

## Une ambition renouvelée

# LYON, VILLE INTERNATIONALE

Lyon et sa périphérie sont en travaux. Des quartiers entiers se créent, des tours sont en construction, l'aéroport s'agrandit. Être bien placé dans le classement mondial des *villes où investir* est l'objectif. Lyon doit devenir une *métropole* plus internationale et séduisante pour attirer des entreprises de dimension mondiale. Que recouvre cette notion de *ville internationale* ? Renaud Payre, professeur de science politique à l'IEP de Lyon, a dirigé un ouvrage de référence sur ce thème. Décryptage.

Dans l'ouvrage *Lyon, ville internationale*, des historiens, des géographes, des politistes (spécialistes des sciences politiques), des experts en architecture analysent et dévoilent le processus d'internationalisation de Lyon à partir du début du XX<sup>e</sup> siècle. La ville, par sa situation géographique et son histoire depuis l'Antiquité est une « ville carrefour ». Carrefour ferroviaire vers le sud de l'Europe, cité au croisement d'autoroutes européennes, Lyon est également une ville « singulière ». L'État français l'a longtemps considérée comme une ville de l'extérieur : une ville qui générerait ses ressources par ses propres moyens et n'avait pas besoin d'être aidée. La « singularité de Lyon » est le point de départ de l'ouvrage dirigé par Renaud Payre. Les auteurs observent un point de basculement au début du siècle dernier. « La conquête de l'international devient un projet collectif emblématique de la ville. Les fées de l'international s'étaient penchées sur le berceau de Lyon depuis l'Antiquité, cependant au XX<sup>e</sup> siècle, cela ne se produit plus naturellement. De nombreux acteurs vont donc chercher à convoiter une notoriété internationale. Malgré les efforts fournis, le succès ne sera pas toujours au rendez-vous ».

**Être international, c'était savoir recevoir**

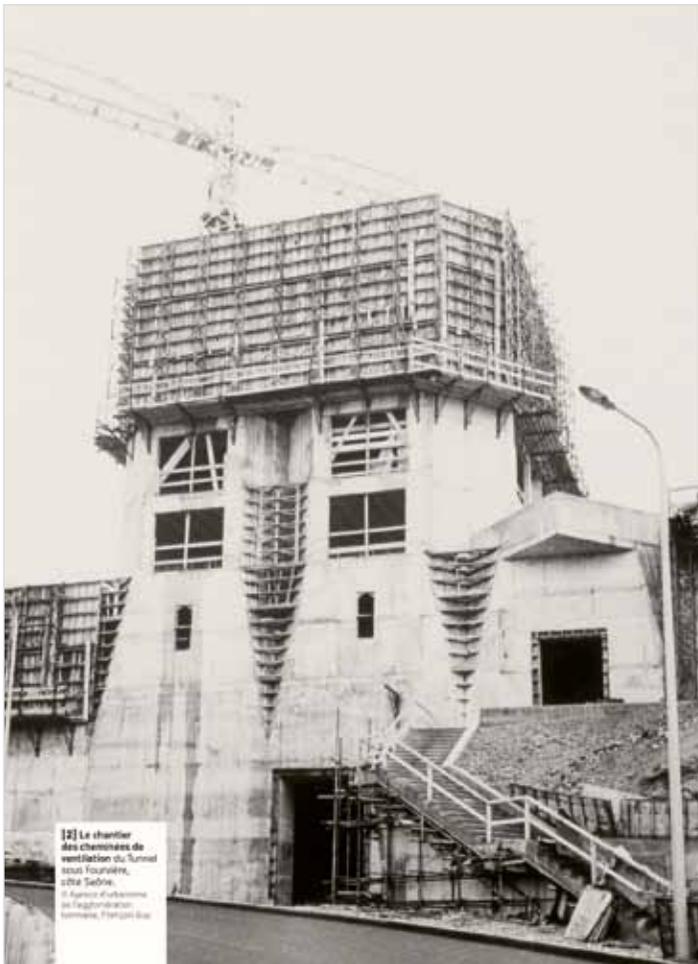
En 1914, motivée par la promesse d'une nouvelle notoriété, Lyon organise une grande exposition dédiée à la modernité (*La Cité moderne*) dans la Halle Tony Garnier. Rattrapée par la guerre l'exposition ferme ses portes prématurément. En 1916, la Foire d'échantillons devient l'emblème de l'internationalisation. Lyon se met en scène, le maire devient le porte-parole des intérêts économiques de son territoire. La Foire est l'occasion de recevoir des sommités de l'État, des commerçants et des représentants d'entreprises venus de toute l'Europe. À cette période, « être une ville internationale, c'est savoir recevoir ». Les délégations sont reçues en grande pompe tandis que, non loin de là, à Gerland, sur des terrains vagues, on trouve les baraquements précaires des populations étrangères venues travailler dans les usines de soie. « L'internationalisation a deux faces, dont une est cachée et restera longtemps invisible ».

