

Ismaël Nour et Dominique Rey, Aurélie Delage  
11 mai 2005

Le Tango de la rue, 11 mai 2005

## **La confluence : projet, rupture et reproduction du sud de la presqu'île de Lyon**

Nos conférenciers d'un soir étaient en retard, et manifestement ce n'était pas pour accorder leurs discours, vu leurs contradictions au sein d'un exposé qui n'a pas respecté l'intitulé donné. En effet, de la Confluence, nous avons eu force détails de sa constitution aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, et pas de présentation du projet qui devrait durer 30 ans et transformer le sud de la Presqu'île en centre-ville au même titre que Bellecour. Compte-rendu d'un inattendu café histoire donc...

Ismaël NOUR, venant de Djibouti, souligne lui-même qu'il n'est pas géographe : il achève actuellement une thèse de Sciences de l'Information et de la Communication, comparant le Grand Projet de Ville de la Duchère, et le Projet Lyon Confluence.

Dominique REY se présente comme une « conteuse de ville » : monteuse de programmes culturels patrimoniaux, elle aime faire découvrir les sites insolites d'une ville.

Deux non-géographes donc, mais qui rappellent que l'étude de la Ville est un champ interdisciplinaire qui échappe aux catégories.

### **Perrache, un « morceau de ville » récent.**

Historiquement, le site a été créé à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, car avant, la Presqu'île s'arrêtait au niveau des remparts de l'Abbaye d'Ainay. En fait, au temps des Romains, la Presqu'île n'existait quasiment pas : à la place de Bellecour se trouvait une île, l'île des Canabae. L'autre quartier romain se trouvait au bas des pentes de la Croix-Rousse : Condate, ce qui signifie « confluent » en gaulois.

Au fur et à mesure de sa croissance, la ville, qui n'avait pas encore franchi le Rhône, s'est trouvée enserrée dans ses remparts, et les cours se sont densifiées. Dès le XVII<sup>e</sup> siècle, de premiers projets ont voulu agrandir la ville pour que les Lyonnais puissent se loger correctement. S'agrandir sur la rive droite du Rhône était à l'époque impensable, car cela aurait nécessité de construire des ponts, or la ville ne pouvait pas financer les moyens de communication terrestres, trop chers. Jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle, il n'y a eu d'ailleurs que deux ponts, celui de la Guillotière et le Pont de Pierre vers la place du Change.

### **Premier projet : Hardoin-Mansart, 1677**

Hardoin-Mansart propose de construire une cité administrative concentrant tous les services publics en 18 bâtiments sur une superficie de 620 m<sup>2</sup> gagnés sur les fleuves. Il s'agit en effet de combler le confluent initial et de relier le « continent » à l'île Mogniat. Mais le projet est abandonné par la ville qui ne dispose pas d'assez de fonds, d'autant plus qu'elle doit reconstruire son Hôtel de Ville détruit par un incendie.

### **Deuxième projet : Delorme, 1738**

Le second projet prévoit lui aussi de rattacher l'île Mogniat au sud de la Presqu'île, mais dans un but d'agrément : offrir un lieu de promenade aux Lyonnais. Projet lui aussi abandonné, faute d'argent. De plus, il ne faut pas minorer le blocage mental des Lyonnais à dépasser les remparts du sud de la Presqu'île.

### **Troisième projet : Perrache, début XIXème siècle.**

Tandis que la rive droite du Rhône s'urbanise avec le plan Morand (actuellement quartier des Brotteaux), Perrache, rival de Morand, propose un plan au consulat : il s'agit d'assécher les brotteaux [1] méridionaux en construisant deux chaussées (les actuels quais du Rhône et de la Saône). Mais l'homme, qui n'est absolument pas ingénieur hydraulique, ne mesure pas du tout les difficultés d'un tel projet. A l'époque, le Rhône est encombré sur sa rive gauche par une quarantaine de moulins flottants, à l'endroit où il y a un fort courant. On décide alors de créer une gare à bateaux, grâce à un canal parallèle à l'actuel cours de Verdun, qui permet d'accéder aussi à la Saône. Mais il y a un problème de différence de niveau d'eau entre les deux cours d'eau, et le projet devient vite un gouffre financier, ce qui ne manque pas de susciter une polémique : à l'époque, on parle du « projet de dessèchement d'une partie de la Méditerranée par un apprenti maçon »... Malgré cela, Perrache défend son projet durant dix ans.

La ville de Lyon devient propriétaire de l'île Mogniat en 1823 : c'est alors que le maire Delacroix-Laval lance un appel d'offre, rédigé en français, anglais et allemand, proposant aux industriels de faire de Perrache le « Manchester lyonnais ». C'est ainsi qu'il propose par exemple la concession de la ligne Saint-Étienne - Lyon, première ligne en France de transport de voyageurs par le rail. Au début du XIXème siècle, Perrache devient donc le quartier des pionniers du rail et de l'industrie.

Quand le maire a confié cette concession ferroviaire, il a demandé à ce qu'une gare d'eau soit ouverte, car à l'époque, le chemin de fer était considéré comme complémentaire au transport fluvial. Cependant, l'ensablement régulier de la gare d'eau, dû aux remontées de la nappe phréatique à l'emplacement de la confluence originelle, posa rapidement problème, d'où la construction d'une première gare, située plus au sud que l'actuelle gare de Perrache.

### **Question d'Emmanuelle Delahaye pour réorienter le débat : En quoi consiste le projet Lyon Confluence ? Pourquoi les pouvoirs publics ont-ils décidé de réaménager le sud de la Presqu'île ?**

Tous les projets ensuite mis en œuvre, le Centre d'Echange de Perrache notamment, ont pour point commun de montrer la séparation originelle.

En 1989, le maire de l'époque Michel Noir a pour projet de travailler sur la communication de la ville de Lyon, pas assez mise en valeur aux échelles tant nationale qu'europpéenne. Il travaille sur l'espace public, c'est-à-dire ce qui est visible, et choisit d'éclairer l'existant : une ville vivante set une ville vivante la nuit, d'où la nécessité d'éclairer les ponts, les façades...). C'est le Plan Lumière.

Le projet Confluence actuel est l'émanation d'un premier projet qui avait été proposé par des parisiens. Dans la mesure où Lyon disposait d'un bon centre-ville au centre de la gare, il s'agissait de montrer la continuité nord-sud au sein de la presqu'île. Le projet initial prévoyait de détruire le Centre d'échange pour éliminer la coupure, mais cela est repoussé, en raison de l'ampleur du coût de l'opération.

*Perrache voulait développer la ville : finalement, son projet aura mis 200 ans à aboutir...  
(Dominique Rey)*

**A lire sur Internet :**

- <http://www.lyon-confluence.fr>
- [http://www.art-et-histoire.com/segreap.php?Lyon\\_perrache](http://www.art-et-histoire.com/segreap.php?Lyon_perrache)
- [http://www.archives-lyon.fr/sommaires/forma\\_urbis.html](http://www.archives-lyon.fr/sommaires/forma_urbis.html)

Compte-rendu : Aurélie Delage

[1] Nom donné à Lyon aux îles de sables alluvionnaires figées par la végétation, sorte de marécages ;

© Les Cafés Géographiques - [cafe-geo.net](http://cafe-geo.net)