



REVUE DE PRESSE

7 janvier 2024

Ils ont vu l'accident quai Tilsitt : « C'est un miracle qu'il n'y ait pas eu de mort »

Un accident spectaculaire est survenu quai Tilsitt (Lyon 2^e), dans la nuit du 1^{er} au 2 janvier. Les riverains, excédés et effrayés, en appellent à une réaction immédiate des pouvoirs publics.

Cest un bruit assourdissant, « spectaculaire », témoignant de la violence de l'impact, qui a tiré le quartier d'Ainay (Lyon 2^e) de sa torpeur, dans la nuit de lundi à mardi un peu avant 1 heure du matin. « J'ai entendu un bruit très fort. J'ai ouvert mes fenêtres, il y avait une voiture en travers de la route, sur le toit », détaille Antoine. Cet homme de 32 ans, dont la famille habite au-dessus du quai Tilsitt depuis plusieurs décennies, a déjà été réveillé par des accidents. Mais jamais d'une telle violence.

« La voiture arrivait tellement vite qu'elle n'a même pas eu le temps de freiner. Les poteaux en béton ont été propulsés à plus de 30 mètres. Une voiture garée sur le côté a été envoyée à plusieurs dizaines de mètres. Je n'avais jamais vu ça. Je n'ai pas dormi de la nuit. Le 24 au soir, j'ai déchargé ma fille à cet endroit-là. Je ne cesse d'y penser depuis. C'est un miracle qu'il n'y ait pas eu de mort », raconte-t-il, encore choqué.

Pour rappel, une voiture lancée à pleine vitesse a percuté un plot en béton avant de finir sa course sur le toit (lire par ailleurs).

Une situation pire qu'avant les aménagements ?

Vincent, 58 ans, propriétaire d'une des voitures endommagée, livre son témoignage de victime collatérale. « Notre véhicule était garé au 24, il a fini



L'accident survenu aux alentours de 0h40, quai Tilsitt, dans le quartier d'Ainay. Photo Dr

devant le 26. Les mecs seraient venus trois quarts d'heure plus tôt, on y passait. Ce qui est paradoxal, c'est que ces aménagements ont été instaurés à la sui-

te d'un accident grave. Et maintenant, c'est pire. »

En effet, consciente que ce kilomètre de route reliant Bellecour à Perrache en longeant la

Saône en sens unique était particulièrement accidentogène, la Métropole de Lyon réfléchissait depuis longtemps à une réorganisation de la chaussée. C'est un accident dramatique survenu à l'été 2022, ayant ôté la vie à un jeune homme et une jeune femme à trottinette, qui avait poussé les pouvoirs publics à agir. Une glissière en béton armé avait notamment été installée pour séparer la route, réduisant à la portion congrue la place de la voiture, afin d'encourager le respect de la limitation à 30 km/h.

« La situation est dramatique »

Mais selon les témoignages recoltés ce mardi 2 janvier, le danger subsiste. Véronique, 60 ans, enrage. « C'est l'enfer. La situation est dramatique. Les chauffards qui roulent à pleine balle peuvent tranquillement prendre le couloir des modes doux (les bus) après 1 heure du matin. C'est l'autoroute. Les pouvoirs publics ne font rien : c'est notre argent, c'est notre vie, mais ils ne font rien », martèle-t-elle. « Remontée comme un cou-

cou », la riveraine s'est même fendue d'une lettre adressée aux autorités compétentes.

Depuis sa mise en place, l'aménagement est qualifié de « temporaire » par la Métropole. Une réorganisation définitive sera officialisée courant 2024, à la suite d'une concertation avec les riverains.