**Les Trente glorieuses sont l'âge d'or de l'État aménageur.**

Comment une ville peut-elle développer son potentiel d'internationalisation quand un État tout puissant prend toutes les décisions et distribue à sa guise les cartes dans les régions ? A l'occasion de ce renouveau économique, la volonté de Lyon d'être « visible à l'international demeure mais s'élabore à l'abri des regards ». La tradition des voyages d'études, initiée par le maire Édouard Herriot, se pérennise. Ils permettent de garder une certaine indépendance vis à vis des décisions étatiques notamment dans le choix des infrastructures. Le métro sera ainsi d'inspiration plus tokyoïte que parisienne. Puis Lyon la joue « américaine » et s'empare de l'automobile comme symbole de modernité. On perce des tunnels et on construit des autoroutes dans la ville. Dans les années

1970, les associations créées localement pour accueillir les populations immigrées deviendront des organisations non gouvernementales internationales. Les laboratoires Mérieux prospèrent et la recherche, financée (en partie) par l'industrie pharmaceutique participent au rayonnement de Lyon au-delà des frontières.

Lorsque l'aéroport déménage de Bron à Satolas, on s'interroge sur les destinations à desservir et la question de la place de Lyon dans les réseaux internationaux émerge alors réellement. Le territoire ne



12 Le chantier des chemins de ventilation du Tunnel sous Fourvière, cité Saône.  
 © Agence d'urbanisme et d'ingénierie urbaine, François Gué

tunnel est inauguré le 8 décembre 1971. Les automobilistes peuvent alors quasiment traverser le centre de Lyon sans avoir à s'arrêter. Il reste encore à construire le Centre d'Échanges de Perrache dont les travaux s'étaient de 1972 à 1976 [1].

À partir de ces deux réalisations emblématiques, la dynamique d'échanges s'inverse pour partie. C'est Lyon que les délégations étrangères viennent visiter et qui est saluée à l'extérieur pour cette prouesse technique et fonctionnelle : cette « formidable machine à circuler » quand les Lyonnais ne verront bientôt plus qu'une « verne » dans leur Presqu'île.

**VOYAGES, TUNNELS : LE PARCOURS DE FERNAND RAMEL**

Les voyages tunnels ont commencé dans les années 1930 (Chalunvau et Châtenoi). Après la Seconde Guerre mondiale, les ingénieurs lyonnais participent de plus en plus activement aux travaux de l'INPCR et à ses congrès. Rérolle, Rogues et Ramel sont ainsi des membres actifs du Comité des tunnels routiers, l'un des quatre comités techniques de cette association créés à partir de 1951. Rérolle en sera même le président et Ramel le secrétaire général dans les années suivantes. Fort de ces compétences, ils sont amenés au cours des années cinquante et soixante, à visiter ou expertiser de nombreux projets de tunnels en Italie, Suisse, Espagne, Andorre et Madagascar, pilotant de nombreuses études sur les tunnels alpins et participant même aux premières études du tunnel sous la Manche. Par ailleurs à partir de 1952, Rérolle devient le président du « Groupe d'études des traversées alpines », organisme créé par le ministère des travaux publics chargé de déterminer une hiérarchie et un choix entre tous les projets de tunnels visant à créer de nouveaux moyens de communication entre la France et l'Italie. Les liens entre les niveaux local et national de construction d'une expertise sur la circulation urbaine s'appuient par plusieurs mécanismes et transitent par plusieurs lieux. D'une part, de nombreux experts construisent localement leurs compétences grâce à des études et réalisations, à partir desquelles ils rendent visibles leurs savoirs. Ainsi, Fernand Ramel ou Jacques Rérolle se servent de leurs expériences lyonnaises, afin d'être ensuite sollicités sur d'autres projets dans les Alpes ou dans d'autres pays, qui leur permettent de développer encore davantage leurs connaissances. Ils sont progressivement reconnus nationalement puis internationalement comme des spécialistes du champ de l'ingénierie tunnelière ou en matière de conception des carrefours et des trémies. Continuant à voyager et de plus en plus inséré dans des réseaux d'experts nationaux et internationaux, Ramel devient ensuite la cheville ouvrière du Laboratoire régional des Ponts et Chaussées de Lyon, dont il participe à la mise en place en 1952, et du Bureau Régional de la Circulation créé en 1956. Il prend la tête de la Division d'études des tunnels de l'Organe Technique Régional, puis de l'OTR à partir de juillet 1963. Entre-temps, il est devenu ingénieur des Ponts et Chaussées en 1955, puis ingénieur en chef des Ponts et Chaussées en 1962. Il devient enfin le premier directeur du Centre National d'Études des Tunnels créé à Bron en 1970. Il prend sa retraite en 1975 en sortant avec le grade d'ingénieur général des Ponts et Chaussées acquis en 1972. Il se rend plusieurs fois en Italie entre 1958 et 1966 dans le cadre de la réalisation du tunnel du Mont Blanc et participe à des missions d'expertises concernant le projet de tunnel sous la Manche (1961), la ventilation du complexe souterrain de la Défense à Paris, ou la réalisation de tunnels en Espagne (1963 et 1964) et à Madagascar (1969). Il participe à certains congrès internationaux de la route (Rome en 1964 et Tokyo en 1967), aux activités du comité technique des tunnels routiers de l'INPCR (dont il est le secrétaire général), aux semaines internatio-

