

Le fleuve et l'agglomération lyonnaise

Par Jean-Marc Berthet, février 2005

Ce texte synthétique a été produit dans le cadre de groupes de travail préalables à la réflexion engagée par le Grand Lyon et sa direction de la prospective autour de Lyon 2020. Il devait constituer le support d'une intervention orale lors d'un groupe relatif au fleuve qui s'est déroulé le 9 février 2005. Selon la formule consacrée, les propos ici rassemblés n'engagent que leur auteur.

1. une définition

A Lyon, les fleuves sont nombreux. Il y en aurait au moins trois, le Rhône, la Saône et le Beaujolais... Personnellement, je pense qu'il n'y en a qu'un seul, le Rhône. Qu'est-ce qu'un fleuve ? Un cours d'eau qui aboutit à la mer dans sa définition géographique. Seul le Rhône répond à cela... Qui aboutit mais qui n'est pas la mer. Je dis cela, car il me semble qu'il y a, depuis plusieurs années à Lyon, la construction d'une image de la ville comme tournée vers la mer ou tout au moins d'une image de la ville qui tire vers le soleil. Libération a titré il y a quelques années «Lyon : ville du Sud». Les élus locaux ont même parlé de quartier méditerranéen. Bref, à parler du fleuve, il faut garder quelque part la mer. Bref, à Lyon, il n'y a qu'un fleuve. La Saône n'est qu'une rivière. Ce premier élément de cadrage quant au vocabulaire importe. Où sera la Saône dans les débats ? Plus largement, parle-t-on du ou des fleuves ou de l'eau dans la ville ? Car si Lyon tire vers le sud, il n'y a que le Rhône qui importe...

2. un peu d'histoire : un fleuve qui sépare et relie

En tous cas, ces fleuves, si on garde le pluriel, ont une histoire, dans les systèmes de circulation des hommes et des marchandises, dans l'aménagement même de la ville, On pourrait dire très schématiquement qu'il y a une trilogie qu'on retrouverait dans d'autres villes : le fleuve au XVIIIème, le chemin de fer au XIXème et la voiture au XX. Le XXIème siècle serait une tentative de recomplexification de l'ensemble... Les projets d'aménagement du confluent datent au moins du XVIIIème siècle... Reparler des fleuves aujourd'hui, c'est, plutôt que de répéter l'histoire, tenter de la recomplexifier avec justement tous les systèmes de transports et de transport en commun qui vont avec... et peut-être même la redécouverte de la navigation comme transport en commun... Ce qui nous obligera à accéder au niveau du fleuve. L'une des difficultés anciennes tient à la question de l'endiguement des voies d'eau et

donc à la faible accessibilité des berges qui sillonnent la ville. Le principe urbain, en particulier sur la rive gauche du Rhône, a favorisé les quais hauts plutôt que l'accès direct au fleuve ; la voiture doublée de la promenade en hauteur du fleuve.

A se concentrer sur le fleuve, le vrai, l'unique, le Rhône, on tombe sur un contraste, l'image tumultueuse du Rhône, fleuve indomptable qui déborde toujours (la dernière grande crue est celle de 1856) qui marque l'impétuosité de la ville dans une ville plutôt traditionnelle et calme. Premier contraste. Deuxième contraste, plus social et physique, le Rhône marque la frontière de Lyon avec sa rive gauche. Le fleuve pendant longtemps n'est pas dans la ville, il en est la limite. Même aujourd'hui, le Rhône marque une frontière entre la presqu'île et la rive gauche. A parler de fleuve, on touche donc très vite les questions de frontières, de rives et de pont, de porte, de liaison et de séparation, l'un n'allant pas sans l'autre.

