

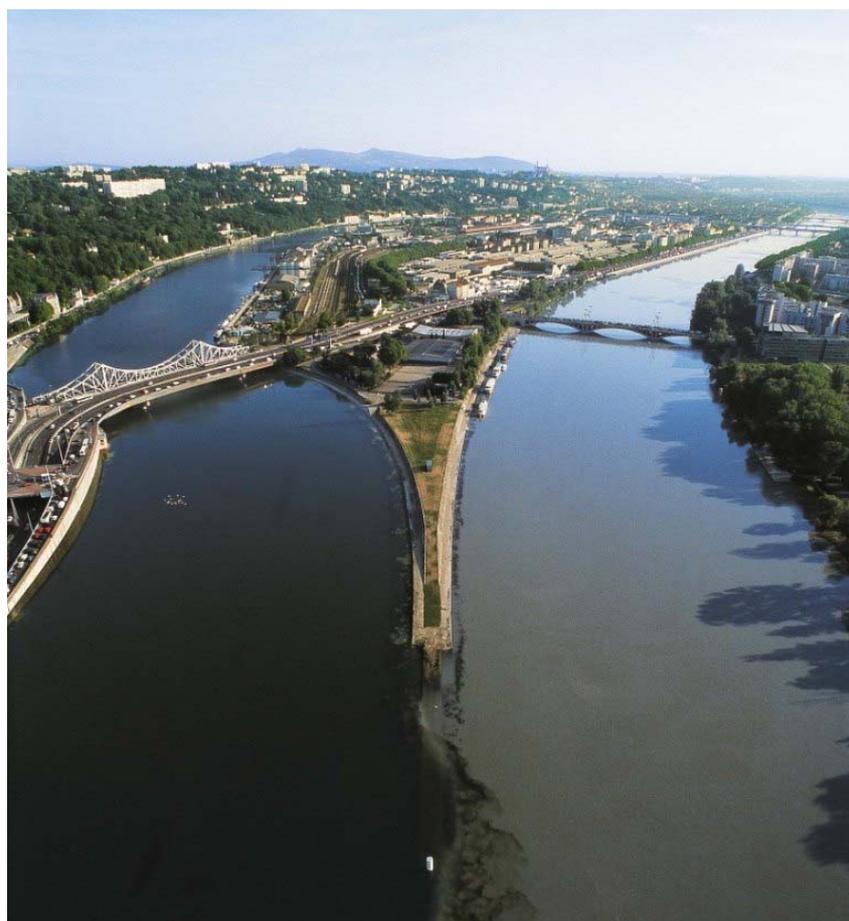
Confluence Rhône-Saône

La métropole aux quatre rives

Stéphanie Beauchene
Maison du fleuve Rhône

Orléans, Bordeaux, Paris, Nantes et Lyon, ces grandes agglomérations dotées d'un fleuve partagent une même ambition, celle de réinscrire ces espaces spécifiques dans leur programme de renouvellement urbain.

A Lyon, « la confluence » désigne, depuis peu, l'opération de reconquête et de requalification de la pointe de la Presqu'île. L'opération se veut exemplaire, ambitieuse et destine l'agglomération à un rayonnement international. Gérard Collomb (Sénateur-maire de Lyon, Président du Grand Lyon) l'exprime en ces termes « *Lyon Confluence s'est progressivement imposée comme l'une des opérations d'aménagement les plus innovantes non seulement en France, mais également en Europe* ». D'une surface de 150 hectares, la réalisation doublera la superficie du centre ville entre « Rhône et Saône ». Cette opération d'envergure engage, avec d'autres réalisations (Cité Internationale, le réaménagement des berges en rive gauche du Rhône, le projet du Carré de la Soie), l'agglomération sur la voie d'une nouvelle structuration urbaine et territoriale d'ici 2015.



© Grand Lyon : Jacques Léone

Le confluent entre deux eaux

« Quand César fonde la première des colonies romaines, c'est Vienne qu'il choisit et non pas le confluent. Lorsque enfin s'impose la valeur du carrefour des Gaules, ce n'est pas le site de confluence, mais l'acropole de Fourvière qui fixe le choix de Munatius Plancus »¹.

Si à l'époque de la fondation de Lyon, la Confluence ne constitue pas un site stratégique d'implantation (zone de marécages et terrains instables), en revanche depuis, son statut a connu d'autres destinées. À partir du XVIII^e siècle, la confluence Rhône-Saône est indissociable de l'histoire de l'agglomération lyonnaise.

