

Chronique historique de la Confluence

RETRACER DEUX SIÈCLES D'EXISTENCE DE CE QUARTIER CONQUIS SUR L'EAU, C'EST CE QUE PROPOSE LE LYONNAIS NICOLAS BRUNO-JACQUET, HISTORIEN DE L'ART ET DE L'ARCHITECTURE. DES PREMIÈRES AMBITIONS D'ANTOINE PERRACHE AUX CHOIX ACTUELS, IL RELÈVE AUSSI LES OCCASIONS MANQUÉES, D'HIÉR ET D'AUJOURD'HUI. *Propos recueillis par Lionel Favrot*

Pourquoi avez-vous souhaité écrire ce nouveau livre ?

Nicolas Bruno-Jacquet: Parce que j'ai vu ce territoire en crise et à l'état d'abandon quand j'étais adolescent. Je me suis alors posé beaucoup de questions sur son histoire en me demandant comment il avait été créé au siècle des Lumières. Devenu historien, je me suis dit qu'il serait intéressant de raconter comment ce territoire est né tout en abordant les problématiques contemporaines. J'ai proposé ce projet aux éditions Libel il y a trois ans, à l'ouverture du Musée.

Pensez-vous que l'histoire de la Confluence est insuffisamment connue des Lyonnais ?

Quand ils s'intéressent un peu à l'histoire, ils savent que la Presqu'île s'arrêtait vers la basilique d'Ainay jusqu'au XVIII^e siècle. En revanche, ils ignorent comment ce territoire a ensuite été conquis sur l'eau pour agrandir Lyon. Un exemple: je suis guide conférencier et je les entends souvent dire "avant Lyon Confluence, il y avait des marécages". En fait, on n'avait pas d'eau stagnante car les courants sont bien trop forts. C'est quand même la Saône, première rivière de France, qui rencontre le Rhône, quatrième fleuve d'Europe. Créer le nouveau confluent a donc représenté bien plus qu'un simple assèchement.

Cette conquête territoriale est digne d'un véritable polder des Pays-Bas. Pour l'époque, cette domestication du fleuve était vraiment un enjeu hors-norme.

Qui a lancé ce projet ?

C'est une initiative privée: Antoine Perrache, professeur à l'école royale de dessin, a proposé de construire une nouvelle route vers le sud dans le prolongement des quais de l'Hôtel-Dieu de Soufflot. Il a donc fallu d'abord rectifier le cours des fleuves en les séparant par une digue, ce qui correspond à l'actuel quai Perrache. Le bras de la Saône visible au pied de la colline de la Mulatière est en fait son ancien lit. Ce projet me semble assez révélateur du siècle des Lumières où on n'a plus peur de la nature. Jean-Antoine Morand, de son côté, propose dès 1764 d'aller conquérir la plaine des Brotteaux.

“ Antoine Perrache ne souhaite pas agrandir Lyon par une ville nouvelle mais ouvrir un espace logistique avec une gare d'eau, des moulins et des entrepôts. La seule partie habitable prévue, ce sont les lotissements qu'on retrouve autour de la place Carnot avec ces parcelles quadrangulaires ”

Vue de Lyon relevée par Guesdon à partir d'un vol en ballon dans les années 1845 (lithographie de Th. Muller). Lyon entame sa mue vers la modernité avec l'aménagement de ces quais et des rives fluviales. On peut distinguer l'hippodrome à la pointe de la Presqu'île et les premières installations industrielles. À cette époque, la gare de Lyon Perrache n'avait pas encore été implantée le long du cours du Midi, mais le chemin de fer arrivait depuis Saint-Etienne sur le quai Perrache



Concrètement, comment cela s'est passé ?

Perrache va obtenir les autorisations de la monarchie et de la ville mais aussi lever des fonds auprès d'investisseurs privés pour créer la Compagnie Perrache. Leurs objectifs, c'est de viabiliser ces terrains pour ensuite louer ou vendre des parcelles mais aussi construire un pont à péage à la Mulatière. Antoine Perrache ne souhaite pas agrandir Lyon par une ville nouvelle mais ouvrir un espace logistique avec une gare d'eau, des moulins et des entrepôts. La seule partie habitable prévue, ce sont les lotissements qu'on retrouve autour de la place Carnot avec ces parcelles quadrangulaires.

Antoine Perrache est-il parvenu à ses fins ?

Non, ce remblaiement va nécessiter près de 50 ans de travaux car il s'agit quand même de repousser le confluent de 3 km ! Cette société privée va donc faire >>>



Nicolas Bruno-Jacquet

faillite et Louis XVI va la racheter. Puis c'est la Révolution française et Lyon sort épuisée de la Terreur. Du coup, il faut attendre Napoléon pour qu'émerge un nouveau projet pour le confluent.

