoignages rendant compte de la mémoire encore vivante du Grand Lyon (interviews d'agents et de retraités de la Communauté urbaine, d'élus ou ex-élus, de professionnels ayant travaillé sur les grands projets d'agglomération), une **chronologie générale** des mandatures, des réalisations et des événements marquants a été établie. Des **axes thématiques** ont été définis, qui sont autant de fils conducteurs pour analyser le passé et ouvrir sur l'avenir.

Ont ainsi été repérés :

- des **questions** et des **points de fragilité** dans cette histoire : une certaine lourdeur administrative, une complexité des rouages internes et des processus de décision ; une difficile lisibilité de l'institution et de ses champs d'intervention pour les citoyens et les partenaires de la Communauté urbaine ;
- des **permanences** heureuses dans cette histoire : la culture du pragmatisme et de l'expérimentation ; une forte propension à l'innovation technique, en même temps qu'à l'adaptation ingénieuse de techniques venues d'ailleurs ; une capacité à porter des grands projets et à agir malgré le risque ; le sens de la conciliation, qui permet de dépasser les conflits entre intérêts politiques, territoriaux et institutionnels ; la continuité des politiques publiques, condition pour agir sur le long terme... ;
- des **dynamiques de changement** : d'une appréhension mécaniste et technicienne de l'urbain à une approche plus sensible, prenant en compte la complexité, notamment au travers de la concertation avec la population ; de la tutelle de l'Etat à l'affirmation d'un pouvoir d'agglomération autonome ; l'extension des compétences et l'affirmation de nouvelles vocations de la Communauté urbaine au fil des ans ; « l'internationalisation » du Grand Lyon...

Ces permanences et dynamiques de changement, qui peuvent être considérées comme fondatrices d'un projet et d'une vision du futur, se manifestent de mille manières dans les moments-clefs de l'histoire de l'institution, et plus généralement de l'agglomération. La présente note éclaire l'une de ces étapes. Articulée à de nombreux autres textes, elle est l'un des éléments qui doivent permettre de constituer la trame de ce grand récit à partager...

Des infrastructures nationales investissent la Presqu'île de Lyon

La Presqu'île lyonnaise est déjà le site privilégié pour l'implantation de grandes infrastructures ferroviaires puis routières bien avant les premières réflexions qui aboutiront à la réalisation du centre d'échanges de Perrache.

Dès 1847, l'arrivée du chemin de fer en gare de Perrache coupe la Presqu'île en deux, isolant sa partie Sud, alors peu urbanisée. C'est une rupture urbanistique majeure. En 1914, la



Cours de Verdun avant la construction du centre d'échanges

localisation des terminus de tramways engendre place Carnot un pôle d'échanges peu structuré, au fonctionnement de plus en plus chaotique. Les bus, trolleybus urbains puis les cars de transporteurs privés des départements limitrophes complètent progressivement ce dispositif. C'est dans ce nœud de contraintes urbanistiques que les services de l'Etat imaginent au début des années 1960 la traversée autoroutière de la ville de Lyon, au débouché du tunnel sous la colline de Fourvière. Le devenir du cours de Verdun n'est plus imaginé uniquement par les pouvoirs locaux. Il s'imbrique dans la politique

nationale d'aménagement du territoire. La logique d'Etat, l'intérêt général, va rejoindre les intérêts de la municipalité lyonnaise et plus précisément servir les ambitions de son nouveau maire, Louis Pradel.

Le plan national d'aménagement autoroutier s'engage en 1960. Il est déclaré d'utilité public en 1963. Il s'agit de réaliser en urgence 2000 kilomètres d'autoroute avec comme priorité la liaison Paris – Marseille entre 1960 et 1975. La réalisation des infrastructures autoroutières au niveau national coïncide avec les fortes ambitions d'équipement de l'agglomération lyonnaise pour sa desserte locale. La synchronisation est parfaite entre le pouvoir local en plein renouveau et une administration des Ponts et Chaussées toute puissante. Le nouveau maire de



Cours de Verdun avant la construction du complexe de Perrache

Lyon, Louis Pradel, élu en 1957, est ambitieux, les finances publiques abondantes lui permettent de mettre en œuvre une série de projets de modernisation attendant leurs heures sous les mandatures d'Edouard Herriot. « *Les besoins en termes d'équipements, d'infrastructures ou de logements sont énormes. Or, les maires, au plan local, les ingénieurs des Ponts et Chaussées au niveau de l'administration et le gouvernement, ont, pour une fois véritablement les moyens d'agir et d'entreprendre de grands projets.*¹ » La période est aux grands projets d'urbanisme impulsés et imaginés par l'Etat. Le pouvoir local se réapproprie pourtant les réalisations les plus emblématiques. Tout comme

pour le centre directionnel de la Part-Dieu, Louis Pradel s'investit personnellement dans le centre d'échanges et plus précisément dans l'arrivée de l'autoroute à Lyon.

Face au réseau routier RN6 et RN7 inadapté à la croissance du trafic automobile, les ingénieurs des Ponts et Chaussées du Rhône proposent le percement d'un tunnel sous la colline de Fourvière. L'utilité de l'ouvrage est avant tout de favoriser la desserte du trafic local entre l'ouest et l'est de l'agglomération. Le tunnel imaginé comporte trois tubes de deux voies chacune : « *le tube central pourra être emprunté tantôt dans un sens, tantôt dans l'autre, suivant l'importance relative des courants de circulation de sens contraires aux heures de*

¹ Sébastien Gardon, « Expertise et politique dans les grands projets d'aménagement urbain pendant les Trente Glorieuses, le cas Lyonnais », DEA – IEP de Lyon, 2002-2003, p 51

*pointe.*² » Le projet global initial, incluant le trafic de transit et le trafic local, sur lequel les différentes parties (ville de Lyon, Conseil Général des Ponts et Chaussées, Gouvernement) se sont accordées comporte deux tunnels ainsi que deux contournements, à l'est et à l'ouest. Le Plan d'Urbanisme Directeur du Groupement d'Urbanisme de la région lyonnaise publié en 1962 confirme ces intentions.

De 1960 à 1967, de nombreux scénarios et hypothèses sont étudiés pour la traversée nord-sud par le tunnel de Fourvière comme l'emplacement des sorties de tunnels, au nord ou au sud de la gare de Perrache, le nombre de tubes de circulations dans le tunnel, l'imbrication des trafics, etc.

Le contournement Ouest de l'autoroute de Paris est très vite suspendu pour des raisons financières alors que le projet était bien avancé comme le souligne Félix Rollet : « *De la porte de Lyon à Oullins, elle passera dans la vallée de l'Yseron. On a acheté les terrains. On a exproprié le golf de Oullins pour passer sous la colline et faire sortir l'autoroute en face du pont sur le Rhône [...] C'était un tunnel qui était en dessous du niveau du chemin de fer* ». *Le tracé débouchait vers l'actuel pont de la Mulatière [...] C'est de Paris que sont venues les restrictions [...] "C'est beaucoup trop cher, vous ne pouvez pas faire ça. Il faut que l'arrivée à Lyon coïncide avec l'autoroute."* »

L'intérêt pour le contournement ouest diminue chez les ingénieurs des Ponts qui jugent plus urgent et utile la construction du tunnel. Selon Clément Roques, ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du Rhône, le contournement intéressait surtout les poids lourds en transit. Devant faire un choix, cette solution n'est pas jugée suffisamment pertinente face au tunnel sous la colline de Fourvière. Le tunnel permet de différer la réalisation de la coûteuse rocade. L'autoroute passera donc provisoirement par le centre de Lyon mais les flux de transit et de desserte locale seront distincts puisqu'il est prévu deux tunnels différents. Les deux ouvrages de contournement est et ouest sont programmés pour être réalisés dans les années 80, financés par les VII^e et VIII^e plans.

La solution technique a priori la plus satisfaisante et complète est la suivante : le tunnel de Fourvière débouche en bas de la montée de Choulans sur la rive droite de la Saône. Il traverse la Presqu'île au nord de la gare SNCF. Il comporte trois tubes dont un permettant un sens de circulation inversable en fonction de l'état du trafic. Un autre tunnel, réservé à l'autoroute et donc aux flux de transit, débouche au sud de la gare SNCF, traverse la Presqu'île en viaduc pour rejoindre l'autoroute en rive droite du Rhône.

Les projets de tracés et de variantes se multiplient. Les réflexions sont majoritairement celles des ingénieurs de l'Etat même si les urbanistes de la ville essaient de défendre leurs arguments, en particulier le passage des voies au sud de la gare de Perrache. L'Etat privilégie le cours de Verdun. Prévu dans une phase ultérieure, le deuxième tunnel de contournement autoroutier est finalement écarté pour des raisons de coûts.

En 1967, Edgar Pisani, ministre de l'Équipement, adresse au préfet du Rhône le tracé retenu après examen du Conseil Général des Ponts et Chaussées. Le projet prévoit la construction immédiate de deux tubes à deux voies chacun dans la colline de Fourvière, l'édification d'un nouveau pont sur la Saône, à l'aval du pont Kitchener et la traversée de l'éperon de Montribloud en tranchée ouverte. Le troisième tube du tunnel de Fourvière disparaît, certainement provisoirement à l'époque.

L'aménagement imaginé sur le cours de Verdun correspond finalement à une voirie autoroutière classique ne se préoccupant pas de l'environnement urbain traversé tout en l'impactant fortement. La coupure est totale avec le trafic de la voirie locale. A ce stade de l'avancement du projet, les voies routières sont imaginées soit en sous-sol (-1) soit sur trémie (+1) : le positionnement de la ligne de métro est déjà prévu au niveau du sol. Entre l'arrivée des autoroutes, le creusement du tunnel sous Fourvière et la nécessité d'aménager de manière inédite un croisement de flux en ville, on constate que l'administration se montre quelque peu hésitante quant aux choix techniques et financiers à opérer. Tout va très vite et les enjeux sont très importants. « *On peut ainsi remarquer que jusqu'à la fin de leur construction, ces projets sont marqués par l'incertitude, l'urgence, l'indécision, voire la précipitation.*³ »

² Mémoire explicatif de C. Roques, 1963, cité par S. Gardon, op. cit. p 44

³ Sébastien Gardon, op. cit. p 149

La circulation automobile dans l'agglomération lyonnaise

L'agglomération lyonnaise se dote parallèlement de plans d'équipements routiers prévoyant l'aménagement de pénétrantes routières traitées selon le mode autoroutier. Des échangeurs doivent irriguer les différents pôles de l'agglomération et en premier lieu favoriser l'écoulement des flux au nouveau centre directionnel de la Part-Dieu. Une fois le transit national autoroutier dévié par les contournements, le centre d'échanges deviendra « la rocade du centre de Lyon », reliant les échangeurs de Lamothe, Part-Dieu, Saint Clair, Tonkin⁴.

« La SETEC [bureau d'études chargée de la circulation] envisage très largement le problème de la desserte du centre. Nous aboutissons à la conclusion que pour permettre l'accès commode au centre de la Part-Dieu tous azimuts, il faut créer un certain nombre de grandes voiries. Il y en avait une sur le chemin de fer de l'est, une qui est devenue l'autoroute A43, une autre qui est devenue l'autoroute A42 ; tout cela c'était déjà noir sur blanc à l'époque, en 1962. L'idée du tunnel sous Fourvière est reprise, elle datait déjà de trente ans. Elle était destinée à permettre aux gens des banlieues de la périphérie ouest et nord-ouest d'arriver facilement au centre. Il y avait simultanément, au niveau du groupement d'urbanisme, une idée d'un système d'autoroute et de contournement de Lyon. Jamais l'autoroute n'aurait dû passer là.⁵» Pour l'urbaniste en chef de la ville de Lyon, l'autoroute de transit national et international n'aurait pas du pénétrer en centre-ville. Par contre, les grands axes de la ville se sont transformés parallèlement en autoroutes urbaines.

Lyon se trouve donc dans une phase de modernisation à marche forcée. L'aménagement du quartier de la Part-Dieu, le nouveau centre moderne de Lyon, doit être impérativement relié aux voies de communications rapides. La ville de Lyon est par ailleurs confrontée à de graves difficultés d'écoulement des flux automobiles, alors en forte croissance. La voirie existante est inadaptée. La solution de voiries autoroutières en ville, solution proposée par les services des Ponts et Chaussées est rapidement adoptée par le maire qui voit dans ces infrastructures un moyen simple et rapide de desservir la ville centre et d'y faire converger les flux. Louis Pradel qui défend personnellement l'entrée de l'autoroute en milieu urbain va alors accepter une solution qui sera lourde de conséquences : *« Lorsque l'Etat a renoncé à réaliser dans l'immédiat le contournement Ouest de l'agglomération lyonnaise, Louis Pradel a habilement accepté que la liaison entre les autoroutes A6 et A7 se fasse provisoirement par le Tunnel de Fourvière, afin que l'Etat, par l'intermédiaire du Ministère des Travaux Publics et du Ministère de l'Intérieur, prenne en charge la moitié du montant des travaux.⁶»* Charles Delfante l'explique d'une manière moins policée : *« Quand vous avez une voirie d'intérêt général, le financement se divise insensiblement en trois tiers [...] Giscard et Chalendon disent au maire "si vous acceptez qu'on passe provisoirement l'autoroute par le tunnel, on vous finance et on va jusqu'à 50%". Qu'est ce que vous vouliez que le maire fasse ? Pour lui c'était un dilemme : ou bien je fais ce que j'ai envie de faire mais je n'ai pas les moyens, alors je suis obligé de passer par une solution qui s'est avérée une stupidité. On a cumulé la stupidité du passage de l'autoroute, la stupidité du maintien de la gare Perrache, la stupidité de l'obligation de remonter les niveaux.⁷»*

Depuis sa construction, le centre d'échanges est accusé d'avoir fait entrer l'autoroute en ville. Mais pour ses concepteurs, l'automobile n'est qu'un des éléments – et pas le plus important – de la multimodalité. L'époque est toutefois à l'adaptation de la ville à l'automobile. Pouvait-il en être autrement face aux transformations socio-économiques qu'elle engendre ?

A la question de savoir si la monopolisation de l'expertise des Ponts et Chaussées favorise un « tout pour la voiture » Guy Vanderaa répond : *« Oui ! Mais à l'époque, on en était pas là. Mes parents n'ont pas encore de bagnole. Et je peux vous dire que mon père économisait sous par sous pour s'acheter sa première bagnole. Ce n'était pas "tout pour la voiture" mais c'est "enfin on va avoir une voiture." Les jeunes générations ne s'imaginent pas ce que ça a été de toucher la première voiture. Quand mon père est arrivé devant notre maison avec sa 203, on est sorti,*

⁴ René Gagès dans Architecture Rhône-Alpes, n°17, avril 1975

⁵ Charles Delfante, interview par S. Gardon, 2003

⁶ Sébastien Gardon, op. cit. p 118

⁷ Charles Delfante, interview par S. Gardon, 2003

toute la famille, on l'a touché...parce qu'on allait pouvoir quitter la ville [...] On a compris, à l'heure actuelle, qu'il n'est plus nécessaire de subir les nuisances du réseau routier pour en avoir les avantages. Mais à l'époque, la traversée de Lyon sans feu rouge promise par Louis Pradel était quelque chose qui, électoralement parlant, était fort. Lyon a souhaité être traversée par l'autoroute. En plus, cela ne paraissait pas iconoclaste, cela se liait à un système d'autoroutes urbaines.⁸» Le débouché du tunnel permet la liaison de l'autoroute de Paris à celle de Marseille. La liaison vers Chambéry est assurée par l'avenue Berthelot.

Georges Pompidou prône en 1969 une « adaptation de la ville à la voiture »⁹ comme le précise le résumé du rapport de présentation du Ve plan, 1966-1970 : « *L'automobile présente l'avantage de mettre à disposition de l'homme un moyen de transport autonome offrant un service porte à porte. Cet atout lui garantit un avenir à peu près assuré. Toutes les familles qui auront la possibilité de s'offrir une automobile le feront. Ainsi, on admet que le nombre de voitures particulières doit doubler en dix ans et tripler en vingt ans.*¹⁰» Pour une fois les prévisions des experts se vérifient : en 1953, 21% des ménages ont au moins une voiture, 30% en 1960, 50% en 1967 et 75% en 1987.¹¹ Dans un contexte de forte croissance économique et d'urbanisation intensive, l'automobile devient un bien de consommation courant. Il n'est donc pas à l'époque incongru d'entreprendre l'adaptation des villes à son utilisation afin de la rendre confortable et sûre.

René Gagès considère le centre d'échanges davantage comme un équipement permettant de se passer de l'automobile : « *La plaque d'échange est fondamentale : bus urbains, interurbains, cars inter-villes. Ensuite il y a la liaison avec le chemin de fer, le métro. La voiture, on s'en fout ou presque. Pour ce qui est du transit, elle passe dessous. Pour ce qui est local, pour ceux qui veulent s'arrêter dans le secteur, ils se garent dans le parking. Ce qui fait tourner le centre d'échanges ce sont les transports en commun. Le parking automobile ne fait que 1000 places. Il devrait y avoir 5000-6000 places. C'est vraiment un équipement multimodal très fort [...] Ce n'est qu'après qu'on s'est rendu compte que l'autoroute dans la ville, ça ne va pas, qu'il faut enlever l'autoroute. En l'enlevant, on enlève 25% du trafic. C'est bien ce qu'avait compris Pradel puisqu'il a dit "c'est un équipement pour les lyonnais."*¹² »

Les acteurs techniques en présence : une expertise d'Etat vite secondée par une ingénierie locale

« L'Etat et les ingénieurs des Ponts et Chaussées contrôlent l'élaboration du tunnel. En revanche, d'autres instances lyonnaises s'emparent du problème de la traversée de l'autoroute en ville et proposent une réponse politique, institutionnelle et technique.¹³» Le contrôle de l'aménagement global se fait toutefois toujours par l'Etat, du fait de sa maîtrise du budget et de la planification urbaine.