Interrogée, la Métropole de Lyon admet que le quai Tilsitt connaît de graves accidents depuis plusieurs années. « C'est pour quoi, la Métropole de Lyon, en lien avec la ville, a entrepris des travaux de sécurisation temporaire, lesquels sont actuellement en place [...] À ce stade, nous ne tirons pas de conclusions hâtives quant à l'accident qui s'est produit cette nuit dans un contexte qui semble particulier et qui reste à éclaircir en lien avec les autorités. »

La collectivité défend aussi son bilan : « L'impact des mesures mises en place est déjà tangible, se traduisant par une diminution de la vitesse moyenne de 10 % avec une baisse encore plus significative les soirs, les nuits et les week-ends. »

● Stéphane Monier

Le conducteur en garde à vue

Comme nous le révélions ce mardi matin, un accident a eu lieu dans la nuit du 1^{er} au 2 janvier aux alentours de 0h40, à hauteur du 24, quai Tilsitt (Lyon 2^e). La voiture, lancée à vive allure, a percuté des plots en béton, les projetant à plusieurs dizaines de mètres, témoignant de la puissance de l'impact. Le bolide a aussi heurté des véhicules en stationnement, avant de finir sa course sur le

toit. Selon des éléments recueillis auprès des habitants, le choc aurait été « particulièrement violent ».

Cinq personnes, âgées d'une vingtaine d'années, étaient à bord. Elles ont été conduites dans des hôpitaux du secteur. Le conducteur, lui, a été pris en charge en urgence absolue selon les pompiers, sans précision sur la nature de ses blessures. Selon le témoignage d'un habitant ayant assisté

à la scène, que nous n'avons pas pu nous faire confirmer auprès des autorités compétentes, le conducteur de la voiture aurait été menotté avant d'être pris en charge. L'accident a mobilisé une dizaine d'engins et 29 sapeurs-pompiers.

Selon nos informations, confirmées par le parquet de Lyon, le conducteur n'était pas titulaire du permis de conduire et a été placé en

garde à vue. Les investigations se poursuivent.

Selon des informations de Lyon Mag que nous n'avons pas pu nous faire confirmer, le conducteur aurait refusé de se soumettre à un contrôle de routine et accéléré pour fuir. Dans la voiture accidentée, la police aurait retrouvé une importante somme d'argent en liquide ainsi qu'un peu de résine de cannabis.

● S. Mo

Les scooters, nouvelle « plaie urbaine » selon le président des Droits du piéton



Certains scooters, notamment de livraison, semblent ne respecter aucune règle : l'association demande plus de fermeté contre eux. Photo archives Sylvie Silvestre

L'association fait le point annuel sur la situation des marcheurs en ville, salue les améliorations, dénonce des points négatifs et suggère d'autres pistes

Le bulletin annuel s'ouvre par ces mots du président de l'association Les Droits du piéton : « La voiture, qui reste la plus dangereuse, a été recadrée par mobiliers urbains, chaussées rétrécies, vitesses limitées, aires piétonnes, PV plus chers. Mais aucune barrière, potelet ou borne n'arrête les 2RM qui stationnent sur les trottoirs, et seul le pla-

teau-traversant les freine un peu. Le scooter de livraison, devenu acteur économique, est intouchable. Son FPS* est de 35 € seulement (135 pour la voiture). Le stationnement sur chaussée reste gratuit et la Ville de Lyon n'envisage pas de le rendre payant. Heureusement, les 2RM seront bientôt soumis au contrôle technique. »

Bientôt un recensement des trottoirs

Lors de l'assemblée générale, en juin 2023, le vice-président Fabien Bagnon de la Métropole de Lyon a annoncé plusieurs faits : la marche est replacée en

tête des modes actifs, avec le vote d'un premier "plan piéton" et des budgets alloués. Des ***Magistrales piétons verront le jour. « Mais quel sera leur contenu, simples voies permettant d'aller plus rapidement à pied et en sécurité d'un endroit à un autre ? Ou seront-elles agrémentées de jets d'eau, de jeux d'enfants, de sièges, d'espaces verts et de toilettes publiques ? », s'interroge l'association. Enfin, l'élu rappelle le recensement des trottoirs en vue de les améliorer. Par ailleurs, l'association soutient la ZFE, en regrettant les diverses dérogations prévues.