Lieu de rencontre du Rhône et de la Saône, c'est à l'issue de plusieurs centaines de mètres d'écoulement que leurs eaux se mêlent ; mais surtout cette particularité géographique offre à la ville de Lyon l'opportunité d'avoir quatre rives et une presqu'île.

À l'idée évocatrice de la rencontre d'éléments naturels, plus pragmatiquement la confluence Rhône-Saône résonne, aujourd'hui, de l'urbanisation avoisinante - autoroute, voies ferrées, ponts. Au détour d'un de ces entrelacs, sa pointe accueille majestueusement l'aval de la presqu'île lyonnaise.

Au fil du développement urbain, les terrains du confluent seront occupés par les grandes fonctions urbaines que les autorités désirent voir promues : hier, site d'implantation des grandes infrastructures de transport et d'activités industrielles, demain objet d'une réorganisation urbaine d'envergure ambitionnant le prolongement du centre ville vers le sud de la Presqu'île.

Le confluent, d'un usage fonctionnel...

- **Un morceau de ville né de la main de l'homme**

De nombreuses recherches archéologiques ont émis plusieurs hypothèses quant à la morphologie et l'implantation du confluent, depuis l'époque romaine. Initialement, le confluent est au pied de la Croix-Rousse, à l'emplacement de l'actuelle place des Terreaux ; des bras principaux entouraient des îles dont les îles Canabae (des joncs) préfigurant ainsi la presqu'île d'aujourd'hui. Puis le confluent se déplace en raison de la mouvance des eaux et des effets de sédimentation ; il se situe, sûrement depuis le XV^e siècle, voire probablement depuis le Haut-Moyen-âge, en amont à peu près au nord de l'actuelle rue des Remparts-d'Ainay, là où un bras du Rhône isole une île, « l'île Moignat ».

En revanche, l'emplacement actuel du confluent résulte de la colonisation des eaux fluviales. Au milieu du XVIII^e siècle, la ville trop à l'étroite, se trouve dans l'évidente nécessité de s'étendre. Jusqu'alors, l'occupation urbaine s'est opérée par une utilisation de terrains propres à leur urbanisation. L'extension du périmètre urbain a procédé, dans un premier temps d'un glissement de Fourvière vers la rive droite de la Saône, dans un deuxième temps, du franchissement de la Saône, produisant l'urbanisation d'une partie de la Presqu'île.

Au cours des années 1770-1780, deux projets urbains dessinent les contours d'une extension de la ville. Jean Antoine Morand (1727-1794) et Michel Antoine Perrache (1726-1779) projettent chacun

¹ Jacques Bethemont, « Lyon, genèse d'une confluence » in Lyon au fil des fleuves, Elac, 1982.

un plan de développement de la ville, dans lequel ils envisagent le déplacement vers le sud du confluent par remblaiement des eaux fluviales.

Plus spécifiquement, le transfert du confluent constitue l'essence même du projet présenté, en 1769, par Michel Antoine Perrache : « *Le plan géométral de la ville de Lyon avec ses agrandissements dans la partie méridionale* »². À destination d'un aménagement du sud de la Presqu'île, il comporte quatre volets :

- Le déplacement du confluent vers les coteaux de la Mulatière par la construction d'un quai de 3 km en rive droite ; et par le comblement d'un bras du Rhône et le redressement du lit du Rhône. Les travaux se dérouleront de 1771 à 1776.
- Le prolongement de la nouvelle chaussée par un pont sur la Saône. La première édification date de 1778, mais sans doute entreprise trop rapidement, le pont Bellevue s'écroule en 1783. Reconstitué en 1792, il est alors très fréquenté.
- La construction d'un port en demi-cercle alimenté par les eaux de la Saône, via une dérivation.
- Le percement d'un canal en prolongation du port où seront relocalisés les moulins du Rhône et de la Saône, devenus gênants pour la navigation.
- L'urbanisation du territoire en deux zones : une zone entre la ville et le port et une zone en aval.

Michel Antoine Perrache fait œuvre de précurseur, et grâce aux travaux entrepris par sa compagnie, la physionomie de la partie sud de la ville change. Néanmoins en 1779 à sa mort, l'inachèvement du projet est patent, les terrains de l'aval demeurent marécageux et insalubres. En 1816, la zone sud du projet Perrache est à l'état d'abandon : le canal et les moulins du port sont ensablés ; les remblaiements initialement prévus n'ont pas été effectués et les inondations se poursuivent.

