

La Confluence, problématique entre fleuves et projet urbain

par François Grether, architecte urbaniste

C'est peut être un trait particulier de notre époque que la plupart des villes du monde imaginent et illustrent leur renouvellement à partir de leurs rivages maritimes ou fluviaux. Toute l'histoire de l'urbanisation s'exprime avec l'évolution de ses multiples rapports avec l'eau, ressource, exutoire, ligne de déplacement, voie de transport, limite, paysage... Il est ainsi vraisemblable qu'au tournant de chaque période le phénomène de l'édification urbaine doit retrouver sa définition par rapport à ce qui lui est extérieur, face aux horizons qui lui échappent.

Dans cette grande problématique contemporaine, Lyon présente la singularité d'être riveraine de deux fleuves très différents, puis de leur rencontre, à la conjonction de deux bassins versants. Mais la Confluence désigne et englobe aussi un bout de la terre, qui se noie doucement sous une large ouverture de ciel, en direction du Sud et de la Méditerranée.

Dualité Saône - Rhône

A la place du territoire actuel de Lyon Confluence, il n'y eut très longtemps que les tourbillons où se mêlaient les flots autour des îlots Mognat, jusqu'au projet de Michel Antoine Perrache.

Sur la face du Rhône, le grand tracé rectiligne a permis, tout à la fois, de réaliser l'endiguement du fleuve et le pont de la Mulatière, de faciliter la navigation, de remblayer les vastes emprises du secteur et d'ouvrir un chemin à l'échelle nationale, entre Paris, le Vivarais et le Languedoc. La pertinence de ce tracé se retrouve avec l'arrivée de la première ligne de chemin de fer, puis avec le passage de la première autoroute. Du côté de la Saône, la large courbe du cours d'eau et les pentes abruptes des Balmes marquent au contraire l'ampleur et la permanence du site naturel.

La dualité du site, déterminée par les caractéristiques opposées de ses rives, doit être une donnée primordiale pour le projet urbain.

Avancée géographique et progression historique

Site historique, la Presqu'île s'étend sur une grande longueur, depuis les pieds de la Croix Rousse jusqu'au confluent, alors qu'en sens transversal les bords des eaux sont toujours proches.

A cette configuration "entre deux", qui suit le long et lent cours des fleuves, correspond le déroulement des formes d'urbanisation successives. D'amont en aval, les lieux resserrés de la ville enclose sur elle-même, s'ouvrent en espaces de plus en plus larges et s'agrémentent de grands arbres, puis de jardins. Plus loin, s'interposent les infrastructures techniques modernes et enfin les friches de l'époque industrielles en attente d'un nouveau destin.

Un territoire central, délimité, précieux

Au contact du centre ville ancien, le rôle du secteur de Lyon Confluence a longtemps été maintenu dans des fonctions logistiques, aujourd'hui obsolètes. L'état d'abandon et de disponibilité des emprises est manifestement en contraste avec l'attrait du site et l'intérêt de sa position par rapport à l'étalement de la grande agglomération. Un même processus reproduit des situations semblables dans la plupart des grandes villes. Ainsi se présentent généralement les conditions qui permettent d'engager d'importants projets d'extension du centre.



Le confluent

Toutefois, ici, les fleuves cernent et limitent très clairement l'étendue des aménagements possibles. Ce fait renforce la valeur exceptionnelle de ce fragment de territoire et conduit à beaucoup d'exigences sur la diversité, les qualités et l'intensité des programmes et des architectures qui pourront y être réalisés.

Une démarche vivante

La Confluence, l'Y symbolique de Lyon, a été le lieu de multiples projets sans suite. Dans la mission qui m'est confiée, je crois qu'il ne convient pas d'ajouter un autre dessin formel, la figuration solitaire d'une partie de ville achevée dès sa conception et aussi vite périmée.

Tout au contraire, mon ambition est faire valoir les données du site, les acquis positifs de l'existant, les perspectives offertes par les rives des fleuves. Ces forces latentes, déjà là, sont à conjuguer avec les ambitions de toute nature que peuvent porter les responsables et tous les acteurs de l'agglomération. Cette démarche de progressivité doit mener de front des vues d'avenir pour une longue durée et certaines réalisations particulièrement significatives à court terme.

Multiples activités portuaires

Dans la période moderne, les ports ont été systématiquement spécialisés, au point de perdre leur sens général, celui de lieu d'accueil et d'évasion, où les mouvements et les activités changeantes s'offrent en spectacle et incitent à la rêverie. En évitant d'installer des parkings de bateaux de plaisance, le projet de la Confluence devrait faciliter un vaste renouvellement des usages et des ambiances portuaires, avec les activités les plus diversifiées, transport de passagers, tourisme fluvial, plaisance, pratiques sportives, péniches-équipements de loisirs, promenades des berges...

Paysage sensible

Avec Michel Desvigne, paysagiste, est proposé un système de parc consistant à répartir dans l'ensemble du territoire de la Confluence des lieux d'agréments en relation directe avec les formes bâties. Lié au grand paysage de la Saône, un parc

linéaire à l'échelle de l'agglomération doit faire face aux Balmes, sur toute la longueur des rives. Puis une trame verte ramifiée se développe vers l'est, au cœur du quartier à développer. Le jeu de ces ramifications permet la démultiplication linéaire des faces à faces entre les édifices, les jardins, la promenade, les loisirs...

Parc/port et développement urbain

Alors que les rapports de voisinage sont suppléés par les moyens de communication, il n'est plus possible d'envisager la constitution de "tissus urbains", concrétisation de "tissus sociaux".

La principale ambition proposée pour la Confluence consiste à concevoir une forme urbaine comme une contecture nouvelle, qui mette en relations étroites les composantes opposées d'une forte densité bâtie et d'une grande trame d'espaces paysagers et portuaires.

Les notions de parc et de port peuvent ici être étroitement associées, et même fusionnées, dans une même optique d'espaces ouverts pour l'agrément des perceptions sensibles et pour les loisirs sous différentes formes complémentaires, marchandes, culturelles, sportives. Le port est étendu sur les quais riverains, ainsi que sous la forme de darses ou bassins à l'intérieur des terres. Dans la durée, le port précède la ligne principale du parc, alors que les bassins s'inscrivent parmi ses ramifications.

Un premier bassin portuaire

Au départ des aménagements, le sens des réalisations initiales est déterminant pour qualifier l'ensemble du projet. Dans cette perspective, il est proposé de créer une première darse fluviale entre la Saône et le cours Charlemagne, à proximité du quartier existant de Sainte Blandine.

Ce grand bassin portuaire avec ses quais et avec l'édification de programmes de loisirs est d'abord conçu comme un espace public singulier, une "place d'eau" qui prolongerait l'enchaînement successif des places des Terreaux, fermée et minérale, de Bellecour, terre-plein cerné d'alignements d'arbres, de Carnot, jardin public.



Le Rhône - Quai Claude Bernard