■ De notre correspondante

Notes

2RM 2 roues « motorisé »

FPS Forfait post stationnement

Une œuvre d'art et une ombrière seront installées sur la place Bellecour



La place Bellecour, faute d'ombre, était déserte le 3 août 2018, affichant un bon 40 degrés centigrades. Photo archives P. Juste

« Végétaliser la place Bellecour ». C'était le projet phare choisi par les Lyonnais dans le cadre du budget participatif proposé en 2022 par la municipalité, pour une enveloppe de 1,5 million d'euros. Pour ce montant-là, il va falloir se contenter d'une simple « renaturation » au pied des chênes situés au Nord de la place, et d'aménagements provisoires. À l'Ouest, côté Saône, une « installation artistique » permettra de créer « un îlot de fraîcheur », détaille le projet de délibération qui sera soumis au vote des 73 conseillers municipaux de Lyon, le 25 janvier.

Une grande étude

On ne sait pas si cette œuvre prendra la forme d'un parasol géant, d'une fontaine monumentale ou d'une pergola. La ville de Lyon, contactée, n'a pas donné suite. Sur la diagonale République/Victor-Hugo, les écologistes entendent installer, toujours temporairement, « un dispositif apportant de l'ombre aux piétons et créant un événement artistique sur l'axe ».

Selon nos informations, il s'agirait d'une ombrière sous laquelle on pourra déambuler

à l'abri des rayons du soleil.

Les travaux sont prévus au deuxième semestre 2024.

Parallèlement, la ville de Lyon s'est attaché les services d'un bureau d'études (« assistance à maîtrise d'ouvrage ») pour l'aider à lancer une étude qu'elle confiera à des architectes paysagistes chargés de plancher sur les futurs aménagements (végétalisation, fontaines à eau, parasols, espaces de repos, ombrières, etc.). Les écologistes vont-ils neutraliser le parking souterrain ou une partie de celui-ci pour pouvoir planter davantage ? Mystère. Les élus devront, en tout cas, composer avec les architectes des bâtiments de France (ABF) gardiens du patrimoine urbain et de son ordonnance.

« Les ABF ne veulent pas de premiers aménagements sans avoir une vue d'ensemble », confie Béatrice Vessiller, vice-présidente écologiste à l'urbanisme à la Métropole de Lyon, collectivité propriétaire de la place. D'où une communication prudente sur des dispositifs « temporaires ».

Quant au projet définitif, rien n'est prévu avant la fin du mandat, en 2026.

● Sophie Majou

Lyon 2e

La Fondation Saint-Marc se dote d'un 2^e camion-école



Une inauguration avec Olivier Raynaud et Luc Taquet.
Photo Michel Nielly

Dans la cour du Centre Saint-Marc de l'impasse Catelin (2^e), le président de la Fondation, Olivier Raynaud, accueillait, ce mardi 19 décembre, tous ceux qui ont permis la création d'un 2^e camion école.

Créé il y a six ans, le premier camion traduisait la volonté de l'association Saint-Marc - forte de sept établissements scolaires - de favoriser dans le département du Rhône un lien entre l'école, les gens du voyage, les réfugiés, les allophones.

« Accrocher la famille puis apprivoiser l'élève via l'apprentissage dans le camion sont les premiers objectifs que je partage avec Séverine, mon double dans cette mission que j'effectue depuis quatre ans. Il nous fallait un deuxième véhicule pour répondre à la deman-

de, actuellement de plus de 400 enfants », confie Luc Taquet, enseignant et chauffeur.

Exploitation des messages téléphoniques, recherche d'adresses, étude des itinéraires, résolution d'éventuels problèmes administratifs et techniques, sont l'affaire de ce duo qui œuvre en parfaite coopération pour que le droit à la scolarisation soit une réalité quelles que soient les conditions de l'habitat. Ayant suivi de près la fabrication de cette deuxième antenne scolaire mobile dont le coût est de 130 000 €, Luc en apprécie les outils qui vont lui permettre de pouvoir encore mieux adapter sa pédagogie aux enfants rencontrés.

