



HAL
open science

La reconversion du quartier de Perrache

Mélessande Miagkoff

► **To cite this version:**

Mélessande Miagkoff. La reconversion du quartier de Perrache. Sciences de l'Homme et Société. 2014.
dumas-01113475

HAL Id: dumas-01113475

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01113475>

Submitted on 5 Feb 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



La reconversion du quartier de Perrache

MIAGKOFF Mélissande

Mention professionnelle

Master Sciences du Territoire
Option Urbanisme et Projet Urbain
Parcours Design Urbain

Institut d'Urbanisme de
Grenoble
Université Pierre Mendès France

24 juin 2014

Stage chez URBALAB
Sous la direction de Gilles AZZOPARDI

Projet de fin d'étude
Sous la direction de Jennifer BUYCK

«Une vision qui ne s'accompagne pas d'actions n'est qu'un rêve.
Une action qui ne découle pas d'une vision c'est du temps perdu.
Une vision suivie d'action peut changer le monde»

Nelson Mandela

Mélissande Miagkoff

La reconversion du quartier de Perrache

SOUTENANCE | Le 7 juillet 2014
| Directeur de Projet de Fin d'Etude – Jennifer Buyck
| Institut d'Urbanisme de Grenoble – Université Pierre Mendès France

STAGE | Stage chez URBALAB – Lyon 1er

MEMOIRE | Nombre de page : 82
| Nombre de références bibliographiques : 10
| Nombre d'annexes : 9

| Mot-clés analytiques :
| Autoroute . Fragmentation . Anneau des sciences . Reconversion .
| Continuité . Construction . Mixité . Vie de quartier
| Mot-clés géographiques : Lyon . Perrache

RESUMÉ | Français

À Lyon, le quartier de Perrache vient fragmenter distinctement le territoire en deux. Une autoroute qui fait débat depuis sa conception, un centre d'échange perçu comme une verrue, des nuisances olfactives et sonores qui viennent nuire au bon développement du quartier.

Alors, aujourd'hui, à l'échelle de l'agglomération, la communauté urbaine de Lyon imagine un véritable processus de transformation urbaine aux enjeux diversifiés et ambitieux. On parle de contournement autoroutier, de transformation du périphérique lyonnais en boulevard urbain apaisé, de la création de nouveaux pôles multimodaux... des aménagements qui vont permettre toute une requalification à l'échelle locale. Seulement « Le quartier de la gare de Perrache peut-il prétendre à un avenir sans autoroute ? »

RESUMÉ | Anglais

Neighborhood of Perrache always been controversy : A motorway which makes debat since for conception, a hub perceived as a « wart » dividing Lyonnaise peninsula, a necessity and a will to improve the quality of life of inhabitants. Today, lyon's urban goal is the transformation of the motorway's bypass, into a peaceful urban boulevard, through news ways of thinking transportation.. this issue takes place in a large urban scale with diversified and ambitious stakes. Transformations that will allow a whole requalification locally. Only, « The station area Perrache can he claim to a future without highway ? »

REMERCIEMENTS

« J'adresse mes remerciements à ceux qui m'ont aidé dans la réalisation de mon projet de fin d'études ;

Tout d'abord, merci à Jennifer Buyck, pour son investissement, son implication dans le projet et sa disponibilité. Elle a su me guider et me donner confiance tout le long de la conception du projet.

Merci à Monsieur Nicolas Tixier, pour sa bonne humeur, ses compliments toujours très appréciés. Et surtout pour sa capacité à nous donner toujours plus de références architecturales et urbanistiques.

Plus personnellement, je tiens à remercier Maxime Gilbert, qui m'a soutenu, aiguillé et motivé tout le long de la réalisation.

Enfin d'une manière générale merci à tous les autres professeurs qui ont réussi à se libérer pour nous écouter lors de nos rendus intermédiaires. »

PAGES	3	.....	AVANT-PROPOS
	5	.....	INTRODUCTION
	7	.....	CHAPITRE N°1. PERRACHE AVANT 1976
	13	.....	CHAPITRE N°2. LE QUARTIER DE PERRACHE EN 2014
	25	.....	CHAPITRE N°3. OBJECTIFS ET CONCEPTS
	36	.....	CHAPITRE N°4. PROGRAMMATION ET PROJET
	71	.....	CONCLUSION
	73	.....	BIBLIOGRAPHIE
	75	.....	ANNEXES ET ILLUSTRATIONS
	81	.....	TABLE DES MATIÈRES



Vue depuis le toit du centre d'échange. Crédit Photo MéliSSande Miagkoff 2014
«Bordel autoroutier»

Voilà, j'habite Ainay, un quartier plein d'histoires avec son abbaye datant du 15ème siècle, ses petits restaurants au coin des rues... enfin, on est bien ici, c'est calme, on entend même les oiseaux chanter, ça c'est grâce à cet immense arbre sur la place, en dessous de chez moi.

Parfois, quand j'ai les fenêtres ouvertes, on entend les trains sonner... c'est drôle ! En fait Ainay, c'est à deux minutes à pied de Perrache, et pourtant tout les oppose. Aujourd'hui je dois m'y rendre pour prendre le tramway. C'est vrai que c'est pratique. De là, on peut aller où l'on veut dans Lyon et sa périphérie... pourtant, je n'aime pas y aller. Je sais pas vraiment pourquoi, c'est tout proche mais une fois dedans, c'est le brouillon, c'est immense mais j'étouffe, et... tout se ressemble ici !

Et puis, il y a le trajet pour y aller, bien que tout petit il est différent de tous les autres autour de chez moi. C'est vrai qu'en deux minutes je me trouve nez à nez avec l'embouteillage massif et quotidien de Perrache. Ça pu, c'est bruyant, et puis qu'est ce qu'il fait chaud ici !

Debout sur le cours de Verdun, j'observe ce troublant spectacle lyonnais. Les travailleurs se mélangent aux nombreux bus, aux vacanciers. Tous, se retrouvent en plein coeur d'une ville essayant tant bien que mal de trouver le chemin de la sortie.

Deux personnes m'interpellent, « Excusez moi mademoiselle, nous sommes perdus, comment accède-t-on à la gare de Perrache ? »



Le cours de Verdun. Crédit Photo MéliSSande Miagkoff 2014
«Embouteillages quotidiens»

INTRODUCTION ET LOCALISATION DU SITE

Lyon est une des rares villes de France à posséder une autoroute en plein coeur de ville. L'autoroute A6/A7, relie Paris à Marseille en passant par Lyon, ce qui lui procure une envergure à l'échelle nationale voir européenne.¹

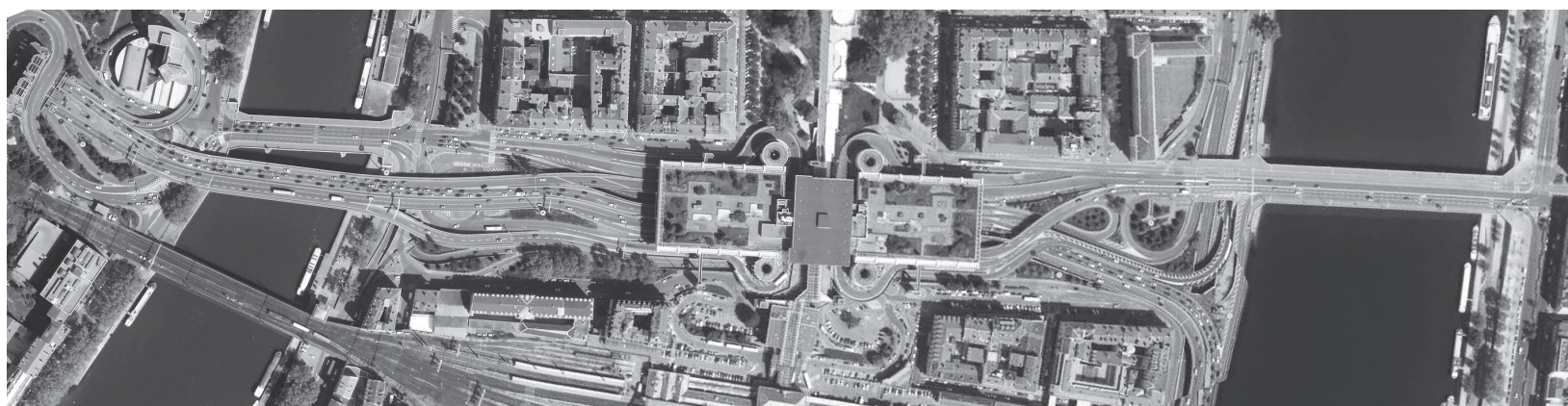
Seulement, comme dirait Charles Delfante en 2003, architecte-urbaniste de Lyon « *Jamais l'autoroute n'aurait dû passer là* »

Turbulente, massive, minérale, elle vient fragmenter la presqu'île lyonnaise en deux parties distinctes. Une position géographique qui fait débat depuis sa conception.

Les impacts environnementaux, sociaux et économiques viennent nuire au bon développement de ce territoire. De plus, depuis 1976 un étrange objet architectural est posé en plein coeur de ce quartier, entre la Saône et le Rhône, sur le prestigieux cours de Verdun. Une mégastructure traversée par 7 voies de communication, dont l'autoroute A7.



Localisation de Perrache à Lyon.



1 Voir annexe n°1 : Le tracé de l'autoroute A7 – Paris Marseille

Un quartier en déclin, qui tente de se relever et de prendre un nouveau départ.

On parle beaucoup de Perrache aujourd'hui, c'est un site qui intéresse, où projets urbains vont venir se compléter afin de rendre au quartier son identité première.

*« Paradoxalement, alors qu'il semble un mur infranchissable, le complexe doit devenir un élément structurant du quartier, un élément d'unification ».*²

Afin de comprendre le fonctionnement de ce site, il est indispensable de revenir sur les traces passées.

² Dernière heure, «le cours de Verdun tel qu'on le verre dans 18 mois» 29 août 1976

« La dynamique urbaine reste entièrement liée à la dynamique routière »

David mangin – *La ville franchisée*

La confluence du Rhône et de la Saône était située au début des temps modernes au niveau du quartier d'Ainay. Ce n'est qu'en 1774, que l'ingénieur Antoine-Michel Perrache décide de repousser cette limite jusqu'au confluent actuel, créant ainsi le quartier de Perrache. Une esplanade destinée à accueillir l'activité industrielle.

I. VERS UNE OUVERTURE ECONOMIQUE

1. L'arrivée du chemin de fer

Entre 1827 et 1832, la deuxième ligne de chemin de fer française se construit. Partant de Saint-Étienne, elle atteint Lyon depuis le sud, après avoir traversé l'esplanade industrielle en son centre.

10 ans plus tard, en 1845, devant le développement régulier du trafic – 500 000 tonnes de marchandises et 600 000 voyageurs par an ; la gare de Perrache est enfin construite.

Noirâtre, massive, fermée par le verrou des voûtes portant la structure, cette gare vient accentuer la séparation du quartier du reste de la ville.

D'où l'expression historique « ... aller derrière les voûtes » utilisée pour désigner Perrache.

2. Le cours de Verdun

Autrefois, le cours de Verdun était une grande avenue tranquille, bordée d'arbres et de places fleuries.

Une avenue qui venait tisser un lien entre le Rhône et la Saône tout en s'ouvrant sur les espaces alentour. Cette ouverture permettait à la place Carnot et la Gare de Perrache d'être totalement connectées.

Dans les guides touristiques, il était vanté comme étant l'un des plus beaux endroits de la ville de Lyon, offrant une promenade entre le Rhône et la Saône.



Archives municipales de Lyon, La place Carnot, la statue de la République et la station de tramways. 1910

II. DE NOUVEAUX DÉPLACEMENTS

1. Le « Tout pour la voiture »

Malheureusement, dès 1962, la voiture demeure de plus en plus présente sur le territoire français et va changer le paysage Perrachois.

L'abondance de cette dernière révèle très vite les nombreuses difficultés d'accès au centre-ville. Lyon va alors construire un tunnel sous la colline de Fourvière. Un tunnel destiné aux gens des banlieues périphériques ouest et nord-ouest, afin de leur faciliter l'arrivée dans Lyon.

Parallèlement, la construction de l'autoroute A6/A7 fait débat. Comment éviter son passage par le centre de Lyon ?

Après de nombreuses tentatives faites par le maire de Lyon, l'Etat renonce au contournement autoroutier ouest et demande un passage provisoire par ce nouveau tunnel afin de limiter les frais. Lyon se trouve alors dans une phase de modernisation à marche forcée.

Mr Charles Delfantes confie *« 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% » [...] On a cumulé la stupidité du passage de l'autoroute, la stupidité du maintien de la gare de Perrache, la stupidité de l'obligation de remonter les niveaux »*.³

3 Charles Delfante, interview par S. Gardon, 2003



Service Régional de l'inventaire de Rhône-Alpes. Construction du pont autoroutier sur la Saône. 1971

2. Un centre d'échange avant-gardiste

Début des années 70, Georges Pompidou prône « *Une adaptation à la voiture* » et Lyon va penser selon cette philosophie. Il faut maîtriser les flux, et permettre aux gens venant de l'Ouest lyonnais de venir poser leurs voitures à Perrache et de prendre ensuite le métro et les bus.

C'est pourquoi, René Gagès architecte et Charles Delfante architecte-urbaniste vont proposer un projet architectural pour la construction de ce qu'on appelle aujourd'hui un pôle multimodal. Pour eux, « *La plaque d'échange est fondamentale. Bus urbains, interurbains, car inter-ville. Ensuite il y a la liaison avec le chemin de fer, le métro. La voiture, on s'en fou presque* ».⁴

Entre démolition d'une perspective urbaine, fragmentation du territoire et empoisonnement de l'avenir du quartier, le quartier de Perrache se maintient en vie grâce à son système multimodal qui fonctionne bien.

« *Évidemment, 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, surtout les piétons ! [...] C'est agréable* ».⁵

4 Interview. S Gardon. 2003

5 Vivre à Lyon n°4. Juin 1976

« Le secret du changement consiste à concentrer son énergie pour créer du nouveau, et non pas pour se battre contre l'ancien »

Dann Millman – Artiste, écrivain



Le centre-d'échange de Perrache depuis le cours de Verdun. Crédit photo Méli ssande Miagkoff 2014
«La verrue»

I. UN CONTEXTE ÉCONOMIQUE ET POLITIQUE EN CONSTANT ÉVOLUTION

1. Sur le grand territoire

Grâce à son noeud autoroutier reliant Paris à Marseille, Lyon peut prétendre à une envergure nationale, voire européenne. Stratégiquement positionné, ce noeud est connecté directement avec la gare de Perrache.

Un contexte économique qui permet à Lyon de se développer davantage à l'international, avec par exemple, la création d'une ligne à grande vitesse qui reliait Lyon à Turin (Italie) en moins de 4 h.

Seulement, cette volonté d'ouverture ne peut être pensée sans une cohérence à l'échelle du quartier. Si l'on rêve «Grand Territoire», il faut penser Local. Lyon souhaite aujourd'hui, retrouver son Perrache d'antan. Diminuer la voiture, la pollution, les nuisances sonores, retrouver ce majestueux cours de Verdun... en outre, supprimer l'autoroute en plein coeur de ville.

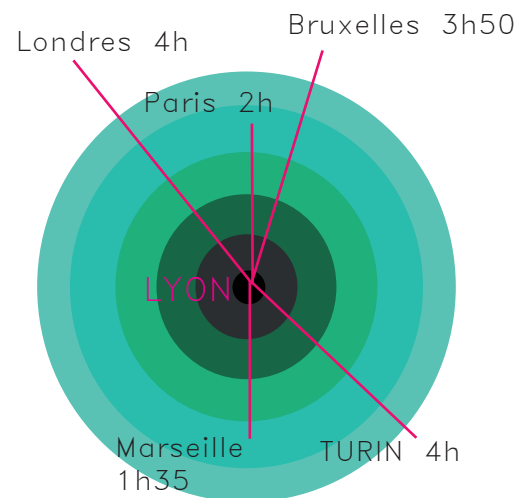
2. A l'échelle de l'agglomération

Comment ne plus faire passer l'autoroute en plein centre de Lyon ?

C'est la question que pose « l'Anneau des sciences ». Un projet multimodal, porté par le Grand Lyon et le Conseil général du Rhône, regroupant la réalisation d'une infrastructure routière, la transformation de l'autoroute A6/A7 en boulevard urbain apaisé, la mise en oeuvre d'un plan de développement ambitieux des transports en commun et un projet de développement du territoire.

L'objectif principal est de résoudre les dysfonctionnements qui affectent la mobilité, la qualité de vie et l'extension de l'agglomération.

En quoi consiste le projet « Anneau des sciences » ?



En réalité, c'est la volonté de boucler le périphérique lyonnais, c'est-à-dire de boucler le « ring ».

Cette transformation va permettre de réduire de manière significative le taux de pollution car le nombre de véhicules passera de 120 000 / par jour à 50 000 / par jour, soit une diminution de 25% du trafic quotidien.

Des conséquences environnementales, mais aussi visuelles, puisque la diminution du nombre de véhicules entraînera une diminution du nombre de voies de circulation.

Elles passeront de 7 à 2 voir 1 seule si les cloisonnements disparaissent.

Pour une meilleure cohérence, le « ring » sera enterré sur 80% de son parcours, afin d'éviter les coupures visuelles et surtout préserver les corridors écologiques.

Enfin, c'est aussi un projet porteur de développement économique. Il permettra la mise en réseau et le renforcement des pôles de compétitivité de la périphérie lyonnaise.

7 sites stratégiques vont s'appuyer sur une desserte multimodale (métro / parking-relais / ligne de bus) ; tout en étant des lieux de projet, porteur de nouveaux liens paysagers.

En ce qui concerne les grands projets porteurs de développement économique ; nous pouvons citer le projet phare de ces dernières années, la Confluence.

Avec la volonté de venir prolonger la presqu'île jusqu'à sa confluence, diminuer la fracture urbaine et retrouver un équilibre social et économique.

Seulement ce projet ne pourra, selon moi, être achevé que lorsque tout le quartier de Perrache sera requalifié. Avec l'autoroute, la coupure restera et le développement de la confluence sera endommagé.