Avant la décentralisation, on constate une « véritable monopolisation de l'expertise, tant opérationnelle que décisionnelle de la part du corps des Ponts et Chaussées [...] les avis des urbanistes ou ceux d'autres experts ne sont plus pris en compte, même pour ce qui concerne les débouchés du tunnel et leur insertion dans la ville.¹⁴»

Les ingénieurs d'Etat deviennent les maîtres de la compétence technique. « *C'est surtout face aux collectivités locales que cette position omnipotente des Ponts et Chaussées prend toute sa valeur [...] les services de l'Etat deviennent, par substitution et par instrumentalisation les services techniques de ces dernières, étant donné que ceux-ci sont contraints de végéter, comme le service d'urbanisme des communes, ou sont anéantis "sous les coups de boutoir" des ingénieurs de l'Etat [...] Il n'est alors question que de coopération passive entre le Service Ordinaire des Ponts et Chaussées et les Services Techniques de la Ville de Lyon qui sont à leur*

⁸ Guy Vanderaa, architecte à l'atelier René Gagès, interview par S. Gardon, 2003

⁹ Gabriel Dupuy, « Les territoires de l'automobile » Anthropos, 1995, cité par S. Gardon

¹⁰ Gabriel Dupuy, *ibid.*

¹¹ Gabriel Dupuy, *ibid.*

¹² René Gagès, interview par S. Gardon, 2003

¹³ Sébastien Gardon, *op. cit.* p 29

¹⁴ Sébastien Gardon, *ibid.* p 72

*disposition.*¹⁵» Paul Scherrer confirme l'omnipotence de l'expertise des Ponts et Chaussées : «*Ils avaient un pouvoir considérable. A l'appui de leur raisonnement, ils avaient des arguments techniques, inventés s'il le fallait, forgés de toutes pièces. Mais les élus étaient incapables de discuter techniquement. Et nous, associations, également.*»¹⁶»

Pour le centre d'échanges, le processus de prise de décision est plus collégial même si l'Etat détient souvent les clefs. Les choix s'effectuent par la confrontation, la négociation incessante entre le pouvoir central et la collectivité locale. La Ville de Lyon puis la Communauté urbaine, et dans une moindre mesure le Conseil général du Rhône sont les interlocuteurs principaux et privilégiés des services de l'administration d'Etat, le service ordinaire des Ponts et Chaussées du Rhône puis la Direction départementale de l'Equipement à partir de 1966.

Pour le complexe d'échanges, la maîtrise d'ouvrage a été proposée à la communauté urbaine qui se récusait en raison de l'importance de la charge, tout comme furent récusées certaines propositions du secteur privé.¹⁷ La délégation de la maîtrise d'ouvrage est confiée à la SEM Lyon Parc Auto qui se chargea du montage financier impliquant la communauté urbaine, la CCI et la STCRL. Cette organisation en SEM témoigne de la maîtrise indirecte de l'Etat sur le projet: «*A travers la caisse des dépôts et ses filiales régionales, l'Etat demeurait en effet le principal prescripteur par le biais de la délégation de la maîtrise d'ouvrage – officiellement assumée par la communauté urbaine - à l'une des filiales de la Caisse des dépôts étroitement contrôlée à Paris par la SCET (Lyon Parc Auto) et par le choix des différents maîtres d'œuvre : DDE, Beteralp, Atelier René Gagès.*»¹⁸»

Selon Guy Vanderaa, le choix de Lyon Parc Auto s'explique aussi par une volonté détournée de contrôler la programmation du projet pour qu'il ne concurrence pas celui de la Part-Dieu : «*Lyon Parc Auto était maître d'œuvre. Alphonse Chaffangeon est devenu le directeur de Lyon Parc Auto. C'était l'ancien directeur de la SERL. C'était un monsieur qui avait une expérience d'aménageur extraordinaire. Comme il y avait un parking à construire dans le programme, il a dit "moi j'accepte de prendre la responsabilité de l'aménagement global". Comme la SERL était engagée dans la Part-Dieu, il y a une chose qu'elle ne voulait pas du tout, c'est que notre idée de développement tertiaire à partir des structures de transports soit réalisée, parce qu'ils pensaient que cela serait concurrentiel au projet qu'ils avaient de la Part-Dieu.*»¹⁹»

La complexité des enjeux engendre l'émergence d'innovations urbaines

Les recherches théoriques de l'atelier René Gagès

Par l'importance de ses travaux, l'atelier d'architecture et d'urbanisme René Gagès tient une place centrale dans l'histoire de la construction et de l'aménagement du territoire dans l'agglomération lyonnaise dès les années 1950.

René Gagès débute sa carrière par la construction de l'un des premiers secteurs industrialisés de France, les 2600 logements de Bron-Parilly. Durant sa longue carrière, il développera ses recherches autour d'une architecture du mouvement Moderne. Il faut rappeler que le modernisme architectural ne se réduit pas à un style, rompant avec l'académisme des Beaux-Arts, mais entend donner à l'architecte un rôle d'acteur à part entière dans l'évolution de la société. La transformation physique du cadre urbain a un impact positif sur la vie des habitants: "changer la ville pour changer la vie".

Son atelier se développe. Il construit beaucoup dans l'agglomération à l'époque des grosses opérations (Montessuy à Caluire, Presqu'île 2, différentes ZAC : Berges du Rhône, CLIP, etc.). Il crée également deux agences, à Paris et Berlin. Ses réflexions architecturales sont mêlées à l'urbanisme puisqu'il participe par exemple à l'élaboration du Plan d'urbanisme directeur du

¹⁵ Sébastien Gardon, p 73, citant en partie Marquis JC, « Ingénieurs de l'Etat et élus locaux », L'espace Juridique, Hellelmes, 1998

¹⁶ Paul Scherrer, interview par S. Gardon, 2003

¹⁷ Chantier de France, op. cit.

¹⁸ Françoise Moiroux, Urbanisme n°306, mai-juin 1999

¹⁹ Guy Vanderaa, interview par S. Gardon, 2003

groupement d'urbanisme de 1962, l'un des premiers documents de planification urbaine à l'échelle de l'agglomération. René Gagès dirige parallèlement une unité d'enseignement avec François-Régis Cottin : l'atelier de la rue de Savoie. Cet atelier "parallèle" à l'atelier Tony Garnier (dirigé par Pierre Bourdeix puis Louis Piessat) formera plusieurs générations d'architectes acquis aux thèses modernistes du maître. Une série de "disciples" essaieront dans l'agglomération et en France à partir des années 70. Par la suite, il prendra la direction du groupe "Sud-Est", autonome et reconnu, expérience également tentée à Marseille et qui prendra fin en 1968 avec la réforme des écoles d'architectures. René Gagès s'inspire des grands maîtres de l'architecture moderne : Ludwig Mies van der Rohe, Walter Gropius, les théories de Le Corbusier et les thèses du Bauhaus. Son enseignement contraste fortement avec celui de l'atelier Tony Garnier, académique et formaliste. L'opinion de Richard Plottier, architecte installé à Lyon et approuvée par Jacques Rey, architecte et président de la Maison de l'architecture Rhône Alpes : « René Gagès a été durant quatre décennies la conscience de la modernité architecturale à Lyon²⁰ ». A son décès Jacques Rey déclara : « Il a souffert du peu de prise en compte des idées qu'il proposait pour aménager le lieu qu'il aimait le plus au monde : sa ville natale, Lyon [...] S'il existe à Lyon l'intelligence d'une ville, Gagès y a fondamentalement contribué.²¹ »

Comme partout en France, les années 50-70 sont marquées par la centralisation des études d'urbanisme, effectuées par les services déconcentrés des Ponts et Chaussées puis de l'Équipement. Sur l'agglomération lyonnaise, les services de l'État vont s'appuyer sur les plus importantes structures de réflexion privées à savoir l'atelier Gagès et l'atelier d'urbanisme de la ville de Lyon, dirigé par Charles Delfante. Les services techniques de la ville de Lyon puis de la communauté urbaine ne disposent pas, à l'époque, ni de la compétence, ni de la puissance d'expertise du couple services de l'État et cabinets privés.

Le centre d'échanges tel qu'il est construit est le descendant concret d'études urbaines théoriques menées par l'atelier Gagès depuis la deuxième moitié des années 1960. « Il faut bien dire une chose ahurissante : s'il y a un centre multimodal sur le cours de Verdun, on le doit à une équipe de chercheurs-architectes, résultat d'un milieu d'ingénierie qui s'est développé à partir de la guerre et qui a créé la capacité de ses structures de recherches. Au fond, le centre d'échange de Perrache, c'est l'ultime création de cette grande période de l'architecture à Lyon [...] Au niveau du concept [...] il fallait effectivement un savoir-faire, une expérience, une culture de la modernité qui était présente à Lyon, qui était capable de répondre.²² »

Le courant architectural des « mégastructuralistes » naît à la fin des années 50. Trois courants de pensée vont successivement se développer. A la fin des années 50, Yona Friedman et le GEAM²³ en France définissent le principe de mobilité comme fondamental dans l'urbanisme contemporain. Au début des années 60, Cedric Price et Archigram en Grande Bretagne et Kenzô Tange puis Fumihiko Maki au Japon posent les bases théoriques de ce mouvement pionnier de l'intermodalité. Alors que chez les architectes du mouvement moderne, la forme d'un bâtiment répond à la fonction qu'il remplit, chez les mégastructuralistes, la forme est générée par la circulation et non par un programme architectural.

Les architectes recherchent une mixité fonctionnelle, gage de la complexité urbaine et des formes « élastiques » pouvant s'auto-régénérer. L'architecture ne peut plus se limiter à un objet mais doit fusionner avec l'échelle urbaine. Les propositions – utopiques – se caractérisent par leur très grande échelle d'intervention, leur nature tridimensionnelle, leur autonomie et leur absence de limite²⁴.

²⁰ Propos recueillis par Alain Vollerin, « Histoire de l'architecture et de l'urbanisme à Lyon au XXe siècle », 1999

²¹ Lyon-Capitale, n°650, 12 février 2008

²² Guy Vanderaa, interview par S. Gardon, 2003

²³ Groupe d'études d'architecture mobile

²⁴ Corinne Tiry, « Les mégastructures du transport », Editions du Certu, 2008

L'équipe lyonnaise s'inspire des théoriciens britanniques et japonais, à l'époque à la pointe de la modernité architecturale et urbaine. Le centre d'échanges s'imagine presque en même temps que l'invention des concepts. Le centre d'échanges Lyonnais sera la première réalisation multimodale concrète, dépassant les modèles et projections utopiques.

L'atelier René Gagès étudie les formes urbaines pouvant émerger de l'interaction entre les réseaux de transports et la ville. Il s'agit de proposer une articulation optimale entre le développement urbain et le réseau d'échanges. La ville doit se développer en trois dimensions et plus seulement en deux dimensions. « *On travaillait sur un sujet théorique qui était l'influence de l'interconnexion des fluides sur le développement urbain. Cela nous a amené à nous intéresser à quelque chose que l'on n'appelait pas comme ça à l'époque : l'inter-modalité [...] On disait qu'à partir de ces structures de transport, ces grandes infrastructures de génie civil, on pouvait concevoir des trames constructives qui généraient du développement de locaux d'activités et puis du développement local de bureau puis du résidentiel, etc. La ville croissante à partir de l'échange économique.*²⁵ »

Dans une rétrospective consacrée à ses travaux, René Gagès explique le courant de pensée développé autour de cet urbanisme "spatial" et la vision de la ville correspondante. « *Dans les années 1965-70 apparurent de nouvelles théories sur la ville de demain. Dégagées du mouvement Moderne, de nouvelles conceptions de la ville apparaissaient sous le crayon de certains architectes. "L'urbanisme spatial" de Yona Friedman, la "ville flottante" de Paul Maymont, la "ville cône", de Walter Jonas. Il y avait également à côté de ces recherches utopiques, artificiellement mises en avant, des recherches moins globales mais plus concrètes sur les immeubles-ponts et la multifonctionnalité des futures organisations urbaines. Il faut citer également les recherches et les réalisations de l'architecte japonais Kenzo Tange. Toutes ces recherches partaient de la volonté de retrouver la multifonctionnalité du tissu urbain de la ville artisanale qui avait progressivement disparu avec le développement des villes lié au développement de la société industrielle. La ville d'aujourd'hui, issue des structures économiques et sociales de l'ère artisanale, a mal supporté les infrastructures ferroviaires, routières, autoroutières et énergétiques de la société industrielle. Pour résoudre ce problème essentiel, les recherches ont été entreprises par l'atelier pour substituer au développement et à la construction des villes en surface, c'est-à-dire dans le cadre d'un urbanisme bidimensionnel, une planification tridimensionnelle. [...] Grâce à cette organisation par strates horizontales, la mégastructure autorise l'intégration et la fluidité des circulations et particulièrement celles de grandes dimensions (autoroute, voie ferrée) refusées par le tissu urbain traditionnel. [...] Ces recherches ne correspondaient pas à la volonté de proposer un nouveau modèle de ville. Elles ne ressortent pas d'une sorte de mégalomanie, mais plutôt du désir d'approcher un outil encore inconnu qui permettrait de résoudre les problèmes nés de la pénétration de la grande infrastructure dans un tissu urbain qui ne pouvait la recevoir.*²⁶ »

L'Etat commande une étude d'urbanisme précédant l'arrivée de l'autoroute à Lyon

Les premières études d'urbanisme sont entreprises en 1963 pour le sud du quartier. Entre les prisons promises, dès cette époque, à un déménagement, le marché au gros récemment inauguré, le port Rambaud, encore en activité, les multiples friches industrielles, le sud de Perrache est considéré comme "hétérogène", paupérisé et devant tôt ou tard être rénové. Le seul élément de rénovation urbain du quartier est la patinoire Charlemagne, inaugurée en 1966. Le site du Confluent est un temps envisagé par l'atelier d'urbanisme comme pouvant recevoir le nouveau centre directionnel de Lyon, avant de finalement choisir les terrains de la caserne de la Part-Dieu.²⁷ Parallèlement à ces logiques urbanistiques, les Ponts et Chaussées investissent le site qui n'est pas véritablement considéré comme une partie "urbaine" de la ville de Lyon : on parle du "bout de la Presqu'île" ou de "derrière les voûtes."²⁸ L'autoroute Lyon-Marseille est donc prolongée jusqu'au pont Pasteur et à l'extrême pointe de la Presqu'île.

²⁵ Guy Vanderaa, *ibid.*

²⁶ Le Moniteur des Travaux Publics, n°50, 1984

²⁷ Charles Delfante, interview par Stéphane Autran pour la DPSA, 2008

²⁸ Françoise Moiroux, AMC 151, avril 2005

En 1966/67, l'étude du schéma directeur des circulations fait ressortir le risque d'accroissement de la coupure urbaine entre le nord et le sud du quartier : l'arrivée de l'autoroute s'ajoutant à la barrière de la gare. Les services de l'Etat réalisent un peu tardivement que la jonction des deux autoroutes va avoir une conséquence dramatique sur l'environnement urbain. Une mission d'urbanisme est commandée par l'Etat aux urbanistes locaux les plus réputés : l'atelier René Gagès et l'Atelier d'urbanisme de la ville de Lyon (ATURVIL) de Charles Delfante.

« Tout le monde était un peu dépassé par les événements. C'était un grand projet de l'Etat. Tout le monde disait, eh bien la traversée autoroutière, il faudra la faire. Cela a des conséquences. Personne ne voulait se mouiller sur le truc parce qu'on disait " Ouh là là, ça va être compliqué ! ²⁹ »

« Un jour Rudeau m'appelle et me dit " A votre avis qu'est ce qu'il va se passer sur le cours de Verdun? – Ça, à première vue, je ne peux pas vous dire mais beaucoup de choses, forcément !" Rien n'était préparé ! [...] Les Ponts et Chaussées font sur le cours de Verdun un échangeur routier. Il prenait tout le cours : il fallait bien aller dans toutes les directions. L'échangeur de Perrache était trois fois plus gros que celui de Tassin. C'est là où Rudeau a pris conscience qu'il y avait quand même un problème ! [...] Je lui dis " Ce que vous pouvez faire, c'est déchirer. Au fond, vous faites un échangeur directionnel, mais vous ne faites ni du quantitatif, ni du qualitatif. " C'est-à-dire que l'on passe d'une qualité à une autre. On peut passer de la voiture individuelle à autre chose. C'est à peu près à cette époque que le modèle multimodal est né, avant ça n'existait pas. ³⁰ »

L'univers des ingénieurs des Ponts se voit confronté de force à la culture insolite de l'urbanisme : *« Il faut bien voir que les ingénieurs polytechniciens des Ponts et Chaussées n'avaient aucune formation d'urbanisme, aucune connaissance des problèmes de morphogenèse urbaine et travaillaient dans leur secteur bien déterminé de la voirie. La SNCF, c'était un autre monde. ³¹ »* Entre le commencement des études et la réalisation effective du centre d'échanges, une dizaine d'années vont s'écouler. Voici comment *Chantiers de France* présente le problème de la traversée autoroutière : *« L'implantation d'une voie autoroutière en site urbain pose toujours de très sérieux problèmes ; mais, lorsqu'il s'agit de l'insérer au cœur d'une capitale en pleine évolution, ces problèmes prennent une dimension considérable, dont les paramètres échappent, le plus souvent, aux seules considérations techniques. ³² »*

L'étude d'urbanisme doit résoudre la problématique suivante : comment traiter les 500 mètres séparant le nouveau pont sur la Saône donnant accès au tunnel sous Fourvière à l'axe urbain nord-sud de la tête du pont Galliéni, pénétration de l'autoroute A7 ?

Les impératifs et les contraintes majeures à prendre en compte concernent le croisement de deux axes de circulation perpendiculaires (la liaison autoroutière et la desserte de la gare de Perrache au centre du complexe) ; l'éclatement ou l'accès du trafic en provenance ou à destination des autoroutes à destination ou en provenance du réseau de voies urbaines ; l'installation d'une gare centrale routière (aménagements, stationnement) ; l'insertion dans l'ensemble d'une station du métropolitain ; la réservation d'espaces, facilement accessibles pour les besoins des arrêts ou des terminaux des lignes de surface du réseau des transports en commun ; l'aménagement de circulations piétonnières indépendantes ; l'organisation et l'implantation de tous les éléments de l'animation de l'ensemble.