Que souhaite faire Napoléon ?

Se construire un palais impérial, à l'actuel emplacement de la gare. Le projet va s'enliser et il ne pourra pas le concrétiser avant sa défaite à Waterloo. De plus, il faut amener de la terre jusqu'aux années 1820 pour obtenir un terrain viable. C'est la municipalité qui va ensuite reprendre les aménagements de Perrache, avec un nouveau plan d'urbanisme validé en 1826 par le comte Rambaud. Lui aussi imagine des grandes parcelles pour des entrepôts. Et en 1832, le train arrive grâce aux frères Seguin avec la ligne Lyon-Saint-Etienne. Comme Perrache, leur idée est de créer un espace de transbordement entre l'eau et la terre. Simplement, le train a remplacé les attelages. Et, plus tard, à la fin du XX^e siècle, l'autoroute va reprendre aussi ce rôle de desserte logistique.

Le confluent est né avec une vision assez utilitariste..

Oui, un polder utilitariste pour répondre aux besoins du

capitalisme lyonnais. On va trouver une gare d'eau, à l'emplacement actuel de l'Hôtel de région, des grands moulins, des chaudronneries, des ateliers de mécanique ou de fabrication de bateaux et beaucoup d'entrepôts. On retrouvait au confluent toutes les fonctions qu'on ne voulait pas voir au centre-ville. Exemple avec la première prison construite dès 1830. Quand la gare de Perrache est créée en 1857, il y a également de grandes infrastructures ferroviaires.

Cela n'aurait pas été plus facile d'aménager Vaise ou la Guillotière par exemple ?

Ces deux quartiers ne fusionnent avec Lyon qu'en 1852. Il n'y avait donc pas d'autres places pour aménager ce premier quartier pré-industriel de Lyon. La ligne ferroviaire Andrézieux-Bouthéon/Saint-Etienne/Lyon va ensuite permettre de relier la vallée de la Loire à celle du Rhône. C'est un enjeu économique important pour les patrons lyonnais qui s'engagent très précocement sur la soierie, la mécanique, la chimie..

Personne n'habite ce quartier à l'époque ?

Dès les plans de 1826, quelques immeubles étaient prévus autour d'un immense hippodrome situé entre les ac-

tuels cours Bayard et Suchet. Il va exister jusqu'au Second Empire et il sera remplacé par de nouveaux bâtiments. Le reste de l'urbanisation va se faire également de manière assez chaotique, en bordure des grandes parcelles. À l'intérieur s'entrecroisent entrepôts et ateliers.

Comment s'est créé ce quartier Sainte-Blandine qui a émergé malgré tout dans ce polder logistique ?

Ce quartier va vraiment prendre forme en 1860 autour de l'église paroissiale Sainte-Blandine. Ensuite la III^e République installera une école publique et un groupe scolaire. Mais ce quartier n'est qu'une petite partie du Confluent. Il faut attendre Édouard Herriot pour avoir une vraie volonté politique d'aménagement. Les bâtiments liés à ces fonctions industrielles vont alors quitter peu à peu ce quartier, à commencer par les abattoirs installés à l'emplacement de l'actuelle cité HBM, qui ont été déménagés à Gerland, en 1914, près de la Halle Tony Garnier.

Qu'apporte Édouard Herriot à ce quartier ?

Pour moi, c'est une occasion manquée. Il aurait pu faire un vrai projet en créant un nouveau quartier comme Villeurbanne le fera avec les Gratte-Ciel. Comme cela imposait d'exproprier les propriétaires, il a fonctionné comme les maires avant lui, et plusieurs maires qui l'ont suivi, en intervenant ilot par ilot avec la construction des

cités HBM. Avec le recul, on peut aussi se demander pourquoi la patinoire a été installée dans ce quartier. Est-ce pour profiter des entrepôts frigorifiques situés juste à côté ?

Quelles sont les grandes étapes d'évolution suivantes de ce quartier ?

Le développement de l'automobile et surtout des camions à partir des années 1950 va provoquer un transfert des marchandises du fleuve vers la route. Mais cela ne va pas changer fondamentalement la fonction logistique de ce quartier. L'ouverture de l'autoroute va même renforcer l'enclavement du confluent qui sera encore davantage séparé de la ville. >>>

“ Cette expression de ‘derrière les voûtes’, c’est une vision du centre-ville. Les habitants de Sainte-Blandine, eux, se sentaient plutôt bien dans ce quartier. Certains y sont restés longtemps, et même sur plusieurs générations. Mais ils étaient stigmatisés”



© ERIC SODAN / ALFONSO

Comment le confluent a pris le nom de "derrière les voûtes"?