Périphérique Lyonnais actuel

- Périphérique actuel
- Tronçon autoroutier
- Parkings relais existants
- Pôle multimodal
- Aéroport



Le projet «Anneau des sciences»

- Périphérique actuel
- Tracé Anneau des sciences
- Renforcement du réseau TER
- Parkings relais existants
- Parkings relais en projet
- Pôle multimodal
- Aéroport
- Pôle multimodal de Perrache

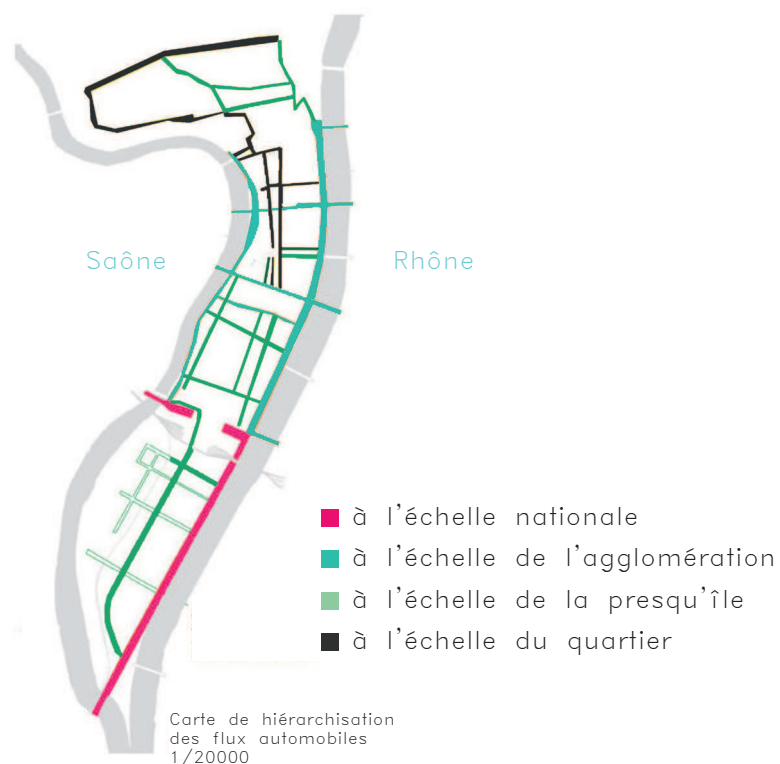
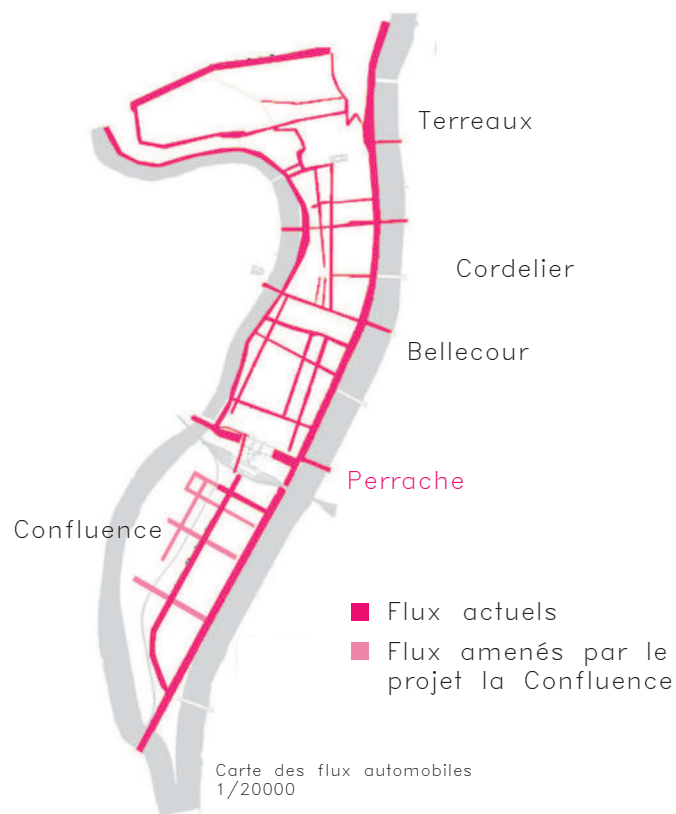
II. UN TERRITOIRE FRAGMENTÉ

1. Sur le territoire de la presqu'île

Tout le long de la presqu'île lyonnaise, les flux se forment de manière ordonnés. On observe une importante fréquence autour des principales places lyonnaise (Place des Terreaux, Cordeliers et Bellecour), puis sur les quais du Rhône.

Mais, aux abords de Perrache, le nombre de véhicules afflux en masse. En effet, le passage de l'A7 par le centre d'échange, mais aussi la présence des bus, du métro, des tramways, marquent clairement une séparation entre le nord et le sud de la presqu'île.

De l'autre côté des voûtes, les flux restent minimales.



2. A l'échelle du quartier

Le centre d'échange ; un étrange objet architectural, est posé là, en plein milieu du cours de Verdun. Cette mégastructure vient véritablement fragmenter le territoire et impact le paysage Perrachois.

Une « verrue » pour certain, un « loupé architectural » pour d'autre, cet élément impose par sa masse volumique. Perrache c'est une vue en premier plan, sans perspective !⁶

Visuellement, la fermeture est présente, et physiquement, Perrache reste un « *embrouillamini* » comme dirait Gérard Collomb, maire de Lyon.

Les 7 voies dont l'autoroute forment une barrière urbaine de 120 mètres de large. Un véritable parcours du combattant pour une simple traversée !!!

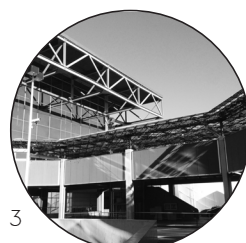
De nombreux passages souterrains, présents sur toute la largeur de la presqu'île, sont laissés à disposition de la population.⁷ Noirs, étroits, sales, ces tunnels piétons son l'image négative donnée à Perrache « *Ce sont des tunnels coupe-gorges* » comme dirait Julia Kapp architecte-urbaniste de l'agence Atelier Ruelle.



1



2



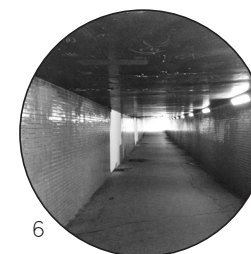
3



4



5



6

⁶ Voir annexe n°2 : Carte de localisation des différents points de vues. «Fermeture visuelle»

⁷ Voir annexe n°3 : Carte de géo localisation des différents passages piétons

Il est possible d'éviter les passages souterrains ; mais la solution est de venir léviter à R+12 au dessus des voies. Monter pour redescendre que ce soit pour atteindre un quai, accéder aux commerces et restaurants, ou encore pour rallier la confluence depuis la place Carnot.

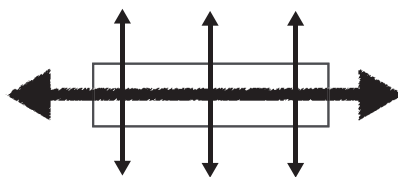
Difficile d'accès, sombre et inhospitalier, habitants et voyageurs traversent le centre d'échange sans s'arrêter. Pourtant, le centre d'échange est apprécié et réputé dans la France entière : « Si l'on croit la légende politique, Beaubourg n'aurait obtenu le feu vert de la part de Gorges Pompidou que parce que Lyon avait précédemment posé un parallélépipède et des tuyaux sous Perrache ».⁸

⁸ Lyon – Figaro, «Paris crée un fonds René Gagès», 19 janvier 2002



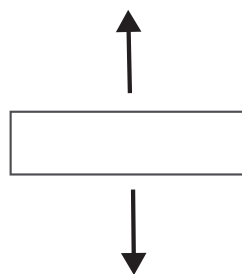
Le centre d'échange de Perrache vue depuis la place Carnot. Crédit Photo MéliSSande Miagkoff 2014
«Monter pour redescendre».

ENJEU N°1



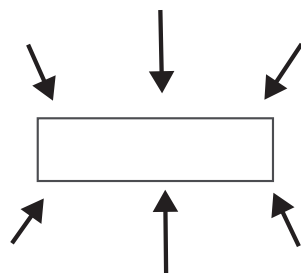
CRÉER UNE CONTINUITÉ DOUBLE SENS

ENJEU N°2



GARDER UNE ENVERGURE NATIONALE

ENJEU N°3



PERMETTRE UNE COHÉRENCE À L'ÉCHELLE DU QUARTIER



Le quartier de la gare de
Perrache peut-il prétendre à
un avenir sans autoroute ?

« Il n'existe rien de constant si ce n'est le changement »

Bouddha

I. 3 CONCEPTS COMPLÉMENTAIRES

Cette machine à circuler, a depuis sa conception fait débat. Les critiques fusent, esthétiquement moche, imposante, minérale, bruyante... tout y passe. Mais une chose est sûre, ce pôle multimodal fonctionne et plaît à la population. Utile, il propose un choix de transport important, offre des services variés et facilite les déplacements en ville.

*« 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 ».*⁹

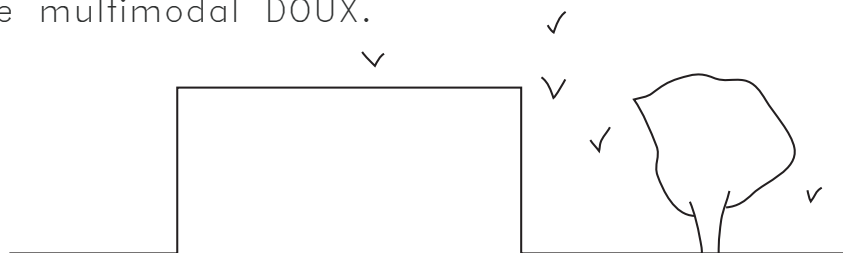
1. Un pôle multimodal ; vers une douce mutation

Ce centre d'échange est un pôle multimodal qui fonctionne. Pour ce projet il est donc essentiel de le garder. Mais ne pas le supprimer ne veut pas dire ne pas modifier son contenu...

Si l'on regarde le projet « Anneau des sciences », la création du boulevard périphérique va permettre la création de plusieurs pôles multimodaux.

Au nombre de 7, ces nouvelles portes d'entrée, stratégiquement positionnées autour de ce « ring », vont venir se substituer au pôle multimodal de Perrache. Doucement, les bus se délocalisent, les trajets se modifient et Perrache se vide. Alors pour ne pas le laisser mourir, son devenir doit être repensé avec de nouveaux usages appropriés.

Penser Perrache comme un pôle multimodal DOUX.



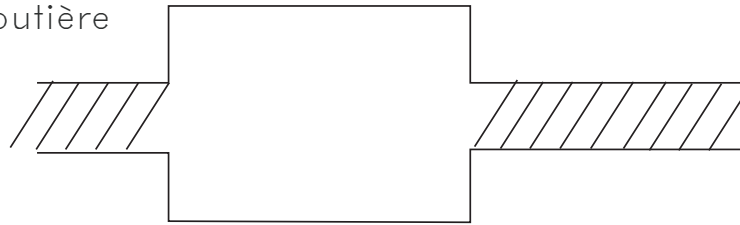
9 Vivre à Lyon, n°4, Juin 1976

C'est à dire, faire du centre d'échange de Perrache, le point central de cette immense plateforme multimodale. Proposer des modes de déplacements non polluants, afin de relier Perrache aux nouveaux pôles multimodaux périphériques.

Avec des conséquences environnementales et économiques, ce nouveau fonctionnement est la base d'une réelle connexion à grande échelle.

Mais garder son fonctionnement, c'est aussi garder son architecture, c'est-à-dire garder une trace historique de l'évolution de ce quartier.

2. Une reconversion autoroutière



Le deuxième objectif pour la reconversion du quartier de Perrache c'est de venir requalifier le tronçon autoroutier qui sera supprimé dans le projet « Anneau des sciences ».

Une partie de l'autoroute, soit 8 km, sera désaffectée grâce au bouclage du « ring » lyonnais et à la création d'un boulevard urbain apaisé.

Ce tronçon autoroutier sera le fil conducteur, l'unité centrale, le coeur de la reconversion du quartier de Perrache.

Un élément unificateur qui tissera les liens entre les différents pôles multimodaux de Lyon et de sa périphérie.

3. Une colline métaphorique

Le centre d'échange de Perrache imposant par son archi-

ecture, est à lui tout seul, un véritable obstacle à escalader.

3.1 Une vision déjà anticipée ?

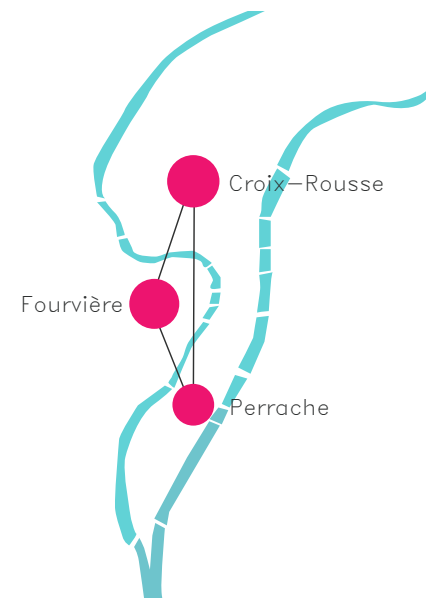
Depuis le 18ème siècle et jusque dans les années 1970, plus de 150 architectes proposent des ponts reliant la colline de la Croix-Rousse à celle de Fourvière. Plus les années passent et plus les techniques évoluent. Seulement, tout n'est que supposition et rien ne se réalise.¹⁰

Il y a maintenant quelques années, un projet de téléphérique à Lyon a été proposé et fait aujourd'hui toujours parler.

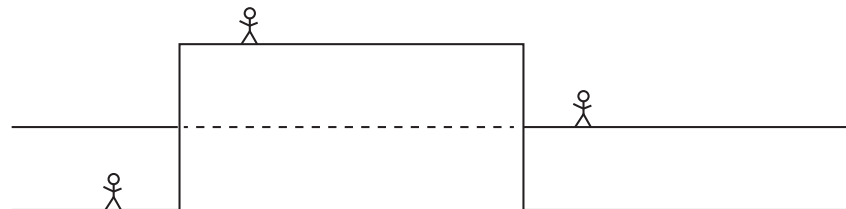
Le projet consiste à relier par câble la colline de la Croix-Rousse, la colline de Fourvière et le centre d'échange de Perrache en arrivant directement sur le toit de ce dernier.¹¹

On imagine alors trois principaux points venant former le triangle lyonnais.

Est-ce le hasard ? Ou bien une vision futuriste ? Impossible de le savoir, cependant il m'est apparu essentiel de se servir de cette métaphore pour transformer le quartier.



Perrache peut-elle devenir la 3ème colline de Lyon ?



¹⁰ Voir annexe n°4 : Projet de pont entre les deux collines

¹¹ <http://gondolaproject.com/telepherique-a-lyon-partie-2-la-piece-manquante>

3.2 Définitions et complémentarités

« Une colline, c'est avant tout un relief généralement modéré et relativement peu étendu qui s'élève au-dessus d'une plaine ou d'un plateau et se distingue dans le paysage ». ¹² Lorsque l'on vit sur une colline, on vit sur plusieurs niveaux. Au pied de la colline, sur les pentes et sur le plateau...

Pour Perrache, l'idée n'est pas de venir créer in situ une colline visuelle. La volonté est de représenter métaphoriquement cette dernière. « Vivre à plusieurs niveaux et plusieurs échelles ».

Vivre au pied de la colline, c'est-à-dire au niveau du sol actuel, sur les pentes grâce à la reconversion du tronçon autoroutier et sur le plateau en considérant les toits comme lieux habités.

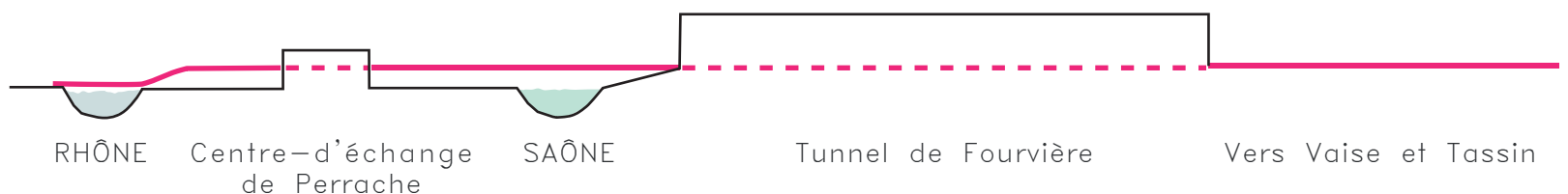
Seulement, pour ce projet, il est important de mettre en cohérence ces trois niveaux de vie avec les différents niveaux d'intervention sur le territoire.

On parle de continuité à double sens :

À l'échelle de l'agglomération, on se trouve au niveau des pentes.

La reconversion de l'autoroute en promenade urbaine permettra de connecter les différents pôles multimodaux entre eux tout en proposant un lieu de repos, de détente et d'activité en jouant sur différentes temporalités.

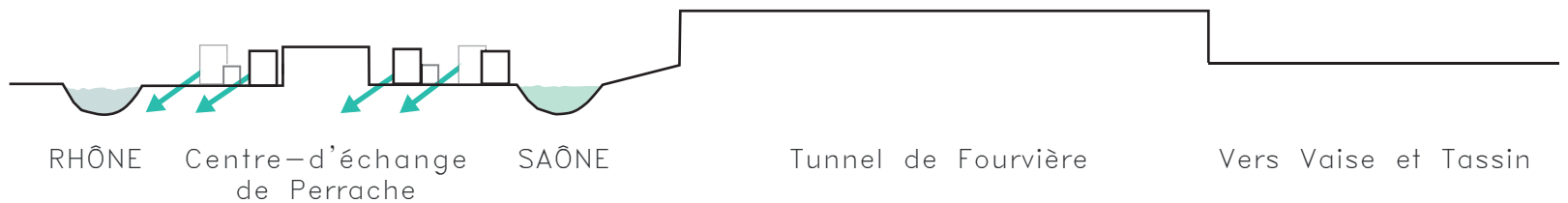
Créer une unité, une linéarité dans la lecture du paysage permettra d'estomper la rupture entre les deux quartiers ; Carnot et Sainte-Blandine.



