



HAL
open science

Le confluent et le Port Rambaud à Lyon, d'une histoire industrielle à un nouveau patrimonial

Antoine Barbin

► **To cite this version:**

Antoine Barbin. Le confluent et le Port Rambaud à Lyon, d'une histoire industrielle à un nouveau patrimonial. Histoire. 2018. dumas-01938209

HAL Id: dumas-01938209

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01938209>

Submitted on 28 Nov 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UNIVERSITÉ
LUMIÈRE
LYON 2



**U.F.R. Temps et Territoires
(GHHAT)**
Bât. Europe, 5 Avenue Pierre
Mendès France
69500 Bron. France.

Le confluent et le Port Rambaud à Lyon

D'une histoire industrielle à un renouveau patrimonial

Antoine BARBIN (2141505)

Mémoire de Master 1

Mention Histoire

Spécialité d'Histoire contemporaine

Parcours R.U.C.P. (Représentations et Usages Contemporains du Passé)

**Sous la direction de Mr. Stéphane Frioux, agrégé d'Histoire et maître de conférences
en Histoire contemporaine à l'Université Lumière Lyon 2.**

**Membre du Jury : Mme. Natacha Coquery, agrégée d'Histoire et professeure
d'Histoire moderne à l'Université Lumière Lyon 2.**

Soutenu le 11 juin 2018.

Année universitaire 2017-2018

ENGAGEMENT DE NON PLAGIAT

Je soussigné, *Mr. Antoine BARBIN* (N° carte d'étudiant : 2141505),

Déclare avoir pris connaissance de la charte des examens et notamment du paragraphe spécifique au plagiat. Je suis pleinement conscient que le plagiat de documents ou d'une partie de document publiés sous quelques formes que ce soit (ouvrages, publications, rapports d'étudiant, entretiens, internet, etc...) constitue une violation des droits d'auteur ainsi qu'une fraude caractérisée.

En conséquence, je m'engage à citer toutes les sources que j'ai utilisées pour produire et écrire ce document.

Antoine Barbin, le 16 mai 2018 à Lyon.

REMERCIEMENTS

Je tiens tout d'abord à remercier chaleureusement mon directeur de mémoire, Mr. Stéphane Frioux, pour son aide et ses conseils précieux tout au long de l'année, ainsi que mon directeur de Master, Mr. Edouard Lynch, pour son implication auprès de ses étudiants et ses conseils avisés.

Un grand merci aux personnels des centres d'archives, Municipales, Départementales, Métropolitaines, pour leur travail incroyable dans l'ombre de la recherche, avec une mention toute particulière pour le personnel des fonds documentaires du Musée d'Histoire de Lyon (Musées Gadagne) et à Mr. Michaël Douvegheant, chargé des collections photographiques et de la photothèque des Musées Gadagne, pour sa grande patience et maîtrise des fonds. Une grande reconnaissance pour le travail des archivistes municipaux, pour leur système de classement très clair et donc très efficace pour la recherche. Et enfin, j'aimerais remercier les archives du Grand Lyon, qui même dans une période difficile pour leur service, arrivent à trouver du temps pour conseiller les chercheurs dans leur travail.

Après les organismes publics, j'aimerais aussi remercier tout particulièrement Mr. William Vassal, président de l'agence Z Architecture, d'avoir pris son temps pour m'expliquer ses démarches et de nombreuses anecdotes sur le chantier du port, mais aussi toutes les personnes qui m'ont accompagnées et conseillées, des cabinets d'architectes débordés aux responsables d'expositions.

Pour toutes ces personnes. Merci du fond du cœur.

SOMMAIRE

CHAPITRE 1 : LA CONSTRUCTION D'UN NOUVEAU QUARTIER

1.1. VERS UNE NOUVELLE PORTION DE VILLE

1.2. L'EXUTOIRE URBAIN

CHAPITRE 2 : LA VIE DES DOCKS

2.1. L'EVOLUTION DES LIEUX DANS LA SECONDE PARTIE DU XXE SIECLE

2.2. « FAIRE ENTRER LYON DANS LE TROISIEME MILLENAIRE » (R. BARRE, 1999)

CHAPITRE 3 : LYON-CONFLUENCE : PROJETS, INSPIRATIONS ET REALITES

3.1. UN ANCIEN ESPACE POUR UNE NOUVELLE DESTINEE

3.2. UNE NOUVELLE FAÇON DE FAIRE VIVRE L'HISTOIRE

CONCLUSION

TABLES DES FIGURES

TABLE DES ANNEXES

SOURCES

BIBLIOGRAPHIE

Abréviations utilisées dans les légendes et notes :

AM Lyon : Archives Municipales de Lyon (*1, Place des Archives, 69002 Lyon*).

