
**Discours prononcé par M. Grégory Doucet, Maire de Lyon
Halle de Perrache
Lyon**

Mardi 22 septembre 2020

(Seul le prononcé fait foi)

- Monsieur le Président de la région Auvergne-Rhône-Alpes
- Monsieur le Président de la Métropole de Lyon
- Madame la Directrice générale de SNCF Gares et Connexions (Marlène Dolveck)
- Monsieur le Directeur Territorial de SNCF Gares et Connexions (Philippe Ricci)
- Madame la Directrice de projet SNCF gares et connexions (Aude Rechatin)
- Monsieur le Maire du 2ème arrondissement
- Mesdames et Messieurs les Elus
- Mesdames et Messieurs

Je suis très heureux d'être ici aujourd'hui parmi vous. Ou pour le dire autrement, je viens dans cette gare avec beaucoup d'enthousiasme, comme à la bibliothèque municipale de Part-Dieu ce week-end ou à Sainte Irénée ... ou sur le site de la Basilique de Fourvière. Autant de lieux emblématiques et vivants de notre patrimoine, qu'ils soient propriétés de la ville de Lyon ou pas.

Il y a beaucoup d'histoires qui se croisent dans une gare.

Nous fêtons cette année les 125 ans de l'invention, de l'apparition du cinéma dans notre ville. Le festival Lumière qui démarre dans quelques semaines - et où naturellement je me rendrai - permet de s'en souvenir et de le célébrer.

En 1896, justement, les ateliers des frères Lumière tournaient à la gare de Perrache « *Panorama de l'arrivée en gare de Perrache pris du train* », elle avait presque 50 ans.

Il y a beaucoup d'histoires qui se croisent dans une gare.

Dans le célèbre film de Krystoff Kieslowsky, intitulé « *Le hasard* » et sorti en 1981 - l'année de la première ligne de TGV Lyon-Paris qui annonçait aussi la fin du rôle central de la gare de Perrache dans notre ville au profit de la Gare de Part-Dieu (qui sera, elle, inaugurée en 1983) ... dans ce célèbre film, donc, le héros qui s'appelle Witek court sur le quai après un train qui démarre.

Aujourd'hui, avec les TGV, ce n'est plus possible, les portes se referment d'abord et le train part ensuite.

Mais dans le film de Krystoff Kieslowsky, le héros court et se hisse dans le train en marche, une nouvelle vie commence pour lui. Le réalisateur déploie ensuite les autres vies qui

pourraient attendre Witek selon qu'il court et heurte un employé, ce qui lui attire des ennuis ...

Ou selon qu'il tarde à se mettre à courir et doit se contenter de regarder son train partir. Trois hypothèses, trois vies.

Le cinéaste souhaitait montrer au-delà du poids considérable du déterminisme social, la place que tient le hasard dans nos vies et la capacité de libre arbitre que nous avons. La liberté de faire des choix malgré tout. Des choix qu'il faut faire au bon moment.

Les gares inspirent les artistes : cinéma, littérature, peinture, poésie. Il y a dans les gares une invitation au voyage, à la découverte, à la rencontre. Les gares sont à la fois au commencement, à la fin, à la bifurcation des existences. Claude Monet a peint la gare St Lazare, un chef d'œuvre de l'impressionnisme. Il en a fait le symbole d'une nouvelle révolution industrielle. A Lyon, dans les dernières années du 19^e siècle, Louis Beysson a peint « *la gare de Perrache* » - on peut admirer la toile au Musée des Beaux-Arts - Hasard ? Notre artiste lyonnais est justement né l'année de son ouverture.

Elle en a vu, la Gare de Perrache ... En 1944, le viaduc de Perrache a été endommagé par les bombes des alliés en mai et en septembre, il a été dynamité par les Allemands. Ce qui fait que dans les premiers jours de la Libération, les Américains ont dû reblayer les voies restées en place pour faire passer les convois lourds ; les véhicules montant sur le pont par des rampes installées dans la gare.

Et puisqu'on parle de remblai, comment oublier le projet à la fois extravagant et visionnaire du dessinateur Antoine-Michel Perrache : « *la grande œuvre* », qui a réalisé l'impossible et a changé à jamais le visage de Lyon. Un "polder", plusieurs kilomètres de notre actuelle presque gagnés par l'endiguement, des millions de tonnes de terre et de gravats pour combler les anciens bras du troisième fleuve d'Europe s'unissant à la plus belle et plus puissante rivière de France. Rappelons que le point de jonction "historique" se trouvait, avant cela, à proximité de la "voute" des remparts d'Ainay, près de l'abbatiale romane Saint-Martin d'Ainay, non loin de l'actuelle station de métro Ampère. Cette extension urbaine fut inédite dans la France pré-industrielle ...