En outre, on prévoit des besoins en stationnement massifs, accentués par l'arrivée des débouchés des deux autoroutes. L'arrivée du métro sur le cours de Verdun constitue une opportunité pour le développement futur du quartier, derrière les voûtes de la gare *« Il convient de tirer parti au maximum de la situation donnée : celle de centre d'échanges de tous les transports en définitive réunis en ce lieu à savoir : chemins de fer, métro, TCL et gare*

²⁹ Guy Vanderaa, interview par S. Gardon, 2003

³⁰ René Gagès, interview par S. Gardon, 2003

³¹ Guy Vanderaa, interview par S. Gardon, 2003

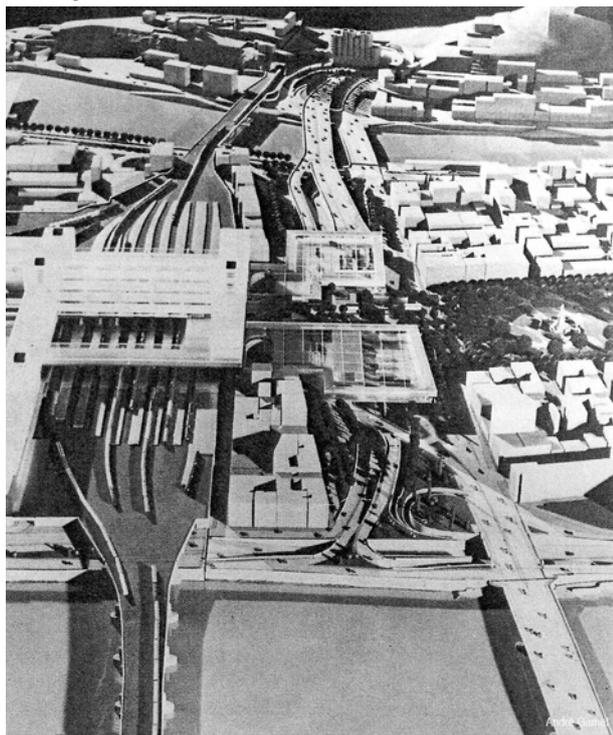
³² Chantiers de France, op. cit.

routière.³³» Cette maximisation s'organise dans un souci de revitalisation, d'animation et d'économie. Une dernière caractéristique aggravante parachève le tout : la hauteur de la nappe phréatique circulant entre le Rhône et la Saône interdit pratiquement avec les techniques maîtrisées à l'époque de construire des ouvrages très profonds.

L'étude démarre en prenant en compte cette inédite complexité. « Avec Gagès, on a commencé des études et on est arrivé à notre concept d'inter-modalité, de croisements [...] c'était l'occasion de mettre en œuvre notre théorie [...] En 1967-68, c'est une phase dans laquelle l'atelier de René Gagès travaille en relation avec la DDE. On va voir un certain nombre de gens intéressés par l'aménagement : les TCL, la voirie locale, l'atelier d'urbanisme, etc. On enregistre leur réaction par rapport à la création d'une structure qui serait une gare qui rassemblerait de multiples fonctions. On montre ça à la DDE qui a une réaction au départ extrêmement hostile "M'enfin, qu'est ce que c'est que ce truc ? [...] qu'est ce que c'est que ces complications" Cela impliquait que tout à coup, la voirie ne soit plus traitée en elle-même, mais soit intégrée dans une structure.³⁴»

Les contraintes imposées par l'étude d'urbanisme, la concentration de différents flux associés aux travaux de l'atelier Gagès débouchent sur l'invention du concept de complexe d'échanges. La problématique concrète du cours de Verdun aboutit à une doctrine architecturale et urbaine. Cette vision avant-gardiste de la multimodalité butte dans un premier temps sur les conceptions des ingénieurs des Ponts. L'homme de l'art arrive à imposer son architecture organique aux ingénieurs qui imaginaient une simple traversée autoroutière sans liaison directe avec la voirie locale.

Un "pont-urbain" solutionne la traversée tout en permettant l'urbanisation au sud



Projet de Pont-urbain de l'atelier René Gagès - 1969

Les études d'urbanisme imaginent un pôle urbain gigantesque, structurant et conditionnant le développement du centre historique de Lyon au Sud de la gare « Il y a eu de très nombreuses études de faites, entre 1967 et 1969 voire après 1970. Il y a eu énormément de dossiers, de plans... à un moment donné, c'était trois fois plus grand que la Part-Dieu !³⁵»

La maquette du projet de centre d'échanges traversant le cours de Verdun est présentée en octobre 1970 à Georges Pompidou. Il s'agit d'un "pont-urbain" bâti en superstructure au dessus de la gare de Perrache, entièrement reconstruite pour l'occasion. Des locaux de bureaux et une surface commerciale de 5000 m² accompagnent l'ensemble. De part sa conception, ce "ponte Vecchio"³⁶ maximisait les fonctionnalités du lieu en réduisant la coupure urbaine : les voies routières et ferrées sont sur le même plan mais à un niveau différent. La perméabilité du quartier dans le sens nord-sud est donc améliorée, l'emprise au sol étant réduite de moitié. La SNCF ne va pas autoriser

d'intervention sur sa gare. L'ensemble du projet est donc à revoir. C'est un échec pour l'architecte. En maintenant la coupure urbaine de la gare de chemin de fer originale voire en l'accentuant avec l'arrivée des trémies routières, le parti urbain de ressouder les deux quartiers s'évanouit. « Devant le problème un peu particulier, il y a une sorte de frayeur dans la gestion de l'équipement. En 1969, Funel³⁷ fait une réunion à l'Équipement en invitant tous les intéressés : SNCF, TCL, SEMALY. Mr Arnold, directeur de région de la SNCF – que j'avais vu

³³ L'écho, 17 mars 1974

³⁴ Guy Vanderaa, interview par S. Gardon, 2003

³⁵ René Gagès, interview par S. Gardon, 2003

³⁶ Selon l'expression de Pierre Gras

³⁷ Funel et le successeur de Rudeau à la tête des Ponts et Chaussées (puis DDE)

pour que ça se passe bien – sauf qu'il est venu flanqué de deux personnes que je n'avais jamais vues. [...] On frappe à la porte. Le maire de Lyon. Tout le monde se lève, le salue. Il s'assoit à côté de moi. Il me dit "C'est pour quoi ?" Je lui dis "C'est pour parler de Perrache". "Ah, il faut aller vite" [...] Je commence à exposer l'affaire. C'était un grand projet d'échangeur qui englobait même la gare. Pradel se lève. Il dit : "C'est très intéressant et qu'est ce qu'en pensent ces messieurs de la SNCF ?" Alors là, une des deux personnes que je n'avais jamais vues se lève et prend la parole "On ne peut pas toucher aux terrains de la SNCF". Pradel reprend la parole "Bon d'accord" et se tourne vers moi : "il faut revoir le projet Mr l'architecte."³⁸ »

Loin de se décourager, l'équipe d'urbanistes se remet à l'ouvrage. Entre temps, la SNCF refuse d'investir dans la gare de Perrache, le choix de la Part-Dieu pour une nouvelle gare étant imminent (le choix est entériné en mars 1972). Le ministère de l'Équipement ne veut pas financer davantage que ce qui est prévu au titre du VI^e plan, essentiellement la Part-Dieu. Un investisseur privé, la société générale d'entreprises (SGE) se présente en tant que concessionnaire de l'opération, en échange d'un bail emphytéotique de 99 ans. René Gagès et Charles Delfante étudient ce nouveau programme qui, pour être rentable, implique une densification et une diversification des fonctions. Le programme occupe jusqu'à 150.000 m² en superstructure, au dessus des voies ferrées et autoroutières. « *Aussi novatrice soit-elle, l'ambition multifonctionnelle de ce pôle d'échanges ne concurrence pas moins le futur centre de la Part-Dieu. Bien que soutenue par la DDE et négociée avec Louis Pradel, la proposition de la SGE se voit rejetée au bénéfice du choix d'une maîtrise d'ouvrage publique...*³⁹ »

Dans certaines hypothèses, la densité du projet est très forte, se basant sur l'effet générateur d'attractivité et d'urbanité des flux de transports. Sur une maquette, on distingue plus d'une dizaine d'immeubles de grande hauteur. Ce centre d'affaire à la position charnière idéale dans le tissu urbain central aurait permis – sans le verrou de la gare de Perrache - une progression de l'urbanisation jusqu'au Confluent en suivant ce modèle moderniste. La typologie de la Presqu'île aurait été bouleversée en rompant avec la morphologie des îlots d'Ainay.

Le parti retenu résulte d'une série de compromis

La mise en œuvre du centre d'échanges définitif est un résultat qui peut symboliser « *à la fois un couronnement et une défaite d'une pensée architecturale et urbaine*⁴⁰ ». Le projet bénéficie des recherches de René Gagès, en même temps, il est largement brimé par le refus de la SNCF d'être intégrée au projet (il ne résout pas la coupure urbaine) et par la concurrence de la Part-Dieu, "l'empêchant" de développer une urbanisation induite par sa présence.

Cet « *incroyable nœud de contraintes urbanistiques*⁴¹ » évolue au fil du contexte programmatique. Les études d'urbanisme s'enchaînent. Pendant ce temps, les travaux du tunnel de Fourvière avancent rapidement. Ils s'achèvent le 8 décembre 1973, avec un an d'avance sur les délais. La situation devient urgente pour engager l'aménagement du centre d'échanges. Le 12 juillet 1971, le conseil de la communauté urbaine donne son accord pour la réalisation du complexe d'aménagement du cours de Verdun. Selon Françoise Moiroux, « *sa conception [du centre d'échanges] enchevêtre les responsabilités et révèle l'inconscience et la dilution de la décision.*⁴² »

Charles Delfante résume l'objectif premier du centre : « *Permettre aux gens d'Ecully, Champagne, Limonest, etc. de poser leurs voitures à Perrache et de prendre le métro et les bus. C'est maintenant devenu à la mode, un centre multimodal avant la lettre, d'une certaine manière nous sommes des précurseurs.*⁴³ »

³⁸ René Gagès, interview par S. Gardon, 2003

³⁹ Françoise Moiroux, AMC 151, avril 2005

⁴⁰ Françoise Moiroux, *ibid.*

⁴¹ Hebdo Lyon, « Le cours de Verdun : un jeu de construction de 18 milliards », mars 1976

⁴² Urbanisme n° 306, mai-juin 1999

⁴³ Charles Delfante, interview par S. Gardon, 2003



Centre d'échanges et gare de Perrache: coupure Nord-Sud de la Presqu'île

Avec le recul de quelques années, voici comment le syndicat des transports en commun lyonnais définit un centre d'échanges : *« Interconnexion de diverses fonctions pour que celles-ci puissent se compléter au lieu d'entrer en conflit et donc faciliter les échanges. Ainsi naissent les centres d'échanges, nœuds vitaux de l'activité urbaine sans lesquels celle-ci mourrait d'asphyxie.⁴⁴ »*

Le discours dominant du milieu technique de type *« totalitarisme positiviste⁴⁵ »* affirme la confiance en l'objectivité de la science et en sa capacité à résoudre rapidement tout problème. Le diagnostic sérieux et complet permet de mettre en évidence la meilleure solution possible conduisant *« à reconnaître la nécessaire surdétermination de la décision par les faits.⁴⁶ »* Cette posture théorique correspond à la fois à l'attitude des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et aux urbanistes du cabinet René Gagès. Ainsi, selon le vocabulaire de l'époque, l'atelier René Gagès a *« étudié tous les aspects du problème [...] L'évolution de la fonction d'échange vers la notion d'animation est naturelle en raison des besoins qu'elle suscite.⁴⁷ »*

« Le centre d'échanges, qui a eu pour origine le passage de sept voies autoroutières au cœur de la presqu'île, centre historique de Lyon, se rattachait directement à nos recherches. Les conséquences sur le fonctionnement du tissu urbain, de ces voies autoroutières implantées en centre-ville, à proximité de la gare SNCF Lyon-Perrache dépassaient de loin tout ce que les politiques, responsables de cette décision, avaient pu imaginer. Sa traversée par une autoroute urbaine aurait eu des conséquences catastrophiques si elle n'avait pas été accompagnée d'une réanimation fonctionnelle du cœur de la ville.⁴⁸ » « Pour les urbanistes de l'avenir, le nouveau cours de Verdun figurera, au mieux, comme une étape de la lente maîtrise du développement urbain, à la recherche d'une ville qui réussisse à procurer le bonheur de vivre à ses habitants.⁴⁹ »

⁴⁴ En ligne directe, « Le centre d'échanges inter-modes », ed. SLTC, n°67, 1985

⁴⁵ Bonamy J., Brachet O., Offner JM., Les annales de la recherche urbaines : « Etudes et décisions. La ligne C du métro Lyonnais »

⁴⁶ ibid.

⁴⁷ René Gagès, Architecture Rhône-Alpes, op. cit.

⁴⁸ René Gagès, Le Moniteur des Travaux Publics, 1984

⁴⁹ Guy Vanderaa, La métropole n°8, mai-juin 1976

Paul Scherrer de l'association Lyon-méto, également président de l'association Centre Presqu'île et de l'UCIL (Union des Comités Locaux de l'Agglomération Lyonnaise) fustige le projet autoroutier même s'il reconnaît des qualités au centre d'échanges : *« J'étais contre [...] on va refaire l'erreur de Vienne où pendant des années l'autoroute a traversé la ville, la bouleversant entièrement [...] Cela démolissait une perspective urbaine : le cours de Verdun. Cela abîmait la ville de Lyon, empoisonnait l'avenir du quartier [...] c'est quelque chose de très grave. Mais en soi, le centre d'échanges combinait à l'époque méto, routes, parking, commerces, différents services, l'ELAC, un espace d'exposition. C'est une réalisation qui, sur le plan purement urbain, était très originale, unique en son genre à l'époque. »*⁵⁰

Une étude de la région Rhône Alpes quantifie l'importance et la diversité des usagers potentiels



Perspective sur la façade du centre d'échanges depuis la rue Victor Hugo



Façade du centre d'échanges depuis la place Carnot

pour un tel centre. On décompte les résidents, les travailleurs, les usagers de la gare (grande ligne, de banlieue), les usagers des TCL, des taxis et de la gare routière. 32000 piétons et 4000 automobilistes clients du parking sont susceptibles de fréquenter le centre. On évalue à 100.000 personnes par jour le nombre de personnes amenées à transiter dans ce lieu. La conception du centre doit être un élément d'animations commercial et de loisirs, un point d'attraction supplémentaire.⁵¹

Le projet définitif est pourtant allégé par rapport aux

précédentes versions imaginant d'importants développements commerciaux. La surface des planchers allouée aux locaux commerciaux s'établit à 4000 m², bien moins que pour le projet de pont-urbain. En définitive, la surface commerciale n'atteindra que 1400 m² pour 15 établissements dont une brasserie (468 m²). La diminution de la taille de l'espace commercial sera légitimée par le résultat d'une enquête posée (questionnaire diffusé à 50.000 utilisateurs du réseau TCL et de la gare de Perrache). Ces usagers privilégient un centre d'échanges davantage comme fournissant des services que

comme un centre commercial. D'autres équipements comme un cinéma sont abandonnés *« Les deux salles de cinéma qui devaient permettre aux usagers du centre d'échanges d'attendre agréablement la correspondance en faisant alterner courts et longs métrages, n'ont jamais vu le jour : les professionnels qui auraient pu les exploiter se sont montrés trop exigeants "en demandant à n'avoir plus qu'à installer le projecteur de cinéma" assure M. Gilbert Mouillon, chargé de mission à LPA. »*⁵²

La maîtrise d'ouvrage publique permet enfin de réaliser des équipements non rentables à la différence d'une mise en œuvre privée : *« Le propriétaire des lieux étant un investisseur public, à la différence (du centre commercial) de la Part-Dieu, les impératifs de rentabilité ont pesé moins lourd dans la balance des décisions au moment de l'affectation des surfaces du centre de Perrache. L'énorme entreprise y a gagné des équipements sociaux et un vaste espace culturel, qui constituera une sorte de correspondant provincial du Plateau Beaubourg. »*⁵³

⁵⁰ Paul Scherrer, interview par S. Gardon, 2003

⁵¹ L'écho, « La trémie 6 mise en service ce matin », 17 mars 1974

⁵² Petites affiches lyonnaises, n°8051, mai-août 1976

⁵³ ibid.

Le parti architectural du centre d'échanges : le « brutalisme »

« *L'architecture de l'ensemble obéit à la fonction que celui-ci doit remplir.*⁵⁴ » Telle est la définition donnée par René Gagès à son édifice. Le centre d'échanges présente une architecture brute, dénuée d'éléments décoratifs, issue d'un courant du mouvement moderne, le "brutalisme". Les bâtisseurs ne se font pas d'illusion : « *C'est la nouveauté qui agresse plus que l'architecture.*⁵⁵ » Autrement dit, on finira par s'habituer. L'architecte fait référence à la « tour Eiffel » de Lyon, geste gratuit et incongru qui appartient, intouchable, au paysage lyonnais. Selon André Béal, le « *choc de la modernité* » déstabilise les habitants : les Lyonnais n'avaient jamais vu d'escalator de cette taille là, associé au gigantisme, à l'arrivée du métro lui aussi nouveau : « *Une très grosse surprise, un certain choc [...] Moi, j'étais plutôt épaté par ce culot.*⁵⁶ » L'objet interpelle dans un centre-ville homogène composé d'immeubles bourgeois du XIXe siècle. Sa dimension engendre une difficulté à la contemplation fixe. En revanche, sa perception devient multiple et évolutive en tant qu'utilisateur des différents modes de transport : bus, automobile, métro... Les concepteurs insistent davantage sur les qualités des services proposés que sur le parti architectural. Le confort et la sécurité sont ceux des aéroports. On rappelle que la terrasse composée par les deux jardins est plus vaste que la place des Terreaux.