Arch. Grand Lyon : Archives de la Métropole – Grand Lyon (*20, Rue du Lac, 69003 Lyon*).

AD Rhône : Archives du Département du Rhône et de la Métropole de Lyon (*34, Rue du Général Mouton-Duvernet, 69003 Lyon*).

BML : Bibliothèque Municipale de Lyon (*30, Boulevard Vivier-Merle, 69003 Lyon*).

Musées Gadagne : Fonds documentaires des Musées Gadagne réunissant le Musée d'histoire de Lyon (MHL) et Musée des Arts de la Marionnette (MAM) (*1, Place du Petit Collège, 69005 Lyon*).

CCI-L : Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon (*Palais du Commerce – 21, Rue de la République, 69002 Lyon*).

I.N.A. : Institut National de l'Audiovisuel – Délégation Centre-Est (*58, Rue Sainte-Geneviève, 69006 Lyon*).

Inventaire RA : Inventaire du patrimoine de la Région Auvergne - Rhône-Alpes (*1, Esplanade François Mitterrand, 69002 Lyon*).

Parler d'un port, qui plus est, un port industriel du XXe siècle, revient à parler d'une chose peu attirante. Un lieu pas forcément très chaleureux, ni beau, ni accueillant. Le port industriel qui ne fait que décharger, charger et stocker des marchandises sans grande valeur culturelle, du charbon, du pétrole, du métal, des ciments, du sable... Rien de très fascinant au premier abord. Néanmoins, le port est la porte d'entrée de la ville depuis la rivière, une porte que l'on préfère cacher derrière des grillages ou excentrer du centre. Le banal s'oppose ici à l'ineestimable, la valeur d'une proximité avec une ville culturellement riche, classée en partie au patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 1998. De plus, que représentent les moins de trois siècles d'existence (246 années de 1772 à 2018) du quartier de Perrache, par rapport aux deux millénaires d'existence de la ville de Lyon ?

Aujourd'hui, les ports sont plus excentrés que leurs prédécesseurs, découlant de l'essor des villes françaises après la Seconde Guerre Mondiale. L'espace portuaire, autrefois dangereux et peu engageant, abandonné, est devenu un terrain de jeux, de création, et de possibles. Cette zone, sur le bord d'un cours d'eau et facilement aménageable, devient le cœur de toutes les attentions, surtout dans une ville comme Lyon qui a fait de l'aménagement des quais un fil rouge de l'aménagement urbain, et aujourd'hui, il devient un enjeu culturel. Du quartier « *d'au-delà des voutes* », le quartier de « *Perrache Confluence* » ou plus communément aujourd'hui, « *La Confluence* » passe de zone industrielle indésirable à nouveau quartier symbolique de la modernité lyonnaise. Transformer l'industriel nauséabond en un lieu culturel et attrayant devient un enjeu urbanistique, politique et économique. Les anciennes friches deviennent des exemples de gestion environnementale par une promotion d'un patrimoine local et d'un environnement naturel, proposant une nouvelle image de la ville, plus moderne et plus durable¹. De l'industriel au culturel, il ne semble n'avoir qu'un pas (de géant).

Pour cette étude, nous allons nous poser le questionnement central suivant : Comment, par l'étude de l'évolution temporelle du quartier Perrache et plus précisément, du Port Rambaud, peut-on comprendre les métamorphoses actuelles du patrimoine bâti et de l'identité industrielle de cette zone ? Cette problématique s'intéresse à l'évolution du patrimoine industriel dans la ville, et sa mise en service pour la cité ; de plus, on peut aussi se questionner sur l'importance de l'identité industrielle du quartier. Notre étude s'articule aussi autour d'une série de questions : Comment une zone si proche de l'hypercentre lyonnais a été si longtemps ignorée ? Comment explique-t-on la volonté de construire un nouveau quartier en gardant des éléments d'un passé oubliable ? Comment, par l'exemple du Port Rambaud, la ville tend à

¹ CAUE du Nord (Région Nord Pas-de-Calais), *La réhabilitation des friches*, Lille, 11/08/2011, 16 p., p.4.

patrimonialiser son héritage industriel ?