... et Antoine-Michel Perrache restera comme un véritable pionnier de l'urbanisme moderne avant l'heure. Il s'agissait d'offrir à la ville une dépendance afin d'établir les organes vitaux fonctionnels de son industrie et de son commerce : gare fluviale, pont et quais modernes, unités de production et entrepôts. En 1820, le polder créé par la compagnie Perrache est le premier quartier industriel de la ville. De fait, dès 1832, c'est en son sein que sous le second empire, on envisage l'installation de la gare ferroviaire de la ligne impériale de la PLM (Paris-Lyon-Méditerranée). Le train a consacré la destinée du quartier Perrache : celui de devenir tout au long de son histoire l'espace central de la logistique ferroviaire et fluviale, un raccordement des réseaux de voiries routières et des infrastructures qui unit Lyon à ses fleuves et à son territoire lointain.

Il y a beaucoup d'histoires qui se croisent dans une gare.

Le fameux centre d'échanges de Perrache a été construit entre 1972 et 1976 pour assurer la connexion entre autoroute et voiries locales sur le cours de Verdun. En faisant le premier pôle multimodal d'Europe. Un « temple utile à la mobilité », mais aussi un symbole fâché avec son époque marquée par la crise pétrolière.

Vous le savez, au début des années 1980, le processus de désindustrialisation a frappé le tissu économique et a, ici en particulier, remis en question le destin de ce quartier ferroviaire et industrialo-portuaire. Si bien qu'au tournant de notre nouveau millénaire est né un projet de reconquête ambitieux – ambitieux et difficile – puisqu'il consistait à résoudre la problématique de la pollution industrielle accumulée sur le site et de la dévastation paysagère des rives par les infrastructures. ET à contrarier la destinée utilitaire du "polder" pour y inventer une nouvelle vie plus écologique.

En une quinzaine d'années, c'est tout un nouveau centre-ville qui est né au sud de la gare de Perrache et qui se tourne dorénavant vers le fleuve avec le projet de reconquête des berges corrélée au déclassement de l'autoroute A7. Car, tout le monde en convient désormais, le choix de faire passer l'A7 à Perrache s'est avéré "le choix de trop" lorsque triompha le tout-automobile et que le cours de Verdun fut bétonné d'une structure massive

visant à raccorder les voiries locales à l'autoroute surgissant d'un nouveau tunnel sous Fourvière.

Au début des années 1980, le constat est sévère : « Derrière les voûtes », ne vivent guère plus de 5000 personnes rejetées dans une périphérie de proximité. Dans ce quartier populaire enclavé, il n'y a pas de façades bourgeoises à ravalier, pas de belles places à aménager, pas de jardins à planter ... aucune forme de monumentalité urbaine, rien, sinon des installations portuaires et des usines en cours de fermeture, deux prisons (Saint-Paul et Saint Joseph) et une église néo-gothique (Sainte-Blandine) dont le clocher paraît dressé comme une quille au milieu d'une cité ouvrière.

C'est désormais du passé, nous n'en sommes plus là.

Et il ne faudrait pas oublier l'histoire des habitants de Perrache au travers des générations. De toutes celles et de tous ceux qui ont fait la vie quotidienne du quartier et la font encore. L'ancien quartier « derrière les voûtes » possède encore une identité bien à lui, avec ses natifs, ses habitués et ses amoureux. Il a ses rires, ses franches amitiés, ses vies de retraités, ses ouvriers, ses artisans ... ses souvenirs, celui des primeurs ou des multiples bistrotts installés jusqu'aux abords de l'ancien Marché de gros qui fut pendant un demi-siècle le ventre de Lyon.

Il y a beaucoup d'histoires qui se croisent dans une gare.

Le projet urbain « Ouvrons Perrache » est l'occasion de **réparer la fracture urbaine entre le Nord et le Sud de la Presqu'île**. Son ambition est de simplifier les liaisons piétonnes entre la place Carnot et la place des Archives, de favoriser les déplacements des modes actifs et d'améliorer l'accessibilité aux transports en commun tout en mettant en valeur le patrimoine du site. Je veux dire du site tout entier. Et pas seulement de la réalisation de l'architecte François-Alexis Cendrier qui a dessiné les plans de la gare.

Le projet urbain « Ouvrons Perrache » a pour objectif de réaménager le Pôle d'Echanges Multimodal de Perrache afin d'accompagner le doublement d'ici 2030 de sa fréquentation, soit 200 000 utilisateurs par jour, c'est-à-dire pas loin de 70 millions d'usagers par an. Fréquentation estimée aujourd'hui à 100 000 utilisateurs/jour, je le rappelle.