¹² <http://fr.wikipedia.org/wiki/Colline>

À l'échelle de la presqu'île, on se trouve au pied des pentes.

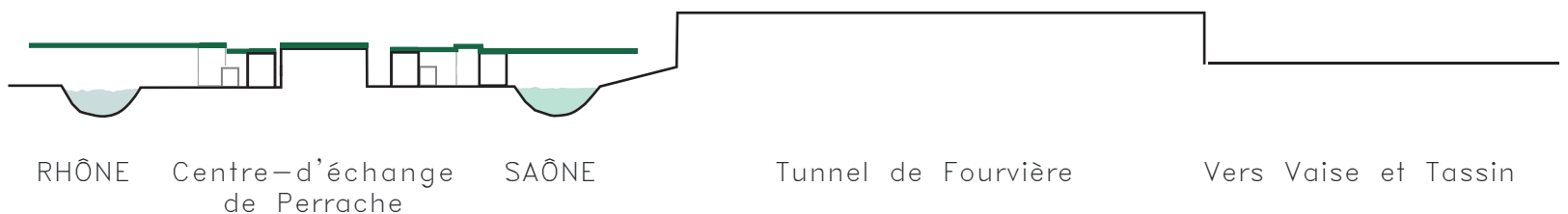
Afin de supprimer cette fracture lyonnaise et rendre à la presqu'île son unité d'antan, il serait profitable de venir densifier sur ce « vide urbain » représenté par les 7 voies de circulation. La construction d'un nouveau quartier, une mixité d'usages, la création d'une réelle continuité entre Carnot et Sainte-Blandine et la naissance d'un lieu habité.



Enfin à l'échelle du quartier lui-même, on se trouve sur le plateau de la colline.

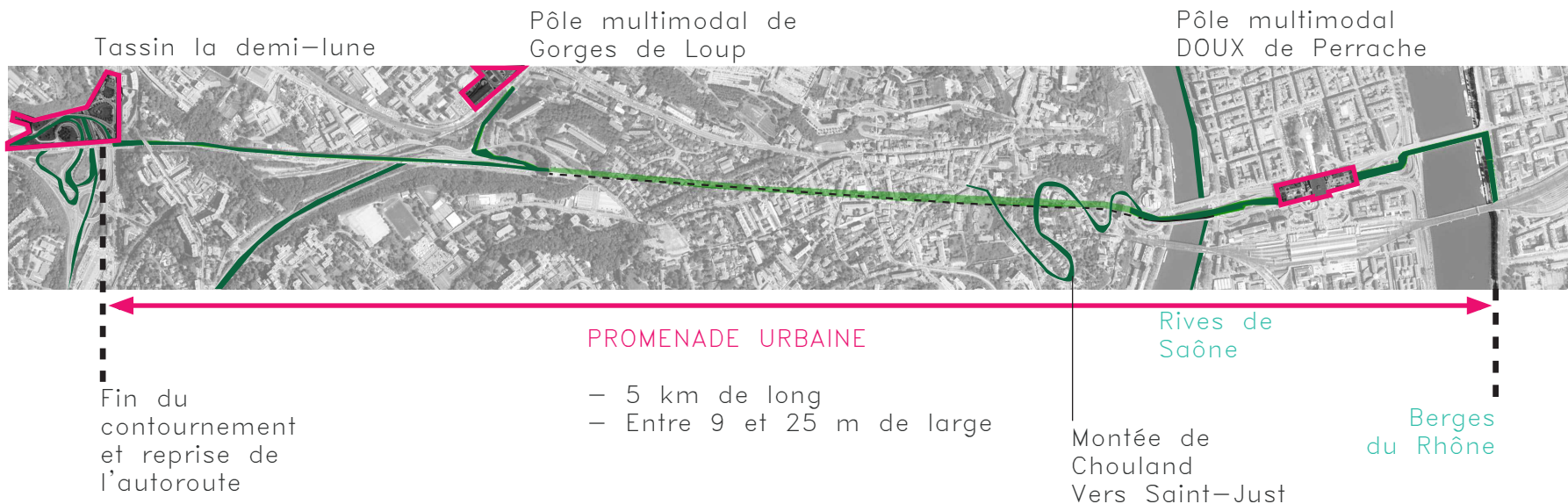
Vivre sur les toits, utiliser tout l'espace qui s'offre à ce projet. Les toits des constructions neuves en jardins privatifs, puis le toit du centre d'échange de Perrache ; plus de 12 000 m² disponibles pour le public.

Un plateau c'est aussi profiter de la vue exceptionnelle qu'offre ce quartier. La cathédrale de Fourvière, la Saône, le Rhône, au loin, les pentes de la croix-rousse... une vue à 360° et un spectacle à ne pas gâcher.



II. LE TRONÇON AUTOROUTIER

1. Un tronçon, des séquences de travail



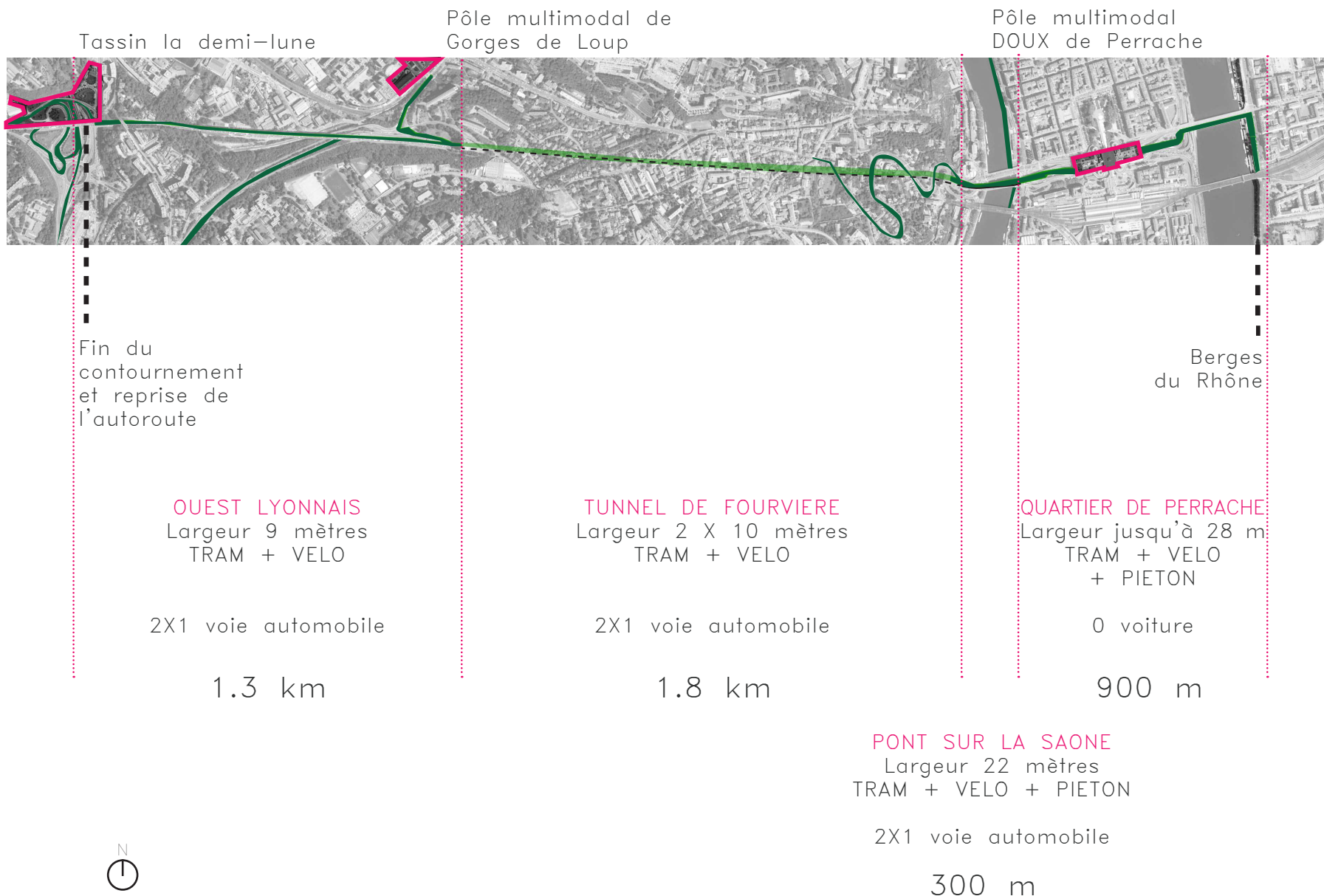
5 km de long, entre 9 et 25 mètres de large, voilà à quoi ressemble le tronçon autoroutier qui sera supprimé. Depuis les berges du Rhône, jusqu'au centre de Tassin-la-demi-lune, cette partie sera réhabilitée. Son trajet sera quant à lui inchangé, car il lui permet de venir se connecter aux berges du Rhône, aux rives de Saône ainsi qu'à la colline de Saint-Just / Fourvière. Puis, une fois avoir traversé le tunnel de Fourvière, ce tronçon vient directement se connecter au pôle multimodal de Gorges de Loup, pourra rejoindre celui d'Oullins pour enfin se terminer à Tassin-la-demi-lune. C'est à ce niveau que le nouveau périphérique urbain lyonnais viendra se reconnecter avec l'autoroute A6.



CHAPITRE N°3. OBJECTIFS ET CONCEPTS

II. Le tronçon autoroutier

Après une lecture générale de ce segment autoroutier, il paraît essentiel de le séquencer afin de retrouver une plus grande homogénéité et cohérence dans le projet.
L'objectif est d'arriver à des séquences de projet toutes différentes, uniques et spécifiques selon la largeur de la voie, les demandes habitantes et leur localisation.



2. Le tram comme fil conducteur

Un tronçon séquencé, mais un fil conducteur tout le long de la promenade : LE TRAM

2.1 État des lieux

Actuellement, le centre d'échange de Perrache possède deux tramways, le T1 et le T2.

Le Tram T2 traverse Lyon d'est en ouest depuis la périphérie de Saint-Priest et vient terminer son trajet au sein du centre d'échange de Perrache.

Le tram T1 quant à lui vient traverser Lyon du nord au sud, partant du centre de la Feyssine, il rejoint Gerland en passant par le quartier de la Confluence.¹³

Réciproquement long de 14 km et 12 km, ces deux tramways permettent de connecter Perrache avec la presque totalité de Lyon.

Seulement, la connexion avec l'Ouest lyonnais n'est pas mise en valeur par les transports en commun. Seule l'autoroute permet de joindre les deux parties.

Maintenant, si la ville de Lyon souhaite s'ouvrir davantage à l'agglomération, il est nécessaire de lier Perrache et l'Ouest lyonnais grâce à une multitude de transports en commun. La voiture ne suffit plus de nos jours. Une ville connectée, c'est le souhait de la communauté urbaine de Lyon.

Effectivement, cette connexion Perrache / Tassin-la-demi-lune, est un sujet déjà mis en débat, une volonté qui permettrait d'ouvrir la ville sur ses périphéries.

Un véritable challenge pour un bon développement urbain.

13 Voir annexe n°5 : Carte des transports en communs de Lyon, lignes principales

2.2 Le projet d'un tram

Lyon est depuis plusieurs années en perpétuel projet. La requalification du bout de la presqu'île, la confluence, mais aussi l'aménagement du parc de Gerland le long des berges du Rhône... De nombreuses transformations paysagères qui viennent aujourd'hui transformer le territoire lyonnais.

On parle de la prolongation du tram T1 entre la Confluence et Debourg, la mise en place d'un pont piéton sur le Rhône, de la nouvelle promenade urbaine...

Toutes ces transformations sont accolées au quartier de Perrache. Il devient donc urgent de venir prolonger ces aménagements jusqu'à ce quartier afin de le connecter directement avec ses alentours.

C'est pourquoi, le Tram T1 ne changera pas son tracé récemment prolongé. Par contre le tram T2, possédant actuellement son terminus au sein même du centre d'échange de Perrache, va venir se prolonger, passer le tunnel de fourvière et venir se connecter aux différents pôles multimodaux périphériques, c'est-à-dire les portes d'entrée du « ring » lyonnais.

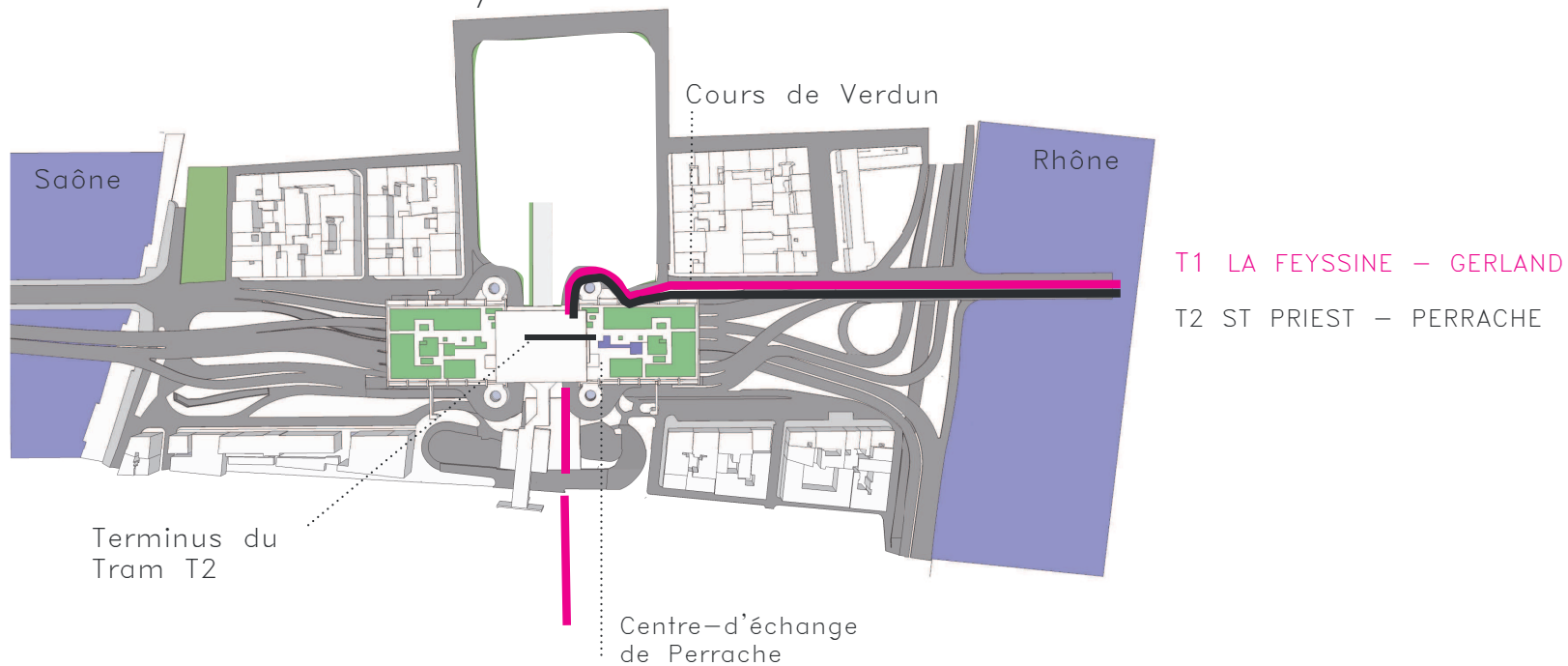
Enfin, la deuxième transformation concernant les tramways, sera celle du contournement des rails.

Le cours de Verdun, est associé depuis les années 1960, aux rails de son tram.

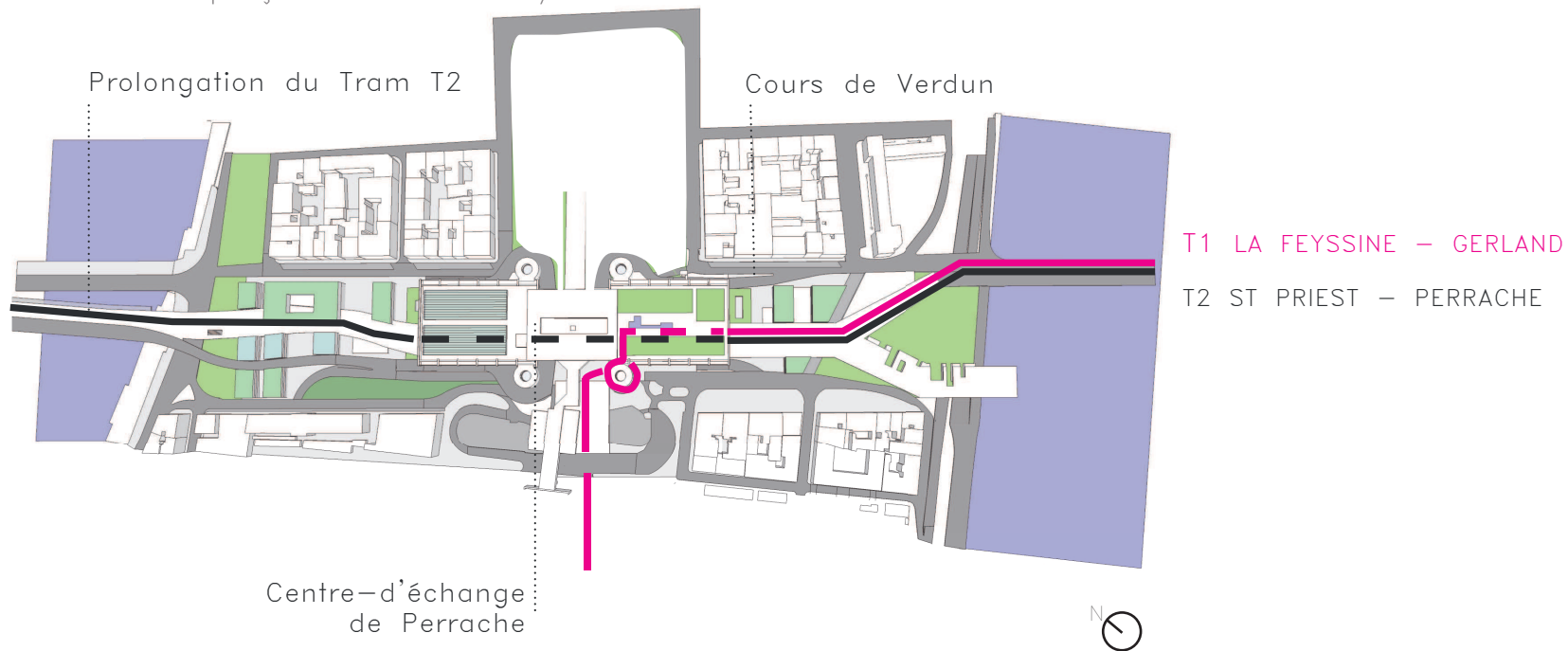
Avec la forte volonté de venir changer cette image, le projet propose le contournement de ce tracé, afin de rendre aux piétons le « majestueux » cours de Verdun tant apprécié autrefois.