Géographiquement parlant, nous nous intéressons à toute la partie urbaine située au sud de l'actuelle Place Carnot dans le deuxième arrondissement de Lyon, délimitée à l'ouest par la Saône, à l'est, par le Rhône, et le confluent des deux cours d'eau au sud. La toponymie « Quai Rambaud » désigne le quai et le bas-port s'étalant du Pont Kirchner au nord au Pont de la Mulatière. Par l'appellation « Port Rambaud », nous désignons un espace plus restreint que l'actuelle voirie du quai. Nous allons nous concentrer sur une zone de 1 300 mètres à la pointe de la Presqu'île lyonnaise, sur la rive gauche de la Saône, située entre, au nord, l'entrée de la darse de la place nautique édifiée courant 2010, et au sud, le Pont de la Mulatière et la Pointe de la Confluence. Le choix précis de cette zone est motivé par la présence d'un patrimoine industriel unique, celui de l'ancien Port Rambaud, encore présent sur cette zone, qui contrairement à la partie nord du quai, a conservé son ambiance industrielle. La zone étudiée est composée d'une longue bande large de quelques dizaines de mètres, comprenant successivement sur sa largeur, les pontons fluviaux, l'estacade piétonne, et les bâtiments, cernée à l'ouest par la rivière, et à l'est par la desserte routière nommé Rue Hrant Dink, nom du journaliste politique arménien assassiné en 2007 à Istanbul, et sa continuité, la voirie Quai Rambaud.

Sur le plan chronologique, notre étude débute dès la fondation de la ville jusqu'à la période actuelle avec néanmoins quelques points chronologiques charnières : la fin du XVIIIe siècle avec la création du quartier, le tournant du XXe siècle et l'inauguration du Port Rambaud en 1926 et surtout, élément central de notre démonstration, la période depuis 1994. Cette dernière période, lancée par l'arrêt des activités portuaires, enclenche les différentes phases de patrimonialisation des lieux. Néanmoins, la chronologie de chaque chapitre est plus restreinte que la précédente : de la domination romaine à 1926 pour le premier chapitre, la période 1940 à 2003 pour la seconde, et la période des quinze dernières années jusqu'en 2018 pour le dernier chapitre.

L'étude proposée s'articule autour de trois chapitres divisés chacun en deux parties. Premièrement, selon une méthode chronologique, nous nous concentrerons sur la fondation du nouveau quartier de Perrache, du confluent antique à l'établissement de l'industrie dans cette nouvelle partie de la ville. Nous allons présenter une brève histoire du confluent, et bien sûr de son imbrication dans l'histoire de la ville de Lyon. Après un descriptif historique et géographique de la zone du confluent avant les travaux du XVIIIe, on présentera toute une série de projets pour la zone, qui proposent de nombreuses lectures pour le lieu. Nous étudierons plus

en détail un projet en particulier : le projet Perrache. Ce projet, fondateur d'une partie du quartier que nous connaissons aujourd'hui est à l'origine de la plupart des aménagements futurs. Dans la deuxième partie du chapitre, nous nous concentrerons sur la rapide transformation du quartier en vaste zone industrielle, véritable exutoire de la ville relié progressivement au chemin de fer, pionnier dans la zone. Cette nouvelle destinée d'un quartier, qui y apposera une image négative pour les deux siècles suivants, sera l'objet de la première partie du chapitre. Nous compléterons cette partie avec un historique de la création de la Gare d'eau de Perrache, installée à la fin du XIXe siècle au sud de la Presqu'Île, et du Port Rambaud jusqu'à son inauguration en 1926, permettant de préciser notre étude vers un point précis. Cet historique sera achevé par un état des lieux du port dès 1926. Nous présenterons les quatre principaux bâtiments conservés : La Sucrière, la Capitainerie, les Salins et les Douanes, à partir de 1949. Nous présenterons aussi les diverses infrastructures portuaires et les autres édifices qui ont disparus aujourd'hui. La méthode chronologique paraît plus claire pour saisir l'importance des événements dans la suite de l'histoire du lieu.

C'est dans un second chapitre que nous allons analyser la vie de la zone du Port Rambaud autour de deux importantes périodes charnières dans l'évolution des lieux : l'après-guerre et la fin du XXe siècle. La première partie du chapitre sera consacrée à suivre l'évolution des lieux et sa lente désagrégation. Cette désagrégation est aussi complétée par une perte d'identité du quartier, avec un isolement constant des lieux, avec les grands travaux du maire Louis Pradel dans les années 1970. Cette partie sera conclue par les raisons officielles et les conséquences de la fermeture officielle du port en 1994, accompagnée d'abandon, de squats et de disparition de la vie dans la zone. La seconde partie du chapitre s'intéressera alors aux projets de renouveau des lieux après l'abandon du port. La zone est au cœur d'énormes enjeux, politiques, économiques et urbanistiques. Suivant l'étude sur du projet général initial MBM, nous allons nous concentrer plus spécifiquement sur les transformations de la zone du Port Rambaud, à partir de 2003. Les années suivantes marquent les transformations successives des lieux, entre réhabilitations d'entrepôts, destructions de structures, et constructions de nouveaux pavillons que nous allons pouvoir analyser.

