

VISITE DU QUARTIER DE PERRACHE : LE 20/02/2025

LE 20/02/2025 AMICALE- AREC RHONE ALPES

Après un repas servi par Kathleen dans le restaurant Espace Carnot que nous avons apprécié à sa juste valeur nous étions prêts pour attaquer notre visite pédestre à proximité et dans la gare de Perrache.

Olivier Vellay ,architecte du patrimoine de Rails& Histoire/SNCF Réseau, nous a accueillis place Carnot pour notre visite qui abordera différents éléments sur l'histoire de ce quartier de la presqu'île, l'histoire du développement ferroviaire à Lyon, l'implantation et le développement de la gare au fils du temps.

QUARTIER DE PERRACHE:

Antoine Michel Perrache né en 1726 à Lyon où il est mort en 1779, est un sculpteur et ingénieur français, à l'origine du quartier de Perrache.

Au milieu du XVIIIe siècle, la Presqu'île lyonnaise s'arrête au niveau de l'actuel quartier d'Ainay. Au-delà vers le Sud, ce sont les Brotteaux, ces fameuses zones marécageuses, une plaine alluviale dont on ne peut rien faire. Or, la ville se voit contrainte dans son expansion par l'étroitesse de ses frontières.

En 1766, Antoine Michel Perrache présente un plan pour rediriger le confluent pour assainir près de deux kilomètres de terrains. Il imagine, en s'inspirant de travaux réalisés avant lui, une digue qui partirait d'Antonin-Poncet et tirerait, tout droit, jusqu'à La Mulatière, avec la particularité de rajouter un soubassement de pierres de taille capables de résister aux courants du Rhône. Les canaux devaient permettre l'installation de moulins sur barges.

Devant l'opposition du consulat et de l'épiscopat, il finit par créer une société indépendante, la Compagnie Perrache en 1771. Ayant obtenu les lettres patentes, il lance les travaux en 1772 .A sa mort en 1779, les travaux ont peu avancé et Antoine Perrache est fortement endetté. C'est sa sœur Marie-Anne qui reprend le flambeau. Elle revendra la société au comte de Laurencin en 1782 .Malheureusement les crues de janvier 1783 ruinent son entreprise, il cède au roi Louis XVI les terrains du quartier de Perrache. La ville achète les terrains vers 1815 et poursuit les travaux. Dès 1820 on commence à voir des immeubles autour de la place Carnot.

Le tout ne sera achevé qu'en 1839. Le nouveau quartier, gagné sur l'eau, prend alors le nom de « Perrache », ainsi que la gare qui y est bâtie dans les années 1850.

DEVELOPPEMENT DE LA LIGNE ST ETIENNE LYON:

Le développement de l'industrie autour de Lyon dans les années 20 (1820) se fait autour du charbon qu'il faut acheminer depuis les mines de St Etienne.

De St Etienne à Rive-de-Gier une voie est tracée, le parcours est en pente régulière les chariots de charbon peuvent descendre par gravité, alors que les chevaux tirent les chariots vides pour remonter sur St Etienne.

La Compagnie du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon construit et exploite la ligne ferroviaire entre les deux villes. Elle est concédée en 1827 aux frères SEGUIN, sous la Restauration .C'est la première ligne de France à expérimenter en 1832 la traction par des locomotives à vapeur,



Place CARNOT



Antoine Michel PERRACHE



Projet d'aménagement Perrache



Wagon tiré par un cheval

elle transporte simultanément des marchandises et des voyageurs .Elle doit permettre le désenclavement du bassin houiller stéphanois et lutter contre le monopole du canal de Givors pratiquant un tarif jugé prohibitif. Le développement du ferroviaire n'avance pas, les investisseurs ne veulent pas supporter tous les risques de la construction. En 1842, une Loi relative à l'établissement des grandes lignes de chemin de fer en France, décide de l'organisation des chemins de fer en étoile autour de Paris, connue sous le nom d'« étoile de Legrand ». La répartition du financement peut se résumer comme suit : Cession des terrains par les communes, construction par l'État, exploitation par des compagnies, fortune générale, fortune locale, fortune privée, tels sont les trois éléments mis en jeu pour arriver à la réalisation.