La population comprend mal également la couleur de l'ensemble : rose et bleu. L'architecte se réfère cette fois au passé en rappelant que jusqu'au XIXe siècle, Lyon était une ville peinte, à la manière de Florence. « *Ça a choqué profondément les Lyonnais, c'est la première fois qu'on a osé peindre des façades. Même les quais de Saône n'étaient pas encore sous ces teintes pastel qui ont fait la réputation de Lyon maintenant. Mais c'est gonflé de la part de l'architecte [...] C'était hallucinant quand on était place Carnot [...] La perspective du débouché de la rue Victor Hugo au regard du centre d'échanges, avec sa façade miroir, les jets d'eau, les bassins en terrasse, ça a de la gueule, incontestablement [...] De même cette traversée était symbolique. Même si, pour beaucoup, ce centre d'échanges n'a fait que renforcer la coupure, pour moi, elle l'a rendue un peu plus transparente, au contraire, à cause de ce mail on n'était plus obligé de passer par les voûtes en dessous, les voûtes sordides et dangereuses.*⁵⁷ »

La population rejette majoritairement l'ouvrage alors que la nostalgie du cours de Verdun fantasmé comme un havre de verdure et de paix enfle.

Pour Françoise Moiroux « *La conception du centre d'échanges résiderait principalement dans son adhésion philosophique au fonctionnalisme prôné par le mouvement moderne.*⁵⁸ » Pouvait-il en être autrement ? Comment cet objet d'interconnexion de flux pouvait-il être autre chose que fonctionnel, relevant d'un architecte de l'école moderniste tel que René Gagès ? L'auteur juge également une « *piètre intégration dans le paysage urbain* » et une « *architecture stigmatisante* » On peut également s'interroger sur ce que intégration signifie étant donné que le centre d'échanges ne se réfère à aucun objet existant ? René Gagès réalise « *une machine à circuler*⁵⁹ » permettant l'échange par la rupture de charge de différents modes de transports. Son architecture est à la fois à l'avant-garde et le témoin d'une époque. En même temps, elle participe à suggérer le mouvement induit des différents modes de circulation la traversant. Un habillage "aimable", une dissimulation des fonctions par un pastiche des immeubles limitrophes (modénatures, éléments décoratifs, toits en tuiles) n'aurait pas davantage rendu hommage au site, encore moins au bâtiment lui-même.

La massivité du centre, sa non-intégration au quartier traversé semble être un faux problème, sauf évidemment pour les riverains. Au vu des fonctions qu'il remplit, la volumétrie et la hauteur de l'édifice, l'intégration au site est plutôt réussie. Le centre d'échanges respecte le velum du quartier dans lequel il s'insère : ce n'est pas un signal urbain, du moins en hauteur. Par comparaison, les projets intermédiaires ont comporté des immeubles de grande hauteur.

⁵⁴ René Gagès, Architecture Rhône-Alpes, op. cit.

⁵⁵ Guy Vanderaa, La métropole n°8, mai-juin 1976

⁵⁶ André Béal, interview par S. Gardon, 2003

⁵⁷ André Béal, ibid.

⁵⁸ Françoise Moiroux, Urbanisme n°306, mai-juin 1999

⁵⁹ Reprenant le vocabulaire de Le Corbusier et sa « machine à habiter »

Le mariage de l'architecte et de l'ingénieur

Jacques Rérolle et Clément Roques sont tous deux successivement Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées du Rhône. Ce sont des spécialistes reconnus des tunnels routiers. Raoul Rudeau, succédant à Clément Roques est spécialisé dans la conception de viaducs.⁶⁰ Pour la première fois une collaboration d'abord subie puis constructive s'engage avec les architectes-urbanistes : « *La DDE a du apprendre à travailler avec les autres, alors qu'elle n'avait pas l'habitude de travailler dans ce contexte là [...] Entre les architectes et les Ponts et Chaussées, les relations étaient plus difficiles. Dans leurs rapports, les architectes étaient considérés comme des poètes et les Ponts et Chaussées comme des techniciens supérieurs.*⁶¹ » A l'atelier Gagès, les jeunes architectes Guy Vanderaa et Jacques Rey s'impliquent particulièrement sur le projet dont la complexité fait phosphorer de nombreux intervenants. Jean Prouvé, Louis Fruitet et Léon Pétroff seront sollicités par la suite.

Le dessin des échangeurs est modifié à la demande de l'atelier René Gagès. René Gagès est responsable de la construction en superstructure donc, peut, avec l'appui du maire de Lyon avoir le dernier mot. « *L'échange directionnel, c'est aux fonctionnaires et c'est leur affaire. Mais le multimodal, ils ne savent pas ce que c'est. Et comme c'est le multimodal qui fonctionnait, ils étaient un des éléments.*⁶² » La confiance s'instaure rapidement entre les deux partenaires. « *Il [Michel Prunier⁶³] a vu notre projet se proposer. Il a compris l'intérêt de la chose, son côté extraordinairement moderne. Il s'est mis au service. Parce qu'il aurait pu l'arrêter en disant que ça ne marche pas. [...] Prunier a été déterminant dans la démarche, dans la faisabilité parce qu'à un moment donné, il a adhéré à l'idée. En même temps qu'il adhérerait à l'idée, toute la DDE, tous les ingénieurs des TPE, pour qui c'était un dieu, ont marché derrière.*⁶⁴ » « *René Gagès : - Je ne peux pas construire sans un truc où c'est d'aplomb.* » Michel Prunier : - « *On va le faire étudier par la maison pour voir si tout fonctionne* » - René Gagès : « *ça doit fonctionner.*⁶⁵ »

« *Michel Prunier était un maître dans l'art du génie civil*⁶⁶ [...] *Il a produit un ouvrage fabuleux au niveau de la technique [...] c'est lui qui réformait les livres de calcul pour l'ensemble des ingénieurs français.*⁶⁷ » « *Prunier a été le maître d'œuvre, qui d'ailleurs a été incontestablement au point de vue technique une très grande réalisation.*⁶⁸ » Alors que les inaugurations de trémies autoroutières s'enchaînent, 7 trémies de 8,8 mètres de large sont mises en service entre 1972 et 1975, Michel Prunier devient le premier directeur de l'Ecole Nationale des Travaux Publics, nouvel établissement déconcentré à Vaulx-en-Velin.

La progression urbaine vers le Confluent et la SNCF contrariante

A l'inauguration du centre d'échanges, l'objectif est toujours de relier le quartier sud de la Presqu'île. « *Le centre d'échanges de Perrache est un élément de la proposition d'urbanisme de l'ensemble. Dans l'étude, il y avait une relation totale jusqu'au cours Charlemagne. Le devenir urbanistique reste totalement ouvert, mais la difficulté, c'est le franchissement du réseau ferroviaire. Telle est la clé du programme, elle permettrait, en passant "l'obstacle" gare, à court terme, d'opérer une première transformation de ce quartier dans le cadre d'un plan général ; enfin à longue échéance, non pas une reconquête, mais une véritable conquête du confluent, comme site urbain le plus signifiant de Lyon.*⁶⁹ » Pour les urbanistes, la jonction A6-A7 apparaît comme une fonction secondaire. « *Paradoxalement, alors qu'il semble un mur*

⁶⁰ Sébastien Gardon, op. cit. p 119

⁶¹ Mouillon, interview par S. Gardon, 2003

⁶² René Gagès, interview par S. Gardon, 2003

⁶³ Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées. Responsable à la DDE du Rhône de la construction du centre d'échanges de Perrache

⁶⁴ Guy Vanderaa, interview par S. Gardon, 2003

⁶⁵ René Gagès, interview par S. Gardon, 2003

⁶⁶ Avis largement partagé, par Charles Delfante en particulier

⁶⁷ Guy Vanderaa, interview par S. Gardon, 2003

⁶⁸ Paul Scherrer, interview par S. Gardon, 2003

⁶⁹ René Gagès, Le Progrès, 29 janvier 1976

*infranchissable, le complexe doit devenir un élément structurant du quartier, un élément d'unification.*⁷⁰»

En 1977, les étudiants de l'IEP de Lyon réalisent une étude sur les différences sociologiques entre les habitants d'Ainay et ceux du Sud de la Presqu'île⁷¹. Ainay est présenté comme un quartier résidentiel, habité par des professions libérales (11%) et des patrons de l'industrie et du commerce (71%). Ainay incarne un mode de vie basé sur le travail, la famille et le culte. L'isolement du quartier de Sainte Blandine, « derrière les voûtes » explique en partie sa précarité. Il compte seulement 8% de propriétaires contre 22% à Ainay. En 1968, il est peuplé à 42% d'ouvriers. Il subit un déficit démographique de 26% en six ans. La population est modeste, ouvrière et vieillissante. Le quartier est menacé « d'extinction ». Une paupérisation est active derrière les voûtes alors qu'on note un réemboisement devant celles-ci.

Comme pour la Part-Dieu, les hésitations dans l'emplacement de la gare principale de Lyon modifient irréversiblement le projet. Le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIAT) de 1965 confirme que Perrache reste la gare principale de Lyon. En 1970, on finit par choisir la Part-Dieu pour l'arrivée du TGV. Le maintien de la gare de Perrache compromet dès lors l'objectif de traversée nord-sud d'autant que le projet de pont-urbain, démolissant la gare et construisant le centre d'échanges sur celle-ci, n'est pas accepté par la SNCF. L'ensemble des acteurs locaux et des services de l'Etat qualifient la politique de la SNCF "d'Etat dans l'Etat". Il semblerait que son attitude quasiment autiste n'ait jamais pu être infléchie. « *La SNCF, c'est "l'Etat dans l'Etat". Ce n'était pas les Ponts et Chaussées et les Ponts et Chaussées n'y pouvaient rien.*⁷²» La SNCF refuse que les voies routières ainsi que le métro passent sous les voûtes en se défendant par un argument technique battu en brèche par René Gagès : « *Quand on sait ce qu'est un faisceau ferré [...] De pareilles fondations, on pouvait faire tout ce qu'on voulait.*» Le métro est donc également empêché par la présence des voies ferrées.

Pour René Waldmann, directeur de la SEMALY en charge du métro lyonnais, ce ne fut pas un problème à l'époque : « *Il n'y a pas eu de blocage. La SNCF ne voulait pas que l'on touche aux piles des voûtes. Mais pour nous, c'était beaucoup plus facile de rester au niveau 0 parce que cela nous facilitait un prolongement sud. Je voulais absolument que le métro [...] prenne le cours Charlemagne avec un terminus à Sainte Blandine [...] Une station symbolique mais cela marquait une urbanisation et le franchissement d'une frontière.*⁷³» Elément majeur de la perméabilité des deux quartiers, s'ajoutant à la rue piétonne surélevée, le métro doit permettre de relier Ainay, le centre historique à la Confluence. Selon René Waldmann, Mr Penetti, le président du comité perrachois d'intérêts locaux met un terme au projet : « *Pradel indiquait que le métro allait continuer vers le Sud : « Ah non, monsieur le maire, pas question. Nous on est très bien ici. On traversera les voûtes à pied, on viendra prendre le métro à Perrache. Mais on ne veut pas de métro cours Charlemagne.*⁷⁴» Le quartier de Sainte Blandine est donc laissé dans une surprenante tranquillité. Une réunion est organisée à l'hôtel de ville en présence des concepteurs du projet du métro et des responsables des habitants « *Les commerçants et les routiers n'ont pas perdu de temps : ils ont déjà demandé l'ouverture d'un parking de 3000 places. Nous nous sommes contentés de 1000 places sur deux niveaux, a noté Mr Pradel.*⁷⁵» Après la description en détail des équipements prévus dans le centre, les habitants du quartier sont rassurés : « *Devant de telles promesses, M Penetti, président du quartier de Perrache, n'a pu que hocher la tête : Tout va bien.*⁷⁶» Mis à part les récurrentes questions relatives à l'insécurité des voûtes de la voie SNCF, le centre d'échanges ne paraît pas poser de problèmes de fond aux comités d'intérêt local de Perrache.

⁷⁰ Dernière heure, « Le cours de Verdun tel qu'on le verra dans 18 mois », 29 août 1976

⁷¹ Le Progrès, « Perrache malade de son passé », 15 mars 1977

⁷² René Gagès, interview par S. Gardon, 2003

⁷³ René Waldmann, interview par S. Gardon, 2003

⁷⁴ René Waldmann, *ibid.*

⁷⁵ Le Progrès : « Le métro à Perrache : comment vont réagir les Perrachois », 6 novembre 1975

⁷⁶ Le Progrès, *ibid.*

Louis Pradel défend le projet en s'impliquant personnellement

Louis Pradel va jouer un rôle central dans l'avancement du projet : il se l'approprié et use de toute son influence pour que les travaux s'accélèrent. En règle générale, sur l'ensemble des dossiers d'envergure impliquant de multiples acteurs dont l'Etat, Louis Pradel est agacé par la longueur des procédures et veut « accélérer ». D'abord peu convaincu par la traversée autoroutière de Lyon, il mesure les avantages permis par l'infrastructure en terme de desserte de l'ouest de l'agglomération. Le principe du centre d'échanges imaginé par René Gagès le séduit également : il doit faciliter l'arrêt à Lyon des passagers de transit, contrairement aux contournements préjudiciables aux commerces locaux (cf. l'exemple évoqué régulièrement des nougats de Montélimar, victimes du contournement autoroutier). « *Pradel n'avait jamais rien vu [du projet]. Et comme il était preneur de tout, il n'y avait pas de problème.*⁷⁷ » Sur la complexité de l'ouvrage, Louis Pradel reste sceptique : « *Pradel ne comprenait pas qu'il y ait tout ça et me demandait "Pourquoi c'est aussi important ?"*⁷⁸ » Cependant, son intérêt et son enthousiasme ne se démentiront jamais durant les travaux : « *Pendant tous les travaux, il y avait une réunion par semaine à LPA, en présence de Louis Pradel. Il a suivi tous les travaux et il a fait les inaugurations trémie par trémie !*⁷⁹ »

Le Maire ayant accès au plus haut sommet de l'Etat, les relations sont singulières avec la préfecture. Louis Pradel se pose en interlocuteur unique : « *par sa représentation monopolistique, [il] oblige Paris à ne pouvoir négocier qu'avec lui.*⁸⁰ » Ces relations avec l'Etat local, en l'occurrence les différents ingénieurs des Ponts de l'époque ainsi que les deux préfets clés de cette période (Roger Ricard 1957-1966 et Max Moulins 1966-1972) furent excellentes. On note finalement une convergence d'intérêts entre l'Etat et la collectivité pour la réalisation de ces infrastructures. On attribue personnellement la décision de faire converger les deux autoroutes en milieu urbain à Louis Pradel mais celle-ci semble appartenir en définitive à l'Etat. « *Quant au principe de faire passer une jonction autoroutière A6-A7, ça c'est le triomphe de Pradel : la traversée de Lyon sans feu rouge. A cette époque là, les premiers temps, on traversait tellement bien [...] qu'on traversait Lyon sans s'en apercevoir !*⁸¹ »

« *L'urbanisme, ça ne l'intéressait pas. Ce qui l'intéressait, c'était l'arrivée de l'autoroute à Lyon. Alors il a pris le dossier en main et on peut dire que c'est lui qui l'a complètement conduit. Il a pris le dossier en main et personne n'a eu le droit de parler.*⁸² » Paul Scherrer confirme l'autoritarisme du maire « *Pradel acceptait le rôle de l'opposition politique, c'était un rôle normal. Mais dans son groupe, c'était l'unanimité obligatoire [...] Autrement, ceux qui allaient ruer dans les brancards, ils les foutaient à la porte. Il y en a qui sont partis comme ça !*⁸³ »

L'équipe du conseil municipal n'a pas été très enthousiaste quand Louis Pradel a montré le projet. Concernant le débouché sur le cours de Verdun : « *On s'en est occupé au dernier moment. Et malheureusement Pradel nous a imposé ses vues. Ce qui s'est réalisé, il l'a imposé au conseil municipal. Personne n'a osé protester [...] C'était un type avec lequel je m'entendais bien, à condition de ne pas aller regarder ses dossiers, ceux que j'appelle les « dossiers réservés.*⁸⁴ » L'accord de la traversée autoroutière est négocié entre le maire et les services de l'Etat. Le conseil municipal est mis devant le fait accompli. Avec sa verve habituelle et des arguments à l'emporte-pièce Louis Pradel empêche toute discussion : « *Il y a eu une visite de Pompidou, le Président de la République. Pradel avait fait mettre dans le salon Henri IV de l'hôtel de ville les maquettes de tous les projets en cours sur la ville de Lyon. Quand on passe devant tous les projets, il explique le cours de Verdun. Il dit au président : "N'est ce pas Mr le président, que c'est bien ?" Pompidou a dit "Oui c'est bien" Alors Pradel nous a dit : "Vous voyez ? On va faire ça!"*⁸⁵ »

⁷⁷ René Gagès, interview par S. Gardon, 2003

⁷⁸ René Gagès, *ibid.*

⁷⁹ René Gagès, *ibid.*

⁸⁰ Sébastien Gardon, *op. cit.*

⁸¹ Paul Scherrer, interview par S. Gardon, 2003

⁸² Félix Rollet, interview par S. Gardon, 2003

⁸³ Paul Scherrer, interview par S. Gardon, 2003

⁸⁴ Félix Rollet, *ibid.*

⁸⁵ Félix Rollet, *ibid.*

Paul Scherrer résume l'absence de concertation avec la population et les associations : « *La concertation, il n'y en avait pas. C'est-à-dire qu'il ne consultait pas les gens. Il ne leur demandait pas leur avis. C'était la rumeur publique qui arrivait jusqu'à lui. La revue Résonance avait interviewé Louis Pradel à ce propos : " - Mr le maire, la concertation, comment vous la concevez ? - C'est bien simple, la concertation, c'est moi" ⁸⁶* ». Par son implication directe sur le terrain, les discussions avec les commerçants, les associations, Louis Pradel s'approprie et personnifie sa relation avec les habitants. Les résultats ne sont pas toujours satisfaisants : « *Je vais voir de partout, je connais les gens donc je sais très bien ce qu'ils veulent, je traduis ce qu'ils veulent [...] Donc parfois il m'écoutait. On lui donnait des idées quand il était embarrassé et qu'il nous interrogeait : "qu'est ce que vous en pensez ?" On pouvait lui donner des idées dont il faisait son profit. Mais ce n'est pas ce que j'appelle de la concertation.* ⁸⁷ »

La Commission départementale des Sites, perspectives et paysages du Rhône évoque le centre d'échanges dans sa séance du 15 mars 1973. Le nouveau préfet de région Jacques Pélissier constate l'ampleur du projet et déplore son degré d'avancement « *la Commission se trouve devant une situation telle qu'on ne peut plus revenir en arrière, l'aménagement du Cours de Verdun étant un choix politique qui a été décidé au plus haut niveau.* ⁸⁸ »

La contestation du projet prend de l'ampleur sous l'impulsion de nouvelles déclarations portées par le préfet de région. La presse reprend les propos très sévères du haut fonctionnaire ce qui entraîne des déclarations en chaîne des opposants au projet. Jacques Pélissier parle « *d'injure faite au site* », de « *projet scandaleux et insensé* », de « *ligne Maginot* ⁸⁹ ». Presque simultanément, le ministre de l'Équipement Robert Galley rajoute « *On est allé trop loin* ». Comme à son habitude le maire de Lyon ne se démonte pas et renvoie la responsabilité aux services de l'État qui n'ont pu par exemple enterrer davantage les voies autoroutières. Il rappelle également que le projet a reçu en 1970 l'assentiment du président de la république, Georges Pompidou. « *Cours de Verdun, la décision finale a appartenu à l'Équipement. Je m'explique mal que l'actuel préfet puisse désavouer le plan qui a été approuvé par son prédécesseur.* ⁹⁰ » La critique du préfet semble davantage adressée à l'arrivée de l'autoroute en centre-ville plutôt que la remise en cause du projet multimodal : « *Par une sorte d'engrenage infernal, l'aménagement des villes au seul profit de l'automobile les rend invivables et accentue par là-même les besoins d'évasion et de circulation.* ⁹¹ »

Présentation des caractéristiques techniques et fonctionnelles de l'ouvrage ⁹²

L'ouvrage mesure 250 mètres de long, 60 mètres de large. Il atteint 37 mètres de hauteur dans sa partie centrale et 20 mètres au niveau des jardins. Il est implanté perpendiculairement à la presqu'île, sur l'ancien cours de Verdun et devant la gare de Perrache. Il est constitué d'un bâtiment en façade-rideau et de chaque côté, de deux étages de parking en voile-béton. La partie centrale est pourvue à chacun de ses angles d'une tour cylindrique massive. C'est un pont urbain franchissant, en l'intégrant, l'espace autoroutier et routier et réunissant, de la place Carnot au terre-plein de la gare de Perrache, les façades nord et sud du cours de Verdun. D'un point de vue urbanistique, le traitement de la partie centrale du centre d'échanges sert de perspective à la rue Victor-Hugo par un jeu de reflets.