En 1818, le baron Rimbaud établit une digue côté Saône pour contrer les inondations et fait procéder au remblai indispensable. En 1823, la ville devient propriétaire des terrains, la zone méridionale de la Presqu'île en l'état de friche apparaît, néanmoins, comme un site stratégique, car le développement attendu des transports de marchandises par voie ferrée promet au site un nouvel avenir. Dès lors, l'ambition est de destiner le confluent aux infrastructures ferrées, routières et fluviales. Par ailleurs, en plein essor industriel, la ville désireuse de diversifier son économie oriente l'aménagement du sud de la Presqu'île de Perrache vers l'implantation d'activités industrielles.

• **Un quartier dédié au transport et à la logistique**

La ville cède à la compagnie des frères Seguin – premiers constructeurs de locomotives en Europe et exploitants de la ligne de chemin de fer St Etienne Lyon - les terrains situés aux abords de la gare d'eau. La compagnie Seguin aura à sa charge l'organisation du développement du site en accord avec le contexte économique : implantation de nouvelles industries, construction d'un pont ferroviaire et prolongement de la ligne de chemin de fer jusque dans la Presqu'île. La première gare lyonnaise est esquissée par l'installation d'un hangar provisoire établi au niveau du pont de la Mulatière. Puis s'installeront les ateliers métallurgiques des frères Seguin, les prisons St Joseph (1831) et St Paul (1865), les abattoirs (1838) ou encore les douanes, une usine à gaz, un arsenal et la brasserie Rink (1836) devenue depuis la brasserie Georges.

² Forma Urbis. Les plans généraux de la Lyon du XVI^e au XX^e siècle. Archives municipales de Lyon, 1997.

À la faveur de ses caractéristiques géographiques, mais aussi de la politique d'aménagement et d'implantation, la vocation du site de la confluence se confirme : trafic ferroviaire et fluvial cohabiteront sur le site : arrivée de la ligne St-Etienne-Lyon et zone de transbordement rail-eau.

En 1857 est inaugurée la gare centrale de Perrache alors que la toute nouvelle compagnie du PLM (Paris-Lyon-Marseille) permet de se rendre de Paris à Marseille par le rail. L'ouverture de l'axe nord-sud en 1958, puis du premier tronçon de l'autoroute A7 en 1960 confirmeront cet usage du confluent. De 1972 à 1976, le centre d'échanges de Lyon Perrache consacrera cet espace urbain comme à la fois un nœud routier et autoroutier et comme frontière entre le nord et le sud de l'agglomération. Au fil des politiques d'aménagement, mais surtout du développement du transport par route, le site est voué à accueillir les activités de logistique et de circulation.

L'implantation est-ouest de la première gare provoque une rupture urbaine, un effet frontière qui ira en s'amplifiant avec le temps. L'usage récurrent de l'expression « derrière les voûtes » exprime la coupure urbaine entre la partie nord de la Presqu'île et sa partie sud. Les usages faits du site – nœud de circulations ferrées et autoroutières, plate-forme logistique, institutions indésirables en centre ville (les prisons), activités industrielles – conforteront le sentiment de déconnexion de la confluence d'avec le centre ville.

En réalité, la partie sud du confluent vouée à l'accueil d'infrastructures, se situe, et ce depuis sa création, à la marge du cœur urbain de l'agglomération. Le projet engagé de sa requalification l'inscrit maintenant dans une nouvelle perspective ; celle d'être le lieu d'une nouvelle centralité urbaine.

...à la naissance d'une nouvelle urbanité

D'ores et déjà engagée, la « ZAC confluence », première phase de réalisation, porte sur un tiers du projet global, les premières livraisons devant avoir lieu entre 2008 et 2009.

Elle concerne les secteurs de bord de Saône, la pointe du confluent et les abords de la gare de Perrache.

Le programme désireux d'être mixte combine habitation, activité tertiaire, zone de commerce et de loisirs, espace public, musée et parc.