14 main-d'œuvre ainsi que le refus des travailleurs français d'effectuer les travaux jugés trop pénibles ont décidé très tôt le patronat lyonnais à s'orienter vers la main-d'œuvre étrangère : elle est italienne puis espagnole.

**GERLAND DANS L'ENTRE-DEUX-GUERRES**

La Guillotière, les Brotteaux, la Croix-Roussse, la Part-Dieu, la liste est longue de ces lieux d'immigration qui ont fait et font encore de Lyon une ville internationale. Certes, les immigrés ne se sont guère aventurés sur la rive droite du Rhône, trop riche et bourgeoise pour ces populations totalement démunies. Mais de l'autre côté, partout où ils se sont installés, ils ont marqué la ville de leur empreinte et fait de Lyon, une ville d'immigration. Annexé à la ville en 1852, le quartier de Gerland est situé dans le sud-ouest de Lyon. La vocation très industrielle du lieu, la faible densité de population vont favoriser l'installation des immigrés. C'est dans l'entre-deux-guerres que le quartier devient un haut lieu de l'immigration : Polonais, Algériens, Belges, Turcs, Allemands se font dans ce petit coin de ville. Mais l'image de Gerland, à cette époque, c'est avant tout ces Italiens et ces Espagnols issus du sous-prolétariat qui espèrent trouver dans cet ailleurs une réponse à leur misère. En quelques années, ces immigrés vont donner vie à ce quartier [1]. Embauchés dans les usines avoisinantes, ils existent comme maitrains, buriers, parfois employés. Le gîte est souvent l'étape initiale du parcours résidentiel. Pour un prix exorbitant, ces immigrés louent une « chambre meublée », où ils s'entassent à plusieurs dans des conditions d'hygiène souvent désastreuses pour leur santé [2]. Ceux qui n'ont pas les moyens construisent des petites baraques de tôles et de cartons où ils logent toute la famille, parents, enfants et comme la solidarité n'est pas un vain mot, cousins et parfois voisins du village d'origine [3]. Les plus chanceux, les plus habiles de leurs mains (beaucoup sont maçons), les plus riches des pauvres parviennent à construire une petite maison en dur, l'eau courante fait son apparition, l'électricité remplace la bougie, un petit jardin autour, et l'immigration prend tout son sens. Les pratiques communautaires sont encore très fortes à cette époque, les lieux de sociabilité, nombreux, rappellent les origines des migrants, époque Lacruz « produits d'Espagne », coffeur Giacomelli. Dans ces espaces d'échanges et de partage, on fêchait l'ambiance du pays, on commentait le dernier match de football, on discutait de politique. De ce passé, pourtant, il ne reste rien aujourd'hui. La politique de réhabilitation du quartier menée par le maire Édouard Herriot dans les années 1950 en a effacé toutes les traces.

