

Sommaire

Introduction	5
Au commencement fut... la Presqu'île	6
Serin : une histoire d'eau, d'entrepôts... et d'autos	8
Quand le soutien-gorge fait salon	10
Place Belfort, rare trouée au milieu des immeubles-ateliers	12
Pont de la Boucle : droite ligne vers le béton	14
Saint-Augustin, d'une église à l'autre	16
De la boule au stade : le destin sportif du Clos Jouve	18
Place des Tapis : sésame pour le nord	20
« Charmant canut, belle hauteur de plafond »	22
Bière, cinéma et retraités	24
La colline qui aimait les Ficelles	26
Le Gros Caillou, symbole d'un boulevard qui ne sépare plus	28
Grande-Côte : l'ancestrale montée qui n'a plus toute sa tête	30
Le Jardin des plantes, la botanique et les Romains	32
Sous la Croix-Rousse, le tunnel	34
La seconde vie du passage Thiaffait	36
Les vrais-faux Lyonnais font le mur	38
La Martinière : le travail après la prière	40
Saint-Clair, l'eau et le grain à moudre	42
Place Tolozan, c'est la foire	44
Place des Terreaux, l'incontournable	46
Du Grand Théâtre au « Nouvel » Opéra	48
La Feuillée et la mouche	50
Je bouchonne, tu bouchonnes, nous mâchonnons	52
La rue de la République, épine dorsale de la Presqu'île	54
Saint-Antoine, les pieds dans l'eau	56
Le pont du Change n'est plus	58
Quartier Grôlée, année zéro	60

Le fantôme du Grand Bazar	62
Lafayette, le voilà !	64
Rue Thomassin : de l'air !	66
Le passage de l'Hôtel-Dieu « <i>pradelisé</i> »	68
Jacobins, la place aux cinq fontaines	70
Les Célestins : place au théâtre !	72
79 rue de la « Ré » : tout un numéro !	74
Dans le ventre d'un temple du septième art : le Pathé	76
Le Royal, en toute élégance	78
La place Bellecour et ses passants	80
L'hôpital se moque-t-il de la Charité ?	82
Autobus et trolleybus : je t'aime, moi non plus	84
Desgenettes, l'hôpital déserteur	86
Le sel de la ville (et son grenier)	88
Fatale retraite pour le pont d'Ainay	90
Place Carnot, le bout d'un monde	92
Une greffe de béton, de verre et d'acier	94
Un nouveau centre-ville à la croisée des eaux	96
La brasserie au long cours	98
« <i>Derrière les voûtes</i> » : en avant !	100
Mauvaise passe pour le bas-port	102
Est-ouest : la grande traversée	104
La parenthèse frigorifique	106
Le retour en grâce des prisons	108
Place de l'Hippodrome : la messe est dite !	110
A la recherche de la première gare lyonnaise	112
Quai Rambaud : à l'accostage !	114
L'arsenal : le feu et la poudre	116
Des abattoirs à la cité : naissance d'un quartier populaire	118
La vie derrière les rails	120
Confluence : retrouvailles avec la Saône	122
Plus de sucre à la Sucrière	124
Les docks Rambaud à la pointe	126
Sources	128

Introduction

Parce qu'elle n'est pas née d'hier, ni d'avant-hier, la ville de Lyon a un caractère bien trempé. Celui d'un territoire modelé par deux mille ans d'histoire et par le mariage longtemps mouvementé du fougueux Rhône et de sa majestueuse compagne, la Saône. C'est une ville au souffle long et à l'âme bigarrée, qui a vécu mille vies et connu d'innombrables visages. Elle naît *Lugdunum* et gallo-romaine, au 1^{er} siècle av. J.-C., sur les pentes de la Croix-Rousse et les bords de Saône. Les Romains la sacrent capitale des Gaules avant de l'entraîner dans leur chute précipitée par les invasions barbares. Son nom, déformé au fil du temps, devient successivement *Lugdunum*, *Luon*, *Lion* puis Lyon. Médiévale, elle revit sous la coupe ecclésiastique du primat des Gaules et investit la Presqu'île. La Renaissance la voit s'épanouir en capitale du grand commerce et de la banque, attirant les marchands de toute l'Europe. Puis c'est la soie qui gagne ses faveurs, faisant rapidement vivre la moitié de sa population. Après la Révolution, jugée trop royaliste, elle perd son nom et devient Commune Affranchie. Réhabilitée sous l'Empire, elle se tourne tout entière vers la soie, devient ville manufacturière et s'installe pour de bon sur les pentes de la Croix-Rousse, annexant bientôt le faubourg du même nom situé au-delà des remparts. Au sud de la Presqu'île, sur les terres enfin asséchées d'un confluent capricieux, Lyon se découvre une vocation industrielle et logistique, dopée par la présence précoce du chemin de fer. Cent cinquante ans plus tard, la reconquête de la Confluence permet à la cité de doubler la surface de son centre-ville.