⁸⁶ Paul Scherrer, interview par S. Gardon, 2003

⁸⁷ Paul Scherrer, *ibid.*

⁸⁸ Jacques Pélissier, cité par Sébastien Gardon, *op. cit.* p 135

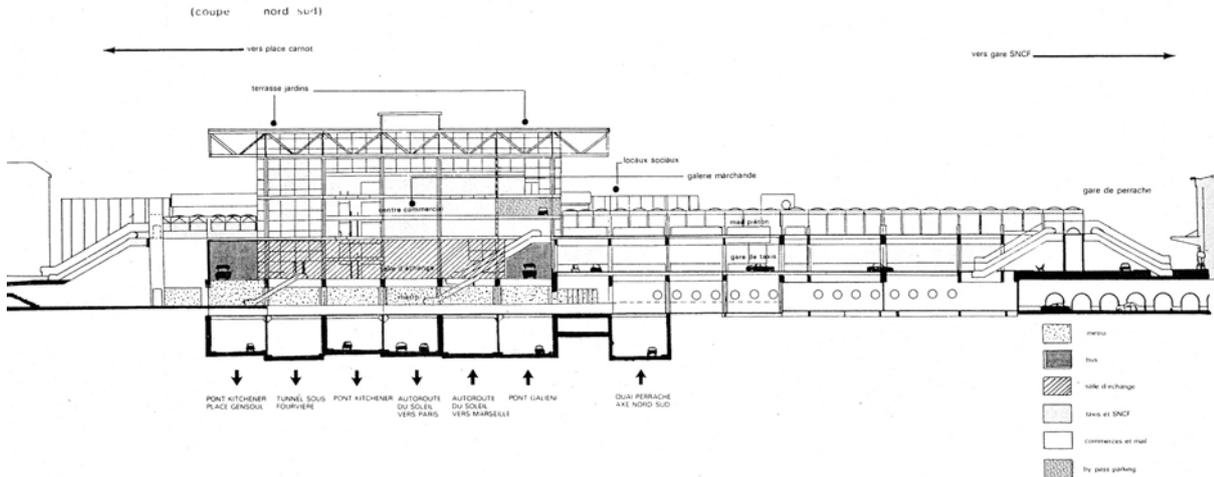
⁸⁹ Express Rhône Alpes, « La ligne Maginot du cours de Verdun », décembre 1973

⁹⁰ Express Rhône Alpes, *ibid.*

⁹¹ Jacques Pélissier, Hebdo Magazine, mars 1976

⁹² En partie tiré du site Internet du ministère de la Culture Inventaire de la ville de Lyon, ministère de la Culture

CENTRE D'ECHANGE DE PERRACHE



Il distribue 100 000 m² de surface de plancher. L'ouvrage a nécessité l'emploi de 80.000 m³ de béton, 7000 tonnes d'acier et 4000 m² de vitrage. La grande charpente centrale, sur laquelle sont accrochés tous les planchers de la zone centrale pèse à elle seule 1700 tonnes !

L'organisation des déplacements internes est particulièrement étudiée : la conception du centre permet d'accéder ou de sortir du complexe en venant de toutes les voies qu'il comporte sans gêner les échanges propres des différents réseaux entre eux.⁹³

Le niveau -1 concentre l'ensemble du trafic autoroutier et routier s'effectuant entre Rhône et Saône, selon l'axe est-ouest en trémies au-dessous du niveau actuel. Il est assuré par sept trémies d'une largeur unitaire de 8,80 m, soit une chaussée de 7 m. Ces trémies permettent les directions vers Paris – Lyon – Marseille – Grenoble.

Le niveau 0 (correspondant au niveau actuel du cours de Verdun) comprend la station de métro, terminal de la première ligne orientée nord-sud dont le souterrain débouche en surface, en façade nord du centre d'échanges. C'est également à ce niveau que le transit routier sud-nord est assuré. Depuis 2001, le tramway dispose d'un arrêt alors que son parcours se prolonge au Sud cours Charlemagne. C'est aussi à ce niveau que se trouve la machinerie (ventilation, chaufferie, groupes électrogènes, transformateurs).

Au niveau 1, la « dalle-bus » : immense salle d'échanges (1800 m²) régit l'ensemble du transit passager entre le métro situé au-dessous, les stations d'arrivée et de départ des bus, les postes d'embarquement-débarquement des cars situés dans la gare routière, la gare SNCF et les stations de taxis. Le niveau 1bis comprend les salles de contrôles et les toilettes. 2000 bus transitent par jour sans pollution, pour les passagers, par les gaz d'échappement : « *L'air des galeries de la gare routière est en légère surpression, ce qui empêche les gaz d'échappement d'y pénétrer. Pour les bus qui se garent en talon, un système de récupération des gaz brûlés est également prévu.*⁹⁴ »

Le niveau 2 correspond au mail piétonnier, au-dessus de la salle d'échanges. Le cheminement piéton de la place Carnot jusqu'au Cours Charlemagne atteint 400 mètres de long. Il est pensé comme une véritable rue, faisant partie du domaine public. Son parcours depuis la place Carnot jusqu'à la gare SNCF comprend une galerie marchande commerçante ainsi que plusieurs services sociaux (informations religieuses, accueil des personnes en détresse...). Ce niveau est desservi par des batteries d'escalators, escaliers et ascenseurs. La partie centrale du vide créé est occupée par l'imposant lustre de J. Vincent.

De part et d'autre, les parking automobiles sont organisés en deux blocs est-ouest dans une énorme caisse de béton ajourée et sur deux niveaux. 1.000 places de parking sont disponibles, reliées au niveau 3 par une rampe accessible aux voitures et aux piétons. Pour les automobiles entrant et sortant des parking, quatre rampes à pistes hélicoïdales sont disposées à chacun

⁹³ Chantier de France, op. cit.

⁹⁴ COURLY information n°3, 1976

des angles de l'élément central. Les cars et autobus utilisent quatre rampes s'entourant autour des tours d'accès au parking.

Le niveau 4 est à l'origine un lieu consacré à l'Espace Lyonnais d'Art Contemporain. Cet espace de 2000 m² est désaffecté au début des années 1990. De chaque côté de ce lieu est aménagée par Ariane et Bernard Vuernesson une place haute, véritable jardin et aires de jeux suspendus de 12.000 m². C'est une première et le plus vaste ensemble de ce type en France. Autre exploit technique de l'ouvrage, ce jardin a nécessité le dépôt d'un mélange de terre végétale spécialement allégée (4000 m³ tout de même). Cette solution a permis par endroits jusqu'à 1,40 m d'épaisseur de terre. Les jardiniers de la ville de Lyon sont spécialement formés pour entretenir ce jardin pas comme les autres.



Jardins suspendus sur la terrasse du centre d'échanges



Arrivée du tramway sous le centre d'échanges de Perrache et traversant la gare SNCF



Façade Sud du centre d'échanges et passerelle piétonne vers la gare de Perrache

« Encadrée par deux tours cylindriques, prolongées par des voiles de parking, la façade-miroir est surmontée par une grande charpente de couverture à laquelle est suspendue toute la partie centrale de l'ouvrage. Cette façade évoque le traitement architectural d'une porte : deux colonnes, deux tours, deux flèches encadrant un porche. Les volumes et les structures architecturales sont découpés de façon très nette dans l'espace. De part et d'autre de la partie centrale, d'immenses poutres échelles aux formes adoucies jointes par des carlingues métalliques

forment un volume en porte-à-faux au-dessus de la gare routière. Celles-ci reposent sur les grandes voiles des trémies. Elles constituent, si l'on y ajoute les volumes des tours d'accès, l'architecture encadrant la partie centrale en charpente métallique, elle-même cernée par un mur-rideau en glace. L'acier et le verre sont utilisés comme matériaux de structure et d'enveloppe pour la partie centrale. Disposées en rideaux, des glaces doubles enveloppent le grand volume central et les annexes latérales. L'effet recherché est celui de miroir obtenu par des glaces doubles du type Parélio gris, ainsi que par des panneaux isolants, eux-mêmes revêtus extérieurement de glaces Parélio de même teinte. Tous ces éléments de remplissage reposent sur des consoles en aluminium coulé disposées au niveau des joints horizontaux des glaces. A l'origine, ces éléments d'expression différente étaient encore renforcés par la couleur sur les bétons affirmant la lecture.⁹⁵ »

Les partenaires du projet sont l'Etat (ministère de l'Équipement), le département du Rhône et la communauté urbaine de Lyon pour la voirie autoroutière. La communauté urbaine intervient pour

la voirie locale. Le syndicat des transports en commun, représenté par la SEMALY contribue pour le métro, la société LPA, SEM filiale de la Caisse des Dépôts pour les parcs de stationnement. Enfin, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon complète ce tour de table. Le financement du réseau routier et autoroutier est assuré à 50% par l'Etat et 25% par le département et la communauté urbaine. Pour le financement de la voirie locale, la COURLY reçoit une subvention du ministère de l'intérieur.

⁹⁵ Inventaire du patrimoine, Ville de Lyon, site Internet

La DDE assure la maîtrise d'oeuvre pour l'ensemble du réseau autoroutier. L'atelier d'architecture et d'urbanisme René Gagès et la DDE pour le génie civil pour les éléments de superstructure. Lyon Parc Auto obtient la maîtrise d'ouvrage déléguée pour la communauté urbaine de Lyon. La Société des Grands Travaux de Marseille remporte le concours. « *Le budget s'est fait par partie : plusieurs projets ont été votés par la ville.*⁹⁶ »

Dans la série le « bâtiment des records », la gare de bus TCL est également impressionnante : ce serait la plus grande gare européenne de ce type (à l'époque). « *Cette gare n'a pas d'équivalent dans le monde* » s'exclame M. Meurisse, ingénieur en chef des services techniques des TCL.⁹⁷ 12 lignes urbaines et 47 lignes interurbaines, soit 1820 bus TCL et 385 car interurbains ont un arrêt à la gare routière du centre d'échanges.

On note également l'utilisation inédite de l'informatique pour gérer et contrôler l'ensemble des flux et des usages. Un bus arrive toutes les 16 secondes. La mise à jour en temps réel des mouvements de véhicules est inventée, une sorte d'ancêtre de la géolocalisation !



Vue sur la colline de Fourvière et la place Camot depuis les terrasses du centre d'échanges

L'innovation dans la gestion d'un équipement sans équivalent

A l'ouverture du centre, en 1977, l'équipe en charge de la gestion du centre comptait 4 agents. Ils sont 80 en 1983. A cette époque, les 24 escalators du centre sont empruntés quotidiennement par 85.000 personnes. « *On enregistre nulle part ailleurs en France, une telle fréquentation, sauf, peut-être, à la station de métro Châtelet-les Halles⁹⁸ !* » Trois salles de contrôle permettent une surveillance générale 24h/24h, des parking LPA et des autocars et autobus.

Le centre a fonctionné 6 mois avant que la COURLY ne nomme un directeur gérant l'ensemble des activités des différents occupants. André Béal est le premier directeur du centre d'échanges. Son titre était « pilote », le centre d'échanges a toujours été comparé à un paquebot à quai.⁹⁹

Le centre d'échanges sert de prototype également dans le mode de gestion même si la COURLY ne savait pas bien comment s'y prendre au début. Empiriquement, les équipes en charge de la gestion de l'ouvrage vont inventer des processus pour améliorer la qualité du service. On met en place le multipartenariat : la Ville de Lyon pour la halte garderie, l'ELAC, les jardins suspendus, LPA pour les parking sur 4 niveaux, les TCL pour la gare routière et le métro, la SNCF pour les partages domaniaux. Le directeur du centre assume la maintenance

⁹⁶ Gilbert Mouillon, interview par S. Gardon, 2003

⁹⁷ Le Progrès de Lyon, mai 1976

⁹⁸ COURLY Informations, n° 30, 1983

⁹⁹ André Béal, interview par S. Gardon, 2003

pour le compte de tout le monde. Affectation des charges des différents partenaires en fonction de la surface occupée.

« A l'époque, ça allait bien. Il y avait un environnement favorable. On n'était pas du tout sous la contrainte financière que connaissent aujourd'hui les collectivités [...] Et tout en gérant de la manière la plus prudente qui soit et la plus intelligente et la plus transparente. A l'époque, je demandais des crédits, je les avais [...] Il n'y avait pas de gaspillage mais une sorte d'euphorie [...] J'ai toujours eu les crédits que je demandais [...] Mon idée, c'est que les élus se sont trouvés à gérer cet ouvrage dont la plupart ne voulaient pas [...] Ils tenaient tous à ce que la gestion soit parfaite [...]. Les élus tenaient absolument, pas à se faire pardonner, mais ils voulaient qu'au moins la gestion soit irréprochable [...] J'avais un ingénieur, un collaborateur, deux techniciens, six agents de maîtrise et beaucoup d'agents techniques puisqu'il y avait du travail en 3 x 8. L'ouvrage marchait 24 heures sur 24. Et l'équipe de 15-16 policiers que la ville de Lyon avait mise à ma disposition.¹⁰⁰ »

La réaction virulente des habitants du centre-ville de Lyon



Tramway empruntant le cours Charlemagne en direction du Confluent



Parkings automobiles, gare de bus et jardins suspendus

Le centre d'échanges est inauguré le 25 juin 1976 par Louis Pradel. La lecture de la presse de l'époque permet de juger relativement l'acceptabilité du centre d'échanges. Comme à son habitude, le Progrès de Lyon ne se montre pas très critique avec les projets émanant de la mairie de Lyon. L'accent est mis sur le service apporté pour les Lyonnais et la modernité de l'équipement.

Le bulletin municipal *Vivre à Lyon* titre, en 1976 : « Le centre d'échanges, un outil pour les Lyonnais ». Il est rappelé que l'ouvrage doit éviter la coupure de

l'autoroute et restituer les fonctions existantes du cours de Verdun. La "vocation" du centre de Perrache est « une structure à même d'apporter aux lyonnais de Perrache, du centre, de la périphérie toutes les possibilités de transport et d'accueil concentrées en un même lieu.¹⁰¹ » « Le centre d'échanges de Perrache est un véritable outil de tous les jours pour les lyonnais. L'ambiance générale est celle d'un aéroport moderne, du point de vue de l'accueil, de l'affichage, du décor, des commerces. »

100.000 passages de Lyonnais par jour plus 100.000 véhicules de touristes à la « belle saison ». Le centre est présenté comme pouvant être susceptible d'inciter les touristes à faire une halte à Lyon.

Un an plus tard, en pleine période de polémiques sur la pertinence d'avoir réalisé à la fois l'autoroute et le centre d'échanges, *Vivre à Lyon* persévère dans la promotion de l'étrange objet en publiant une enquête auprès des usagers du centre. Pour mieux appuyer l'argumentaire, seuls des partisans du centre multimodal apparaissent. Ces Lyonnais "de leur temps" témoignent avec enthousiasme et se montrent enchantés par l'ouvrage. Ils vantent son caractère pratique, sa modernité ainsi que la multitude de services qu'il rend (transport, commerces, garderie, etc.) Même s'ils s'apparentent à la "méthode coué", ces témoignages font ressortir l'ensemble des qualités du centre que ses promoteurs cherchent à faire connaître et valoriser.