Le projet tend à tisser doucement des liens avec la périphérie et peut prétendre à une échelle nationale. Vivre à plusieurs niveaux pour penser et vivre plusieurs échelles territoriales.

Tracé actuel des tramways



Tracé en projet des tramways



« Il est important de construire pas à pas. De créer autant que de transformer »

De portzamparc

« *Changer la ville, pour changer la vie* »

Depuis la construction du centre d'échange, une question demeure inchangée : « *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 ?* » ¹⁴

Une problématique qui se pose toujours, seulement, avec la suppression du tronçon autoroutier, son sens va être transformé.

Le quartier de la gare de Perrache peut-il prétendre à un avenir sans autoroute ?

14 Chantier de France, op.cit

I. LA CONSTRUCTION IN SITU D'UN QUARTIER

Regroupant les 7 voies de circulation, le quartier de Perrache, prône le « tout pour la voiture ».

Outre l'architecture massive du centre d'échange, le reste de l'espace est visuellement perçu comme un vide urbain accentuant la «barrière» lyonnaise.

Alors, comment venir civiliser cet espace aujourd'hui délaissé ?

Penser à l'échelle du quartier, c'est venir s'interroger sur les besoins de chacun.

Densification, passages, connexions directes, luminosité, prise en compte de l'environnement, continuité... autant de mots cités par les habitants que de manifestations physiques.

Notamment avec la présence de nombreux panneaux de revendication sur les façades des immeubles

« stop à l'autoroute, nous respirons que de la pollution... » ; « À quand le déclassement de l'autoroute ? »...

La supprimer c'est passer de 7 à 2 voies de circulation, de 125 000 à 50 000 véhicules par jour... alors, en prenant en compte ces transformations, mais aussi dans le but de répondre aux demandes habitantes, le projet de la reconversion du quartier de Perrache va venir construire afin de densifier l'espace et créer un véritable quartier connecté.

1. Une remise à niveau

À cause des nombreuses trémies passants sous le centre d'échange, les 7 voies de circulations, se croisent, s'enjambent... venant donner à Perrache des dénivelés importants, sans oublier cette expression qui ne le lâche pas *« derrière les voûtes de Perrache »*.



Les voies de circulation à Perrache, côté Rhône. Crédit Photo MéliSSande Miagkoff 2014
«Dénivelés»

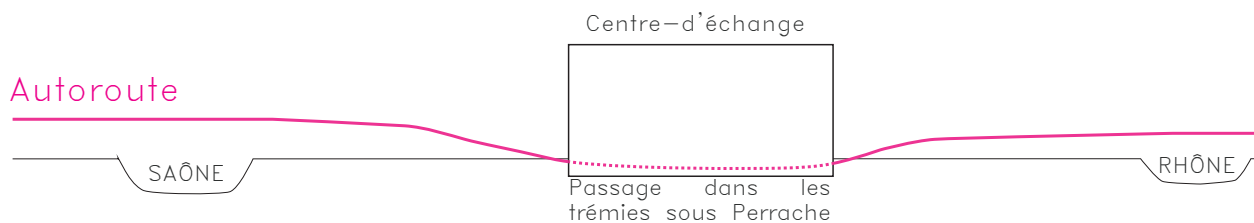
De ce fait, afin de venir faciliter le cheminement piéton, le tracé du tramway, la vie au sein de ce quartier... la fermeture des trémies et la surélévation de l'autoroute paraît être une étape essentielle pour le projet.

Garder une uniformité tout le long de la promenade, permettre un passage direct par l'intérieur du centre d'échange. Le tout pour faire vivre une continuité sans rupture et faire naître la promenade de Verdun.

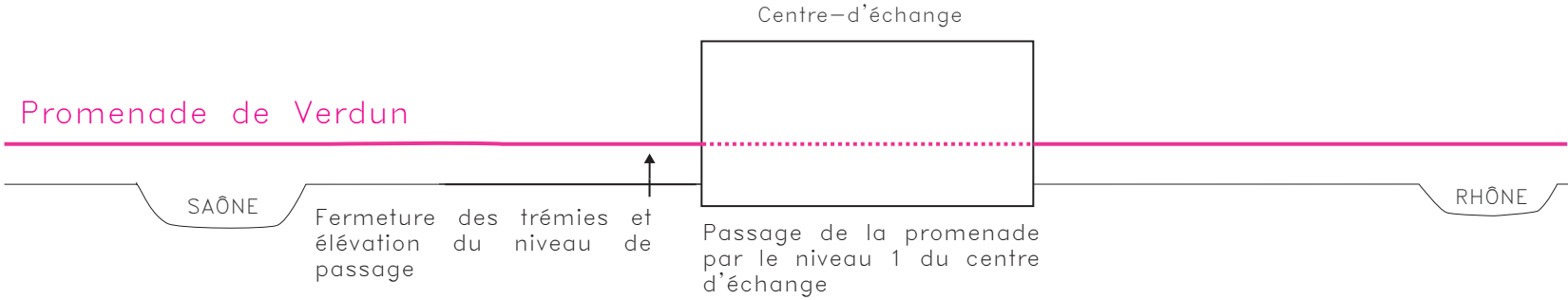
L'ancienne autoroute A7 sera nommée « Promenade de Verdun », en souvenir de ce prestigieux cours, apprécié par les habitants et qui s'étalait sur les 120 m de large.

Le principe est de venir rendre cet espace au piéton, tout en ayant un cheminement est / ouest venant retracer l'histoire Perrachoise.

CIRCULATION ACTUELLE



PROJET DE CIRCULATION



2. MIX CITÉ

Un quartier qui prône le « vivre ensemble » et valorise la mixité des usages. Un quartier où logements, commerces et bureaux viendront donner à Perrache une nouvelle dimension économique, sociale et environnementale.

Une fracture supprimée, une continuité retrouvée, demain vivre à Perrache ne sera plus un rêve mais une réalité.

Au pied, sur les pentes, sur le plateau, comment la colline peut-elle réussir à connecter tous les services entre eux ?

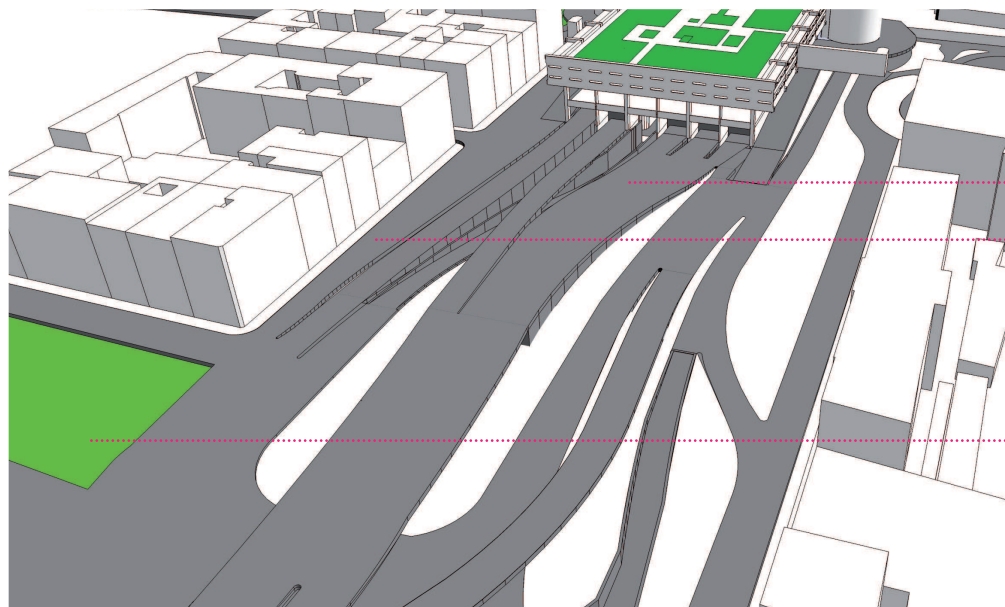
Lier les quartiers Carnot, Perrache et Sainte-Blandine entre eux grâce à une implantation stratégique des bâtiments. Cette implantation va aussi permettre de connecter les différents niveaux de vie avec les différents services proposés. Faire son shopping, grimper un étage, prendre le tram ou bien se promener, puis rentrer chez soi, accéder à son toit et profiter de son jardin...

2.1 Programmation et construction

Afin de venir prolonger de manière cohérente le quartier Carnot jusqu'au quartier Sainte-Blandine, les constructions vont venir s'aligner directement sur le bâti existant. Créer des rues piétonnes et venir composer le quartier autour de ces dernières, afin d'obtenir une réelle continuité urbaine Nord / Sud.

De plus, il est essentiel de permettre un accès direct aux commerces, bureaux ou logements depuis tous les niveaux de vie. C'est pourquoi, les constructions, apparaissent en dessous, au dessus ou encore accolées à la promenade de Verdun.

Quartier de Perrache, côté Saône, actuel



Autoroute A7 – 4 voies

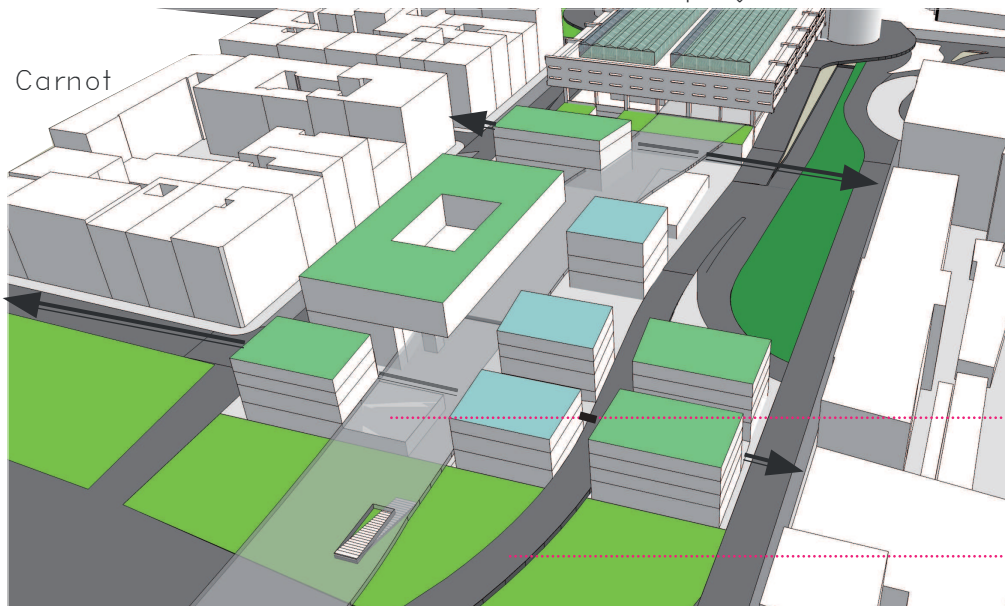
Cours de Verdun

Avant 1940 ce cours s'étalait sur les 120 m de voiries

Place Gensoul

Seul espace vert

Quartier de Perrache, côté Saône, en projet



MIX CITÉ

Un îlot, plusieurs services

LOGEMENT

BUREAUX

COMMERCES

Promenade de verdun

Ancienne A7

Voie piétonne + tram

Sortie dans Lyon

Boulevard urbain

2 Voies

« Construction de bâtiments afin de venir densifier l'espace et créer un véritable quartier connecté »

■ PARC URBAIN

■ JARDINS PRIVATIFS

↔ Alignement du bâti

■ SQUARE

■ PANNEAUX SOLAIRES

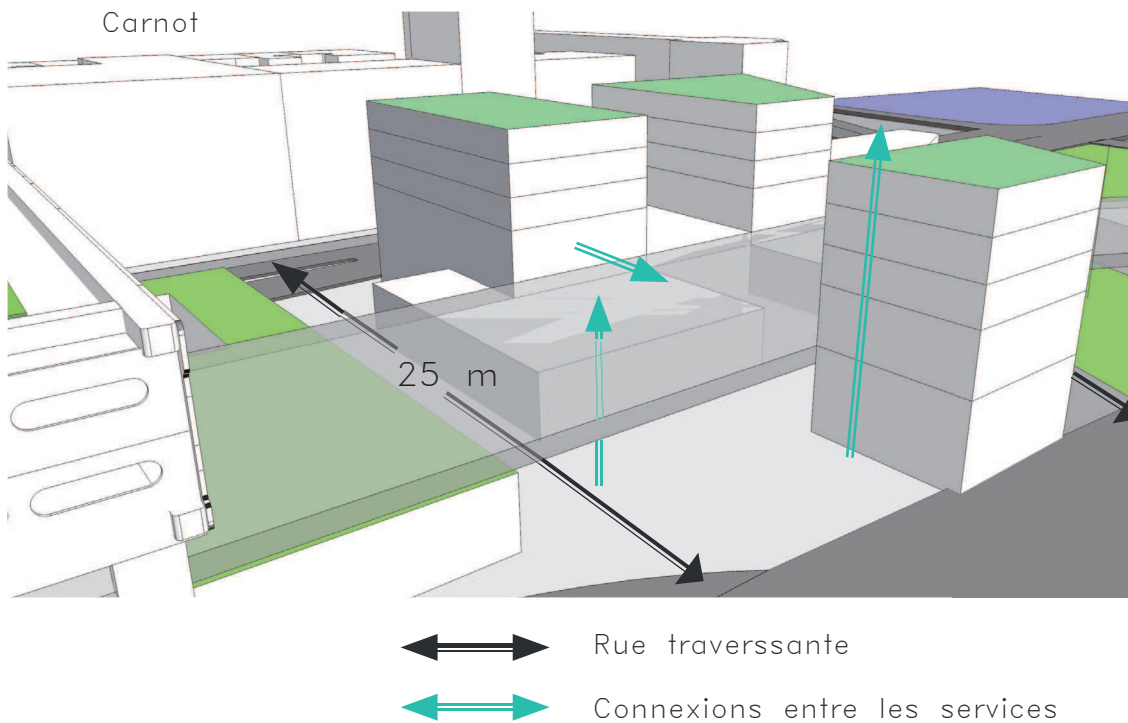


2.2 La typo morphologie des bâtiments

Densifier le dessous de cette promenade afin de ne pas recréer ces traversées sombres et lugubres .

25 mètres de large, 5 mètres de haut, les différents services viendront remplir cet espace, tracer des chemine-
ments piétons, offrir des perspectives visuelles, recréer un
espace de galerie commerçante, un espace accueillant et
chaleureux.

Pouvoir monter, descendre, entrer et sortir... Monter pour
profiter des espaces verts de la promenade, du tramway ou
pour simplement accéder à son logement, son bureau... De
nombreuses possibilités de vivre l'espace, des connexions
variées, des accès novateurs... tout cela pour rendre à
Lyon, « *cette belle perspective urbaine [...] cet immense
couloir de platanes entre la Saône et le Rhône* ». ¹⁵



2.3 Vivre « quartier »

Une commerçante du centre d'échange déclare *« Travailler ici, c'est un plaisir, c'est petit, humain, nous entretenons d'excellents rapports entre les 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 des clients de passage, qui reviennent nous voir chaque année, au moment de leurs vacances, c'est vraiment sympathique »*

Une réelle vie commerçante s'est imprégnée au sein de ce quartier. Une zone cependant limitée au simple centre d'échange de Perrache. Alors, afin d'apporter un dynamisme économique et social à ce projet, il paraissait important de développer cette vision commerçante à travers l'ensemble du quartier Perrachois. Dehors, dedans, partout...

3. Les espaces verts s'invitent au projet

Toutes ces connexions sont imaginées et mises en cohérences avec les espaces verts du quartier.