● De notre correspondant,
Michel Nielly

Noël pour les Sans-abri de la Presqu'île



Avant ou après un moment de tête-à-tête, remise du cadeau par le père Noël. Photo Michel Nielly

Un colis et surtout un contact humain avec les sans-abri, c'est ce qu'a offert l'association Donner la main - don de soi, lors de sa 12^e tournée de Noël, ce mercredi 20 décembre. Avec Dominique comme père Noël, la vingtaine de bénévoles emmenés par leur président, Jean-Marc Roffat, a parcouru les rues en centre Presqu'île, là où le manque de couchage existe.

« Un petit moment de joie »

Un manque qu'a connu Dylan, devenu fidèle bénévole présent à toutes les maraudes du mercredi et transformé ce soir-là en petit lutin hyperdynamique. Avec l'aide de l'association Cuisinély, de la paroisse de la Liberté de

Villeurbanne et d'une entreprise locale, les cadeaux du père Noël Dominique ont été distribués de 19 h 30 à 22 heures.

« Recevoir un cadeau en cette période, cela veut dire que j'existe encore et que je ne suis pas oublié. C'est donc un petit moment de joie », confiait Vêran s'enroulant dans une nouvelle couverture. Mais pour les bénévoles, le contact est aussi important.

Deux de ceux-ci ont permis d'approcher des jeunes prêts à travailler. « Heureux, nous sommes alors en recherche de profils d'employeurs, car donner la main, c'est aussi permettre l'embauche et l'insertion sociale », résumait Jean-Marc, qui, dans quelques semaines, fêtera les 15 ans de son association.

Bellecour : insolites découvertes dans les entrailles du cheval de Louis XIV

Déposée sur les terres de la place Bellecour pour cause de travaux, la statue de Lemot représentant Louis XIV « à la romaine » renfermait quelques secrets dans ses entrailles. Les restaurateurs ont fait plusieurs découvertes.

Descendue de son piédestal pour cause de restauration, l'émblématique sculpture de la place Bellecour n'a, semble-t-il, pas fini de livrer tous ses petits secrets. La dernière découverte nous rappelle l'existence de tous ceux qui, artisans, architectes ou ingénieurs, ont méticuleusement œuvré à cette monumentale statue de 15 tonnes. Car ils ont laissé des traces de leur passage.

● Une signature sous le sabot du cheval

C'est en posant à terre Louis XIV et son cheval, que les équipes en charge du chantier piloté par la Métropole de Lyon ont repéré quelques signatures datant du XIX^e siècle. La première se trouve sous le sabot ferré du cheval. L'inscription que l'on ne peut voir lorsque l'œuvre est juchée sur son socle en marbre, mentionne un double F pour François-Frédéric, puis Lemot de Lyon, une date 1825 et enfin un mot en latin *Fecit pour Il a fait*. C'est aussi dans l'une des jam-



Laurent Chopard qui suit le chantier pour la Métropole montre l'une des trappes ovales où a été découvert le nom de deux ouvriers qui sont intervenus en 1840. Photos Aline Duret

bes que les restaurateurs ont décelé un marteau ou plus exactement une sorte de pic « qui a dû servir à nettoyer l'intérieur du cheval ».

Un autre message a pu être repéré lorsque les équipes de maîtrise d'œuvre sont « entrées » dans le cheval. Via une trappe de forme ovale réalisée par les anciens, sur le fessier de l'animal qui a été ouverte. « On a découvert le nom de deux ouvriers qui sont intervenus en 1840, 15 ans après l'installation de la statue ».

Comme une signature de leur passage.

● Une boîte en bois découverte dans la tête

Puis un peu plus haut, dans la tête, c'est une boîte en bois qui était rangée là et contenait un tube scellé au plomb. Il n'a pas été ouvert, car on a une petite idée de ce qu'il contient, explique-t-on du côté de la Métropole de Lyon.

Grâce à un texte conservé aux archives départementales et métropolitaines, indiquent



les mêmes services, signalant que le jour de l'inauguration de la sculpture, auquel a sans doute participé le maire de Lyon d'alors Pierre-Thomas Rambaud (1818-1826), on aurait placé dans le tube une copie du texte du discours. Ainsi que la liste des personnes ayant travaillé à la fabrication du monument. Respectant ainsi une tradition. Ce tube sera-t-il ouvert ou replacé tel quel ? Pour l'instant on ne le sait pas.