Entre ses deux rives, là où tout a commencé et là où un nouvel avenir se dessine à la pointe du confluent, Lyon concentre les souvenirs croisés de toutes ces époques. Ville antique, militaire, religieuse, classique, marchande, ouvrière, mais aussi ville Lumière berceau du cinématographe et fief du 8 décembre, capitale de la Résistance pendant la seconde guerre mondiale, cité gastronomique réputée... Avant, après : à travers le prisme de la photographie, la Presqu'île s'offre aux regards telle qu'elle fut et telle qu'elle est, instants fugaces préfigurant celle qu'elle sera bientôt.

Au commencement fut... la Presqu'île

Depuis l'Antiquité, où elle n'était qu'une petite île encerclée par les eaux du Rhône et de la Saône, la Presqu'île a bien changé. Sur le plan de 1706, elle n'est pas encore reliée au sud à l'île de Moignat. Au-delà d'Ainay, on a les pieds dans l'eau. La ville est à l'abri derrière ses remparts. L'habitat est dense, sauf sur les pentes où seul le secteur de la Grande-Côte est urbanisé. Un seul pont permet de traverser le Rhône, l'ancêtre du pont de la Guillotière. Il en sera ainsi jusqu'au XVIII^e siècle. Sur la Saône, ils sont trois : le pont de Saône (construit vers 1070), la passerelle Saint-Vincent (1637) et le pont Bellecour, futur pont Bonaparte (1642).

Comblée, agrandie, remodelée...

Au XVIII^e siècle, le confluent est repoussé vers le sud sous la direction de l'ingénieur Antoine-Michel Perrache, après le comblement et l'assainissement des terrains gagnés sur les marécages. Lyon attend le XIX^e siècle pour sortir de ses antiques murailles et s'étaler en direction du plateau de la Croix-Rousse, des Brotteaux, de la Guillotière et de Vaise. C'est aussi à cette époque que la Presqu'île est percée de larges avenues et que la gare de Perrache est créée, coupant le territoire en deux zones bien distinctes. Au sud, les industries et les entrepôts des XIX^e et XX^e siècles ont depuis peu cédé la place à un nouveau quartier emblématique d'une ville ouverte sur le monde et sur l'avenir.



Plan de la ville de Lyon par Nicolas de Fer, 1705. 3PH00357, AM Lyon.



© Latitude-Cartagène cartographies.

Serin : une histoire d'eau, d'entrepôts... et d'autos

Coincée entre la Saône et le plateau de la Croix-Rousse, la petite plaine de Serin a l'âme frontalière. La Saône, d'abord, qui la sépare de Vaise, la fait longtemps vivre de son trafic. Les premiers habitants du quartier sont mariniers, bateliers, pêcheurs, marchands de blé ou verriers. En 1722 est construit le grenier d'abondance (actuelle Direction régionale des affaires culturelles). Dans le long bâtiment, on stocke le blé acheminé par bateau et acheté par la ville de Lyon pour nourrir la population, notamment en cas de disette. Mais c'est d'une autre frontière que Serin tire sa notoriété et sa prospérité au XIX^e siècle : la muraille Saint-Sébastien, construite au XVI^e siècle pour protéger Lyon des invasions. Le fort Saint-Jean, qui en constituait l'extrémité ouest, est toujours visible. Il abrite, depuis 2004, l'École nationale des contrôleurs du Trésor public.

Entre identité perdue et recomposition urbaine

Du fait de sa situation *extra-muros*, Serin n'est pas soumis à l'octroi lyonnais et attire en particulier les commerces de vin en gros. Les entrepôts se multiplient, dont seul reste un nom de rue. En 1853, l'usine de teinture Gillet s'installe à Serin. Et avec elle ses cheminées en brique, qui ont toutes disparu du paysage. On n'en dira pas autant des barres d'immeuble construites dans la seconde moitié du XX^e siècle.

Avec la construction du tunnel de la Croix-Rousse et le percement de l'avenue Birmingham dans les années 1950, le quartier se retrouve coupé en deux (on voit ici la partie sud), en proie à un important transit automobile. La création d'un futur pont Schuman sur la Saône fait partie d'un vaste projet d'aménagement des quais de Saône englobant le bas-port Gillet.