« Evidemment, au début, on n'était pas content de ne plus voir la place. Mais il faut savoir ce qu'on veut. On se plaint de ne pas pouvoir circuler, ni stationner, d'attendre le bus aux intempéries... Ici, on peut le faire à l'abri. Il y en a pour tout le monde. Même les piétons,

¹⁰⁰ André Béal, *ibid.*

¹⁰¹ *Vivre à Lyon*, n°4, juin 1976

surtout les piétons ! [...] C'est agréable. C'est pratique. Au premier abord, on rouspète, chaque fois qu'il y a une nouveauté qui bouleverse un peu les habitudes. Et puis on finit par apprécier [...] C'est moderne, c'est gai. C'est fonctionnel. Je suis là pour la première fois et bien je reviendrai volontiers [...] Il faut vivre avec son temps [...] C'est une réalisation moderne qui témoigne que Lyon est, ou doit être, une ville moderne [...] Je suis en voyage, j'attends le train. Je dois dire, car j'en ai entendu parler, que je comprends assez mal tout ce qu'on a pu dire à propos de cet ouvrage [...] Je viens de Perrache, je vais dans le Centre. Je passe d'un quartier à l'autre, comme cela presque tous les jours. C'est tout de même plus agréable et plus sûr qu'avant. Evidemment, on est un peu tenté de faire du lèche-vitrines... »

Le flot de critiques qui s'abat sur l'équipement est masqué. Elles perdureront pourtant au fil des mois puis des années. L'ensemble des griefs portés contre le centre : monumentalité, coupure dans le quartier, sont portés en contradiction par les témoignages choisis : le quartier profite au moins autant de l'aménagement qu'il ne le subit. *« Encore que le Centre ne fasse que restituer au cours de Verdun ses fonctions initiales, mais dans le confort et la sécurité, sa seule présence et sa conception moderniste ont pu choquer. Mais chacun le sait, toute nouveauté bouleverse des habitudes et entraîne des sursauts, des critiques ; et l'on oublie sa raison d'être et les multiples services qu'elle rend.¹⁰² »*



Intégration du centre d'échanges dans le quartier : les toits terrasses depuis la colline de Fourvière

taxis...au même endroit.¹⁰³ »

Le modernité est peut être imposée au citoyen lambda mais celui-ci arrivera très vite à s'adapter et découvrira la qualité de service qu'offre l'aménagement. *« Une adaptation était et est peut être encore nécessaire. Quelques semaines et il y a gros à parier que l'on sera tout à fait familiarisé avec le "mode d'emploi". »* On rappelle la spécificité de l'équipement et son caractère innovant : *« Jamais jusqu'alors aucune ville en France n'avait poussé le souci de mettre à la disposition de ses habitants et de ses visiteurs tous les moyens de transport : bus, cars, trains,*

L'article se termine par un témoignage enthousiaste de Jean-Louis Maubant, de l'association des critiques d'art qui organise les expositions à l'ELAC (Espace Lyonnais d'Art Contemporain) : *« 106.000 visiteurs en deux mois à l'exposition Grataloup [...] assurément c'est un succès qui tient en grande partie à notre emplacement. Qui vient ici ? Tout le monde. Qui est intéressé ? Tout le monde [...] c'est un des niveaux les plus appréciés du Centre d'Echanges. »*

La presse régionale et nationale est nettement plus critique. Les témoignages de l'époque dénotent l'incrédulité des Lyonnais, mis devant le fait accompli, et l'hostilité globale des riverains. En même temps, le succès technique et fonctionnel de l'ouvrage est rappelé. Le centre d'échanges est une opération majeure dans la modernisation de Lyon.

Devant l'avancement rapide des travaux et le mécontentement de plus en plus affiché des Lyonnais, le centre d'échange suscitant un *« déchaînement de passions et de controverses »* une table ronde est organisée au journal *« Le Progrès de Lyon »* en présence de tous les

¹⁰² Vivre à Lyon, n°8, février 1977

¹⁰³ ibid.

acteurs politique et technique du projet : Louis Pradel, Etienne Gagnaire, DDE, René Gagès, Gilbert Mouillon, etc.¹⁰⁴

En face, la société civile est représentée par le porte parole des riverains perrachois, Lucien Penetti, président du Comité d'intérêt local de Perrache, des représentants de la filière hôtelière, des directeurs de restaurants et brasseries, d'autres commerces et quelques habitants.

Louis Pradel réaffirme être convaincu par la pertinence de faire traverser la ville par l'autoroute. Les commerçants "y trouveront leur compte". Il cite les exemples de la chute du chiffre d'affaire de l'hôtellerie entre Paris et Lyon et Lyon et Nice. L'argument "massu" de la baisse de 90% de la vente de nougat de Montélimar depuis la mise en service de l'autoroute est resté célèbre. Il revendique l'utilité du tunnel de Fourvière pour les Lyonnais « *Nous avons décidé, et j'en suis fier, d'être à l'origine du tunnel sous Fourvière. Ce tunnel, il n'a pas été fait pour les Américains ou les Anglais ou les Espagnols mais d'abord pour les Lyonnais ! [...] On m'a dit : "Vous avez coulé du béton, une ligne Maginot". Mais j'en suis heureux ! Ca cache la vilaine ligne de la gare de Perrache !* »

La transformation de la place Carnot et la disparition du cours de Verdun sont inéluctables, selon le maire, du fait de l'importance des flux attendus : plus de 100.000 piétons quotidiennement et autant de véhicules. « *Dès lors, la construction de ce centre d'échanges s'imposait, sous peine d'entraîner un embouteillage permanent de Perrache. On aurait dévitalisé tout le secteur !* »

Etienne Gagnaire, maire de Villeurbanne et vice-président de la Communauté urbaine défend le projet en le replaçant dans un contexte d'agglomération : « *Il faut tout de même que les responsabilités soient bien situées. Ce centre d'échanges est une réalisation extraordinaire. Nous ne sommes plus en 1925. L'on doit envisager le devenir de Lyon, de l'agglomération et du département.* »

Un commerçant se plaint de l'absence de concertation : « *On n'a jamais été averti d'un projet de cette importance* ». La réponse à l'emporte-pièce de Louis Pradel traduit bien l'état d'esprit de l'époque et la conception de la concertation à la lyonnaise : « *Un samedi du mois de mai 1969, la veille de l'élection présidentielle de Georges Pompidou, j'ai fait visiter à des milliers de Lyonnais le tunnel sous Fourvière. Et j'ai passé tout l'après-midi sous une toile de tente, à expliquer en détail le projet du cours de Verdun. Personne n'a soulevé d'objection.* »

René Gagès, l'architecte du centre tente de placer l'échangeur dans un contexte global et de l'intérêt général : « *En tant qu'urbaniste, je voudrais dire qu'on ne doit jamais projeter quelque chose sans une concertation étroite avec les utilisateurs et la population, mais il convient de bien définir le niveau. Pour Perrache, je pense que le véritable cadre de concertation est au niveau de services rendus d'intérêt général. Envisager ce que l'on fait est à long terme, et servira pour la collectivité...Le proche environnement bien sûr, est très concerné, et il faut tenir compte des nuisances sur les intérêts particuliers.* »

La critique est focalisée autour de l'impact jugé négatif du centre sur l'évolution du commerce. Les commerçants critiquent la signalétique : les clients des hôtels se perdent... Comme pour le métro, les plaintes concernent les difficultés que connaissent les commerces pendant la phase des travaux. L'aménagement est enfin accusé d'avoir rendu les fonds de commerces « *invendables* ». René Gagès essaie de convaincre sur l'unité du parti recherché : « *Ils [les Lyonnais] pourront se l'approprier. C'est un aménagement en continu qui est recherché avec la gare de Perrache. On ne sortira pas de la gare pour pénétrer dans le centre d'échanges. ça formera un tout.* »

Suite à un article critique présentant l'aménagement du cours de Verdun, le journal *Hebdo-Lyon*¹⁰⁵ reçoit des centaines de lettres de lecteurs approuvant les prises de position du journal. Le panel des lecteurs est finalement très différent de celui sélectionné par le journal municipal : « *Nous avons été roulé, berné, etc.* » La critique du projet est violente : elle dénote une incompréhension et un manque d'information, le « *despotisme du maire* », un

¹⁰⁴ Le Progrès de Lyon, 16 janvier 1976

¹⁰⁵ Hebdo-Lyon, « Le cours de Verdun qui scandalise nos lecteurs », 28 septembre 1974

« massacre » qui « déshonore » la ville. On demande à ce que l'opinion publique ait plus de place dans le débat public. Même si elle est sincère, la critique reste circonscrite à l'aspect massif du bâtiment et à la nostalgie du cours de Verdun sacrifiée de ses platanes (plus de 300 spécimens). La surprise des Lyonnais semble totale puisqu'elle est absente lors de phase de travaux « *Les gens, ébahis, regardaient construire ce truc là. On ne leur en avait jamais expliqué les fonctionnalités, ni le pourquoi [...] Gagès, avec le courage qu'on lui connaît, s'est rendu à des réunions de commerçants, d'associations de riverains. Et il avait le culot d'y aller pour défendre son ouvrage, parce qu'à l'époque, il le défendait avec brio, c'était assez extraordinaire [...] c'était très tendu [...] cela allait jusqu'aux menaces physiques [...] Il y a eu un choc, oui. Mais à partir de 1978, tout est reparti.*¹⁰⁶ »

Le cours de Verdun élevé au rang de mythe

La destruction du cours de Verdun comme espace public lyonnais exceptionnel est unanimement critiquée par l'ensemble des détracteurs du projet. Pour les partisans et acteurs du centre d'échanges, la nostalgie autour du cours de Verdun semble être celle des années 30, d'avant l'arrivée en masse de l'automobile. « *Beaucoup de Lyonnais disent "On nous a massacré le cours de Verdun. C'était un lieu idyllique où les mamans étaient avec leurs landaus, etc." Mais c'est faux. Ça a été vrai jusque 20 ans avant la construction du centre. Mais les dernières années [...] la fête foraine durait huit mois avec du bruit, des nuisances, des bidasses en folie, parce qu'à l'époque le service militaire existait. Ils prenaient tous le train, ils allaient boire des bières sur la place. C'était innommable. Quant aux mamans avec leurs landaus, elles ne risquaient pas de traverser la place facilement. Il y avait un entrelacs de bus, de cars. La gare routière était sur le cours de Verdun.*¹⁰⁷ » Guy Vanderaa renchérit « *Ce n'est pas un lieu extraordinairement résidentiel. C'est extrêmement pollué. Vous y avez la gare routière, vous y avez le centre d'interconnexion des bus et de la SNCF très important [...] Il y a une file de bagnoles ininterrompue du bout de Berthelot jusqu'à Choulans au moment des pointes dans les deux sens. C'était devenu un endroit impossible sur le plan du fonctionnement urbain.*¹⁰⁸ »

René Gagès fait le constat que le cours de Verdun est devenu au fil du temps une « *Inextricable surface d'échanges, [...] bientôt au bord de l'asphyxie.*¹⁰⁹ » Charles Delfante partage cette analyse. René Waldmann, directeur de la SEMALY essaie de faire la part des choses : « *En tant que Lyonnais, j'étais navré de voir disparaître le cours de Verdun, c'est évident. Mais d'un autre côté, cela ne me déplaisait pas de voir apparaître un centre moderne à la place de la gare. On est dans le domaine du sentiment.*¹¹⁰ »

Pour Paul Scherrer, l'espace avait un grand potentiel d'aménagement, sans compter l'arrivée de l'autoroute... « *C'était entre le Rhône et la Saône, un immense couloir de platanes. C'était à mon avis une belle perspective urbaine qu'on aurait pu certainement améliorer, comme on a amélioré les autres espaces publics de la ville de Lyon.* »

Devant le tollé suscité à l'époque, Guy Vanderaa rappelle que les concepteurs architectes du centre d'échanges n'ont pas eu le choix du site d'implantation de l'échangeur : « *Tout se passe, maintenant, comme si, au moment de la décision, on avait eu à choisir entre le maintien tel quel de l'emplacement et la création, à cet endroit, d'un noeud routier en milieu urbain. En fait, il n'y avait pas le choix dès lors que le tunnel de Fourvière débouchait pont Kitchener et qu'il fallait raccorder le trafic de l'autoroute A6 à celui de l'autoroute A7. Face à un tel impératif, défendre l'image bucolique d'une promenade plantée d'arbres où pérégrinaient les familles, le dimanche, et à saisons fixes, les cirques de printemps ou les vogues d'automne, c'est prendre le présent des exodes motorisés pour la France de Mr Doumergue...*¹¹¹ »

Une presse plus radicale présente le projet de manière assez orientée : « *Enorme monstre de béton construit sur l'une des plus belle places de la ville [...] Le maire peut se vanter d'avoir*

¹⁰⁶ André Béal, interview S. Gardon, 2003

¹⁰⁷ André Béal, interview par S. Gardon, 2003

¹⁰⁸ Guy Vanderaa, interview par S. Gardon, 2003

¹⁰⁹ Architecture Rhône-Alpes, n°17 – avril 1975

¹¹⁰ René Waldmann, interview par S. Gardon, 2003

¹¹¹ Interview dans La Métropole n°66, mai-juin 1976

fait l'unanimité contre lui [...] vieillard mégalomane (le maire) [...] ce centre d'échange scandalise tout le monde, sans exception [...] monstruosité.¹¹² » Selon l'auteur, le tunnel est une aubaine pour les promoteurs de l'ouest lyonnais pour urbaniser de vastes territoires rendus proche du centre de Lyon.

La presse nationale rend compte de l'événement, la fin des travaux pharaoniques et l'inauguration de l'étrange objet. *Paris Match* résume l'atmosphère : « *Ils [les Lyonnais] ne hurlent pas, mais ils fulminent, ils bougonnent, ils râlent. Ils ne descendent pas dans la rue mais ils discutent et ferme.¹¹³ »* Passé la stupéfaction, les riverains et commerçants "attendent de voir" globalement si le centre va fonctionner, s'intégrer au quartier existant et leur apporter une nouvelle clientèle. L'antipathie suscitée par l'ouvrage semble relativement circonscrite : « *Singulièrement, plus on entre dans les profondeurs de Lyon et plus les griefs s'estompent. [...] Le regard sur le "monstre" de R. Gagès suscité par le maire Louis Pradel, s'attendrit à mesure qu'on s'éloigne [...] Au centre, on découvre en revanche une sorte de vexation. »*

Même si l'ouvrage est déjà rebaptisé ligne Maginot, mur de la honte, blockhaus et autres noms peu flatteurs, l'architecte est confiant en son projet : « *les Lyonnais finiront par le revendiquer. »*

André Béal se souvient de l'atmosphère presque hystérique de l'époque : « *Plus on était proche géographiquement du centre de Perrache, plus les critiques étaient haineuses et nombreuses [...] Dès l'ouverture, ça a été terrible. Il y a eu des articles abominables, y compris dans la presse nationale d'ailleurs. Je me souviens des photos truquées dans "Photo-minute". On avait photographié des gens qui chutaient d'un escalator. Il y avait eu un accident assez extraordinaire dans l'aéroport de Hong Kong, je crois. On a découvert la supercherie plus tard [...] Ils avaient fait un montage et avait dit que c'était un des escalators du centre d'échange.¹¹⁴ »*

Le Monde présente le bâtiment comme étant celui des records : « *le nouveau record est celui, semble-t-il de l'aménagement urbain le plus décrié depuis plusieurs générations¹¹⁵ »* La critique des lyonnais est « latente et camouflée », réveillée par la déclaration tonitruante du préfet Pélissier en 1973. Ironiquement, le ralentissement automobile, qui deviendra quelques années plus tard la spécialité lyonnaise en tant que "bouchon" est déjà noté : « *pratiquement chaque jour en fin d'après midi dans le sens sud-nord et dans les deux sens en période de grandes migrations touristiques.* »

L'inauguration du centre d'échanges de Perrache a lieu le 25 juin 1976 à la date prévue. En pleine canicule, les officiels visitent l'équipement au pas de course. Les personnalités arrivent à 15h00. A 15h20, la visite se termine par les jardins en terrasse au niveau 4. A cette occasion, le (nouveau) Préfet de Région Pierre Doueil déclara : « *A partir du moment où les édiles lyonnais ont pensé qu'un courant de grande circulation nationale devait traverser la ville de façon qu'elle en profite, et que l'Etat dans un souci d'économie, a trouvé commode de partager financièrement avec la ville, l'obligation qu'il avait de faciliter cet écoulement, le centre de Perrache était conçu.¹¹⁶ »*

En 1976, dans un dossier intitulé « Zizi, héros de Lyon », *Paris Match* dresse un portrait de la ville de Lyon en pleine transformation. « *La ville qui devient une capitale d'Europe. Comment les lyonnais ont rejeté la tutelle de Paris et réussi à bâtir eux même leur avenir.* » Au même titre que les rues piétonnes, les autoroutes, la Part-Dieu, l'Isle d'Abeau, l'aéroport de Satolas et bientôt le "turbo-train", le centre d'échanges de Perrache fait partie des éléments clés de la transfiguration de l'agglomération lyonnaise sous l'ère de Louis Pradel.

¹¹² Libération, « La ligne Maginot enfin inaugurée », 29 juin 1976

¹¹³ Paris Match, « A Perrache, le monstre rouge et bleu », juillet 1976

¹¹⁴ André Béal, interview par S. Gardon, 2003

¹¹⁵ Le Monde, 30 juin 1976

¹¹⁶ Le Progrès de Lyon, 26 juin 1976

Le centre d'échanges en service : reconnaissance et évolution des représentations

Deux mois après l'inauguration, un premier bilan est dressé concernant les modes de fréquentation.¹¹⁷ Premier espoir déçu de l'été : très peu de véhicules non-immatriculés dans le Rhône s'arrêtent dans le parking du centre d'échanges. Cette première impression ne se démentira plus jamais. La réglementation autoroutière très stricte est pointée du doigt. Elle ne permet qu'un « i » signifiant l'existence d'un office de tourisme et du « P » pour parking...La signalétique suivante comprendra un « téléphone » et deux « fourchettes ». On espère qu'elle incitera plus de vacanciers à s'arrêter...même si le parking n'est pas prévu pour recevoir des véhicules tractant des caravanes ! Contrairement à l'une des fonctions assignées par ses promoteurs, le centre d'échanges ne permettra que très peu de séjours de villégiatures à Lyon depuis l'arrivée par l'autoroute. Le syndicat d'initiatives présent dans le centre d'échanges reçoit par contre énormément de visiteurs (8000 personnes entre juillet et août 1976), certainement des usagers de la gare SNCF. Du côté des commerçants, la période d'observation de l'étrange objet continue...