Les bourgeois du XIX^e siècle ne se risquaient pas à passer sous les voûtes car pour eux, c'était un quartier populaire où ils pouvaient se faire agresser. Tout comme à l'époque, ils hésitaient sans doute à se promener à la Croix-Rousse. Mais cette expression, c'est une vision du centre-ville. Les habitants de Sainte-Blandine, eux, se sentaient plutôt bien dans ce quartier. Certains y sont restés longtemps, et même sur plusieurs générations. Loin d'en avoir honte, ils s'appelaient eux-mêmes les habitants de "derrière les voûtes" comme on le voit écrit sur le monument aux morts, place de l'Hippodrome. Mais ils étaient stigmatisés. Je pense qu'on peut faire un parallèle avec les habitants des quartiers dits sensibles d'aujourd'hui.

Après Édouard Herriot, les hommes politiques se désintéressent de ce quartier?

Je crois que la période la plus dramatique, c'est le début des années 90 car les habitants vont se sentir abandonnés par la puissance publique. Il est alors évident qu'on a changé d'époque et que les bâtiments industriels vont être rasés. Pourtant, Michel Noir va se concentrer sur le centre-ville avec la rénovation de la place des Terreaux, de la rue de la République, ou encore le plan Lumière. Il ne prévoit rien pour le confluent qui devient un "no man's land" avec la prostitution qui se développe sur les friches. C'était un territoire en quête de sens.

Qu'aurait pu faire Michel Noir?

Par exemple construire le nouvel opéra au confluent, plutôt que de rénover l'ancien. Ce qui aurait été

“ Élu en 2001, Gérard Collomb va adopter une démarche pragmatique en procédant par tranches. Il va considérer que tous les terrains situés à l'ouest, propriétés de la ville ou des Voies navigables de Saône, pourront être réaménagés sans attendre le déclassement de l'autoroute ”

un formidable levier de développement pour ce nouveau quartier.

Quand les élus lyonnais vont-ils vraiment s'occuper à nouveau de ce quartier?

En 1995, avec l'élection de Raymond Barre comme maire de Lyon. Il n'a fait qu'un seul mandat mais c'est lui qui va lancer la requalification de ces quartiers un peu délaissés. Il va notamment prolonger le métro jusqu'à Gerland et piloter la rénovation de Vaise avec Gérard Collomb, alors maire du 6^e arrondissement. C'est lui aussi qui relance les réflexions sur Perrache.

Mais pourquoi l'aménagement prévu par Bohigas n'a jamais vraiment été lancé?

Parce que ses réflexions faisaient du déclassement de l'autoroute un préalable au réaménagement de ce quartier. Ce cadre, peut-être trop strict, témoignait d'une vision très holistique, c'est-à-dire vue d'en haut. Et ils évoquaient un horizon d'aménagement lointain, à 30 ou 40 ans. Élu en 2001, Gérard Collomb va au contraire adopter une démarche plus pragmatique en procédant par tranches. Il va considérer que tous les terrains situés à l'ouest, propriétés de la ville ou des Voies navigables de Saône, pourront être réaménagés sans attendre ce déclassement.

Est-ce juste la reprise d'une partie du plan prévu sous Raymond Barre?

Non. Le premier projet prévoyait de poursuivre l'urbanisation en îlots jusqu'à la pointe de la Confluence en conservant moins de bâtiments que cela a été finalement décidé. Il n'y avait pas non plus cette pénétration de l'eau et de la nature dans le quartier proposé par l'architecte François Grether et le paysagiste Michel Desvignes qui reprennent ce projet au cours du premier mandat de Gérard Collomb. Ils parlent de "doigts verts" et on le constate aujourd'hui: ils ont vraiment développé une nouvelle relation avec la rivière. Gérard Collomb, et son adjoint à l'Urbanisme de l'époque, Gilles Buna, vont aussi orienter la Confluence comme un laboratoire de la ville durable.

La Confluence est-elle vraiment un éco-quartier?

Ses concepteurs ont intégré des normes énergétiques dans les programmes, imposé une ville marchable où l'auto est renvoyée à sa juste place, ils ont fait revenir une certaine biodiversité dans une orientation de parcs urbains. Mais je pense que les bâtiments construits relèvent plus de ce qu'on appelle la ville intelligente que de l'écologie. C'est-à-dire qu'ils sont orientés avec des

principes bioclimatiques, par exemple un minimum d'ouverture au nord. Mais je ne vois pas vraiment de matériaux constructifs écologiques comme le bois ou le pisé. Ce qui est un élément marquant, c'est qu'ils ont vraiment imposé un cahier des charges développé par la ville et Lyon Confluence îlot par îlot, ce qui a permis de construire également des logements sociaux.