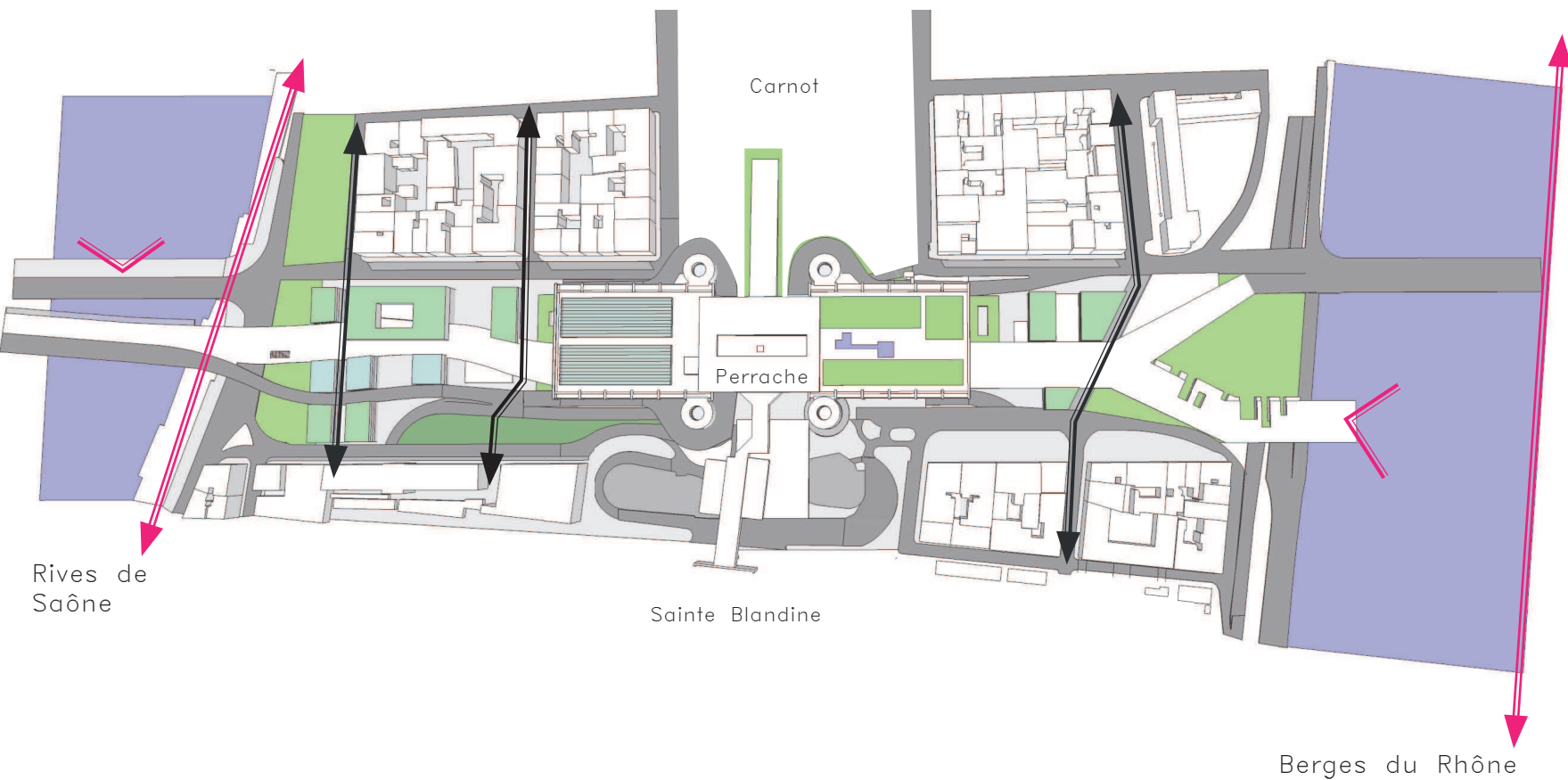
De nombreux espaces publics seront créés afin d'apporter une homogénéité et un équilibre entre le vert et le minéral. Parc, square, placette ou places publiques, chaque espace sera implanté de manière réfléchie.

Permettre un nouveau paysage, offrir un nouveau maillage territorial, rendre agréables les déplacements...





Mais, de manière générale, l'importance de cette continuité est / ouest, sont les nombreux liens qui s'opèrent entre les rives de Saône et les berges du Rhône. Un quartier qui sera directement connecté aux projets urbains foisonnants aux alentours, un quartier qui ne répondra pas simplement au devenir du territoire local, mais qui pensera à l'échelle de la ville, de l'agglomération. Se servir des aménagements existants et les valoriser davantage grâce à ce projet urbain.

Maintenant, afin de concevoir un quartier de grandes envergures, précurseur et novateur, il manque le rêve. *Alors quelles utopies pour ce projet urbain ?*

Perrache, un quartier connecté



Les espaces verts en ville

 PARC URBAIN	 JARDINS PRIVATIFS
 SQUARE	 PANNEAUX SOLAIRES

Connexions

 Connexion physique avec les fleuves

 Connexion visuelle avec les fleuves

 Connexion entre les quartiers



II. VERS UNE AUTOSUFFISANCE ALIMENTAIRE

Actuellement, le quartier de Perrache est en lien étroit avec l'agriculture. De nombreuses associations sont implantées au niveau de ce quartier proposant des produits de la région aux habitants. Par exemple, « la ruche qui dit oui », est équivalent à une AMAP¹⁶, sauf que l'on choisit nous même les produits de saison que l'on souhaite mettre dans notre panier.

De plus, chaque mercredi, de 15h à 20h, un marché de produits régionaux, attire beaucoup de monde place Carnot.

Enfin, on peut aussi citer les deux jardins partagés localisés sur le toit de Perrache. La MJC de Lyon-Perrache et l'association « les jardins suspendus de Perrache » qui offrent la possibilité de venir planter et récolter des fruits et légumes de saison en plein coeur de ville.

Cet engouement agricole Perrachois est donc l'occasion idéale pour le valoriser et venir implanter une ferme urbaine afin de créer une véritable identité agricole.

16 AMAP : Association pour le maintien d'une agriculture paysanne



Les jardins partagés sur le toit de Perrache. Crédit Photo MéliSSande Miagkoff 2014
Association «Les jardins suspendus de Perrache»

1. La place de l'agriculture à Perrache

Le toit de Perrache, appelé aussi le niveau 4, devait être à l'origine un lieu consacré à l'espace Lyonnais d'art contemporain. C'est espace de 2000 m² a été désaffecté au début des années 1990.

*Ariane et Bernard Vuarnesson*¹⁷ aménagent alors la totalité du toit, soit 12 000 m² en place, véritable jardin et aires de jeux suspendus. C'est une première et le plus vaste ensemble de ce type en France.

Par comparaison, la terrasse composée par les deux jardins est plus vaste que la place des Terreaux.¹⁸

Côté exploit technique, cet espace a nécessité un dépôt de mélange de terre végétale spécialement allégée, soit 4 000 m³, ce qui a permis par endroits d'obtenir une épaisseur jusqu'à 1,40 m.



Toit de Perrache ; Crédit photo. Mélissande Miagkoff

¹⁷ Artistes et designers

¹⁸ Voir annexe n°6 : Comparaison entre la place des Terreaux et le toit du centre-d'échange

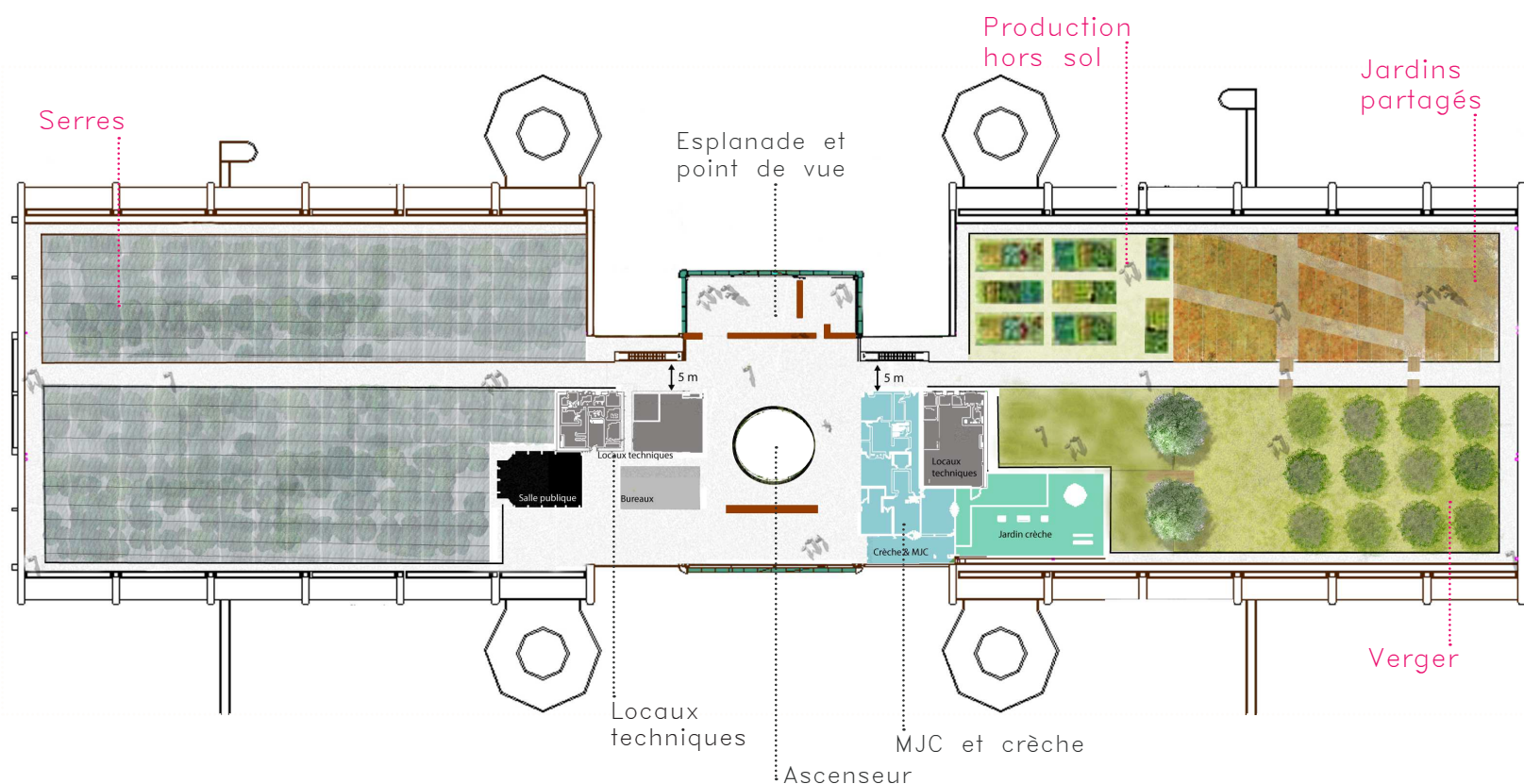
2. 10 000 m² d'agriculture intensive

Cette large superficie nous permet de développer une véritable agriculture intensive sur le toit.

En comparaison, la *Lufa farm* au Canada, permet grâce à ses 31 000 pieds carrés (soit environ 3 000 m² de superficie), une agriculture de type intensive, pouvant nourrir jusqu'à 2 000 personnes.¹⁹

À Perrache, le projet utiliserait 10 000 m² de la superficie totale du toit. Cette culture pourrait alors nourrir plus de 6 700 personnes.

Entre les serres, la production hors sol, les jardins partagés et les vergers fruitiers... le toit de Perrache peut répondre à toutes les demandes et besoins des habitants.



19 Voir annexe n°7, La Lufa Farm, photographies du toit

En ce qui concerne la serre, la méthode utilisée sera la *Culture hydroponique* : la terre est remplacée par un substrat inerte et stérile (fibres de coco ou billes d'argiles) pour pallier au manque de nutriment de la terre horticole. Les avantages sont le gain de place, la propreté, la diminution de maladie, la rapidité de la production, et la qualité de la récolte.

Pour la plantation du verger fruitier et afin d'économiser de la terre et de l'argent, la volonté est de récupérer le mélange végétal spécialement allégé, déjà implanté sur place, afin d'obtenir une épaisseur de terre de plus d'1m.

3. Une accessibilité simplifiée

Redonner un réel usage au toit c'est rendre à cet espace son identité d'antan.

Après 1990, le toit devient l'emblème du centre d'échange. Cet espace, haut perché, véritable jardin fleuri, offrant une vue imprenable sur Lyon, accueille dans un premier temps une population aisée. Jeunes couples, amis, familles... tous viennent profiter de cette nature en ville créant ainsi un lieu prisé et adoré.

Petit à petit, l'image sereine et attractive du toit se dégrade. L'espace est utilisé par les dealers et groupes qui rendent petit à petit cet espace inaccessible.

Aujourd'hui, plus personne ne monte « la haut ».
Une personne sur 3 n'a jamais mis les pieds sur le toit, ne sachant même pas qu'il existait une possibilité d'y accéder.

Il est vrai que seuls deux escaliers, non valorisés, permettent de desservir respectivement le côté droit et gauche du toit de Perrache.



Panneau de signalisation dans le hall du centre-d'échange.
En bas à droite on retrouve le logo signalant le jardin.

Alors, comment reconquérir la 5ème façade de Perrache afin de retrouver l'attractivité des années 1990 ?

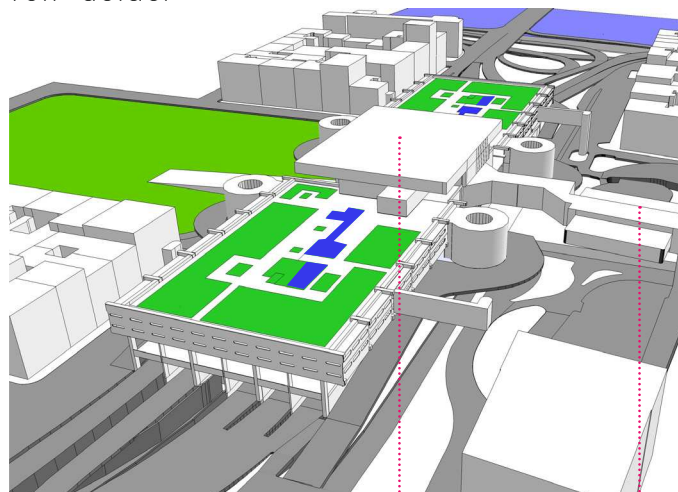
Dans un premier temps, les accès au toit seront simplifiés. Un ascenseur central permettra de desservir depuis le niveau 0, tous les étages avant d'arriver au niveau 4. Visible, élégant, central et transparent... il offrira la possibilité de monter et descendre d'un étage à l'autre.

Cette arrivée centrale a pour objectif de desservir en même temps, le côté droit et gauche du toit. Pour cela, une continuité piétonne sera aménagée afin de traverser le toit d'un bout à l'autre.

Enfin, une mise en valeur des points de vues est nécessaire si l'on veut retrouver l'attractivité passée du site.

Tout ce réaménagement a pour but de venir changer définitivement l'image que l'on a de Perrache.

Toit actuel

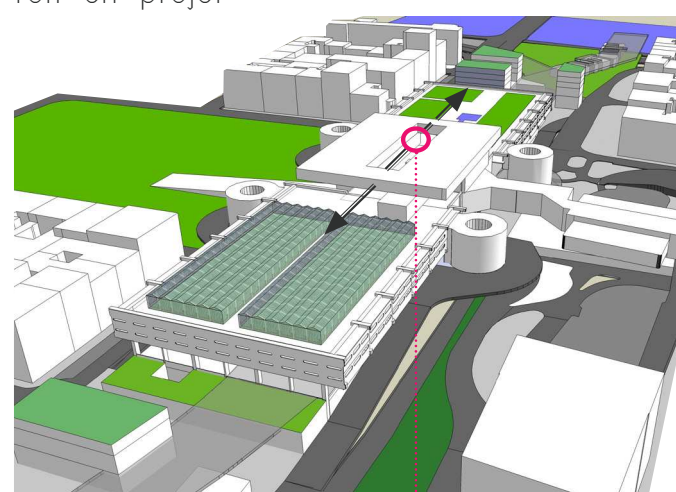


Séparation du côté droit et gauche du toit par les bureaux et locaux techniques

Accès gare Niveau 2

- Pelouse & espace planté
- Bassin en eau

Toit en projet



Ascenseur central
Desserte du niveau 1 jusqu'au toit

Continuité ↔
Ouverture sur le côté droit et gauche du toit

III. RÉHABILITATION DU CENTRE D'ÉCHANGE

1. Par l'activité agricole

Premièrement, en cultivant sur le toit, nous allons récupérer des « terres perdues » pour en faire des espaces productifs. Les bonnes terres cultivables disparaissent rapidement. Si elles n'ont pas été transformées en stationnements ou en aires commerciales, elles ont subi l'effet polluant d'une trop forte utilisation de pesticides. Il faut savoir que nous avons moins de terres, mais plus de bouches à nourrir...

Deuxièmement, avoir une agriculture qui se voit et qui fonctionne, permet à la population de se sentir impliquée. On lève la tête, on veut venir voir et participer car il est important de savoir ce que l'on mange.

Cette implication va pousser les habitants à regarder de manière différente ce lieu. Le centre d'échange ne sera plus considéré comme « une verrue », massive, moche, minérale et polluante... mais deviendra source de production locale, elle sera accueillante, verte et colorée, accessible et proche de l'habitant.

Troisièmement, cette production intensive va aussi permettre une vente locale.

Le centre d'échange de Perrache, actuellement perçu comme un petit centre commercial, regroupant restauration, magasins de vêtement, tabac, snack, proposera aussi des lieux de revente des produits agricoles du toit.

Aller faire son marché ou bien aller prendre son train... et pourquoi pas faire les deux ?



Le niveau 1 de Perrache. Crédit Photo Mélissande Miagkoff 2014
«Le hall»

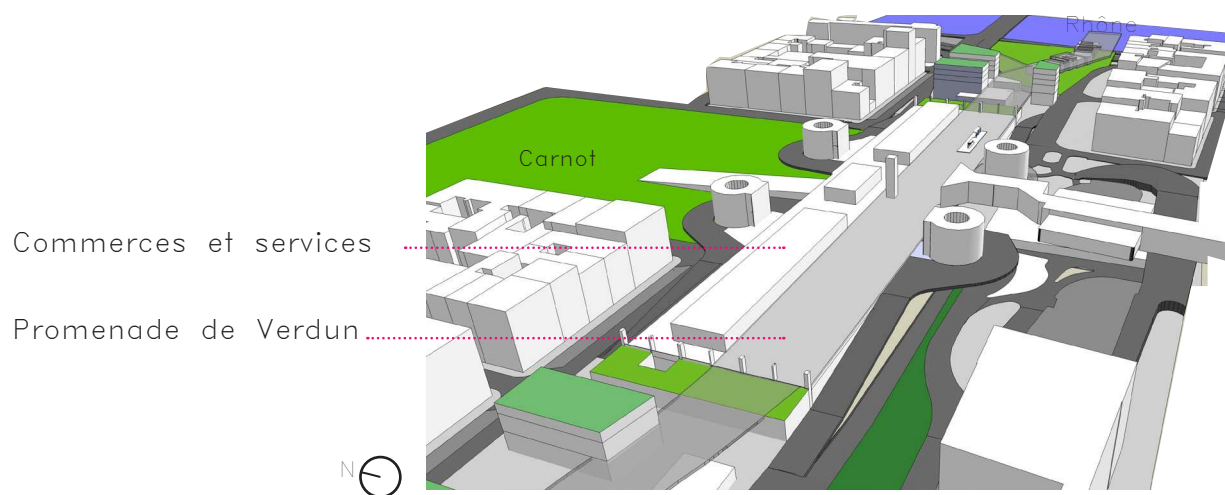
2. Par la promenade perrachoise

La nouvelle image du centre d'échange n'est pas seulement agricole. La promenade urbaine ou promenade de Verdun, va venir traverser le pôle multimodal doux en son centre, proposant alors un réaménagement total du niveau 1.