Enfin, le dernier chapitre, plus thématique, analysera les rapports entre le port et la ville, la modernité et l'ancien, et le lien entre le patrimoine industriel et la ville. Après un bref état des lieux du port en 2018, afin de pouvoir comparer avec l'état des lieux en 1925 des docks, nous allons donc traiter les liens entre le projet « Lyon Confluence », la présence de l'eau, la friche industrielle et le patrimoine portuaire. Enfin, nous allons travailler dans la dernière partie

sur le travail des artistes, architectes et urbanistes autour du renouveau du quartier, la création des « Docks de la Confluence », et de la mise en valeur d'un patrimoine longtemps ignoré. Nous allons parcourir les lieux afin de décrypter les spécificités techniques et architecturales, et l'impact qu'elles peuvent avoir sur la compréhension de l'histoire des lieux. Le concept d'archéologie industrielle sera présenté ici et sa complémentarité possible avec la construction nouvelle. Le recouvrement architectural, ou justement la conservation de l'apparence originale des bâtiments, est le résultat d'une mise au service de l'architecture et de l'art pour la revitalisation du quai. L'investigation autour de l'histoire du port devient une chasse aux détails, des vastes grues aux gravures et inscriptions conservées dans les façades.

Ce mémoire tend à dépasser les limites de la stricte étude historique, avec l'intégration de définitions d'histoire urbaine et d'urbanisme, nécessaire à l'étude d'un quartier, couplés à des concepts d'économie et de politique permettant de saisir l'importance des acteurs et des protagonistes de l'évolution des lieux. Les concepts d'archéologie industrielle apportent un éclairage sur la compréhension du patrimoine bâti conservé sur le port, alors que des références en art et en architecture contemporaine peuvent permettre de comprendre la nuance entre réhabilitation et restauration². La réhabilitation propose de conserver le caractère historique du bâti en y intégrant des éléments contemporains, créant parfois de simples « trompe l'œil » autour d'une façade conservée mais d'un intérieur contemporain, contrairement à la restauration qui préfère une remise en état du bâti en respectant les logiques de construction vers un retour à l'état initial. La restauration est préférée dans la création d'un lieu de mémoire ou destiné à la conservation historique, contrairement à la réhabilitation qui intègre souvent des activités inédites, comme des bureaux, des centres commerciaux ou des lieux d'expositions, à un lieu à l'origine non prévue pour celles-ci. On peut aussi ajouter à la comparaison le concept de rénovation urbaine, qui concerne la réaffectation de quartiers entiers dans les milieux urbains, s'attaquant à des lieux souvent mal estimés, où l'ancien peut être au service du neuf, avec souvent d'importantes démolitions avec la conservation de quelques éléments du bâti, apportant une touche de charme ancien. Le quartier de La Confluence réunit les trois concepts.

Le choix de ce sujet est le résultat d'une recherche d'un sujet local traitant de la revitalisation du patrimoine. La question de la patrimonialisation des ouvrages industriels du Port Rambaud, et même des infrastructures fluviales n'est que rarement étudiée. Dans des villes où l'accent est mis sur le retour de la nature et la mise en valeur des cours d'eau, ces ouvrages

² « Réhabilitation / Restauration / Rénovation urbaine (Notions Générales) », *Géococonfluences* (ENS Lyon), juillet 2005. (<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/rehabilitation-restauration-renovation-urbaine>)

portuaires sont au centre d'une question : Faut-il détruire ces entrepôts ou les conserver comme traces du passé ? La possibilité d'un sujet évolutif dans le temps et l'espace, complété par une interdisciplinarité possible a fait de ce lieu un sujet définitif pour cette recherche. Cette dernière se construit donc autour de grands thèmes issus de disciplines variés : la ville, l'environnement, l'industrie, le patrimoine et forcément, la notion de modernité.

J'aimerais aussi présenter cette étude comme une étude d'un être vivant. Tout comme le présente l'exposition temporaire (17 novembre 2017 – 17 juin 2018), *Lyon sur le divan, les métamorphoses d'une ville*, proposée par les Musées Gadagne, étudiant la ville comme un sujet de psychanalyse, avec ses caprices, ses tendances et autres défauts. L'étude du Port Rambaud est à comprendre comme une sorte de cycle de vie, une sorte de personnification du lieu, avec une longue naissance et vie bouillonnante par l'élaboration du quartier, une vie d'adulte plus calme avec le port jusqu'aux années 1970 et une longue agonie jusqu'à la fermeture du port. Le lieu aujourd'hui semble renaître de ses cendres, avec de nouveaux projets, toujours plus ambitieux, un peu comme un adolescent qui cherche son identité. Le quai, aujourd'hui symbole de jeunesse et d'audace, est le lieu de tous les possibles dans l'agglomération lyonnaise. L'étude et son angle d'attaque proposé ici diffère alors des autres études sur le même sujet.