Contrairement à sa voisine italienne, l'immigration espagnole à destination de la région lyonnaise est relativement modeste avant-guerre, les Espagnols préférant se fixer dans les zones frontalières de leur pays d'origine. En 1921, on recense dans le Rhône 837 Espagnols, à peine 4 % de la population étrangère totale. Les choses s'accroissent très nettement au lendemain du premier conflit mondial, la faiblesse de l'emploi dans le Sud les pousse à se déplacer en région lyonnaise, 7904 Espagnols sont recensés dans le département en 1921, dix ans plus tard, ils sont 17900, près d'un étranger sur quatre présents dans le Rhône est alors originaire d'Espagne et plus spécialement des provinces les plus pauvres dominées par une agriculture qui ignorent le plus souvent le machinisme industriel. Les Andalous s'installent dans le quartier de Gerland, les originaires de la province de Murcie rejoignent Vaise où ils forment dès les années 1920 la plus importante communauté, plus de 60 % de la population étrangère y est alors espagnole. Le regroupement par affinités géographiques est également perceptible à la Croix-Roussse où dominent les Valenciens.



13 Les baraques du quartier la Mouche à Gerland.  
 © DND Lyon, musée Gerland, Bercowski

peut plus se contenter « d'être seulement aménagé, il doit être développé. » L'Agence pour le développement économique de la région lyonnaise (Aderly), créée en 1974, a pour mission d'attirer dans la région les entreprises et plus particulièrement les sièges sociaux. A la fin des années 1980, Michel Noir est le premier maire à vraiment s'emparer du discours de l'internationalisation. Il le décline dans toute une série de projets significatifs, il invite des architectes *stars*, organise des grands concours pour la rénovation de l'Opéra ou de la Cité internationale. La ville est « mise en lumière », le tronçon nord du périphérique est construit. Raymond Barre utilisera aussi son carnet d'adresses pour activer les relations internationales. La communauté urbaine (Courly) est renommée *Grand Lyon* et s'empare à son tour du concept *international*, assurant un travail de fond pour renforcer la notoriété de la ville hors de son territoire. Gérard Collomb, le maire actuel, poursuit dans la même logique : le développement économique local passe par « une meilleure image de Lyon à l'international ».

Au fil des chapitres du livre, le rôle des

### *Les maires, des acteurs clés de l'internationalisation*

églises, la place du tourisme, du sport, de l'architecture, l'action des personnalités politiques, des acteurs économiques, universitaires ou scientifiques sont décryptés. Ce ne sont pas les seuls acteurs du processus d'internationalisation de la ville. Les migrants qui arrivent par différentes vagues et pour différentes raisons sur le territoire lyonnais contribuent à faire de Lyon une ville internationale, cosmopolite et vivante.

### **« Lyon, ville Internationale », cette notion possède plusieurs sens et recouvre des réalités très différentes.**

Être une ville internationale, c'est accueillir des populations étrangères qui se sédentarisent sur le territoire. C'est susciter la venue de sociétés puissantes pour asseoir la renommée de la ville mais aussi voyager pour s'informer, s'inspirer et transformer la ville grâce à ces apports. L'internationalisation est une forme d'hybridation. Le prisme historique éclaire la quête actuelle de la ville à devenir

«une métropole internationale ». Les échecs et les succès du passé peuvent-ils inspirer les actions menées aujourd'hui ? Qu'en pense la population de Lyon et de sa périphérie ? Est-elle vraiment concernée ?

Et si cette course à l'internationalisation du territoire se réalisait au détriment d'autres actions, plus locales mais tout autant indispensables ? Qui se soucie de l'adhésion des quartiers ou de l'appropriation des habitants à ce processus ? Ce livre aux entrées multiples permet véritablement saisir la complexité du thème de l'internationalisation de la ville ainsi que sa richesse. Le regard historique offre l'opportunité de dépasser les clichés ou les simplifications, il invite à réfléchir au présent.

Brigitte Mantel ■



### **Pour en savoir plus**

*Lyon, ville internationale. La métropole lyonnaise à l'assaut de la scène internationale, 1914-2013. Éditions Libel, 2013.*

Les éditions Libel sont installées à Lyon depuis 2008. Benoit Roux, le fondateur, s'attache à réaliser des ouvrages de qualité sur des sujets traitant de photographie, d'architecture, de sciences humaines et sociales. Le catalogue s'enracine dans un contexte régional sans céder à un quelconque folklore ni restreindre la pensée et les réflexions des auteurs à une pensée « localisée ». [www.editions-libel.fr](http://www.editions-libel.fr)