Actuellement, les différentes voies de circulation passent sous le centre d'échange grâce à des trémies souterraines. Pour le projet, la fermeture de ces « voûtes » va permettre la surélévation du tracé de l'autoroute et un passage direct par le niveau 1.

Ce niveau accueille aujourd'hui les transports en commun lyonnais et les nombreux cars de voyage²⁰ ainsi qu'un espace central et fermé, où habitants et voyageurs, traversent, se croisent et se perdent...

Alors, l'idée est de venir traverser ce niveau sur la toute sa longueur, l'ouvrir sur l'extérieur, ne plus se retrouver cloisonner dans ce hall. C'est aussi permettre un prolongement de la promenade de Verdun, offrir une nouvelle perspective visuelle grâce à l'alignement des commerces. Vivre autrement Perrache en traversant une véritable rue commerçante.



²⁰ Voir annexe n°8 : plan niveau 1 du centre-d'échange.



Quai des bus au niveau 1 de Perrache. Crédit Photo Mélissande Miagkoff 2014
«Attendre derrière les portes»

IV. UN PROJET UNIFICATEUR

Un projet d'aménagement autour d'un centre d'échange, de nombreuses transformations qui viennent ponctuer et modifier l'image de Perrache...

Le projet prône le « *sans autoroute* » et la reconversion de cette dernière en une véritable promenade urbaine. Un cheminement perçu comme le véritable symbole du projet, pensé comme une force unificatrice.

Elle va venir tisser des liens avec la périphérie, puis elle va densifier petit à petit sa toile jusqu'à supprimer la fracture urbaine existante.

Une fois le projet terminé, sa conception harmonieuse va permettre une traversée à double sens agréable, fonctionnelle et appréciée.

Un défi à relever afin de créer une promenade unique.

Déjà mondialement connu, on a pu déambuler sur la promenade plantée à Paris ou bien se reposer sur la High Line de New York... Toutes les deux des anciennes voies ferrées, ces reconversions sont aujourd'hui à la mode. Refaire vivre un espace désaffecté, lui redonner un nouvel usage tout en gardant une trace historique.

Avec la reconversion de l'autoroute A7, l'ambition est de taille, la transformation n'est pas celle d'une ancienne voie ferrée mais d'une autoroute avec une longueur équivalente à celle de la High Line mais une largeur jusqu'à deux fois supérieures.

Alors, comment innover dans la conception de cette promenade ? ne pas reproduire ce qui a déjà été fait, mais créer et permettre une nouveauté urbanistique et paysagère.



PROMENADE PLANTÉE



HIGH LINE



AUTOROUTE A7

1. Une promenade du Rhône vers la Saône...

Avant 1990, le cours de Verdun, venait lier la Saône et le Rhône par un boulevard aménagé, arboré, fréquenté, très coté et apprécié.

Aujourd'hui, l'autoroute vient piétiner ce prestigieux cours et transforme le paysage. La reconversion de cette dernière en promenade urbaine a pour but de redonner vie à cet ancien cours aujourd'hui disparu et regretté.

Un parcours long de 5 km, qui vient se fondre dans le décor en reprenant l'ancien tracé de l'autoroute A7.

Une voie permettant aux trams et vélos de circuler sans interruption.

Sur ces 5 km, 1km sera totalement dédié au piéton.²¹ Un cheminement qui va permettre aux lyonnais, mais aussi aux voyageurs de venir découvrir le quartier de Perrache, relier en un court instant les deux fleuves, s'arrêter et flâner sur les rives de Saône entre deux trains, observer le Rhône depuis le toit, faire les magasins ou bien simplement siroter un verre en terrasse... une promenade à multiples facettes pour une population diversifiée.

1.1 Des ambiances variées

Selon les instants de notre vie, nos envies changent, nos besoins évoluent. Un désir de flâner dans l'herbe, dans les boutiques ou bien en terrasse entre amis. Une obligation de se rendre au travail, un trajet en tram, en train...

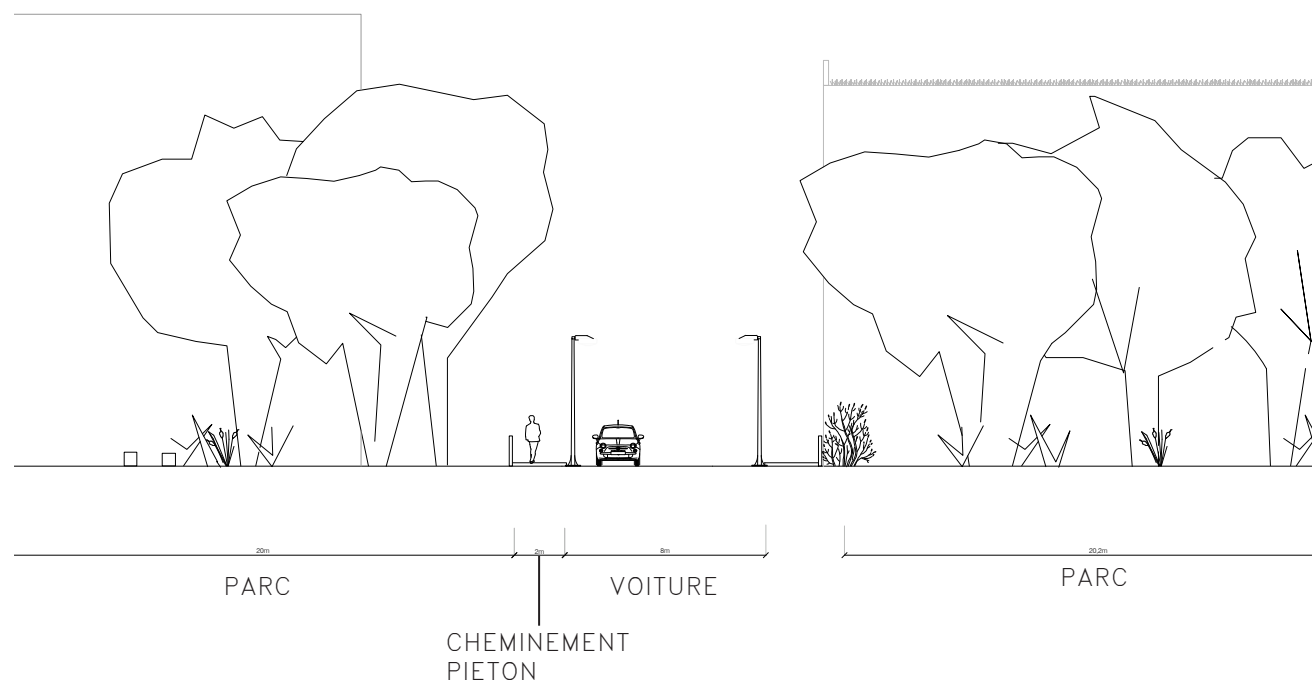
Maintenant, comment organiser l'espace afin de répondre à tous ces besoins ?

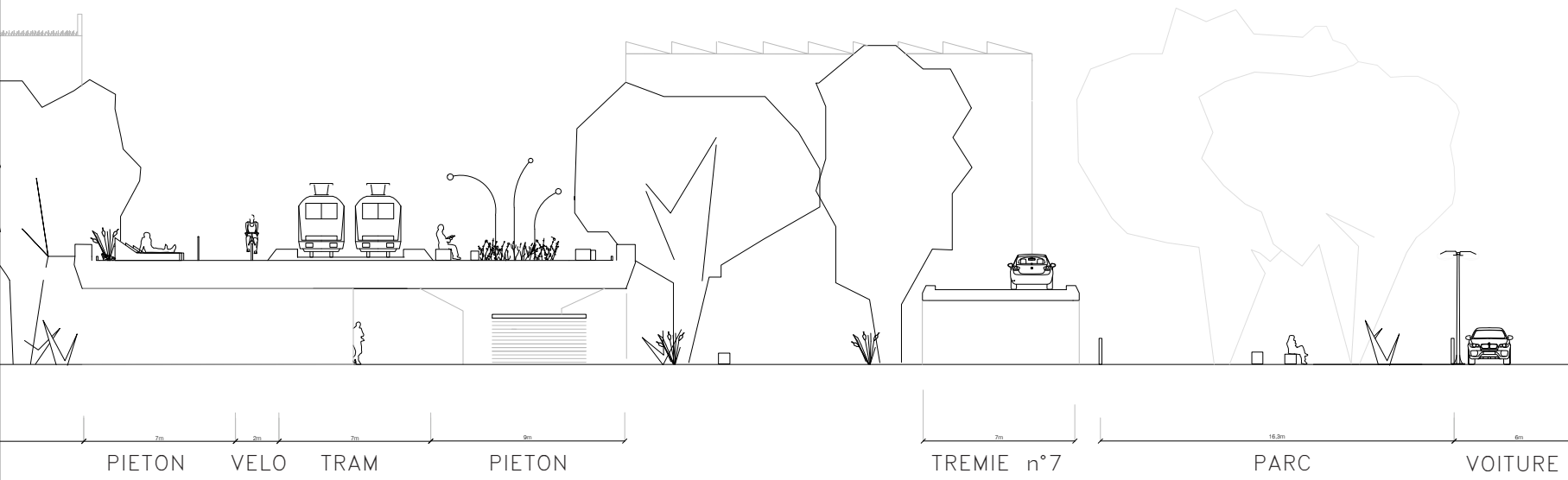
21 Voir annexe n°9 : parcours et distance de la promenade

La promenade de Verdun sera conçue de manière à offrir à la population des instants uniques et personnalisés.

Pour la conception du sol, la volonté première est de ne pas détecter de limites, de bandes fixes, à usages spécifiques. Mais au contraire, une unité dans la forme et la texture.

La promenade de Verdun est donc conçue pour être un site propre modulable dans le temps et dans sa largeur.



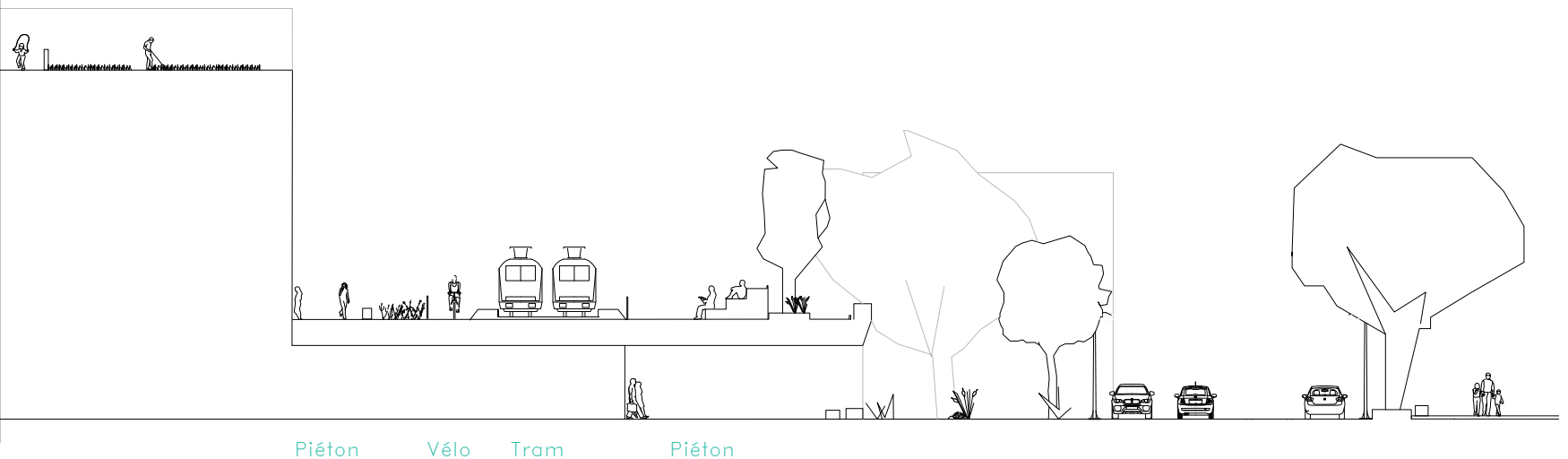


Le jour, un cheminement piéton, une piste cyclable, une voie de tram. Tout est à sa place, bien qu'invisibles au sol, ces bandes actives sont présentes et se dessinent grâce à l'appropriation du territoire par les usagers.

Le soir, tout change. Les usages se transforment et l'espace se perçoit différemment. Une promenade qui devient terrasses de café, restaurants, ou encore espace de pique-nique en période estivale.

Plus qu'une question quotidienne, on peut aussi prévoir des événements temporaires. Tous les deux ans, elle pourrait servir de trajet pour le défilé de la biennale de la danse, ou bien pour les nombreuses courses à pied lyonnaise...

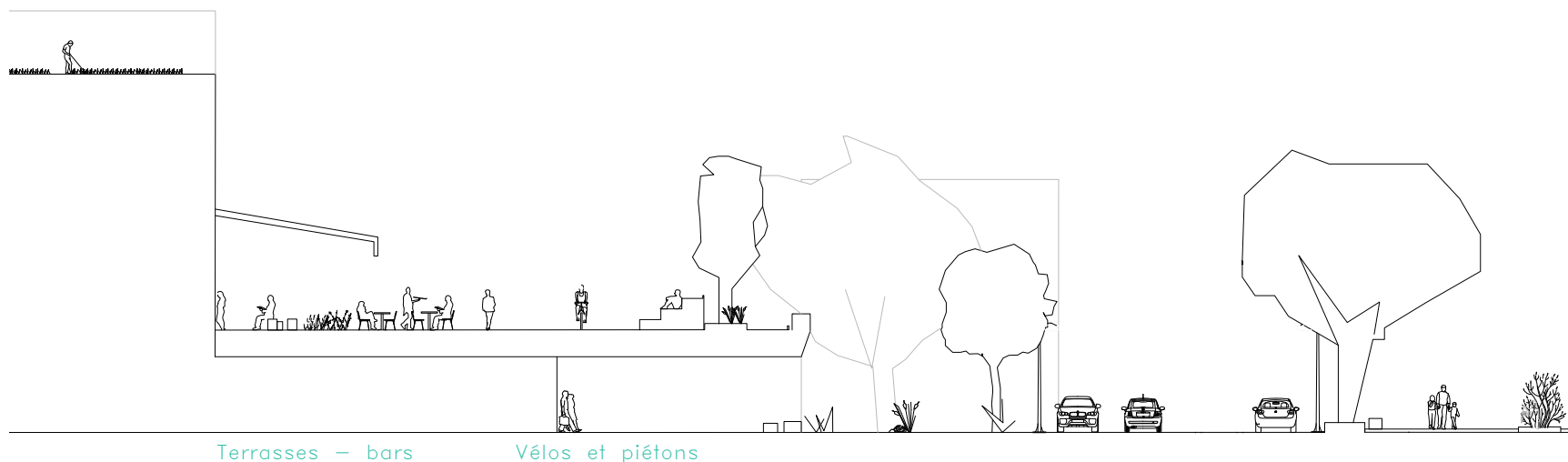
La journée sur la promenade de Verdun



Piéton Vélo Tram Piéton

Les bandes actives se dessinent par les usages quotidiens

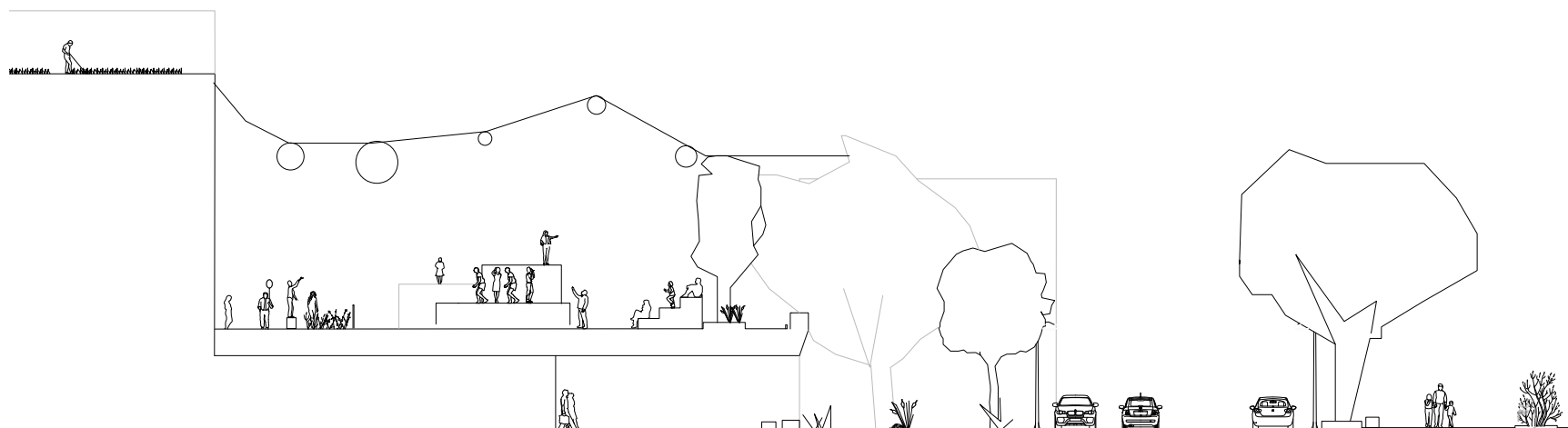
Le soir sur la promenade de Verdun



L'espace s'agrandit, le tram est stoppé. Des bus prennent le relais et viennent continuer le trajet entre Perrache et les centres multimodaux périphériques de l'Ouest lyonnais.

La promenade devient alors totalement piétonne, les terrasses de café, restaurants, bars, espaces de pique-nique... s'ouvrent, il ne manque plus qu'à passer un bon moment entre amis.

De temps en temps sur la promenade de Verdun



Evènement & festivité. De manière éphémère, la promenade de Verdun pourra se transformer et devenir un espace accueillant différentes manifestations.

2. ...Tourner vers les deux fleuves

2.1 Une promenade aux multiples ambiances

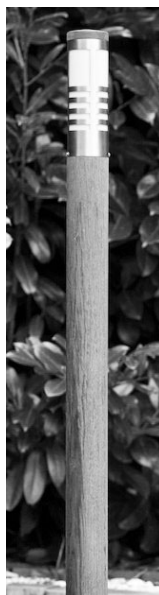
La promenade de Verdun n'est pas qu'un simple élément unificateur. Elle permet aussi d'approcher le paysage différemment, de contempler Lyon et ses fleuves... d'apprécier.