L'étude est portée par une documentation générale vaste, notamment sur l'histoire et la géographie de la ville de Lyon, particulièrement autour de l'œuvre commune de Jean Pelletier, historien, et de Charles Delfante, architecte-urbaniste, qui ont beaucoup écrit sur le thème de l'évolution urbanistique de Lyon. L'historiographie autour des cours d'eaux lyonnais, avec une prédominance de l'étude du Rhône, est conséquente, mais s'attache à l'étude des trafics mais peu des ports, et s'arrêtant pour la plupart à la fin du XVIIIe.

Concernant l'historiographie précise autour du sujet, le port Rambaud a connu plusieurs études historiques, chronologique de la fondation du port à la fermeture en 1994 par Annette Fauron³ ou couplée à une histoire technique autour du fonctionnement des docks par André Cler⁴. Le projet Confluence a été traité sous des angles politiques⁵, géographiques et urbanistiques⁶. Néanmoins, on ne trouve que peu d'études sur le patrimoine industriel dans la

³ FAURON Anette ; FARON Oliver (Dir.), *Le port Rambaud : des origines à 1960*, Lyon, Université Lumière Lyon II (Organisme de soutien), Mémoire, 2003, 132 p.

⁴ BISSUEL Pierre, *Le Port Rambaud à Lyon*, Lyon, Chambre de commerce de Lyon, 1956, 141 p.

⁵ DUREL Sophie ; PAYRE Renaud (Dir.), *Lyon Confluence, lieu de convergence ? Le projet urbain, lieu d'émergence de nouvelles relations entre les habitants et pouvoirs publics ? Le cas de la concertation sur le Projet Confluence*, Institut d'Etudes Politiques – Université Lyon 2, Lyon, 2007.

⁶ GENEVOIS Sylvain, « Lyon-Confluence, un exemple de rénovation urbaine », *Géococonfluences*, 18/07/2005.

ville, et aucune sur le recyclage des friches industrielles ou urbaines lyonnaises. Cette étude tend à réunir différents points de vue, venant de disciplines différentes, en tentant d'apporter une vision pluridisciplinaire autour d'un sujet actuel et important dans l'évolution de nos milieux de vie urbains.

Cette recherche est le fruit d'importantes fouilles en archives, complétant la bibliographie établie. Ces investigations ne sont pas cantonnées à un service ou un lieu, mais chacun des services disponibles à Lyon apportent une vision différente du sujet.

Les archives du Port Rambaud collectée par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon ont été intégrées en 2017 aux rayonnages des archives départementales du Rhône et de la Métropole de Lyon. C'est pour cette raison que l'on retrouve aux Archives départementales la plupart des dossiers concernant la vie quotidienne du Port Rambaud, de sa fondation à sa fermeture. On retrouve dans ces dossiers de nombreuses correspondances entre la Chambre de Commerce, la Ville de Lyon et le Ministère des Travaux Publics, la plupart des plans et des statistiques sur le Port Rambaud, ou encore des ressources plus diverses comme des mémoires de projets, de nombreux plans de situation, et surtout de nombreuses informations sur la période de la Seconde Guerre Mondiale, avec un dossier complet sur l'incendie du dépôt pétrolier en juin 1940.

Les archives municipales de Lyon apportent une vision plus administrative de la vie urbaine à Lyon. Concernant le sujet, on retrouve tous les permis de construire attribués par la ville, et notamment ceux concernant la zone du Port Rambaud. Les archives municipales, mais aussi la bibliothèque municipale de Lyon, offrent aussi un très important fonds photographique, varié et de très bonne qualité. Les archives de la Métropole et du Grand Lyon, en cours de déplacement avec les archives départementales, apportent de nombreux contenus offrant un point de vue plus global. On y retrouve la plupart des contenus concernant les grands projets urbains, comme le projet Lyon Confluence. On peut aussi citer un autre lieu de conservation qui peut apporter beaucoup à l'étude de la ville de Lyon, c'est le fonds documentaire des Musées Gadagne. Ceux-ci, composés du Musée d'Histoire de Lyon (MHL) et du Musée des Arts de la Marionnette (MAM) conservent une grande collection de documents, notamment de nombreuses gravures ou daguerréotypes, autour de l'histoire de Lyon. On y retrouve la plupart des documents concernant Lyon précédent la période de la Révolution. Par le statut de musée et non de centre d'archives, le fonds Gadagne tend à évoluer constamment, grâce à de nombreux achats par ses équipes, et permettant aux fonds de se diversifier : lettres, photographies, gravures, dessins, articles de journaux et de nombreux livres et livrets.