Donc, le Rhône, ce fleuve dompté, est assez emblématique d'un déplacement : des limites de la ville au liant de l'agglomération. L'un des enjeux relatifs au fleuve, me semble-t-il renvoie à la question du liant et du lien. Je ne pense pas que du lieu au lien, la conséquence soit spontanée, que le lieu fasse spontanément lien est tout sauf évident, surtout pour un lieu qui coule et s'écoule. Cela dit, le fleuve peut symboliser ce lien et y participer. Personnellement, j'attends beaucoup du projet des berges et du réaménagement de la Fosse aux Ours, ou encore de cette utopie d'un parcours des berges de Miribel jusqu'à Gerland... pourquoi ? parce qu'il me semble que ce qui a été traité plus ou moins à l'échelle de l'agglomération, c'est un sens du parcours qui oblige à la traversée des fleuves et non pas à longer leurs rives. Bref, un rapport d'horizontalité avec les fleuves plus qu'un rapport de verticalité (la flèche plutôt que l'arc) sauf sur quelques secteurs et parcours bien balisés, je pense en particulier aux quais de Saône avec à la fois le marché de la création, les bouquinistes et le marché.

3. Le fleuve emblème de la ville-nature

La redécouverte du fleuve et de l'eau dans la ville participe bien de ce que Chalas appelle la ville nature, cette idée que les urbains partent de plus en plus loin de la ville à la recherche de la nature mais que paradoxalement, ils investissent de plus en plus la moindre parcelle de nature dans la ville. Bon, en l'occurrence et comme souvent lorsqu'on parle de nature, il s'agit de tout, sauf de la nature. Il s'agit surtout du travail de domestication d'un espace naturel par l'homme depuis des siècles, donc de fait de culture qui a les apparences de la nature. Pas d'endiguement du Rhône, pas d'urbanisation de la rive gauche ; pas de développement

possible de la ville de Lyon sans domestication des débordements du fleuve. L'agglomération s'est développée par absorption de la rive gauche du Rhône. L'absorption n'a été possible qu'au milieu du XIX^{ème} siècle, lorsque la ville a pu sortir des limites de la ville.

4. Le fleuve dedans – dehors de la ville

D'un point de vue plus sociologique, la caractéristique du fleuve serait de favoriser un rapport de dedans-dehors avec la ville. Le fleuve est dans la ville, il l'a délimitée, il en est le cœur aujourd'hui, mais cœur de la ville, il est à l'écart de la ville. Il favorise cet écart. Par ailleurs, le fleuve oblige à penser les rives, il suffit de se promener aujourd'hui sur les berges du Rhône pour apprécier ce lieu très urbain à l'écart de la ville. Ce qu'on redécouvre aujourd'hui, ce sont les rives en extension alors que les rives nous avaient souvent amené vers les ponts, là elles nous obligent à voir l'agglomération suivant un axe nord-sud, vertical et non plus selon un seul axe horizontal.

C'est donc un dedans-dehors de la ville. En tant que tel, il favorise les simulations, les expériences sensorielles. L'étude sociologique réalisée par le cabinet d'études Trajectoires sur les berges du Rhône avant leur aménagement le montrait bien... Il y a quelque chose de cet ordre qui ressort de mes observations sur le parc de Miribel-Jonage. J'insiste sur la simulation, car la ville est bien le lieu de la modernité, de l'industrialisation, de la mécanisation, de la rationalisation. Y préserver des espaces de simulation, c'est y préserver des espaces à l'écart, des petites utopies ou des haut-lieux, des espaces qui permettent de croire à autre chose, on n'y est pas tout à fait mais c'est comme si... On y est surtout dedans mais à l'écart, on s'y constitue des sanctuaires, bref, on maintient tout ce qui fait les usages tactiques de la ville comme en parlait De Certeau. De ce point de vue, le fleuve est assez passionnant comme ressource des usages tactiques, comme art du détournement. Allez expliquer que des gens aillent manger au milieu des voitures sur les quais du Rhône pour y simuler un ailleurs. C'est pourtant bien ce qui se passe.

5. L'eau

L'eau a une double qualité déterminante : Elle favorise l'imaginaire et l'onirisme, l'eau amène au rêve. Elle favorise les appropriations multiples et partielles, éphémères, car tout coule et s'écoule. L'eau permet par, sa gratuité, d'être accessible à tous dans la ville. Elle s'offre à tous et favorise les flux multiples et variés. Après, tout est question de gestion des lieux et de stratégie de régulation de la mise en désir des lieux par leur mise en ordre

hospitalière, donc de respect des règles d'hospitalité. Ainsi l'exemple du succès des guinguettes, ces deux dernières années...