L'impressionnante statue de

bronze qui aujourd'hui est en travaux au moins jusqu'en mai 2024 a été coulée à Paris. Il a fallu douze jours de voyage et « un attelage tiré par 24 chevaux » pour que ce chef-d'œuvre de Lemot dont la hauteur dépasse les 5 mètres arrive place Bellecour. Son entrée entre Rhône et Saône fut « une occasion de fêtes qui attirèrent beaucoup de spectateurs ».

● A. Du.

Sources : Patrimoine-Lyon : la place Bellecour.

La 5^e ligne surnommée "la Ficelle des morts" n'a existé que 37 ans

Parmi les nombreuses spécialités lyonnaises : les ficelles. On nomme funiculaire ou "ficelle", un transport en commun urbain circulant sur des rails et tracté par un câble. Le premier funiculaire urbain a vu le jour à Lyon en 1862, sur les pentes de la Croix-Rousse. Le dernier né n'a duré 37 ans. Il reliait Saint-Paul à la colline de Fourvière. On le surnommait la Ficelle des morts ».

La ville de Lyon a connu cinq ficelles, mais seulement trois existent encore aujourd'hui : deux dans le quartier de Saint-Jean sous leur forme originelle, et une à la Croix-Rousse, transformée plus tard en chemin de fer à crémaillère et intégrée dans le réseau de métro.

La 5^e ficelle, moins connue, est la dernière née et n'a vécu que 37 ans... Elle reliait le quartier de Saint-Paul et les abords de la Tour métallique. Face au succès de ses sœurs aînées, l'idée a germé de créer une autre ligne en direction de Fourvière mais partant de Saint-Paul. La ligne en question ne se cantonnerait pas à rejoindre Fourvière mais irait, par l'intermédiaire d'un deuxième tronçon, jusqu'au cimetière de Loyasse, édifié au début du XIX^e siècle.

Une fréquentation très irrégulière

« Plus tard, la ligne devait atteindre la Porte de Fourvière et la place de Trion, pour re-



La gare de la Ficelle de Saint-Paul Photo BML

prendre à la FOL* une part non négligeable de sa clientèle préférant une gare à Saint-Paul plutôt qu'à Saint-Jean ».**

En 1896, après trois ans de

discussion, la Compagnie du chemin de fer de Lyon-Saint-Paul à Fourvière, la SFPL, est alors créée et la ligne ne sera pas ouverte avant 1900. La voie est souterraine de la gare

de Saint-Paul à Fourvière. Le tunnel débouche au pied de la Tour métallique, dans une gare de transition, à l'emplacement de l'actuel parc des Hauteurs. On voit encore aujourd'hui, en contrebas, les vestiges de ce tunnel.

Les passagers quittaient le funiculaire pour monter dans le tramway qui les emmenait au cimetière par un grand viaduc qui surplombait le terrain de la Sarra.

Un gouffre financier

« La conception générale de la ligne apparaît dépourvue de tout sens pratique : l'usine à vapeur installée à flanc de colline est inaccessible autrement que par la ficelle, qui monte sur son truck les voitures à cheval chargées de charbon. Funiculaire et tram n'offrant pas le même écartement de voie, leurs matériels restent incompatibles. Le tramway emprunte un viaduc au-dessus de la Saône, magnifique, mais tout à fait démesuré par rapport à son parcours d'un kilomètre. »**

Mais la fréquentation de cette ligne est très irrégulière. La ficelle de Loyasse devient rapidement un convoi funéraire. Le cercueil est installé dans le truck et la famille monte dans la voiture. Hormis pour les enterrements et les fêtes de la Toussaint, cette ficelle est un gouffre financier.

La compagnie fait rapidement faillite, la ligne est rachetée en 1908 par La FOL qui la cède à son tour en 1911 à l'OTL.