Certains ont reproché à Gérard Collomb de réussir la Confluence en faisant du déménagement plutôt que de l'aménagement, car il aurait fortement insisté pour que de grandes entreprises publiques ou privées quittent les quartiers de Lyon où elles étaient déjà installées, pour venir dans ce nouveau quartier...

On peut qualifier ses interventions de colbertisme ou d'interventionnisme mais s'il n'avait pas fait venir ces entreprises pour qu'il y ait des gens qui travaillent à la Confluence, on aurait un quartier dortoir. De plus, il ne faut pas oublier que si on voulait que la Presqu'île conserve sa fonction de centre-ville, il fallait trouver de la place pour accueillir l'Hôtel de région, Euronews, la Banque de France. Soit Gérard Collomb détruisait certains bâtiments comme Édouard Herriot l'a décidé quand il a rasé l'hôpital de la Charité pour installer la grande Poste, soit il réaménageait la Confluence. C'était une vraie opportunité d'étendre le centre-ville avec ce nouveau concept de parc urbain.

Mais ce quartier est-il enfin bien relié au reste de la ville?

Non, encore très mal. En revanche, son ouverture et sa desserte vers le sud ont été décisives. En effet, quand tous les salariés ou étudiants rejoignent ce quartier par la passerelle Raymond Barre ou le pont qui relie la

“ François Grether et le paysagiste Michel Desvignes ont vraiment développé une nouvelle relation avec la rivière. Gérard Collomb, et son adjoint à l'Urbanisme Gilles Buna, vont aussi orienter la Confluence comme un laboratoire de la ville durable ”

Confluence à Gerland, ils n'ont plus du tout cette impression de venir "derrière les voûtes".

Ne pas prolonger le métro A et choisir le tramway n'a pas été une erreur fatale?

Non. Cette option du métro n'existait pas vraiment car il aurait fallu détruire la partie du métro existante entre Bellecour et Ampère, pour repartir en tunnelier depuis Bellecour et rejoindre la Confluence en passant sous Perrache, donc l'autoroute et la gare. Ce qui revient à traverser la nappe phréatique. Le coût aurait été gigantesque avec des travaux titanesques au cœur de Lyon et des perturbations pendant dix ans, pour une desserte plus réduite que le tramway puisqu'on n'aurait eu que deux stations: à Sainte-Blandine et à la Pointe, et rien entre les deux.

Depuis ces années, beaucoup militent aussi pour faire "sauter la verrue de Perrache". Est-ce qu'il n'aurait pas fallu détruire ce centre d'échanges pour vraiment parachever l'aménagement de ce quartier? >>>

DE LA DANSE À L'HISTOIRE

Après avoir fait sport-études pour être danseur, le Lyonnais Nicolas Bruno-Jacquet a travaillé avec le célèbre chorégraphe Maurice Béjart. Ce passionné d'urbanisme a aussi décroché une licence d'histoire de l'art à Paris I puis un doctorat d'histoire de l'architecture à l'école polytechnique de Lausanne. Il a déjà publié plusieurs livres, destinés au grand public, comme *Versailles privé* aux éditions Parigramme qui dévoile des parties ignorées de ce château ou encore le *Guide du promeneur de Lyon* sorti chez les Beaux Jours, ou s'adressant à un lectorat plus pointu. Notamment son essai, *Le langage hyper-moderne de l'architecture* aux éditions Parenthèse à Marseille. Il est également guide conférencier pour l'association Nomade Land. Libel, son éditeur lyonnais, s'était déjà distingué en publiant *La Part-Dieu, le succès d'un échec* de Charles Delfante, où cet architecte emblématique du Lyon des années 70 révélait comment ce quartier avait été densifié plus que prévu et contre sa volonté. Ce qu'il regrettait. D'autant qu'on l'avait accusé de l'avoir trop bétonné.



Le Cube Orange, un des bâtiments phares de la Confluence

J'ai entendu Régis Neyret dire qu'il fallait faire sauter ce "bunker" pour aménager une jolie esplanade. Personnellement, j'ai beaucoup de respect pour René Gages mais je trouve aussi que ce bâtiment n'est pas très réussi. Cependant, je trouve plus intéressant de se demander comment on intègre cet héritage des années Pradel plutôt que de tout rejeter en bloc.

Selon vous, que faut-il faire de Perrache ?

