

# LYON CONFLUENCE UNE CONQUÊTE À CONTRE-COURANT

DU POLDER DU XVIII<sup>E</sup> SIÈCLE  
AU LABORATOIRE D'ÉCOLOGIE  
URBAINE DES ANNÉES 2000,  
LE ROMAN D'UNE AVENTURE  
URBAINE COMMENCÉE IL Y A  
PLUS DE 250 ANS.

 LIBEL  
ÉDITIONS

UNE CONQUÊTE **LYON**  
CONFLUENCE  
À CONTRE-COURANT  
Nicolas Bruno Jacquet



*Lyon Confluence. Une conquête à contre-courant*  
16 x 22 cm, 224 pages, 22 euros TTC  
160 illustrations  
Collection Lignes de vi(II)es

# LYON CONFLUENCE UNE CONQUÊTE À CONTRE-COURANT

## PRÉSENTATION

**L'incroyable métamorphose territoriale en cours dans le quartier lyonnais de la Confluence ne saurait faire oublier le processus historique à l'œuvre depuis le siècle des Lumières, lorsque Antoine Perrache proposa d'inventer un Lyon moderne sur «un territoire qui n'existait pas». L'extension de la ville sur le confluent de la Saône au Rhône offrit à Lyon l'espace de son devenir, faisant du nouveau quartier de Perrache un lieu d'expérimentation de la Révolution industrielle et une zone logistique de premier ordre. Aujourd'hui, le modèle est à la ville durable et son économie centrée sur le savoir et le bien-vivre. La Confluence est de nouveau au rendez-vous, en tant que laboratoire de l'écologie urbaine.**

*Cette chronique historique est le récit d'une aventure urbaine, dont les étapes se savourent comme les pages d'un roman, redonnant toute sa noblesse, sa dimension affective et symbolique à un territoire hors du commun.*

Mêlant documents d'archives issus des fonds de la Métropole et photographie contemporaine, ce livre proposé par les éditions Libel raconte 250 ans d'une conquête urbaine où chaque époque a modelé le paysage d'un quartier.

*Lyon Confluence* s'inscrit dans la collection lignes de vi(II)es qui, au fil de ses publications, interroge le territoire (*La Part-Dieu. Le succès d'un échec. La Saône au cœur de Lyon, Lyon, vallée de la chimie*).

L'ouvrage est publié avec le soutien de la SPL Lyon Confluence, qui a également accepté de mettre son fonds iconographique à la disposition de la maison d'édition.

# LYON CONFLUENCE UNE CONQUÊTE À CONTRE-COURANT

## LES ACTEURS

### L'AUTEUR

Historien de l'architecture et d'urbanisme **Nicolas-Bruno Jacquet** est diplômé de l'École polytechnique Fédérale de Lausanne. Il conjugue des activités d'enseignement à l'École nationale supérieure d'architecture de Lyon et des activités culturelles. Depuis 2012, ce passionné d'architecture permet aux curieux de découvrir la ville de Lyon en tant que guide et conférencier.

Il est notamment un membre actif de *Nomade Land*, association organisatrice de promenades urbaines et de conférences dans la ville. De nombreuses publications accompagnent ce travail de médiation auprès du public. Il est l'auteur de monographies et d'ouvrages sur le patrimoine de Lyon, Paris et le château de Versailles. En 2004, il a publié un essai sur l'architecture contemporaine, *Le langage Hypermoderne de l'architecture* (éditions Parenthèses, 2014).

Il a pensé ce dernier livre *Lyon Confluence* comme un roman, celui d'une aventure urbaine, une conquête territoriale moderne commencée au siècle des Lumières.

### L'ÉDITEUR

Les **éditions Libel** publient depuis 2008 des beaux livres dans les domaines du patrimoine, des beaux-arts, de la photographie et de l'histoire. Maison d'édition indépendante et plateforme de diffusion/distribution, l'image est au cœur des préoccupations de la structure, qui apporte un soin tout particulier à la direction artistique de ses ouvrages : il s'agit toujours de gagner la confiance des amoureux du livre en proposant des livres élégants et ambitieux, où le dialogue entre l'image et le texte occupe une place centrale.

Les partenaires des éditions Libel sont des photgraveurs d'art, des imprimeurs soucieux de l'environnement et des graphistes spécialistes du livre.