Les contournements routiers promis par l'Etat et nécessaires au bon fonctionnement de l'ouvrage tardent à arriver. René Gagès, à 15 jours de l'inauguration avait pourtant mis en garde sur l'urgence de réaliser le contournement ouest. « *Les poids lourds occupent 40% de la surface roulante du tunnel sous Fourvière. Il faut donc très rapidement détourner cette circulation de transit national de cet axe pour que le centre puisse remplir "sa mission."*¹¹⁸ » En 1976, 80% des usagers de la trémie sont des usagers locaux.¹¹⁹ Le bouchon lyonnais n'est pas encore célèbre mais la terrasse suspendue sujet de moquerie : « *La vue imprenable qu'on y découvre sur le bouchon de juillet à l'extérieur du tunnel sous Fourvière n'a rien de champêtre.*¹²⁰ »

« *C'est sans précédent. Un échangeur comme celui-là, vous pouvez chercher, il n'en existe pas à la surface de la planète*¹²¹ » confie René Gagès à Paris Match. La revue ajoute, avec la retenue qu'on lui connaît « *Les américains et les soviétiques sont venus par charters entiers regarder l'œuvre de Gagès.* » Première mondiale, le centre d'échanges devient rapidement un équipement visité par les professionnels de l'urbanisme.

Cinq ans après l'inauguration André Béal déclare : « *Nous sommes souvent sollicités par des groupes d'architectes étrangers [...] Jusqu'à la fin de 1978, je n'avais de cesse d'accueillir les râleurs. Et puis, la tendance s'est inversée. Aujourd'hui, on vient plutôt nous demander des renseignements*¹²² » En 2003, André Béal se souvient : « *Dans les visiteurs, j'avais des écoles, des gens de Lyon, des aménageurs lyonnais, strasbourgeois, marseillais et quelques européens. Ils étaient plutôt admiratifs. Ils trouvaient ça génial, enfin ils ne trouvaient pas forcément beau mais ils trouvaient ça fonctionnel et intéressant. D'ailleurs, dans quelques villes, ils nous ont copié généreusement. Quant aux visiteurs étrangers, c'était extraordinaire, c'était les photos, les échanges de documentation, c'était un véritable engouement.*¹²³ »

L'appréciation du centre d'échanges est variable selon que l'on soit usager, riverain, professionnel. Selon *Le Progrès*, « *Le complexe de Lyon Perrache alimente la querelle des Anciens et des Modernes entre Rhône et Saône.*¹²⁴ » Le Lyonnais a la nostalgie du cours de Verdun mais apprécie les services qu'il rend. ça fonctionne : « *depuis son inauguration en juin dernier ce complexe de Verdun mal-aimé tient sa place dans la ville. Le flot de vacanciers,*

¹¹⁷ Le Progrès de Lyon, 14 août 1976

¹¹⁸ Le Progrès de Lyon, « Centre d'échanges de Perrache, la course contre la montre », 11 juin 1976

¹¹⁹ Vivre à Lyon, n°4, juin 1976

¹²⁰ La voix du Lyonnais, juin-juillet 1976

¹²¹ Paris-Match, juillet 1976

¹²² Le Journal, 13 novembre 1981

¹²³ André Béal, interview par S. Gardon, 2003

¹²⁴ Le Progrès de Lyon, 14 août 1976

partant ou arrivant en train à Perrache l'a investi. La première impression semble bonne : c'est gai, pratique, fonctionnel. Rien à voir en effet avec la sinistre salle des pas perdus de la gare voisine.¹²⁵» En même temps, le centre acquiert une image de modernité et de progrès : référence au style "aérogare", l'ELAC est baptisé "petit Beaubourg Lyonnais."

L'espoir de convaincre la SNCF de travailler avec les urbanistes semble perdurer au moment de l'inauguration du centre « *Les promoteurs du centre d'échanges espèrent faire céder la SNCF et obtenir de passer sur la gare pour relier le cours Charlemagne, coupé du cœur de la ville depuis un siècle.¹²⁶» Les Lyonnais affirment leur crainte « où s'arrêtera le géant ? » Pour René Gagès, c'est une « réaction normale de la part d'un public qui ne peut se référer qu'au passé.¹²⁷» Selon l'architecte, cet équipement a parfaitement sa place dans une ville ancienne puisque les échanges entre moyens de transport se faisant à cet endroit, il était impossible de les déplacer et qu'il valait mieux les rationaliser.*

En 1979, une enquête sur la satisfaction des commerçants du centre d'échanges est réalisée. Elle est très rassurante : « *La vente est parfaitement satisfaisante.* » Le président de l'association des commerçants (15 boutiques) du centre de Perrache déclare « *Les résultats dépassent les espérances.¹²⁸» La clientèle est variée et abondante, il n'y a jamais de temps mort. Une commerçante déclare « Travailler ici, c'est un plaisir, c'est petit, humain, nous entretenons d'excellents rapports entre commerçants, nous avons les avantages d'un centre commercial, avec un passage important, sans avoir l'inconvénient de la taille. » La clientèle est essentiellement lyonnaise « *mais nous avons aussi des clients de passage, qui reviennent nous voir chaque année, au moment de leurs vacances, et c'est vraiment sympathique.*»*

Cinq ans après la mise en service, le centre d'échanges a trouvé sa vitesse de croisière, sans accroc notable. Il a fait ses preuves, sans publicité. Henri Jordana, vice-président de la Communauté urbaine de Lyon, administrateur du centre d'échanges déclare : « *J'ai voulu démontrer la qualité du service rendu [...] Je suis parti du principe que ce centre d'échanges était le premier aspect de Lyon que le non-Lyonnais découvrirait en arrivant. Il fallait donc que l'image de marque de la ville soit préservée. C'est ce qui explique mon attachement au caractère fonctionnel et à la propreté de l'ensemble.¹²⁹» Nous sommes dans une période de transition pour la SNCF : « *la SNCF n'a pas encore les moyens de mesurer l'impact total du TGV. Lorsque la gare de la Part-Dieu fonctionnera, que va devenir véritablement Perrache qui continuera à drainer une clientèle.¹³⁰» En juillet 1982 le portique Charlemagne est inauguré : deux escalators et deux ascenseurs panoramiques lient le cours Charlemagne à la gare SNCF. Le quartier n'est plus coupé en deux.**

L'expérience inédite de l'ELAC : l'Espace Lyonnais d'Art Contemporain

« Au départ, il s'agissait d'un projet très autoroutier. Après, on a greffé les autobus. Le projet était vide dans sa partie centrale. Gagès a voulu faire intervenir Jean Prouvé, responsable du centre Beaubourg, pour faire la partie métallique. Il y avait un problème concernant le plateau au-dessus des jardins : qu'est ce qu'on allait y mettre ? C'est alors que j'ai eu l'idée de l'ELAC [...] Cela a très bien marché.¹³¹»

Le programme de l'équipement réussit la gageure de proposer un espace de 2000 m² réservé à l'art contemporain. C'est évidemment une première qu'un tel type de lieu (déjà inédit) allie à la fois l'intermodalité et les espaces muséographiques. La taille de la salle n'a également pas d'équivalent à l'époque à Lyon. L'association des critiques d'art de Lyon, présidée par René Derouille gère le lieu. Le financement est assuré par un partenariat entre la ville de Lyon et le

¹²⁵ ibid.

¹²⁶ Le Figaro, 14 juin 1976

¹²⁷ Le Figaro, ibid.

¹²⁸ Le Journal, « Le monstre de Verdun n'effraie plus les enfants, ni les commerçants », 14 août 1978

¹²⁹ Le Journal, 13 novembre 1981

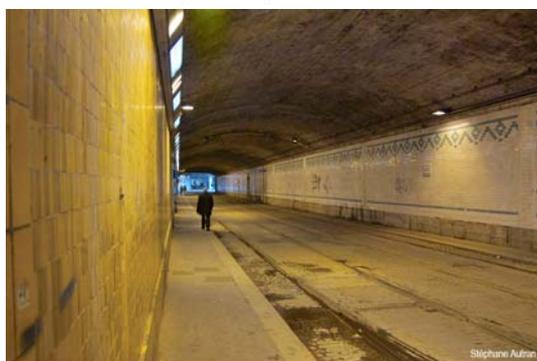
¹³⁰ Le Journal, ibid.

¹³¹ Mouillon, interview par S. Gardon, 2003

Ministère des affaires culturelles. L'objectif premier est de proposer aux artistes "de province" un lieu d'exposition de qualité. L'association entreprend un recensement des artistes de la région. En parallèle, l'ELAC pourra accueillir des expositions provenant du centre d'art contemporain de Beaubourg à Paris. Un tel espace soulève de grandes ambitions : *« Cela en vaut la peine ; ce lieu est neuf, il n'a pas de passé pesant, il n'est pas institutionnalisé [...] Sans presque le savoir, les visiteurs éventuels sont déjà dedans. »*¹³²



Vue de la façade Ouest depuis la rive droite du Rhône



Derrière les voûtes de la gare de Perrache



Traversée du pont Gallieni en direction Ouest

Jean Couty, l'un des premiers artistes utilisant l'ELAC donne un témoignage intéressant sur son ressenti d'exposant : *« Je viens simplement expliquer mon expérience de deux mois d'exposition au centre d'art de Perrache. Je ne m'attendais pas à un nombre aussi considérable de visiteurs. D'habitude, musée ou salle d'exposition n'attirent qu'un public restreint. Ici, rien de commun. Toute manifestation se trouve en face d'une vaste audience populaire. [...] Lors de mon exposition, j'ai été heureux de faire connaissance avec des gens de toutes les conditions sociales, avides de savoir et de se renseigner sur l'art contemporain [...] Ce qu'il y a de plus satisfaisant aussi, c'est d'être dans la cité, pleinement aux prises avec sa vie puissante et de se sentir, en même temps, isolé. »*¹³³ L'artiste revendique l'aménagement de tels lieux de rencontre entre la population et les artistes. La localisation de l'ELAC explique en grande partie son succès populaire : en 1985, il comptabilise 150.000 passages.

La première moitié des années 80 est plutôt une période de mise à l'épreuve réussie pour le centre. Voici comment la SLTC présente l'objet tant décrié :

*« S'il surprit au départ et donna quelques "complexes" aux Lyonnais [Le centre d'échanges] est aujourd'hui parfaitement intégré à leur vie quotidienne, à l'environnement du quartier, et joue pleinement son rôle puisque quelque 80.000 voyageurs y transitent chaque jour [...] Il permet, plus de 100 ans après la coupure créée par la gare et les voies ferrées de reliair de nouveau le Sud de la Presqu'île à son centre, amorçant une urbanisation plus noble des quartiers Charlemagne – Confluent. »*¹³⁴

En 1986 sont célébrés les 10 années de fonctionnement du centre d'échanges. 10 jours de fête sont organisés, présidés par Francisque Collomb, président de la communauté urbaine, en collaboration avec tous les partenaires de l'équipement. Ce "majestueux bateau" fonctionne admirablement bien : 70.000 personnes par jour, ce qui le « place en tête des hit-parades de la fréquentation des lieux publics en France. »¹³⁵ Cette commémoration est l'occasion de rappeler la haute technicité de l'ouvrage et la qualité du service rendu : *« La grande force du Centre d'échanges de Perrache a sans doute été que pour la première fois peut être dans le monde, un passager utilisant un moyen de transport urbain a été traité comme un passager d'aéroport. »*¹³⁶

Aménagement *« Longtemps décrié voire méprisé par les Lyonnais qui, visiblement semblaient peu réceptifs à cette architecture aussi impressionnante que monumentale a, aujourd'hui,*

¹³² Le Progrès, juin 1976

¹³³ Dernière Heure, 29 avril 1977

¹³⁴ En ligne directe, « Le centre d'échanges inter-modes », ed. SLTC, n°67, 1985

¹³⁵ COURLY information, « Dix ans d'échanges au cœur de Perrache », avril 1986

¹³⁶ ibid.

meilleure réputation...¹³⁷» même si l'on commence à parler du bouchon en tant que nouvelle spécialité lyonnaise. L'échangeur est même un modèle d'urbanisme puisque les visites de professionnels n'arrêtent pas « *la ville de Séoul qui a pris modèle sur le centre pour bâtir le sien à proximité de la gare¹³⁸»*, déclare André Béal qui poursuit « *Comme quoi, il ne faut jamais se fier à ses premières impressions !* » Un court hommage est adressé à Louis Pradel qui porta le programme : « *Le centre fut inauguré le 25 juin 1976. Sans ministre, ni secrétaire d'Etat, entre Lyonnais. Louis Pradel mourut cinq mois plus tard. Il n'eut pas le temps de connaître les bons résultats obtenus par son "machin."¹³⁹»*



Végétalisation des accès aux parkings : dépollution atmosphérique

Hors contexte de commande institutionnelle, René Gagès et son équipe imaginent (1983-1985) le réaménagement complet du quartier du Sud de Perrache. La vocation internationale de la Confluence est clairement affirmée, un axe monumental relie la pointe de la Presqu'île occupée par un objet architectural symbolique (un cube de 100 mètres de côté). Le projet prend en compte les contraintes globales du site. Les berges du Rhône occupées par l'autoroute sont reconquises grâce à l'architecture. Des "immeubles-ports" sur berge sont imaginés. Ils couvrent l'autoroute. Ainsi, la possibilité est rendue de « *créer des jardins suspendus et des places en front de fleuve.¹⁴⁰»* L'architecte s'appuie sur des expériences similaires à Berlin qui ont permis la réalisation de quartiers parfaitement silencieux. Le projet coïncide avec les départs successifs du marché-gare et du port Rambaud. L'investissement reste majoritairement à la charge de la promotion privée ce qui limite d'autant l'engagement financier de la collectivité. Malgré le vif intérêt de la proposition qui aboutit sur les bureaux de Francisque Collomb et Jacques Moulinier, le projet reste en l'état.¹⁴¹ Dès 1987, Michel Rivoire, conseiller technique auprès de Michel Noir et président de l'association Partners Europe fait travailler une dizaine d'experts nord-américains...un

"workshop" qui n'associe pas René Gagès.

L'aménagement du Confluent de Lyon relance le débat sur l'opportunité du centre d'échanges

Lors de la campagne municipale de 1989, le centre d'échanges fait un retour sur le devant de la scène publique lyonnaise. Le futur maire de Lyon et président de la communauté urbaine considère l'aménagement comme la « *c...rie du siècle.* » Ce propos tout en nuance marque une nouvelle période qui s'étend des années 1990 à aujourd'hui. La démolition du centre revient régulièrement comme leitmotiv. Voici un raccourci révélant l'état du portage politique de l'encombrant objet depuis sa création : « *Louis Pradel l'a voulu, Francisque Collomb l'a supporté, Michel Noir a fait mine de vouloir s'en débarrasser, Raymond Barre décide de le raser.¹⁴²»* Polémique, le bâtiment porté par Louis Pradel est pratiquement "lâché" politiquement dès son entrée en fonction. Comme pour la première phase du quartier de la Part-Dieu, un bouleversement complet de la sphère politico-administrative se prépare. A la décentralisation et donc le désengagement de l'Etat et la montée en puissance de la collectivité locale, s'ajoute la fin de la croissance économique. Ces facteurs mettent un terme à une

¹³⁷ Le journal, « Il était une fois Perrache », 20 juin 1986

¹³⁸ *ibid.*

¹³⁹ Le Monde, « Le machin a 10 ans », 21 juin 1986

¹⁴⁰ Libération, « René Gagès prend le confluent à contre-courant », 1987

¹⁴¹ *ibid.*

¹⁴² Lyon-Figaro, « Le centre de Perrache est indétructible », 22 mai 1996

manière de pratiquer l'urbanisme. Le centre d'échanges de Perrache en devient l'un des derniers symboles.

Les années 90 à Lyon et dans l'agglomération lyonnaise sont marquées par une politique ambitieuse de revalorisation et de création d'espaces publics de qualité. En parallèle, la circulation automobile devient un enjeu crucial, l'accroissement des flux et les embouteillages impactent l'image de la ville. Le centre d'échanges est associé aux échanges routiers, au tunnel de Fourvière et donc au bouchon qu'il faut faire sauter, en même temps que le "blockhaus" du Cours de Verdun. La décentralisation donnant davantage de pouvoir aux élus locaux, ceux-ci se sentent davantage légitimes pour pouvoir proposer une alternative aux projets technocratiques d'Etat. Dans le discours politique, la réalisation des contournements autoroutiers devient le préalable à la démolition du centre d'échanges.

La mandature de Raymond Barre est marquée par l'engagement de la collectivité vers une urbanisation massive et coordonnée du Sud de la Presqu'île, le projet Confluence. Un grand concours d'architecture est lancé en 1997-99. Gagné par l'architecte-urbaniste Oriol Bohigas, celui-ci propose un plan d'urbanisme très homogène, à la volumétrie relativement similaire au quartier d'Ainay plus au Nord. Afin de réaliser la liaison entre les deux quartiers, le centre d'échanges de Perrache disparaît. Le centre d'échanges est démoli, la station de métro enfouie sous les fondations de la gare SNCF. Un contournement ouest assorti d'un tronçon nord (TEO) suffirait à détourner le trafic national et à transformer le cours de Verdun en un boulevard urbain. Les problèmes de circulation internes à l'agglomération sont évacués ce qui simplifie grandement la tâche. Ce geste "magique" selon l'architecte René Gagès sera utilisé une nouvelle fois par l'urbaniste François Grether dont le plan imaginé en 2001 sert de base à l'aménagement actuel du quartier.

Voulu comme un équipement d'agglomération, le centre d'échanges symbolise plus que jamais l'autoroute alors qu'il la gère. Il incarne malgré lui les nuisances de l'automobile en ville, la coupure urbaine et le bouchon de Fourvière. Lors de la réactivation du projet Lyon-Confluence sous le mandat de Raymond Barre, le Progrès réalise une enquête auprès des Lyonnais. La sentence est quasi-unanime : il doit être supprimé. On rêve d'allée boisée, il faut rendre à la place « *ses titres de noblesse*.¹⁴³ » La logique des sondés s'arrête à l'échelle du pâté de maison, du quartier-village. Le fonctionnement est décrit comme apocalyptique. Il est donc temps de retrouver un passé mythique. Les argumentaires, réactionnaires, en faveur de la démolition du centre n'ont pas beaucoup évolué depuis sa création. Il reste assimilé à un "machin" bouchant la vue. Depuis qu'il est implanté sur le cours de Verdun, il est à signaler que la critique insiste davantage sur les inconvénients du centre que sur les services qu'il rend, qui eux ne se limitent pas à la Presqu'île lyonnaise. Il est d'ailleurs plus facile de mesurer les nuisances qu'il provoque sur son environnement immédiat que d'imaginer l'ampleur des services qu'il a rendu et qu'il rend encore quotidiennement à l'agglomération entière. Les effets positifs du centre ne sont pas forcément visibles in situ ou dans le quartier. Sans pôle multimodal, ni desserte routière désenclavant l'ouest lyonnais, qui peut dire comment l'agglomération serait organisée aujourd'hui ?