Il faut un vrai projet municipal pour faire de Perrache le cœur de la Presqu'île car c'est bien le cœur de la Presqu'île ! Il faut régler les traversées centrales, ce qui va être fait, mais aussi latérales, ce qui sera possible après le déclassement de l'autoroute. Il faut arrêter avec cette obsession lyonnaise du passage central des voitures. L'autoroute disparue, on pourra de nouveau passer à côté du centre d'échanges sans le détruire.

Des idées pour le centre d'échanges ?

Son parking, construit en hauteur pour éviter la nappe phréatique, est un formidable réservoir de place. Il faut utiliser tout le potentiel de vie civique et de vie créative que le centre d'échanges de Perrache offre pour la ville. On aurait pu en faire le Beaubourg lyonnais. Ou le nouvel Hôtel de ville tandis que l'ancien était transformé en musée. Recevoir les invités étrangers de marque dans cet édifice, plutôt que sous les dorures place des Terreaux, cela aurait été un symbole fort.

C'était vraiment réalisable ?

Oui. D'ailleurs, l'ELAC, l'Espace Lyonnais de l'art contem-

“ Tout cela a été réussi assez vite. Les élus tout comme la SPL Confluence sont conscients qu'ils ne vont pas sauver la planète avec un seul éco-quartier, mais il faut reconnaître leur volontarisme ”

porain, a été installé au 4^e étage de ce centre en 1976, un an avant l'ouverture de Beaubourg à Paris. Aujourd'hui, il a été remplacé par un atelier de pratique amateur. Mais on aurait dû élargir la démarche à l'ensemble du centre car son architecture s'y prête. De même, son toit végétalisé offre un grand espace en plein centre-ville.

Pourquoi constate-t-on encore si peu d'ambition pour le centre d'échanges ?

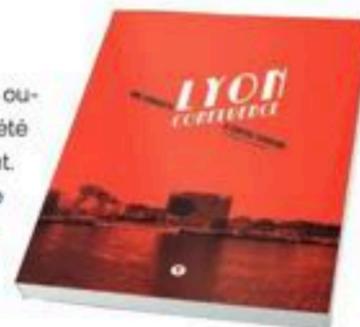
Parce qu'on continue à le rejeter. Ce qui est la meilleure manière pour que rien ne se passe. Il faut le reconnaître aujourd'hui : c'est un bâtiment raté. Aucun livre de référence ne le cite parmi les réalisations marquantes. Exemple avec le livre *Mégastructures* de Reyner Banham publié l'année même de son ouverture. Aujourd'hui, la solution retenue d'ouvrir une traversée de plain-pied entre Carnot et la place des Archives me paraît être une première étape.

Et les polémiques sur le coût du musée des Confluences ?

Je pense qu'il aurait fallu assumer l'ambition du projet en annonçant qu'on allait construire le deuxième bâtiment le plus marquant de la Presqu'île, sur le fleuve, après l'Hôtel-Dieu, qu'il allait marquer son territoire pour 200 ans, et que cela allait donc coûter très cher. Au lieu de cela, on a voulu faire croire qu'on posait juste un petit mouchoir à la Confluence et on a paru surpris de découvrir que c'était un terrain instable qui nécessitait des tonnes de béton pour porter son poids. J'ai trouvé cela assez ridicule.

Fallait-il conserver des industries plutôt que se centrer sur les services ?

J'entends aussi cette réflexion mais c'est oublier que la dépollution de ce quartier a été un des gros enjeux de son aménagement. Sous le macadam du marché gare, la terre était grise. Il ne faut pas s'imaginer que replanter des arbres dans ce quartier, cela consiste juste à les amener dans



Lyon Confluence, une conquête à contre-courant, Éditions Libel, collection lignes de vie, 22 euros

une motte de terre. Il a fallu dépasser 200 ans d'histoire de sols artificiels pollués par les rejets des industries installées sur place. Aujourd'hui, on a un sol régénéré ! Tout cela a été réussi assez vite, en une quinzaine d'années. Je crois que les élus tout comme la SPL Confluence sont conscients qu'ils ne vont pas sauver la planète avec un seul éco-quartier, mais il faut reconnaître leur volontarisme.

Et vous, votre sentiment personnel sur ce quartier ?

Je ne dis pas que j'aime tout mais qui peut nier que la Confluence n'est pas aujourd'hui plus agréable à découvrir ? Ce que j'apprécie, c'est qu'il y a un vrai engagement pour la modernité, sans faux choix, avec une architecture contemporaine pour la darse et les bords de Saône. ■

NOCTURNE

musée des confluences

les jeudis jusqu'à 22h
tarif réduit à partir de 17h

GRANDLYON

museedesconfluences.fr