Les fonds nécessaires à l'entretien des deux tronçons et des engins ne sont pas rentabilisés par les recettes. D'autant que le tunnel partant de Saint-Paul n'est pas assez solide et demande de gros travaux de confortement, notamment en 1923, à la suite de la plainte des Pères Maristes qui ont vu apparaître des fissures dans leurs bâtiments. Ces travaux de confortement durent deux ans, pendant lesquels la ligne est interrompue. D'autres travaux interviendront en 1932, avec une nouvelle interruption de deux ans...

« En décembre 1937, l'OTL décide d'en finir avec ce funiculaire malchanceux, pas même capable d'assurer le transport des corbillards. Le cadet des cinq funiculaires lyonnais n'aura vécu que 37 ans. »**

Le tramway ferme deux ans plus tard, mais circulera encore quelques fois pour la Toussaint, en 1939, 1940 et 1942. Le tunnel est aujourd'hui bouché mais a servi d'abri durant la Seconde Guerre mondiale.

Les quais sont encore visibles au niveau de la rue Juive et le viaduc a été reconstruit (les deux piliers sont les mêmes) et est emprunté par les piétons qui souhaitent apprécier une belle vue lyonnaise.

● De notre correspondante
Julie Bordet

* Compagnie du Fourvière-Ouest lyonnais

** D'après les Transports à Lyon, de Guy et Marjorie Borgé et de René Clavaud

Des Terreaux à Bellecour : de l'air et de la lumière avec la création de la rue Impériale

En 1853, le nouveau préfet, Claude-Marius Vaïsse décide de percer deux larges voies reliant la place des Terreaux et la Place Bellecour. Il considère les petites rues biscornues du centre trop sombres et trop vétustes et préfère créer des rues à ce qu'il juge être à la mesure de la deuxième ville de France.

À l'heure des révoltes ouvrières du XIX^e siècle, la presque île lyonnaise ne ressemblait en rien à sa configuration actuelle. Les rues étaient étroites et biscornues, orientées d'Est en Ouest. On ne pouvait circuler dans l'axe Nord/Sud, des Terreaux jusqu'à Bellecour, qu'à travers les différentes traboules. Et uniquement à pied.

Claude-Marius Vaïsse devient conseiller d'État chargé de l'administration du Rhône, à Lyon en 1853.

Il a pour mission de remodeler le centre-ville et de faire de Lyon une grande et belle cité. Il faut donc en finir avec uniquement les axes Est/Ouest, reliant le fleuve à la rivière et construire une large voie de la place des Terreaux à celle de Bellecour.

Revaloriser le patrimoine immobilier

Vaïsse décide de percer cette voie un peu plus à l'est que la rue Centrale (aujourd'hui rue Paul Chenavard/de Brest), percée en 1846. Devant la commission municipale, il souligne l'insalubrité des immeubles existants et la nécessité de régénérer le centre-ville et de revaloriser le patrimoine immobilier. La bourgeoisie a fui les immeubles vétustes du centre-ville et a préféré s'installer au sud de Bellecour, rue Bourbon (aujourd'hui rue Victor-Hugo), construite dans la première moitié du XIX^e siècle.

Cette migration de la bourgeoisie paupérisait progressi-



L'ancienne rue Impériale devenue rue de la République, ici à la fin du XIX^e siècle Photo wikipedia libre de droits

vement le centre-ville. « M. Vaïsse prévoit que son projet entraînera le reflux de la classe populaire vers les anciens faubourgs (Croix-Rousse, Vaise, Guillotière) et ramènera vers le centre la bourgeoisie grâce à l'édification d'immeubles adaptés à son mode de vie. » (1)

La construction de la rue Impériale (actuelle rue de la République) est décidée. Elle devra amener « le mouvement, l'air, la lumière » à tout le quartier. « La valeur étant restituée au sol, des maisons aérées, éclairées, saines et commodes seront, de proche en proche, substituées aux maisons sombres, malsaines, incommodes où se presse une population nombreuse, dans les plus mauvaises conditions de bien-être et de santé » (2).