Enfin, on ne peut ignorer l'importance des sources audio-visuelles de provenances diverses. Les archives de la Bibliothèque Municipale de Lyon et de l'Institut national de l'audiovisuel (I.N.A.) offrent une grande disponibilité concernant les reportages de chaînes télévisées locales, ou tirés des journaux télévisés nationaux. Néanmoins, une des sources les plus larges, mais aussi plus compliquée à gérer, concerne les vidéos produites pour une publication web, notamment sur les sites de partage de vidéos comme *YouTube* pour les vidéos du Groupe Cardinal, ou *Vimeo* pour les vidéos du site *Cityscape*. Ces vidéos, tantôt à but publicitaire ou informatif, sont des produits particuliers à bien discerner d'un reportage plus classique. Les images publiées en ligne peuvent être consultées à tout instant, sans limite de support et de façon gratuite et illimitée. Contrairement aux vidéos télévisées entrées dans les fonds de l'I.N.A., les vidéos publiées exclusivement sur Internet sont des données sensibles, pouvant être modifiées ou supprimées à tout instant par l'émetteur de la vidéo ou même l'hébergeur de la plateforme, faisant de la vidéo web une donnée non pérenne dans le temps.

Remarque : Il est vrai que la diversité des nominations des lieux peut porter à confusion, cette remarque tend à clarifier la situation.

Par l'appellation Les Salins, Les Salins du Midi et le Magasin des Sels, nous désignons le même Pavillon des Salins actuel, soit la partie réhabilitée contre le Cube² (Cube orange) et sa terrasse.

Ensuite, l'Entrepôt réel des Sucres indigènes, le Magasin des Sucres, l'Entrepôt de la Générale Sucrière et le Magasin Général des Sucres, désignent le même lieu : la Sucrière actuelle, extension nord et silos compris.

De plus, par « gare à bateaux », on désigne la première gare fluviale créée par Antoine Michel Perrache sur l'actuelle site de la gare S.N.C.F., par « gare d'eau », le corridor semi-circulaire du XIXe siècle entrant dans la Presqu'île, et donc par « port », la zone étudiée le long de la Saône, au sud de la darse de la Place Nautique.

Il faut aussi préciser que le « confluent » et la « confluence » désigne le lieu de convergence des cours d'eaux, alors que « La Confluence » désigne la partie sud du quartier de Perrache, à partir de la Place Nautique.

En plus des lieux, par les termes de SEM, SAEML, SPLA ou SPL Lyon Confluence, nous désignons la même structure responsable de l'aménagement urbain du projet.

CHAPITRE 1 : LA CONSTRUCTION D'UN NOUVEAU QUARTIER

C'est donc dans ce premier chapitre que, selon une méthode chronologique, nous allons présenter la fondation du nouveau quartier de Perrache, du confluent antique à l'établissement de l'industrie dans cette nouvelle partie de la ville. Avant d'étudier le processus de rattachement de l'Île Mogniat au confluent à partir de 1722, nous allons présenter une brève histoire du confluent, et bien sûr de son imbrication dans l'histoire de la ville de Lyon. Après un descriptif historique et géographique de la zone du confluent avant les travaux du XVIIIe, on présentera toute une série de projets pour la zone, qui proposent des zones d'habitation, des places industrielles ou même des palais résidentiels. Nous étudierons plus en détail un projet en particulier : le projet Perrache. Ce projet, fondateur d'une partie du quartier que nous connaissons aujourd'hui est à l'origine de la plupart des aménagements futurs. Dans la deuxième partie du chapitre, nous nous concentrerons sur la rapide transformation du quartier en vaste zone industrielle, véritable exutoire de la ville relié progressivement au chemin de fer, pionnier dans la zone. Cette nouvelle destinée d'un quartier, qui y apposera une image négative pour les deux siècles suivants, sera l'objet de la première partie du chapitre. Nous compléterons cette partie avec un historique de la création de la Gare d'eau de Perrache, installée à la fin du XIXe siècle au sud de la Presqu'Île, et du Port Rambaud jusqu'à son inauguration en 1926, permettant de préciser notre étude vers un point précis. Cet historique sera achevé par un état des lieux du Port dès 1926. Nous présenterons les quatre principaux bâtiments conservés : La Sucrière, la Capitainerie, les Salins et les Douanes, à partir de 1949. Nous présenterons aussi les diverses infrastructures portuaires et les autres édifices qui ont disparus aujourd'hui. La méthode chronologique paraît plus claire pour saisir l'importance des événements dans la suite de l'histoire du lieu.