6. Que sont les fleuves ?

1 Les fleuves sont des axes géo-historiques. Quand on parle du sillon rhodanien, on voit tout de suite de quoi on parle, quel est l'axe géographique en question, à quelle histoire il réfère...à quels systèmes de circulation il renvoie. Il suffit de se situer sur les premières hauteurs du Vercors pour voir, sagement alignés l'un à côté de l'autre, le fleuve, l'autoroute, les voies ferrées et la nationale, pour comprendre de quoi on parle. A l'échelle de l'agglomération, le Rhône et la Saône sont des indicateurs topologiques. Ils permettent de nous repérer. Vont-ils devenir des axes environnementaux et ethnologiques ? i.e le point fort d'une politique environnementale à l'échelle de l'agglomération, (anneau bleu, plan bleu, etc, ...) Vont-ils devenir des lieux de la mixité sociale et ethnique de et dans la ville ?

2 Les fleuves sont des objets scientifiques. Le Rhône en est un exemple assez extraordinaire. Il mobilise les sciences de l'ingénieur pour permettre son endiguement. Il mobilise au Nord les sciences de l'aménagement et les sciences environnementales pour créer le Parc Miribel Jonage. Il mobilise au Sud les sciences humaines pour permettre à une maison du Rhône de se développer. La première chose à dire, à parler des fleuves, on trouvera des scientifiques du fleuve... Même si on trouvera peu de travaux sur le rapport des citoyens à l'eau, la place de l'eau dans la ville d'un point de vue sociologique...

3 Les fleuves sont des lieux de la conflictualité. Ils sont toujours dans l'axe ou aux frontières des constructions politiques. Aujourd'hui, le fleuve est au cœur des politiques environnementales pas forcément au cœur des politiques sociales ou des politiques de loisirs...

7. Le fleuve comme appropriation

Le fleuve est un paysage, un espace de circulation, un espace de simulation. A quels rituels d'appropriation, le fleuve donne-t-il lieu ? Pour qui, pour quel groupe social est-il un symbole ?

Les espaces de la ville donnent lieu à des rituels d'appropriation et à des conflictualités pour leur appropriation...Comment un espace devient un paysage et comment ce paysage devient

le symbole d'un groupe social, telle est la question des liens espace-population lorsque l'espace déploie des rapports de jouissance ou de loisir ... On a affaire à des espaces fluviaux qui fonctionnent comme des paysages mais qui ne sont pas encore des symboles de groupes sociaux..., me semble-t-il. Le peuvent-ils ? S'agit-il de cela dans la démarche envisagée ?

8. Le risque de la patrimonialisation

Pour finir, et à partir du petit travail réalisé sur le parc de Miribel, je voudrais pointer les risques de la mise en patrimoine du fleuve, ou du fleuve vu sous une entrée environnementale, à la mode. De l'environnement au patrimoine, la pente est glissante. Pour le dire autrement, la mise en patrimoine de l'environnement, c'est une tendance forte de nos sociétés. Faire du fleuve un patrimoine, c'est le risque, ce qui peut arriver de pire, à mon avis. L'agglomération sera respectueuse de la mixité, de la cohésion, etc, ... lorsqu'elle sera dans une perspective de réhabilitation du populaire. La patrimonialisation autour du fleuve telle que j'ai essayé d'en rendre compte autour de Miribel fonctionne comme une mise à l'écart des populations, on met la nature (comme si en soi, il y avait de la nature à Miribel alors même que tout y est culturel et humanisé, scientifique, rationalisé, etc, ...) avant le texte des populations au prétexte qu'elles dérangent toujours un peu. La rationalisation bute toujours sur l'humain et notre finitude, le patrimoine c'est encore une manière de garder absolument ce que l'on ne veut pas voir mourir, cela renvoie encore et toujours à notre mort. J'entends bien comme le dit André Micoud que la question vitale s'est mise à surplomber la question sociale mais j'ai encore du mal et je trouve qu'il est aussi vital que le populaire soit au cœur du patrimoine, et j'ai envie de dire que dans la ville d'aujourd'hui, lorsque le populaire n'y est pas, on peut être sûr que c'est du patrimoine. Evitons le patrimoine, on trouvera peut-être le populaire et le liant puisqu'il s'agit de réfléchir à des identifiants comme liant.

Jean-Marc BERTHET, sociologue