*Lyon Confluence* s'inscrit dans la ligne éditoriale de notre catalogue en traitant de thèmes qui nous sont chers et que nous prenons plaisir à présenter dans des ouvrages uniques : la description de la société contemporaine, la valorisation du territoire lyonnais, le travail d'artistes contemporains.

**LYON CONFLUENCE**  
**UNE CONQUÊTE À CONTRE-COURANT**

*EXTRAITS*





### Désenclaver le quartier d'Ainaï et ouvrir la Presqu'île vers le sud

Pour entrer dans la ville depuis la rive droite du Rhône, la donne va sensiblement évoluer au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, avec la création, au sud de la Presqu'île, d'un lotissement d'immeubles locatifs sur les anciennes propriétés de l'abbaye royale d'Ainaï, bordant la Saône, avec l'urbanisation de l'axe des rues du Plat et Vaubecour. Nait ainsi l'idée de rallier le sud de la Presqu'île par un nouveau pont, directement depuis la porte Saint-Georges et le chemin des Étroits : en 1745, pour le compte de l'Aumône générale (les Hospices civils de Lyon) l'ingénieur Antoine Degérando engage ses ouvriers charpentiers dans la construction d'un pont de bois à péage, au droit de l'ancien petit port de l'abbaye, le pont Sainte-Claire qui deviendra le pont d'Ainaï. On trouve dans ce chantier la première trace de la famille Perrache, celle d'un architecte-charpentier du nom de Paul Perrache, promoteur de l'opération spéculative de lotissement au-devant du pont et de la porte dénoyée de l'abbaye, alors élargie et réédifiée, l'actuelle «voûte d'Ainaï». Séparés d'une génération, Paul et Antoine Perrache, (le futur) créateur de l'extension de la ville sur le confluent, sont de la même famille, mais de branches cadettes. Au début des années 1760, quelques années après le lotissement de Paul Perrache, Antoine-Michel Perrache n'hésite pas à limiter son ambition et produit ses premières études pour conquérir les eaux, en sa seule et simple qualité d'érudit.

Afin d'imaginer le projet d'extension, Antoine Perrache se rend souvent sur la colline de Sainte-Foy-lès-Lyon pour admirer et étudier l'état naturel du confluent, changeant selon les saisons. C'est à cette époque que le rabotement de la colline pour élargir le chemin des Étroits est évoqué par le Consulat et devient plus que jamais une nécessité, pour le développement commercial de la ville... Antoine s'imaginer utiliser cette terre à bon escient en reprenant à son compte le projet du sieur Delorme présenté quelques années auparavant, afin d'assurer le remblaiement du grand bras du Rhône entre les remparts d'Ainaï et l'île de la Mogniat et permettre d'entrevoir l'extension méridionale de la cité.

### Antoine-Michel Perrache dans son époque

Aussi loin que l'on puisse remonter dans les sources, on apprend des Perrache qu'ils se sont installés à Lyon en 1672, pour la plupart exerçant le métier de charpentier. Antoine-Michel Perrache est né le 23 novembre 1726, baptisé en l'église Saint-Nizier, septième enfant d'une fratrie comptant dix-sept frères et sœurs. Son père est un artiste sculpteur renommé, et Antoine est doué en dessin. À partir de 1756, il devient professeur à l'École gratuite de dessin de Lyon.

Antoine Perrache est surtout un homme ambitieux, quelque peu inconscient à s'imaginer livrer bataille au fleuve sans que ne soit concrètement et littéralement jetée sa fortune dans les flots ! Son pari ? Le bénéfice direct à la vente ou à la location des terrains viabilisés et l'encassement du péage d'un nouveau pont qu'il projette d'édifier à la pointe du nouveau territoire aménagé. Antoine n'est pourtant en rien un ingénieur. Son seul atout, celui d'être un homme cultivé et intéressé par la technique, guidé par une certaine vision moderne de l'économie qu'il entend associer à son désir de rente. Son expertise ? Perrache va la chercher non pas dans les livres, mais sur le terrain.

Il s'est en particulier intéressé au projet pharaonique de création du canal de Givors, dans la vallée du Gier (affluent du Rhône), présenté en 1745 par François Zacharie, commerçant en horlogerie, quincaillerie et outillage à Lyon, fabricant à Saint-Étienne, et mis en œuvre à partir de 1763 par l'architecte Guillaume Marie Delorme. À juste titre spécialiste des aqueducs. Les travaux du canal dureront jusqu'en 1788, date où seront définitivement ouverts à la navigation quinze kilomètres sur un dénivelé naturel de quatre-vingt-cinq mètres, régulé par vingt-huit écluses, cinq ponts-aqueducs et un souterrain d'une longueur de cent soixante et onze mètres. Le programme de Perrache s'inscrit dans la perspective de la création de cette infrastructure hors norme.