DEVELOPPEMENT DE LA GARE DE PERRACHE

Les appels d'offres sont lancés pour la construction d'une gare et la Compagnie SEGUIN l'emporte.

Le maire de Lyon : le marquis Jean de Lacroix-Laval demande à la compagnie Seguin de réaliser, en plus d'une gare, des projets d'un site industriel sur la presqu'île de Perrache, mais Seguin se contentera de la réalisation d'une gare.

Après 18 mois de travaux dirigés par François-Alexis Cendrier, l'architecte de la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, la gare de Perrache est mise en service le 10 novembre 1856 lorsque la compagnie a prolongé sa ligne depuis la gare de Vaise à travers un tunnel long de 1 800 mètres percé sous la colline. Cette même année est réalisé le lien avec la gare de La Guillotière, origine de la ligne de Lyon à Marseille, par un pont au-dessus du Rhône. Finalement, la ligne de Saint-Étienne à Lyon est prolongée depuis la gare du Bourbonnais jusqu'à la nouvelle gare centrale.

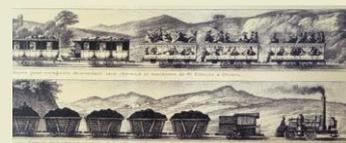
Entre-temps, les trois compagnies : La Société du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais (ligne de Saint-Étienne), la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon (PL) et la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée utilisant la gare avaient convenu de leur fusion au sein de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM)..

Le trafic s'intensifie et la gare est rapidement exigüe. Dès 1863, plusieurs projets d'agrandissement du plateau de voies et de modifications du bâtiment voyageurs sont proposés. Un de ces projets est réalisé en 1890 ; une nouvelle halle métallique de 25 m de portée (la halle Saint-Étienne) est construite pour les abriter. Deux souterrains sont construits en sous-œuvre pour accéder aux différents quais au nord et au sud de la gare.

Le bâtiment voyageurs est de nouveau agrandi à plusieurs reprises (1913, 1921, 1922, 1926). En 1928 et 1929, pour dégager de la place sur les quais, les halles sont reprises en sous-œuvre et posées sur des piles métalliques communes.

Les voies ont été électrifiées dans les années 50.

On construit après la guerre le centre de tri postal côté sud qui reçoit à ce jour le centre des archives communales. Les quais J&K au sud-ouest ont été créés en 97 (Départ des trains pour ST Etienne). Nous nous dirigeons vers ces quais J&K où l'on trouve à proximité d'anciens locaux techniques et nous découvrons une rotonde de 1860 pour les petits entretiens des trains, le gros entretien étant fait dans le dépôt principal de Vénissieux et autrefois dans le dépôt de locomotives de Lyon Mouche dans le 7ème (dans ce dépôt une rotonde à 360° de 1860).



Transport marchandises et passagers depuis St Etienne



Lyon gare de Perrache



Embarcadère de Perrache en 1860



Halle St Etienne à droite (structure ferme Polonceau)



Rotonde de 1860

Dans les années 70 la gare est reliée au centre d'échanges de Perrache (Métro, Bus).

En 1980-1981, la passerelle du centre d'échanges est allongée et passe désormais au travers des bâtiments voyageurs de 1856 pour déboucher sur le cours Charlemagne.

Le 26 janvier 2025, un mémorial de la Shoah est inauguré à proximité de cette gare, d'où les convois de déportés sont partis vers les camps de concentration. Les rails nécessaires à la réalisation de l'ouvrage ont été donnés par la SNCF.

Le réaménagement de la gare Perrache à Lyon se concrétise lundi 17 février avec la fermeture au public de la passerelle du centre d'échange pour sa prochaine démolition. L'ouverture du bâtiment vise à retisser des liens entre la place Carnot et la gare SNCF et rompre les coupures entre le Nord et le Sud de la Presqu'île.

Une visite qui nous a permis d'en savoir un peu plus sur notre patrimoine régional