Le sujet prioritaire est de redonner de la qualité urbaine à cet ensemble. Je parle tout à la fois de la gare du 19^e siècle, du centre d'échanges de 1976 et des espaces publics environnants maltraités par l'Histoire. ET d'ouvrir sur la ville ce qui constituait jusqu'alors **un verrou**, une « barrière physique » entre le nord et le Sud de la presqu'île. En vue de contribuer à réunifier la presqu'île de Lyon.

La priorité, c'est aussi, conformément aux engagements que nous avons pris devant les électeurs, au niveau de la Métropole comme de la ville de Lyon, de réduire la place de la voiture, de conforter la place des piétons et des cyclistes, de végétaliser, de faciliter l'accès des voyageurs aux transports en commun.

Comment ?

D'abord en transformant la voûte « ouest » routière en un passage modes doux pour piétons et cyclistes. Les travaux sont en cours.

Cette liaison qui contribuera à « réunifier la presqu'île » du nord au sud a pour but de rendre agréables et confortables les déplacements piétons et cyclistes de la place Carnot à la place des Archives. Avec un éclairage doux et adapté aux différentes heures du jour et de la nuit, conçu avec le designer Marc Aurèle et la direction de l'éclairage public de la ville de Lyon.

Ensuite en densifiant **la végétalisation place des Archives et entre le centre d'échanges et la gare de Perrache**. Depuis presque un an déjà, on plante des arbres et des arbustes. Cet effort sera poursuivi dans la phase 2 !

Avec aussi la suppression des stationnements dans l'espace public entre la gare et le centre d'échanges, la désimperméabilisation et la plantation d'arbres sur ces espaces libérés.

Avec encore la reprise des terrasses du centre d'échanges qui sont en mauvais état pour en faire des espaces verts accessibles à tous les publics.

Le projet « Ouvrons Perrache » a aussi l'ambition d'améliorer les accès aux transports en commun pour les multiples usagers qui accèdent à la gare de Perrache par le Sud

La gare était historiquement tournée vers le Nord. Ce n'est que dans les années 80 qu'a été construit un escalator sur la façade Sud. Les voyageurs devaient « escalader » la façade à 12 mètres de hauteur pour ensuite descendre sur les quais à 6 mètres - et accessoirement cet escalator était régulièrement en panne.

Avec ce nouveau pavillon et ses accès en pente douce, les voyageurs prendront leur train plus facilement et plus rapidement. Avec une connexion facilitée entre le tramway (T1 et T2 prolongé) et le train.

La relation avec le sol de la ville se trouvera alors restaurée et la gare pourra véritablement s'intégrer à la nouvelle place des archives.

Beaucoup de choses restent à accomplir puisque nous terminons la phase 1 d'un projet d'envergure qui en compte 3 et qui va se poursuivre jusqu'en 2026, mobilisant toutes les énergies et les financements de la métropole principalement, mais aussi du Sytral, de la SNCF, de la Région et de l'Etat.

Il y a beaucoup d'histoires qui se croisent dans une gare.

Et pour ma part, vous le savez, je souhaite être le maire du réel. Je profite donc de l'occasion pour affirmer que je soutiendrai des projets robustes, durables. Concernant les mobilités ferroviaires, ma préoccupation ce sont les trains du quotidien.

Particulièrement, les lignes en difficulté, à investissements urgents. Je pense notamment à la ligne Ambérieu-Saint-Etienne, qui va aujourd'hui moins vite que dans les années 70 ! Je souhaite qu'il y ait des améliorations fortes sur cette ligne. Cela passera notamment par une augmentation de la capacité des rames, des aménagements de quais, l'augmentation des capacités électriques, la qualité des aménagements en gares pour gérer les flux de voyageurs supplémentaires. A long terme, les aménagements de cœur de réseau seront nécessaires. Il nous faudra investir sur l'infrastructure ferroviaire entre Lyon et Saint-Etienne.

Je plaide également pour la mise en place de solutions tarifaires et billettiques intégrées comme à Strasbourg ou à Nantes, qui permettront de circuler facilement du train au réseau TCL sur le périmètre du Sytral. Nous y travaillons déjà.

Il y a beaucoup d'histoires qui se croisent dans des gares, collectives ou individuelles, des existences qui se frôlent sans se toucher.

Au-delà, de l'arithmétique des aiguillages, je terminerai en rappelant qu'un voyage en train est souvent bien plus qu'un déplacement utilitaire d'un point A à un point B. C'est du temps volé sur le quotidien. Le dernier lieu où l'on lit, faute de wifi, où on s'endort bercé même en plein après-midi, où on laisse le regard planer sur le paysage en laissant divaguer ses pensées. Un des derniers lieux de mixité.

Comme l'écrivait Guillaume Apollinaire :

« Crains qu'un jour un train ne t'émeuve plus ».

Alors, prenons le temps qu'il faut et « Ouvrons Perrache ».

Je vous remercie.