1 Voûte d'Ainaï près de la basilique Saint-Martin d'Ainaï, abbaye possédait les terres au sud de la Presqu'île dans son état avant le XVII<sup>e</sup> siècle ; en 1745, le charpentier Paul Perrache réédifie l'ancienne porte du port de l'abbaye et crée son lotissement, première étape de l'ouverture de Confluence.

2 Portrait du sculpteur et promoteur Antoine-Michel Perrache peint par sa sœur Anne-Marie Ouhle sur toile.

## PREMIÈRE URBANISATION À L'ÈRE DU CHEMIN DE FER

En 1814, la chute du Premier Empire précipite, sans résistances, la ville de Lyon aux mains des troupes autrichiennes d'occupation. Les Français vont bon gré mal gré devoir s'accommoder, sous l'autorité de Louis XVIII, de la restauration des Bourbons décidée par les alliés russes et anglais. Désabusée, une grande partie de l'élite lyonnaise délaisse tout engagement politique pour privilégier les intérêts économiques. Au cours de la décennie, la ville se repeuple lentement s'appuyant sur la reprise des manufactures de la soie, consécutivement à la modernisation des métiers à tisser par Jacquard ; Lyon repasse la barre des 120 000 habitants au début des années 1820, avec de nouveau pour ambition de regarder vers les territoires au-delà du Rhône.

### La consécration logistique de la Presqu'île de Perrache sous la Restauration

Par décret royal, le nouveau roi Louis XVIII nomme le comte de Fargues maire de Lyon. Dans un conseil municipal recomposé et sans autonomie, la question de la possession des terrains de la Presqu'île de Perrache se pose prosaïquement : la propriété est-elle aux ayants droit de la Compagnie, à la Ville de Lyon ou au gouvernement, c'est-à-dire, à l'État ?

Le nouveau conseil municipal tente dans un premier temps de faire reconnaître au gouvernement monarchiste l'existence de l'ancienne Compagnie Perrache avec le souhait de ne pas donner suite au don gratuit des terrains opéré sous le Premier Empire par la municipalité, dans le cadre du projet illusoire de palais impérial.

En l'état, le programme d'aménagement du sud de la Presqu'île est loin d'être achevé, quoique la nouvelle chaussée du quai Perrache soit ouverte à la circulation, en ligne droite depuis le Grand hôtel-Dieu jusqu'au pont de la Mulatière. Le lotissement du quartier neuf résidentiel établi sur l'emplacement des anciens remparts d'Ainaï demeure toutefois en attente



1 (page précédente) Le pont ferroviaire métallique de la Mulatière sur la Saône au niveau du confluent, édifié en 1915-16 par l'ingénieur Maurice Kacchm de la Compagnie Levasseur-Perret (ingénieur de la structure de la tour Eiffel). À ses côtés le pont routier de 1926, doublé en 1972 pour l'aménagement autoroutier, ainsi qu'au second plan le musée des Confluences et le pont Raymond-Barre.

2 Plan géométral de la partie méridionale de la ville de Lyon relevé en 1791 en l'état des avancements des travaux de remblaiement de la Compagnie Perrache avant la révolution.

3 Plan d'urbanisation du quartier neuf d'Ainaï envisagé en 1815 et des lotissements à venir (gris clair), ainsi que du tracé du cours du Midi (actuel cours de Verdun).

de promoteurs. Les investisseurs hésitent : le flou sur l'avenir de la partie méridionale de la ville n'incline guère à la spéculation. Certes, la gare d'eau de Perrache se trouve être déjà comblée et remplacée par un cours planté, établi sur toute la largeur de la Presqu'île, entre Rhône et Saône. Le cours du Midi (actuel cours de Verdun), en passe de devenir un des plus beaux partis urbanistiques de la ville. Mais, au début des années 1820, il n'est pas encore bordé d'immeubles de façon régulière, et parfois encore de baraques. Au sud de ce futur axe transversal structurant, hormis le quai Perrache, il n'existe que quelques moulins et entrepôts : la voirie de la Presqu'île de Perrache n'est pas encore établie et les terrains vagues restent non viabilisés côté Saône, toujours à la merci de ses crues hivernales.