Au total : 289 maisons

détruites et 12 000 personnes déplacées

Le Palais du Commerce est construit sur le tracé. Vaïsse voulait faire de la rue Impériale une rue des affaires, en y plaçant des banques, dont la Banque de France, et en réservant les rez-de-chaussée pour les commerces. L'axe de la rue n'est pas totalement rectiligne jusqu'à la place Bellecour. La rue doit s'orienter du côté ouest, au niveau de la place de la République (alors place Impériale), afin d'éviter de détruire la Chapelle de l'Hôtel-Dieu. La rue de l'Impératrice (actuelle rue Édouard Herriot) est percée tout de suite après. Elle relie également le quartier des Terreaux à celui de Bellecour. Avec la rue Centrale et la rue Impériale, elles forment le nouveau centre-ville de Lyon.

On appelle souvent Vaïsse le

« Haussmann lyonnais ». Paris et Lyon ont vécu les mêmes restructurations urbaines sous le Second Empire. De larges voies remplacent les petites rues, de grands immeubles remplacent les petites habitations, les rues ne sont plus petites et biscornues mais droites et longues. Pourtant, il existe quelques différences entre Paris et Lyon, même si les immeubles se ressemblent. Les façades parisiennes par exemple, sont très sobres, dépouillées. Tandis qu'à Lyon, elles sont chargées d'ornements, évitant ainsi la monotonie de l'alignement de façades identiques.

La particularité des appartements du centre-ville

Les appartements lyonnais du centre-ville ont également leur particularité : les alcôves.

Ces petites pièces, en forme de grand recoin (trois cloisons, et sans fenêtre), permettaient de loger un lit dans le salon tout en préservant les deux espaces. Il n'existe pas d'alcôve dans les appartements haussmanniens de Paris. Entre 1853 et 1864, le préfet Vaïsse a participé à la rénovation de la ville. Il a contribué à créer le centre-ville qu'on connaît aujourd'hui, ainsi que le Parc de la Tête d'Or, le boulevard de la Croix-Rousse, l'hôpital de la Croix-Rousse et la gare de Perrache. Il est mort en 1864.

De notre correspondante Julie Bordet

(1) Revue de l'Art, 1994, article de Dominique Bertin, Lyon 1853-1859 : l'ouverture de la rue impériale.

(2) Rapport du 27 décembre 1853, Archives municipales de Lyon.

Jules Sylvestre, l'homme qui a photographié Lyon au XX^e siècle

De lui, on ne sait finalement que peu de choses. Mais sa passion pour la photographie et sans doute son goût pour le reportage ont laissé des traces. Qui ont pris aujourd'hui la forme d'un fonds Sylvestre doté de « pièces remarquables » conservé à la bibliothèque municipale de Lyon.

Le fonds Sylvestre est « un des fleurons de la bibliothèque » que tous les historiens, mais pas seulement, connaissent bien. « C'est ce que l'on appelle un trésor », admet Philippe Rassaert en charge des collections photographiques qui nous emmène dans les couloirs du temps. Car cette précieuse collection composée de 4 500 photographies dont 3 900 négatifs sur plaque de verre que l'on doit à Jules Sylvestre est doublement exceptionnelle.

les multiples clichés réalisés de main de maître au XX^e siècle par le reporter lyonnais et ses collaborateurs, mais aussi des documents plus anciens.

Les derniers instants du président Carnot à la préfecture

À quoi ressemblait Lyon à l'arrivée d'un nouveau siècle foisonnant ? Où l'actualité se mêle à la vie quotidienne en noir et blanc ? Jules Sylvestre qui n'a pas 15 ans lorsqu'il commence à prendre le pouls de la ville où il est né en 1859, nous en donne vite un aperçu. En devenant opérateur-photographe à l'Hôtel-Dieu. Puis en créant son premier atelier photographique cours de la Liberté, où il obtint ses premières commandes. Ses vues sur l'Exposition Universelle et coloniale organisée au parc de la Tête-d'Or (1894) sont devenues célèbres, celles des derniers instants du président Carnot à la préfecture (1894) un peu moins.