- * **Les espaces publics** ont vocation à faire le lien entre les zones urbanisées, les cours d'eau et les infrastructures existantes. « **Le Parc de Saône** » est conçu par le paysagiste Michel Devignes comme un espace de liaison entre la Saône et les nouveaux quartiers. « **La Place des Archives** », nouvelle place publique, fait aussi office de parvis pour la gare de Perrache. Un parking souterrain complète le dispositif et permet une utilisation mutli-modale du site – train, tramway, voiture. « **La Place nautique** », d'une superficie de 4 hectares, se compose d'un bassin nautique (2 hectares) et de quais organisés en gradins (2 hectares). Un port destiné à la plaisance fluviale (30 anneaux) finalisera le dispositif.
- * Au cœur du quartier de la place nautique, s'élèvera **le pôle de loisirs** (construction UNIBAIL-MAB), à vocation commerciale et de loisirs urbains. D'une surface avoisinant les 60 000 m², l'équipement se compose d'une zone commerciale, de restaurants, d'un complexe de cinémas, d'un bowling, d'un mur d'escalade, d'un parc aventure.

- * **Les Docks du port Rambaud**, ancien site dédié au transport fluvial, sont quant à eux voués à une reconversion. Les bâtiments de la Sucrière³, des douanes, les Salins seront dédiés à des usages culturels : galerie d'art, lieux d'expositions. Un bâtiment abritera un ensemble de médias régionaux (presse et radios).
- * Soumis à consultation, l'aménagement des **îlots A, B et C** a réuni des équipes mixtes d'architectes et de promoteurs : Saône Park (Nexity Apollonia), Lyon Island (groupe Alliadé et Bonfonds Marignan immobilier), le Monolithe (Real Estate, Atemi). Les 75 000 m² sont destinés à des **programmes résidentiels et tertiaires**.
- * Parallèlement aux aménagements prévus dans le cadre de la ZAC Confluence, deux autres chantiers sont programmés.
 - Sur les terrains de la cité ferroviaire (cours Charlemagne) se dressera, d'ici 2009, le **nouvel Hôtel de Région** conçu par les ateliers Portzamparc (38 000 m² de bureaux pour les 1 500 agents de la Région Rhône-Alpes).
 - La majestueuse pointe sud de la confluence hébergera « Cristal Nuage », le projet des architectes autrichiens CoopHimmelblau, pour le futur bâtiment du **Musée des Confluences** (Conseil Général du Rhône). Ce musée consacré à la thématique « sciences et sociétés » abritera dans ses 27 000 m² : 3 salles d'exposition permanente, 7 salles de déclinaison, 4 espaces découverte, 2 auditoriums, un café-restaurant, une boutique et un jardin public de 2,4 hectares.

Si d'autres aménagements sont programmés d'ici 2015⁴, les principes de la programmation urbaine de la ZAC Confluence annoncent d'ores et déjà une mutation de l'occupation du terrain. Hier espace de relégation préposé à l'installation d'activités industrielles et de logistique, demain espace d'une nouvelle centralité de l'agglomération, le site aujourd'hui vit déjà au rythme d'une transition douce, la promenade aménagée le long de la Saône, l'utilisation du bâtiment de la Sucrière pour des manifestations culturelles, une allée paysagère provisoire quai Rambaud donnent le ton de la requalification.

Les vocations du site à dominante culturelle, de loisirs urbains et d'espaces de vie (habitation, service, espace public) sont en adéquation avec les caractéristiques géographiques du site. En effet, aucun point n'est distant de plus de 400 mètres du Rhône et de la Saône, autrement dit, le site propose, par une accessibilité visuelle aux quatre rives, des conditions propices au développement de l'effet confluence.

Si le Rhône, la Saône, leurs rives et paysages attenants (notamment les Balmes de la Saône) constituent un écrin rêvé pour une opération de renouvellement urbain de haute qualité, symboliquement et pratiquement Rhône et Saône devraient pouvoir bénéficier du changement de statut de la pointe sud de la Presqu'île et ainsi devenir les lieux mêmes de la nouvelle centralité.

En effet, la requalification urbaine ne s'accompagne-t-elle pas d'un projet de développement des pratiques et usages du fleuve sur ce secteur ?

Installation pérenne d'un club de sports nautiques, organisation de circuits patrimoniaux thématiques, événementiels et manifestations festives seront sans doute autant d'occasions de donner un ancrage fluvial à ces nouveaux quartiers.

³ Accueillant déjà une partie de la programmation de la Biennale d'Art Contemporain

⁴ Parmi lesquels la reconversion du marché de gros (déménagement à Corbas en 2007), le déménagement des prisons St Paul et St Joseph, la réorganisation du centre d'échange, et le déclassement des autoroutes A6 et A7