### Le controversé centre d'échanges de Perrache

Les sphères décisionnelles semblent totalement hermétiques à l'utopie proposée par René Gagès en traitant la question de Perrache comme une simple question de voirie. La responsabilité ne peut pas incomber à l'architecte seul, mais aussi au monde politique qui montre surtout l'état d'assujettissement des collectivités et initiatives locales au pouvoir central, une situation qui ne changera guère avant la première loi de décentralisation Defferre de 1982. Quoique Louis Pradel ait pu le prétendre fièrement, les maires n'avaient en matière de grands aménagements qu'un rôle de consultation et leur volontarisme affiché faisait les affaires d'un État percevant les services techniques locaux comme des organes subalternes.

Le centre d'échanges sera au final une superstructure limitée à sa fonction de « sas de triage » assurant la connexion entre les modes de transports qui imposent des ruptures d'usages : de la voiture que l'on gare aux transports en commun et au chemin de fer; une « machine à circuler », absorbant, triant, orientant les flux, en somme, un « temple dédié à la mobilité ».

1 Vue depuis la place Carnot de la partie centrale du centre d'échanges qui abrite sous la charpente de Jean Prouvé la salle des échanges, assurant la connexion avec les réseaux de transport en commun.

2 Vue sur le centre d'échanges de la gare de Lyon-Perrache depuis la montée de Choulans sur la colline de Fourvière.



3 Photographie de René Dejean du chantier de construction du centre d'échanges depuis la montée de Choulans sur la colline de Fourvière.

**En outre, le centre d'échanges n'est pas que nuisances pour le quartier d'Ainay et la place Carnot. Il faut prendre en compte le confort que cette grande machinerie apporte aux usagers des transports en commun, ainsi protégés des intempéries. Le complexe agit comme un pare-bruit, limitant le contact du bruit des automobiles que l'on perçoit à peine depuis la place Carnot.**

Le centre d'échanges témoigne pourtant bien d'une persistance de l'idée d'un « fonctionnalisme augmenté », puisque la superstructure a aussi été pensée pour restituer une partie des espaces sacrifiés de l'ancien cours de Verdun, avec en particulier la création au sommet de la superstructure de deux immenses jardins panoramiques de douze mille mètres carrés chacun (sur les toitures des deux ailes des parkings en voile de béton culminant à vingt mètres de hauteur) et d'un vaste espace à destination culturelle qui occupera le quatrième étage sous la charpente dessinée par Jean Prouvé (qui culmine à trente-sept mètres de hauteur). La salle d'exposition va être investie à partir de 1976 par l'ELAC, l'Espace lyonnais d'Art Contemporain, premier centre municipal français présentant de l'art moderne au public, inauguré un an avant le Centre Pompidou à Paris.

En outre, le centre d'échanges n'est pas que nuisances pour le quartier d'Ainay et la place Carnot. Il faut prendre en compte le confort que cette grande machinerie apporte aux usagers des transports en commun, ainsi protégés des intempéries. Le complexe agit comme un pare-bruit, limitant le contact du bruit des automobiles que l'on perçoit à peine depuis la place Carnot.

Pour comprendre le centre d'échanges de la gare de Perrache, il faut différencier deux axes : tout d'abord, la traversée souterraine des flux automobiles sur l'axe est-ouest de la traversée piétonne qui a été traitée dans l'axe nord-sud, entre la place Carnot et la gare de Perrache : cette pénétrante douce s'élance depuis la rue Victor Hugo piétonnée avec la création du métro en 1976, jusqu'à la vaste place intérieure du centre d'échanges, occupant toute la partie centrale de la superstructure. Cette salle d'échanges est particulièrement monumentale, couronnée par l'imposante charpente métallique sous laquelle est fixé l'immense lustre créé par Jean Vincent, culminant à une vingtaine de mètres de hauteur. Le centre d'échanges est aussi un espace de rencontres, une place abritée.

Si l'on critique souvent le gigantisme de son architecture, c'est un peu rapidement oublier son caractère intégré, puisque, dans son rapport d'échelle à l'environnement immédiat, le centre d'échanges n'est pas surdimensionné. Il semble se glisser entre les constructions et les alignements du XIX<sup>e</sup> siècle. Il minimise le traumatisme urbain du passage d'une autoroute qui devait initialement n'être franchissable que par des passerelles, et restitue donc en partie un lien rompu entre deux quartiers par sa pénétrante piétonnière.