Le long de la balade, tout est choisi et pensé dans le but de rendre cet instant beau et agréable.

Un mobilier urbain spécifique et adapté qui sera perçu par la population comme un fil conducteur, évoluant avec une certaine cohérence tout le long de la promenade. Les couleurs, les matériaux et les formes viendront créer une uniformité.



Banc High line – New York



Borne lumineuse
Santa & cole



Transat High line – New York

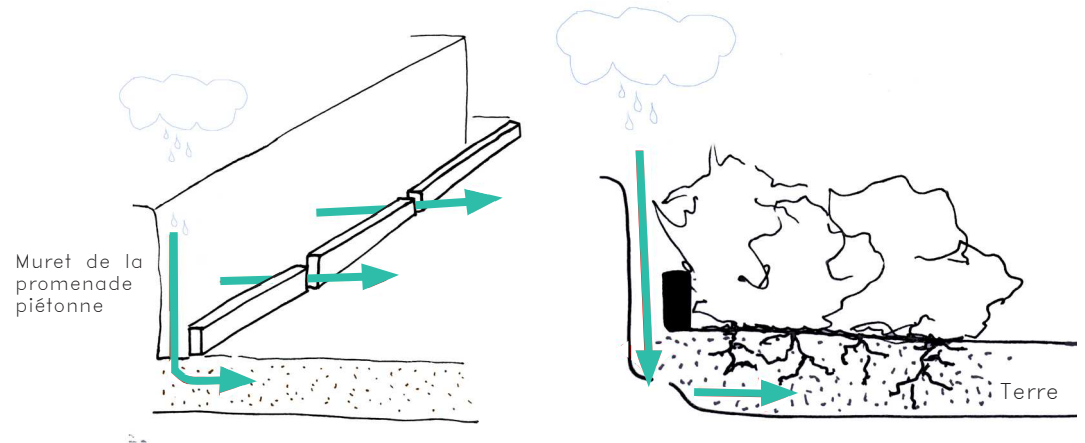
Afin de venir compléter ce mobilier urbain, le choix d'une palette végétale spécifique à chaque espace est essentiel.

Un foisonnement végétal au dessus d'un noeud de circulation, une grande pelouse à l'abri des regards, une multitude de couleur par endroits ou bien une grande simplicité dans le choix des nuances...

De nombreuses possibilités afin de donner à cette promenade une réelle authenticité et ainsi permettre à la population de choisir son univers, son lieu de détente selon ses envies et ses besoins...



Enfin, toutes ces zones spécifiques seront irriguées directement par l'eau de pluie grâce à un système de récupération des eaux de pluie. Le même tout le long de la promenade.



2.2 Une trace historique

Un espace aussi atypique ne peut se transformer sans garder des détails historiques. Il faut se souvenir de ce qu'était Perrache avant. Comprendre son évolution.

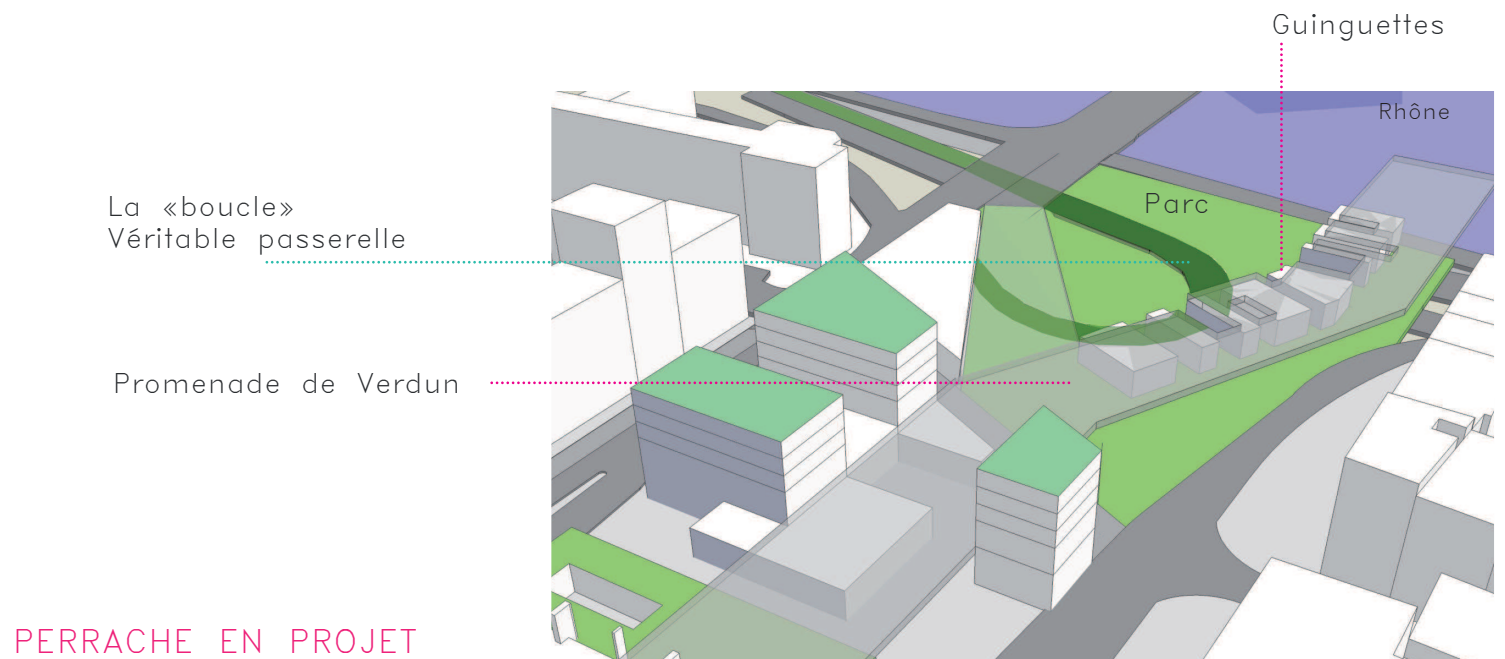
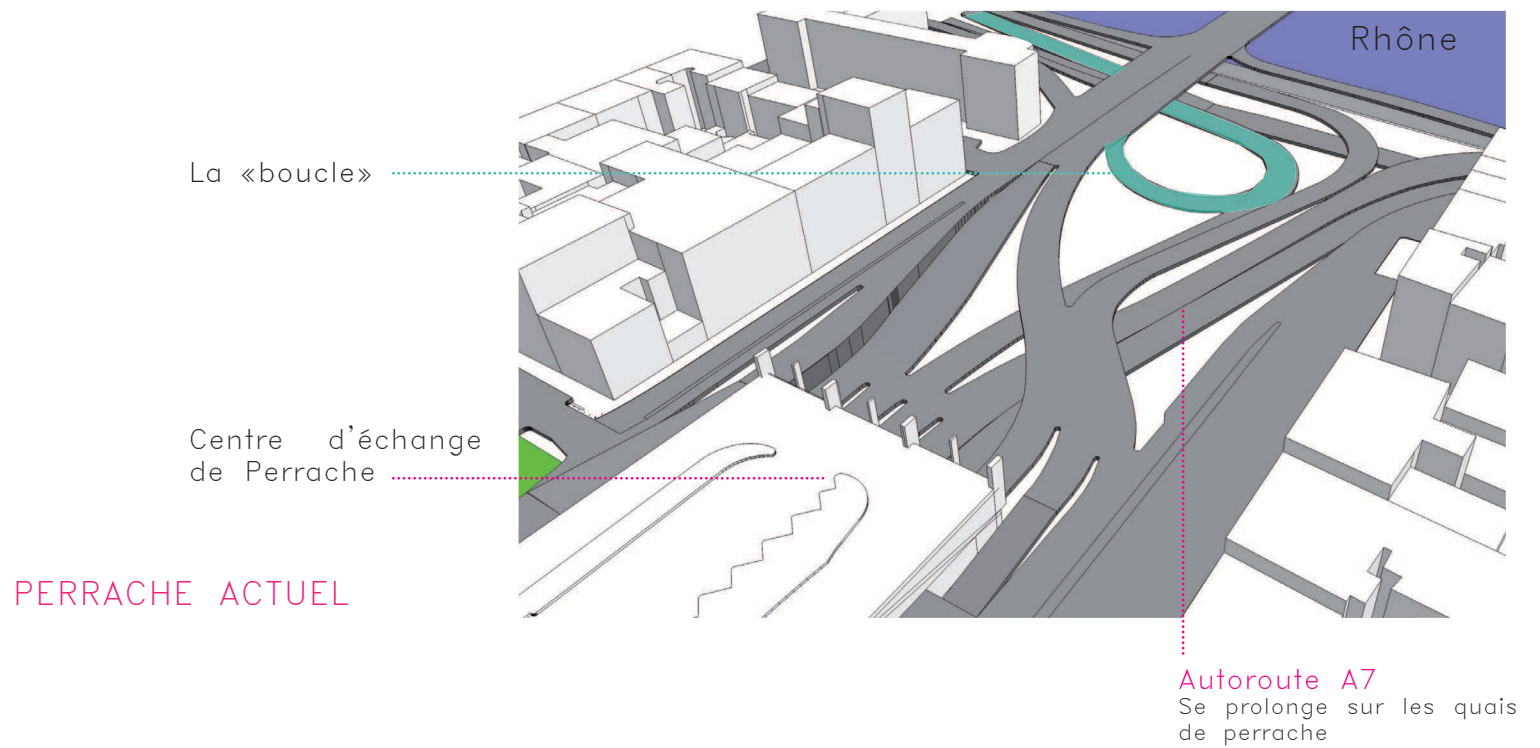
Perrache, ses voies de circulation, ses trémies, son centre d'échange... autant de pièces à conserver qu'à supprimer.

Où se trouve le juste milieu ? Que faut-il sauver ?

Après avoir gardé les fondations du centre d'échange tout en requalifiant son intérieur... il serait intéressant de conserver certaines voiries de types « exceptionnelles ».

On se trouve alors, côté Rhône. Les voies s'entrelacent de manière à former une véritable oeuvre d'art. Un tableau présent depuis 1970, qu'il ne faut surtout pas effacer, mais valoriser afin qu'il fasse partie intégrante du nouveau paysage Perrachois.

Une colline où les pentes vont venir se dessiner réellement. Comme une passerelle, cette boucle sera une prolongation de la promenade de Verdun, un lien direct entre la promenade et le tramway, mais aussi un accès au parc et aux guinguettes.



2.3 Contemplation

Si l'on souhaite rester sur la promenade piétonne, il sera possible de contempler le Rhône et/ou la Saône depuis cette dernière grâce à la mise en place de belvédères.

Deux points de vues distincts et stratégiquement positionnés afin de tourner totalement la promenade vers ses fleuves.



Vue depuis le pont kitchener. Crédit Photo Mélissande Miagkoff 2014
«Belvédère sur la Saône»

Voilà, j'ai essayé de rendre à Perrache son identité d'antan tout en répondant à une problématique actuelle, économique, locale et environnementale.

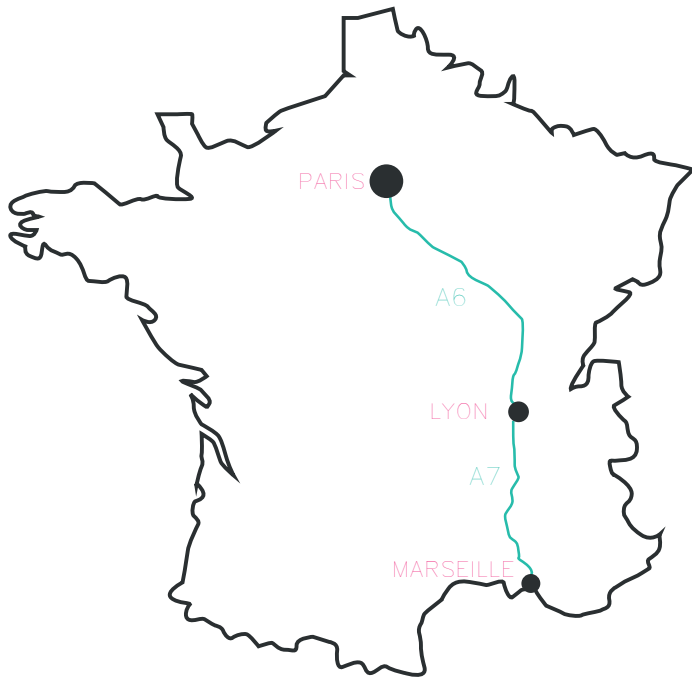
Créer une vie de quartier et une nouvelle qualité de vie sur un territoire jusqu'alors délaissé.

Le connecter avec les projets environnants et lui permettre de s'ouvrir sur de nouvelles perspectives à l'échelle du Grand Lyon voir de la France.

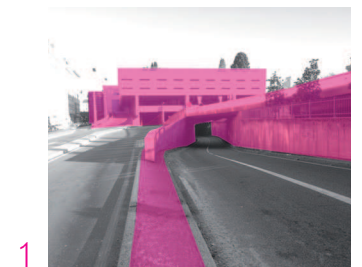
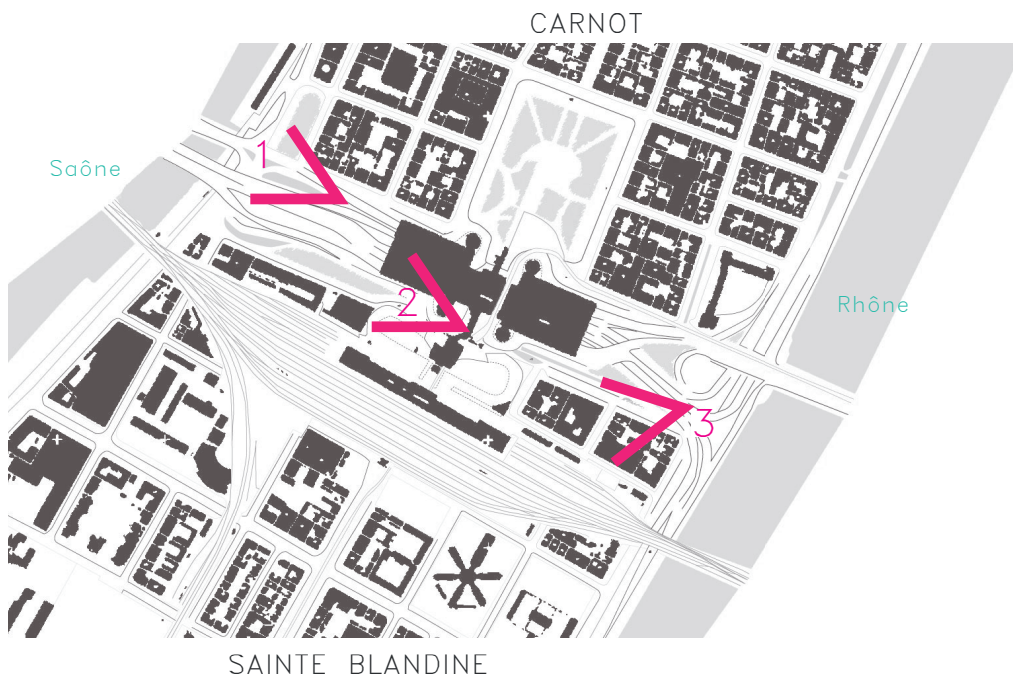
Avec tout ça, j'espère que les touristes ne se perdront plus, que les lyonnais viendront à Perrache, que les habitants profiteront de leur quartier et surtout que la presqu'île ne sera plus divisée. Une continuité des terreaux jusqu'à la confluence et une fracture à jamais ensevelie sous les fondations de ce nouveau quartier.