1.1. VERS UNE NOUVELLE PORTION DE VILLE

Dans un premier temps, nous allons étudier l'émergence d'un quartier nouveau au tournant de la Révolution Française. En effet, pour comprendre l'évolution des lieux, il faut revenir à l'essence même du projet de création du quartier. Avant le port moderne du XXe siècle ou la Révolution industrielle française du XIXe siècle, il faut déjà revenir sur la vie d'un morceau de ville au sud de la cité lyonnaise. Un quartier qui n'est pas encore celui de la Confluence, seulement celui d'une île isolée du reste de la ville, au centre de nombreux projets qui scelleront son destin pour les décennies à venir.

1.1.1. La zone du confluent jusqu'au XVIIIe siècle

L'axe Rhône-Saône, avec un point de jonction à Lyon, est une voie essentielle reliant, dès l'Antiquité, l'Europe septentrionale à la Méditerranée et permettant l'échanges de ressources commerciales, humaines et culturelles.



Figure 1 : « Autel d'Auguste », BERAUD-LAURAS Henri (lithographie) dans M.F.M. FORTIS, *Voyage pittoresque et artistique à Lyon*, 1819, Musées Gadagne ((9)55.48 3).

stratégique terrestre. *Lugdunum*, la ville romaine fondée en 43 avant Jésus-Christ sur la colline de Fourvière, est doublée par l'établissement de *Condate* sur l'actuelle Presqu'Île. Mot latin d'origine gauloise désignant une « confluence », *Condate*, avec un point central autour de l'amphithéâtre des Trois-Gaules, est l'un des passages les plus importants pour traverser

Les pirogues monoxyles (taillée dans un unique tronc d'arbre) des *vinarri*, les marchands de vins romains, et des riches navigateurs de l'antiquité, les corporations d'armateurs et de commerçants, sont progressivement remplacés par les longs convois halés du Moyen-Age, tractés par des bêtes. Néanmoins, Lyon ne cessera jamais d'être au centre du commerce dans une grande partie de l'Europe de l'Ouest. La ville est un point de passage obligatoire entre la Méditerranée et l'Europe du Nord (Pays-Bas, Belgique, Est et Nord de la France, Allemagne rhénane).

La ville de Lyon est aussi un point

directement la Saône et le Rhône, ce qui en fait un carrefour militaire, commercial et culturel.

Par le terme de « confluence », on désigne une convergence de deux cours d'eau, où un cours d'eau (affluent) se jette dans un autre. À Lyon, la confluence, se situe à la rencontre de la Saône, qui vient de parcourir 480 kilomètres depuis les Vosges, et du Rhône qui en a parcouru 445 et qui doit encore rallier les 365 kilomètres jusqu'à la mer. Véritable élément de l'identité lyonnaise, le confluent actuel est situé à environ 2500 mètres en aval de son point d'origine, situé au-delà des remparts au sud de l'abbaye d'Ainay du XVIIe, même si le confluent sous l'antiquité romaine serait plutôt à hauteur des Terreaux⁷. La confluence de la fin de l'Antiquité, supposée en amont de Saint-Jean, était un donc haut lieu de commerce.

On trouvait à hauteur de l'actuelle Eglise Saint-Georges (Lyon 5^e) et Ainay (Lyon 2^e), deux ports alimentant la ville en denrées sensibles et précieuses, comme les huiles méditerranéennes et les salaisons de poissons d'Afrique. D'ailleurs, cet emplacement de *Condate* et son importance économique est particulièrement attractif, la portion de ville entre le nord de l'actuelle Place des Terreaux et le Confluent compte 60 000 habitants sous la domination romaine de Néron vers 65 après Jésus-Christ, tandis que l'île de Canabae, au sud du confluent dans la continuité de la Presqu'Île, devient un *emporium*, un port fluvial antique, avec un rôle de capitale commerciale des Gaules⁸. L'île de Canabae, face au confluent, est le grand port et entrepôt des *vinarri*, les négociants en vins romains venus de tout l'Empire. L'Île de Canabae deviendra plus tard l'Île Mogniat, la Presqu'Île Perrache, puis le quartier de la Confluence.

Le confluent est aussi un marqueur symbolique fort dans le monde antique. C'est à quelques centaines de mètres au nord de celui-ci, sur les pentes de la Colline de la Croix-Rousse qu'est installé l'Amphithéâtre des trois Gaules. Les deux rivières représentent les peuples gaulois et romain, dans leur unification, autour de la figure de l'Empereur. Néanmoins, cette représentation d'un autel⁹ à l'emplacement stricte du confluent est en grande partie imaginée, les réunions entre notables locaux de soixante nations gauloises et représentants romains se déroulaient à la Croix-Rousse. Néanmoins, un vaste autel été bien édifié sur la Croix-Rousse, ses colonnes ayant été récupérées dans la construction de la croisée du transept de la Basilique Saint-Martin d'Ainay.