# ACTE 3 UN PLAN VERT PLAN VERT POUR LA RECONQUÊTE

## EMPREINTE : EXEMPLE DE RÉHABILITATION D'UN ÎLOT ANCIEN DES PRISONS

1 (page précédente) Photographie issue de l'exposition « Chambres obscures » tenue aux Archives municipales en 2012 à l'occasion des journées du patrimoine qui présente des clichés photographiques inédits des anciennes prisons Saint-Paul et Saint-Joseph, capturés par Bruno Piccard, conjointement au travail mené sur le site l'artiste Ernest Pignon-Ernest, une œuvre commandée en 2008 par la Direction interrégionale des services pénitentiaires de Rhône-Alpes.

2 Angle du quai Perrache et de la rue Ravat, avec l'ancienne maison patronale de la fonderie Douenne qui occupait le site.

À l'angle de la rue Ravat et du quai Perrache demeure une des rares maisons anciennes du quartier. L'esthétique, les linteaux courbés aux fenêtres et les belles ferronneries des garde-corps pourraient laisser penser que la construction remonte à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, époque de l'aménagement de la digue-quai par Antoine Perrache. Depuis les fenêtres du premier étage, on pourrait presque imaginer l'état paysager d'autrefois, celui d'un quai planté de peupliers d'Italie où il était possible de regagner le bord du fleuve en descendant quelques marches après avoir passé le muret de la chaussée...

Cette maison est une imitation historique puisqu'elle date de 1869. C'est l'ancienne maison patronale de la fonderie Douenne & fils, spécialisée dans le travail du cuivre et du bronze, dont la manufacture disparue se trouvait attenante.



Lyon Confluence, une conquête à contre-courant

Après s'être vu refuser l'extension de sa fonderie dans le quartier d'Ainay (quai Tilsitt, près du pont d'Ainay), Étienne Douenne transfère ses activités sur cette parcelle du quai Perrache, la ville concédant progressivement à l'entreprise la plus grande partie de la parcelle rectangulaire formée par le cours Bayard, la rue Delandine, la rue Ravat et le quai Perrache. Les installations industrielles étaient importantes avec dans l'atelier douze fours à creusets (le métal à fondre étant contenu dans un creuset qui protège des flammes et des gaz de combustion), un four à réverbère (four à céramique où la chaleur est réverbérée par la voûte) et trois machines à vapeur. À la fin des années 1960, le site se trouvait encore occupé par la Carrosserie Nouvelle de Perrache, spécialisée dans la tôlerie et l'application de vernis, et la maison patronale occupée par la Direction Régionale des Services Pénitentiaires, à quelques pas des prisons Saint-Joseph-Saint-Paul.

Les installations industrielles ont été démolies en juillet 2004, y compris la halle du grand atelier... ce qui n'est pas un cas isolé pour le quartier Sainte-Blandine dont les îlots ont été progressivement désindustrialisés pour permettre un réinvestissement immobilier. Ici, la réhabilitation a été menée par l'Atelier AIA - Atelier de la Rize qui est le maître d'œuvre des bureaux de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Région (angle avec le cours Bayard), ainsi que par les architectes de SOHO-AUREA qui ont eu soin de transformer la partie intérieure de l'îlot. Sur l'alignement du quai, le nouveau centre d'affaires « Empreinte » abrite l'Agence Régionale du Développement et de l'Innovation, l'association régionale de promotion gastronomique Rhône-Alpes, le siège de l'ADDEV, spécialistes dans les matériaux haute performance, et celui de DCB International, promoteur immobilier. Au revers, le complexe protège un vaste jardin paysager intérieur bordé d'immeubles d'habitation, dont l'un d'eux se voit édifié sur une « dent creuse » ouvrant sur la rue Ravat, de son surnom « Black Box », parce que ses façades sont composées d'un parement de briques noires verticales.

3, 4, 5 Intérieur de l'îlot réhabilité par les architectes SOHO-AUREA, avec son jardin paysager.





Lyon Confluence, une conquête à contre-courant

Acte 3 – Un plan vert pour la reconquête



# LYON CONFLUENCE UNE CONQUÊTE À CONTRE-COURANT

—  
Nicolas-Bruno Jacquet  
Prix de vente public : 22 Euros

—  
**Contact**

Éditions Libel — Benoît ROUX  
9, rue Franklin 69002 Lyon  
T/fax 04 72 16 93 72  
[www.editions-libel.fr](http://www.editions-libel.fr)