- DOCUMENT
 AUTRAN S. « Le centre-d'échange de Perrache, l'invention de la multimodalité 1964 – 1976 ». [document électronique]. Lyon, Millénaire, le Centre Ressources Propective du Grand Lyon, mai 2009.
http://www.millenaire3.com/fileadmin/user_upload/syntheses/Per-rache_centre_echanges.pdf
- OUVRAGE
 BOUVIER, J.A. « La gare de Perrache. Ses conditions de site et les conséquences de son établissement. », In : Les Études rhodaniennes. Vol. 20, n°1-2, 1945, p. 97 – 111
- LIVRE
 VANARIO Maurice , GIORGIUTTI Véronique. Un pont entre deux collines. 45 projets pour un pont reliant la Croix-Rousse à Fourvière de 1847 à nos jours. Edition CAUE du Rhône, 1991. 31 p.
- VIDEOS
 KLIZZ, Julien. Urban alchemy turn into green. Gaudi competition – urban alchemy – first prize. [Vidéo en ligne], 3minutes 38 secondes, son, coul.
<http://vimeo.com/14178125>
- BRUNI, Francesca, ZEC Stefano. The hanging house. European student competition. [vidéo en ligne], Università degli studi Genova, Italie, 2010, 2 minutes 46 secondes, son, coul.
<http://www.studentcompetition.citechailot.fr/2010/winningprojects/hanginghouse.html>.
- PERIODIQUES
 BELLINOT, Marcel. « Vers le grand retour des gares », Urbanisme, mars-avril 2009, n°365, p10-12
- ARTICLES
 MALSCH , Edouard. « Séoul se sépare de ses autoroutes urbaine », Urbanews. [en ligne], (février 2009). <http://www.urbanews.fr>, (page consultée le 8/04/2014) .
- GAILLY Adeline. « Un projet « radical » pour le centre d'échange de Perrache » [en ligne], (juillet 2013). <http://www.lyoncapitale.fr/Journal/Lyon/Politique/Ville-de-lyon/Un-projet-radical-pour-le-centre-d-echanges-de-Perrache/> (page consultée le 20/03/14)
- FOURNIER Fabien. « Anneau des sciences : Quel avenir pour le centre d'échange de Perrache ? ». [en ligne], (mars 2013). <https://www.lyoncapitale.fr/Journal/Lyon/Actualite/Dossiers/Grands-Projets/Anneau-des-Sciences-quel-avenir-pour-le-centre-d-echange-de-Perrache> (page consulté le 20/03/14)
- CUP – Créative Urban Projects. «Téléphérique à Lyon, la pièce manquante ?» The Gondola project's cable. [en ligne], <http://gondolaproject.com/telepherique-a-lyon-la-piece-manquante> (page consulté le 4/04/2014)

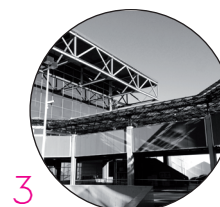
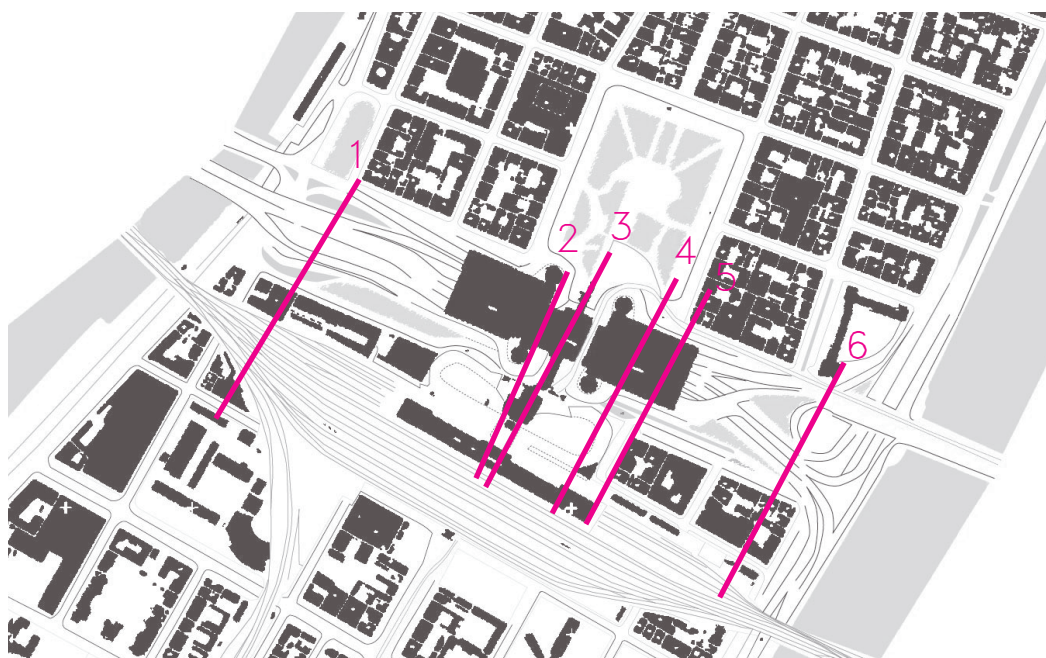
ANNEXE N°1. Le tracé de l'autoroute A6/A7. Paris Marseille



ANNEXE N°2. Carte de localisation des différents points de vues. «Fermeture visuelle»



ANNEXE N°3. Carte de géo localisation des différents passages piétons



ANNEXE N°4. 2 des 45 projets de pont entre les deux collines de Lyon

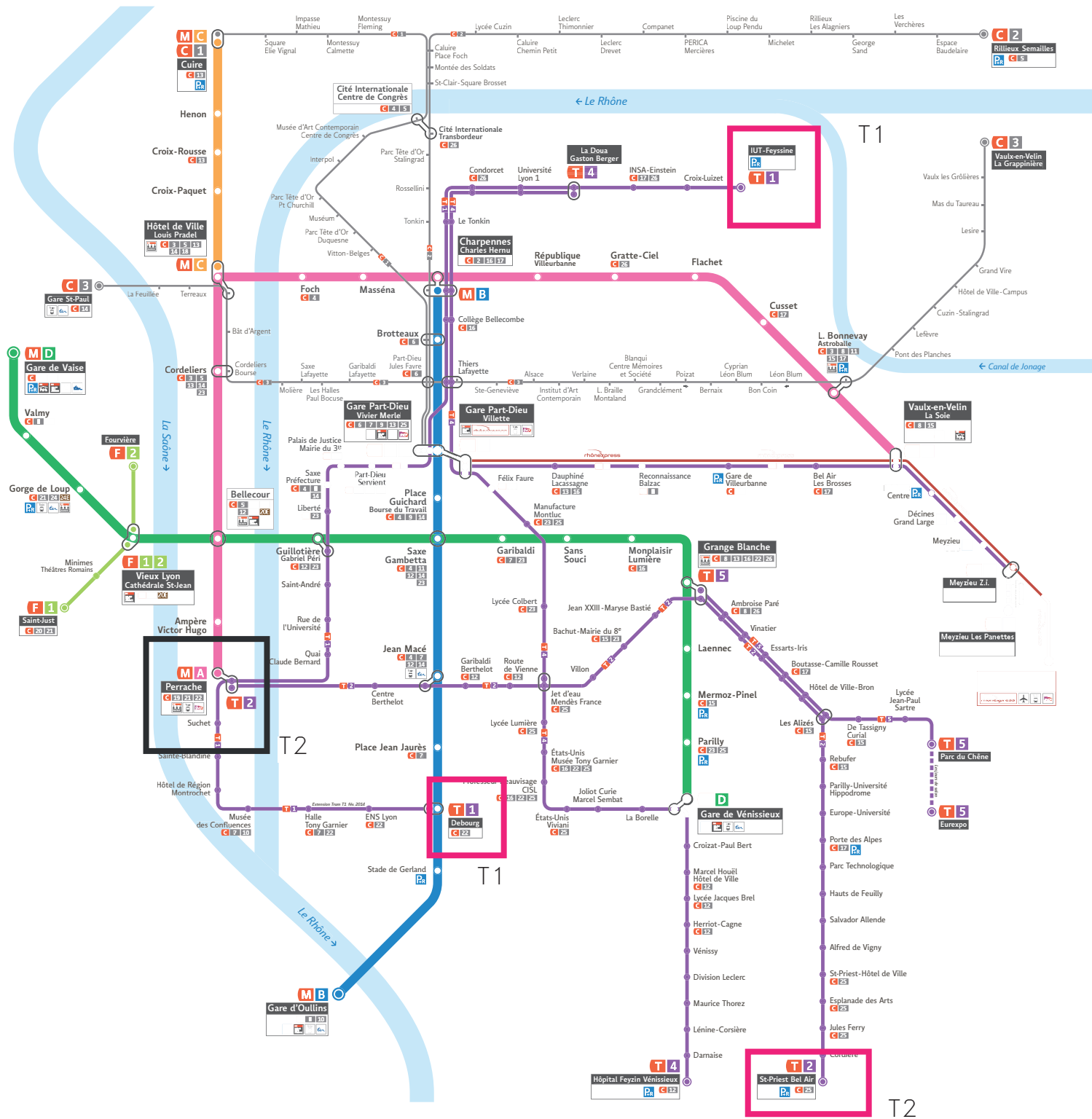
EFFEL – FIN 19ème



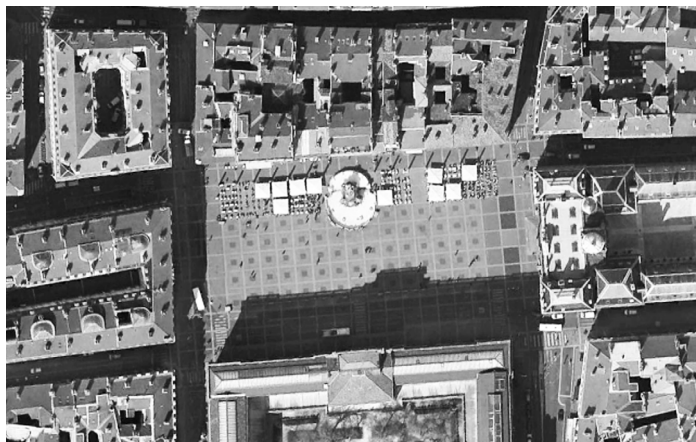
PERRAUDINARCHITECTURE – 1990



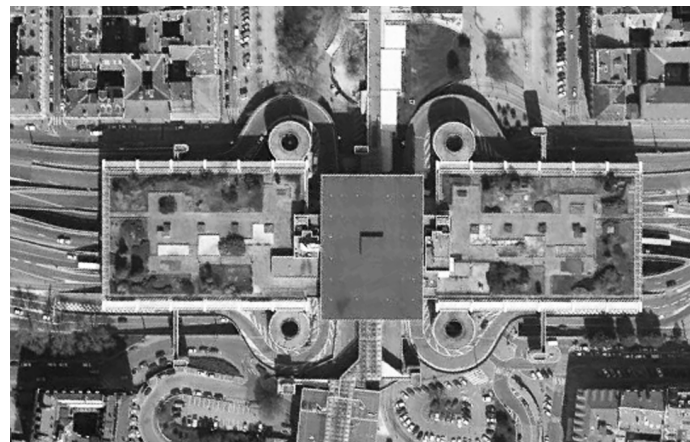
ANNEXE N°5. Carte des transports en communs de Lyon, lignes principales



ANNEXE N°6. Comparaison entre la place des terreaux et le centre-d'échange de Perrache



Place des Terreaux : 2 000 m²



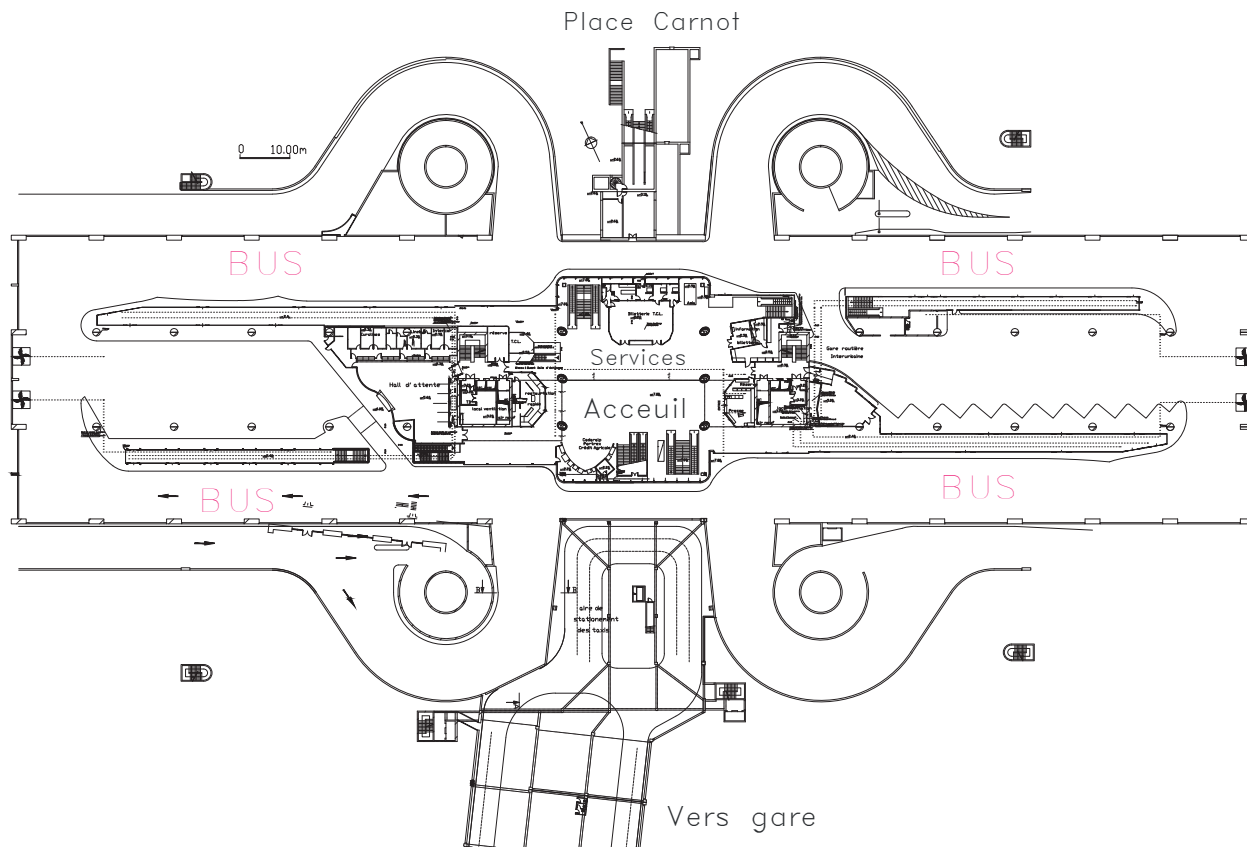
Toit de Perrache : 12 000 m²

ANNEXE N°7. Lufa farm. Photographies du toit

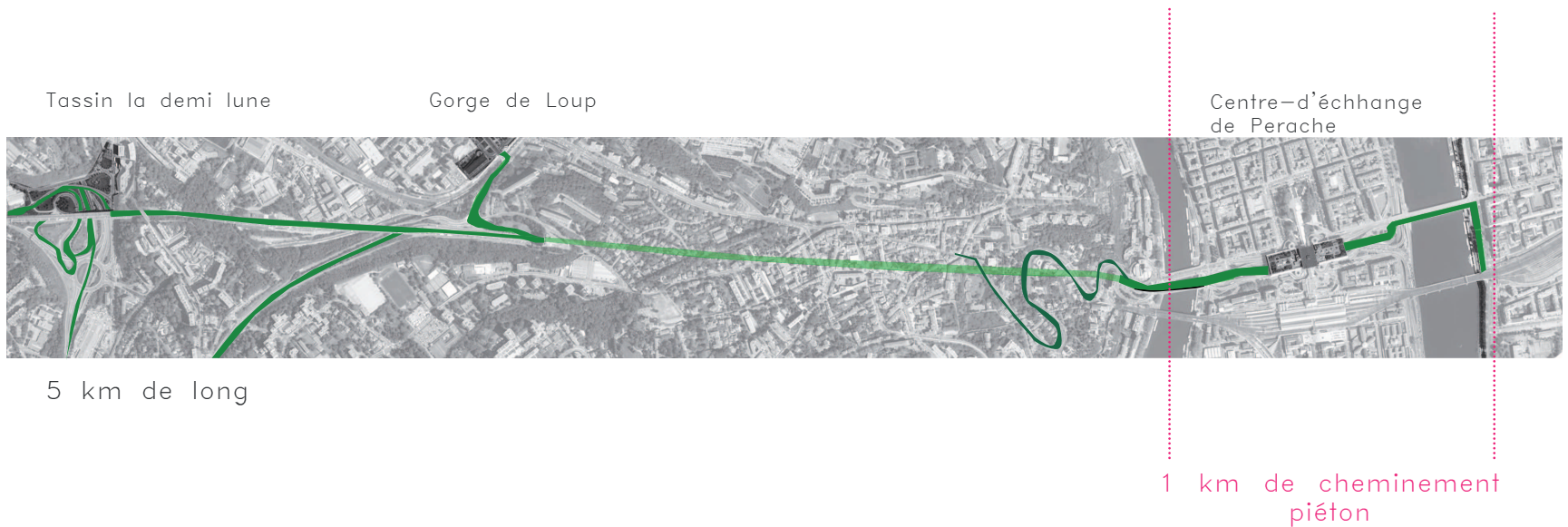


Source : <http://lufa.com/fr>

ANNEXE N°8. Plan du niveau 1 du centre-d'échange



ANNEXE N°9. Tracé et distance de la Promenade de Verdun



NOTICE ANALYTIQUE	
REMMERCIEMENTS	
SOMMAIRE	p.1
AVANT-PROPOS	p.3
INTRODUCTION	p.5
CHAPITRE N°1. PERRACHE AVANT 1976	p.7
I. Vers une ouverture économique	p.8
1. L'arrivée du chemin de fer	p.8
2. Le cours de Verdun	p.8
II. De nouveaux déplacements	p.10
1. Le «tout pour la voiture»	p.10
2. Un centre d'échange avant-gardiste	p.12
CHAPITRE N°2. LE QUARTIER DE PERRACHE EN 2014	p.13
I. Un contexte économique et politique en constant évolution	p.15
1. Sur le grand territoire	p.15
2. à l'échelle de l'agglomération	p.15
II. Un territoire fragmenté	p.18
1. Sur le territoire de la presqu'île	p.18
2. À l'échelle du quartier	p.19
ENJEUX	p.22
PROBLÉMATIQUE	p.23
CHAPITRE N°3. OBJECTIFS ET CONCEPTS	p.25
I. 3 concepts complémentaires	p.26
1. Un pôle multimodal vers une douce mutation	p.26
2. Une reconversion autoroutière	p.27
3. Une colline métaphorique	p.27
3.1 Une vision déjà anticipée ?	p.28
3.2 Définitions et complémentarités	p.29

II	Le tronçon autoroutier	p.31
	1. Un tronçon : des séquences de travail	p.31
	2. Le tram comme fil conducteur	p.33
	2.1 État des lieux	p.33
	2.2 Le projet d'un tram	p.34
	CHAPITRE N°4. PROGRAMME ET PROJET	p.36
I	La construction in situ d'un quartier	p.38
	1. Une remise à niveau	p.38
	2. MIX CITÉ	p.42
	2.1 Programmation et construction	p.42
	2.2 Typomorphologie des bâtiments	p.45
	2.3 Vivre « quartier »	p.46
	3. Les espaces verts s'invitent au projet	p.46
II	Vers une autosuffisance alimentaire	p.48
	1. La place de l'agriculture à Perrache	p.50
	2. 10 000 m2 d'agriculture intensive	p.51
	3. Une accessibilité simplifiée	p.52
III	Réhabilitation du centre-d'échange	p.54
	1. Par l'activité agricole	p.54
	2. Par la promenade Perrachoise	p.56
IV	Un rpojet unificateur	p.58
	1. Une promenade entre le Rhône et la Saône... ..	p.61
	2. ...Tournée vers les fleuves	p.66
	2.1 Une promenade aux multiples ambiances	p.66
	2.2 Une trace historique	p.68
	2.3 Contemplation	p.70
	CONCLUSION	p.71
	BIBLIOGRAPHIE	p.73
	ANNEXES ET ILLUSTRATIONS	p.75

La reconversion du quartier de Perrache | MéliSSande Miagkoff