Les plans d'urbanisme posent comme préalable pour fonctionner correctement avec le Nord du quartier de supprimer à terme le centre d'échanges. La contrainte de l'arrivée routière Nord-Sud dans l'agglomération lyonnaise est déplacée sans beaucoup plus d'explication. Raymond Barre pousse l'Etat à réaliser le contournement Ouest : « *qui permettra au début du XXI siècle de déclasser l'autoroute dans la Presqu'île et de raser le centre d'échanges de Perrache.* »

Pour René Gagès, qui n'est par ailleurs pas opposé à une transformation de son bâtiment qui doit s'adapter aux usages, une telle vision relève de la magie. Pour supprimer le centre d'échanges de Perrache : « *il faut définitivement boucher le tunnel de Fourvière et supprimer*

¹⁴³ Le Progrès, « Centre d'échanges de Perrache : les Lyonnais favorables à sa démolition », 2 mai 1996

la gare de Perrache. Si l'on maintient les deux, il faut un centre de coordination et si l'on détruit celui qui existe, il faudra en reconstruire un autre.¹⁴⁴ » « 78% de la circulation du tunnel de Fourvière est locale.¹⁴⁵ » déclare l'architecte. Cet argument balaie donc l'idée selon laquelle un contournement autoroutier suffirait à pouvoir se passer du centre d'échanges. Même si l'analyse mériterait d'être amendée par des données techniques, il apparaît au regard des chiffres que le traitement du cours de Verdun en boulevard urbain "apaisé" ne fonctionnera pas. Il ne pourra pas absorber les flux routiers massifs internes à l'agglomération.

René Gagès démontre par ailleurs l'extrême complexité de la construction et l'imbrication des différents éléments entre-eux. On ne peut pas démonter en plusieurs phases le bâtiment qui est conçu comme un tout. Les éléments de structure et de fonctions interagissent entre eux. Chacun est nécessaire au maintien de l'autre. Par exemple les ailes du bâtiment lestent le tout et font contrepoids à la pression des eaux. Sans celles-ci, l'ouvrage se soulèverait... « *Qui va mettre le doigt dans un engrenage de démontage sans avoir la totalité du scénario ? Aucun élu ne peut s'aventurer avec une telle imprécision et cela exigerait des études autrement plus fines. Or ces équipes de mercenaires qui bâtissent des projets à grands traits ne sont pas celles qui réalisent. François Grether s'en ira et Raymond Barre aura laissé à ses héritiers un dossier empoisonné.*¹⁴⁶ »

Le centre d'échanges est accusé depuis les années 80 d'être, soit à l'origine, soit de participer aux encombrements routiers et au fameux bouchon de Fourvière. Ce n'est pas le pôle multimodal qui crée les encombrements routiers mais la non-réalisation complète des infrastructures prévues. « *Quand le centre a été dessiné, la Direction de l'Équipement et la Direction de l'aménagement foncier, basées à Paris, s'étaient engagées sur un point précis : dans sept ou huit ans, on enlèvera le transit Nord-Sud national et international, on le fera passer sur un contournement construit à l'ouest. [...] Le centre et le tunnel, ce sont des outils pour les Lyonnais, pas pour les autres, disaient-ils. En 1976-77, j'ai repris rendez-vous avec les gens du ministère pour savoir s'il y avait une date fixée. Je leur avais dit "il y a un déferlement urbain à l'ouest, plus vous attendrez, plus ce sera difficile de construire à l'ouest. Il faut enlever ce transit."*¹⁴⁷ » La réalisation de la rocade Ouest pose par ailleurs aujourd'hui un certain nombre de problèmes et de questions que nous n'aborderons pas ici...

Le troisième argument en faveur des démolisseurs est de pouvoir redonner une place aux piétons. Là encore, l'architecte se défend et développe des arguments bien connus des "Modernes." René Gagès défend sa position par rapport à la volonté de rétablir les circulations piétonnes au niveau du sol. Les passages surélevés sont selon-lui toujours d'actualité : « *Il me semble plus normal que ce soient les piétons, en passant au-dessus de la voie ferrée, qui se déplacent à la lumière plutôt que l'inverse. Les piétons ont toujours envie de s'élever, monter sur une colline, découvrir une vue. [...] Le raisonnement avancé n'est pas actuel, c'est étrange que de nos jours on dise cela. Avant le centre, il fallait descendre sous les voies de chemin de fer, c'était épouvantable ! [...] Au moment de nos études, il n'existait aucune référence de ce genre d'équipement. Un équipement complet permettant à l'utilisateur d'avoir à sa disposition un point d'échanges rassemblant les différents modes de transport en commun, cela n'avait jamais été réalisé. Alors, nous avons assimilé cet équipement à un niveau de confort optimum, celui que l'on rencontre dans un aéroport, avec un accueil, un embarquement, un transit et différents services adaptés. Il s'agissait de mettre l'utilisateur au centre du dispositif. Les piétons se rencontrent en pleine lumière mais jamais ils ne rencontrent la circulation.*¹⁴⁸ »

¹⁴⁴ Lyon-Figaro, « Le centre de Perrache est indestructible », 22 mai 1996

¹⁴⁵ Lyon-Figaro, « Touchez pas au centre d'échanges », 2 février 2001

¹⁴⁶ *ibid.*

¹⁴⁷ Le Progrès, 4 février 2001

¹⁴⁸ *ibid.*

Une reconnaissance architecturale et fonctionnelle tardive

Durant les décennies 1990 et 2000, les coups portés au centre d'échanges sont rudes. Sans projet à long terme, le Grand Lyon gère l'équipement dans une discrétion laissant planer le doute quant au devenir du lieu. Un ravalement des façades a lieu en 2003. Le vieux rose cède sa place à une palette de blanc et de gris. La sobriété est de mise. Le bâtiment est maintenu en état mais a perdu de son éclat. Les fontaines ne fonctionnent plus ou mal, etc. L'art contemporain s'institutionnalise progressivement. En 1983, la ville de Lyon crée une section d'art contemporain au musée des Beaux-Arts. Cette montée en puissance se traduit par la création des Biennales dès 1991. En 1995, le musée d'art contemporain est inauguré. L'ELAC est depuis désaffecté, le local restant désespérément vide malgré le potentiel de l'emplacement. Le rôle multifonctionnel de l'ensemble est cependant renforcé par l'intégration d'une station de tramways (lignes T1 en direction de Villeurbanne et T2 en direction de Saint Priest), le développement des TER et dans une moindre mesure par la mise en place du vélo/v.



Vue d'ensemble sur la façade Est depuis la colline de Fourvière

A défaut d'être une fierté locale, le centre d'échanges est reconnu comme « *modèle de développement urbain* » par des spécialistes japonais. En 1991, un reportage télévisé est réalisé par la chaîne japonaise NHK sur le centre d'échanges de Perrache. René Gagès est interviewé. Le film doit servir de support à un symposium d'urbanisme à Nagoya, consacré à la recherche de stratégies urbaines. Seront conviés les principaux responsables des chemins de fer du Japon ainsi que les urbanistes et élus. René Gagès déclare aux journalistes : « *Si c'était à refaire, la*

*forme serait peut être différente mais la stratégie urbaine serait la même car elle a prouvé son efficacité en sauvant la ville de l'asphyxie.*¹⁴⁹ »

Finalement, « nul n'est prophète en son pays », René Gagès finit par être reconnu comme figure incontournable de l'architecture de l'après-guerre en France et en Europe. Les archives les plus emblématiques de son œuvre sont transférées au centre Beaubourg en 2003. C'est le deuxième architecte lyonnais à bénéficier d'une telle consécration après...Tony Garnier. Le centre d'échanges fait partie de la sélection opérée par les conservateurs nationaux. L'architecte phare du mouvement moderne à Lyon obtient une reconnaissance internationale « *il devient, en compagnie de ses confrères anglo-saxons, français ou italiens, le champion des années 60-80 et d'une des tendances qu'il a illustrée à Perrache : le brutalisme [...] Le centre d'échanges, rare exemple avec le centre Pompidou, d'une architecture qui tranche, impose ses fonctionnalités.*¹⁵⁰ »

« *Si l'on en croit la légende politique, Beaubourg n'aurait obtenu le feu vert de la part de Georges Pompidou que parce que Lyon avait précédemment posé un parallélépipède et des tuyaux sur Perrache.* » Une autre anecdote est révélatrice de la filiation entre les deux œuvres. Jean Prouvé, architecte qui collabora avec l'atelier Gagès pour la conception des façades rideaux du centre fut le président du jury du concours du centre Beaubourg et en tant qu'équipement d'avant-garde, l'ELAC accueille des expositions du centre parisien.

René Gagès décède le 3 février 2008 à l'âge de 86 ans, et le devenir du centre reste toujours suspendu à de multiples facteurs techno-urbano-politiques.

¹⁴⁹ Libération, « Le Japon se penche sur le cas Perrache », 4 juillet 1991

¹⁵⁰ Lyon-Figaro, « Paris crée un fonds René Gagès », 19 janvier 2002

Quel avenir pour cet imposant héritage ?

Le Grand Lyon vote en 2006 11 millions d'euros d'investissement pour le centre de Perrache sur 6 ans. Cette manne financière participe surtout à un entretien courant et à une reprise des éléments obsolètes : nouveaux escaliers roulants, reprise d'étanchéité, nouveaux enrobés pour la gare routière, murs des rampes de parking plantés de végétaux dépolluants (encore une innovation). De son côté, la SNCF prévoit de moderniser sa gare. Plus de 30 ans après sa conception le centre fonctionne toujours plutôt bien même s'il n'a jamais été l'objet de fierté, ni d'attentions.¹⁵¹ Plus de 100.000 véhicules transitent par ses trémies chaque jour alors que 65.000 usagers des transports publics le traversent ou l'empruntent : « *sous le fonctionnalisme architectural, se cache peut être l'efficacité urbaine.*¹⁵² »

René Gagès n'est peut être pas un décorateur mais cette figure emblématique de la modernité urbaine dans l'agglomération a permis la réalisation d'un tour de force technique, à l'avant-garde architecturale à une époque où ni les services de l'Etat ni la collectivité locale n'auraient été capable de résoudre le problème posé. C'est également le reflet d'une époque où l'architecte-urbaniste adopte une attitude volontariste, où les problèmes ne sont pas déplacés mais traités techniquement afin d'être gérables.

En passant de pont-urbain enjambant la gare SNCF de Perrache à centre d'échanges la jouxtant, nous avons vu que le centre a perdu beaucoup de ses moyens d'influencer l'urbanisation Sud du quartier. Comment imaginer le futur de cet étrange objet, échoué entre le quartier bourgeois d'Ainay et les futurs développements contemporains du Confluent ?

Le centre d'échanges est le symbole d'une modernité liée au concept de rupture de charge générateur de développement urbain. Ce fonctionnement urbain apparaît toujours contemporain. Les pôles d'échanges multimodaux sont d'ailleurs devenus la norme. A l'échelle de l'agglomération, il est vrai que la position centrale de ce pôle d'échanges n'a pas que des avantages pour la gestion des flux. Les parking-relais automobiles en plein centre-ville n'ont pas la même fonction qu'en périphérie. Le réseau de transport en commun lyonnais s'est considérablement développé depuis 30 ans et a dépassé le centre d'échanges qui ne peut plus être considéré comme la seule plaque tournante. Alors qu'il favorise les alternatives à la voiture individuelle, le centre de Perrache est devenu pour beaucoup de Lyonnais synonyme d'invasion motorisée. Le rejet de l'automobile dans les quartiers centraux renforce la défiance envers l'équipement.

Le centre est l'un des témoins du mode de fonctionnement public de l'époque et de la concertation "pradelienne" mêlant le technocratique à un maire omnipotent, sûr de ces décisions bénéfiques pour les Lyonnais. Malgré les progrès effectués en matière de concertation et de démocratie participative, il n'est pas certain que l'implantation d'un pareil équipement aujourd'hui puisse être mieux compris par les riverains immédiats. C'est toujours la même problématique pour les équipements "d'intérêt général" dépassant la sphère d'usage du quartier ou de la ville. Les enjeux du centre d'échanges se situent sur un périmètre dépassant largement le Confluent, la Presqu'île ou la ville de Lyon. Dès le départ, ce sont des enjeux d'agglomération et nationaux. Le centre d'échanges multiplie et télescope les échelles de mobilité dans un même espace. Il ne peut donc pas être jugé uniquement au regard de son environnement proche et n'avoir que des relations de proximité avec celui-ci.

Le centre a souffert du peu de portage politique après le décès de Louis Pradel. Il cristallise toujours beaucoup d'affect alors qu'il est censé traiter de problèmes techniques par une grande rationalité ! Le centre a bénéficié de peu d'investissements (hors fonctionnement), peu de

¹⁵¹ Libération, 17 novembre 2006

¹⁵² Pierre Gras, Urbanisme, décembre 1992

communication, d'événements, d'appropriation. C'est un « fardeau » politique... Même s'il est aujourd'hui intégré à la place Carnot, le centre d'échanges risque très vite de se transformer en « dinosaure », témoin désuet d'une époque révolue. Nous arrivons dans une situation paradoxale : la remise en cause de la modernité du centre d'échanges alors que, simultanément les questions de mobilité, de multimodalité sont intimement liées à la métropole, à l'urbanité...et à la modernité. L'urbanisation le long des axes forts de communication est par ailleurs un concept toujours d'actualité. Le mail commercial du centre d'échanges paraît finalement aujourd'hui bien modeste en rapport avec sa fréquentation quotidienne.

Au même titre que certaines rares réalisations du mouvement Moderne, ne serait-il pas temps de considérer cet héritage comme un patrimoine du XXe siècle dans l'agglomération ? Peut être incongru pour un Lyonnais, cette valorisation serait très certainement admise ailleurs quand on sait à quel point le prototype de Perrache "machine à circuler" fait, au même titre que les unités d'habitation de Le Corbusier "machines à habiter", figure d'avant-garde moderniste ?

Le centre d'échanges souffre d'un manque de reconnaissance de la part des Grandlyonnais. Une appropriation massive de l'équipement permettrait de faire évoluer positivement les représentations collectives qu'on lui attribue. Comment peut-il devenir un objet de fierté pour l'agglomération ? La raison d'être du centre, la possibilité de disposer du moyen de transport adapté à ses besoins est toujours contemporain. C'est une évidence de déclarer que la modernité est intimement liée à la mobilité. Pour être une métropole attractive, Lyon a besoin d'une insertion très forte dans les différents réseaux de mobilité, de la marche à pieds à l'aéroport de Saint Exupéry. Entreprendre une rénovation et un renforcement des fonctions premières du centre pourrait l'aider à être davantage reconnu. Le centre peut-il faire l'objet d'expérimentations autour de la mobilité : autopartage, location de vélos, vélos électriques, véhicules électriques, etc. Passer de la « machine à circuler » à la « boîte de la mobilité » ? Son rôle multimodal sera ainsi renforcé. La reconnaissance de l'objet architectural pourra passer par la mise en lumière, solution classique mais efficace. Celle-ci soulignera les différentes fonctions du bâtiment.

Des pistes plus classiques de revalorisation peuvent également être entreprises comme la rénovation de l'espace public du centre, de la galerie marchande à l'esplanade de la place Carnot en passant par les jardins suspendus. Ceux-ci pourraient devenir facilement un lieu très "branché" au même titre que les 2000 m² des locaux de l'ELAC qui jouissent d'une situation exceptionnellement sous-exploitée. Cet espace paraît toujours pertinent comme lieu d'expérimentation artistique ou culturel. Le centre d'échanges a été un laboratoire de la mobilité. Pourquoi ne pas réserver ce même rôle dédié à l'innovation à l'espace central qui le compose ?

Bibliographie

- Presse quotidienne régionale et nationale, 1964-1998
 - Revue Urbanisme, mai-juin 1999, n°306 : « Une machine à circuler au destin emblématique », par Françoise Moiroux
 - Les mégastructures du transport, typologie architecturale et urbaine des grands équipements de la mobilité, Corinne Tiry, Editions du Certu, 2008
 - Informations municipales et communautaires :
 - o Vivre à Lyon : n°4, juin 1976, n°5, septembre 1976, n°8, février 1977
 - o COURLY informations : n°3, 1976 ; n°30, 1983
 - Presse spécialisée :
 - o Urbanisme, décembre 1992, n°259 : « Le centre d'échanges de Perrache revisité », par Philippe Gras
 - o TCL Bus/métro n° spécial. Les centres d'échanges inter modes, 3^e trimestre 1985
 - o AMC n° 151, avril 2005 : « Le centre d'échanges de Lyon-Perrache » par Françoise Moiroux
 - o Architecture Rhône-Alpes n°17, avril 1975 : « Le cours de Verdun...les architectes ont la parole », article signé René Gagès
 - o Site internet ministère de la Culture :
<http://www.culture.gouv.fr/culture/inventai/itiinv/lyon-confluent/dossiers/ia69000499.html>
 - Expertise et politique dans les grands projets d'aménagement urbain pendant les Trente Glorieuses, le cas Lyonnaise. Sébastien Gardon - Mémoire de DEA, IEP de Lyon, 2002-2003
- Dont les interviews d'acteurs de
- o Charles Delfante, directeur de l'atelier d'urbanisme de la ville de Lyon puis de la communauté urbaine de Lyon
 - o René Gagès, architecte du centre d'échange de Perrache
 - o Félix Rollet, adjoint à l'urbanisme de la ville de Lyon, 1953-1983
 - o André Béal, premier directeur du centre d'échanges, 1976-1990
 - o Guy Vanderaa, architecte du centre d'échange, cabinet René Gagès
 - o René Waldmann, directeur de la SEMALY
 - o Paul Scherrer, président de Centre Presqu'île et de l'UCIL
 - o Gilbert Mouillon, chargé de mission auprès de Lyon-Parc-Auto