En 1898, il s'installe rue de Bonnel. C'est là qu'il réalise portraits, reproductions, éditions de cartes postales et se spécialise dans la photographie industrielle. À ce titre il multiplie les

clichés sur de nombreuses entreprises telles que les usines Gillet ou Bally. Il se retrouve dépêché à la Foire d'échantillons (1916-1918), puis à la Foire internationale de Lyon, où le studio « répond à des demandes ponctuelles d'exposants ».

On le verra lui ou son équipe sur le terrain entre les deux guerres où il suit les chantiers imposants qui sortent de terre, le Palais de la Foire, l'hôpital Grange-Blanche, ou encore le stade de Gerland. Il observe avec attention le développement des transports du tramway à la navigation fluviale.

300 plaques de verres sur le chantier des Gratte-Ciel

Le photographe professionnel qu'il fut prend sa retraite en 1929 (il disparaît en 1936) et il « cède son affaire et son nom, Blanche Savoyé qui continue l'exploitation avec le même personnel et sous la même raison sociale ».

Engagée par la municipalité de Villeurbanne, l'entreprise fait un reportage sur la construction des Gratte-Ciel dans les années 30. Les plaques de verre, plus de 300, raconte-t-il, nous rappellent l'ampleur de ces constructions qui restent associées à l'histoire d'un nouveau centre-ville voulu par le maire Lazare Goujon.

Les reportages sont à ce point divers que l'on retrouve aussi bien la vue d'une piscine à Cusset qu'un émetteur radiophonique à la Doua ou que le Grand Théâtre de Lyon, l'Hôtel de Ville ou la Préfecture. En travaillant pour la Ville de Lyon, les reporters de l'établissement Sylvestre photographient la ville aux lendemains des bombardements alliés en 1944. Puis sont chargés par les Ponts-et-Chaussées d'immortaliser l'imposante reconstruction des ponts.

● Aline Duret

Sources : « Photographies Sylvestre », bibliothèque municipale de Lyon ; Jules Sylvestre, photographe professionnel, numelyo, Philippe Rassaert.



Construction d'une plate-forme destinée à accueillir les voies de la ligne Lyon-Montbrison. Tout à côté sera érigée la gare Saint-Paul. Prise de vue en 1873. Photo Coll. BM de Lyon

La célèbre collection a été acquise dans les années 1970

C'est l'autre volet de ce fonds remarquable. Au début du XX^e siècle, Jules Sylvestre a l'idée géniale de racheter une collection de photographies sur Lyon à Benjamin Escudé, gendre du photographe lyonnais Philippe-Fortuné Durand, précise Philippe Rassaert. Les documents recueillis sur plaque de verre sont à ce point précieux que le photographe professionnel fait une demande officielle à la Ville de Lyon (1906) pour obtenir « l'autorisation de reproduire, en cartes postales, la série des clichés photographiques en dépôt au service de la voirie ». Ils sont, aujourd'hui,

conservés aux Archives municipales de Lyon. On retrouve le « Lyon Ancien » de 1850 à 1880 et les célèbres vues sur les inondations de 1856 ou les incroyables transformations de la Presqu'île lancées sous le Second Empire.

Le magasin ferme en 1960

Parmi les « petits trésors » du fonds, on peut citer aussi le reportage de 1901, où Jules Sylvestre immortalise « les richesses architecturales des quartiers Saint-Jean et Saint-Paul » pour le compte de la Commission municipale du Vieux-Lyon. « Ce sont des pièces remarquables » glisse le

chargé de collections, la Commission avait lancé « un programme de sauvegarde par l'image de tout ce qui allait être démolit, comme à Saint-Paul quand la Ville construisit le palais de Bondy ».

Le magasin de Jules Sylvestre ferma ses portes en 1960. Le bâtiment situé à l'angle du quai Angagneur et de rue de Bonnel sera démolit pour laisser place au jardin Delestrait. La collection de photos a été acquise dans les années 1970 par la conservatrice de la Documentation Régionale auprès de Guy Borgé, photographe et collectionneur lyonnais.



Les jardins de la place de la République vers 1900. Photo Coll. Bm de Lyon



Les inondations de Lyon en 1856 : vue de l'avenue de Saxe, de l'église et de la place Saint-Pothin. Photo Coll. Bm de Lyon