⁷ BEGHAIN Patrice ; BENOIT Bruno ; CORNELOUP Gérard ; THEVENON Bruno, *Dictionnaire historique de Lyon*, Lyon, Eds. Stéphane Bachès, 2009, 1504 p., p. 326.

⁸ LATREILLE André (Dir.), *Histoire de Lyon et du Lyonnais*, Toulouse, Privat, 1975, 506 p., p. 41.

⁹ Musées Gadagne, (9)55.48 3 : BERAUD-LAURAS Henri, *Autel d'Auguste, consacré à Auguste par les 60 Nations les plus puissantes des Gaules*, Gravure, 1819.

La ville s'est rapidement développée autour de la Saône plutôt que vers le Rhône, à cause de ses rives instables et sa navigation difficile par un courant fort et massif. Les marchandises remontant de la Méditerranée sont transbordées à Lyon vers des navires adaptées à la Saône, rendant le port de Lyon un lieu indispensable au commerce de la vallée du Rhône et de l'Est du pays.

De la fin de l'Antiquité aux grands travaux de Perrache au XVIIIe, on constate une multiplication du nombre de ports sur la Saône, avec un pic vers 1550, mais sans réelles structures fixes ou dédiées au commerce. Les navires accostent sur des grèves et les marchandises débarquées par de petits escaliers conduisant à des ruelles entre les bâtiments encerclant la rivière, la Saône étant une rivière plutôt docile, les maisons ont leurs fondations directement dans les berges. Il faudra attendre le XVIIe siècle pour observer les premières initiatives municipales de régulation et d'institutionnalisation du commerce fluvial. En 1628, le Consulat de Lyon décide la construction d'un quai et d'un port en aval du pont du Change, l'actuel Quai Saint-Antoine. C'est avec ce type d'ouvrage que le terme de « quai » prend son sens définitif : un aménagement dégagé permettant l'accostage des bâtiments de navigation, afin de permettre l'embarquement ou le débarquement des passagers et des marchandises, installé de long des voies navigables sur des ouvrages dédiés. Les maisons construites contre la rivière sont démolies pour la création de quais protégeant la ville des crues ordinaires. Les quais deviennent, avec la création de manufactures et une augmentation de la production, des surfaces de transit et de stockage des marchandises.

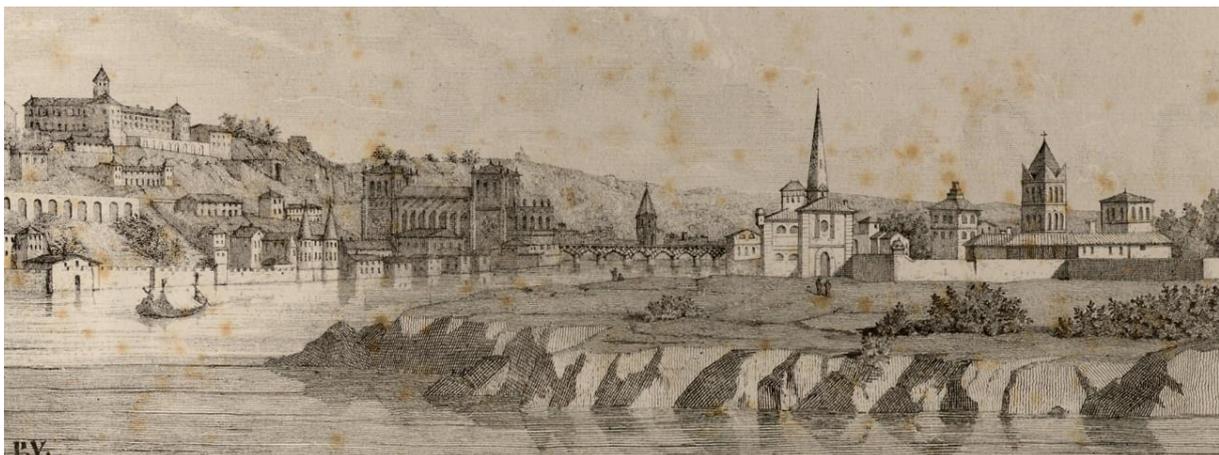


Figure II : Silvestre ISRAEL, Lyon au XVIe siècle - Vue prise au confluent du Rhône et de la Saône avant les travaux de Perrache, Musées Gadagne (1330.17).

Au Moyen-Age, la ville se recentrant autour du groupe épiscopal de Saint-Jean, sur la rive droite de la Saône, l'île de Canabae est désaffectée et le confluent devient une zone dédiée au sacré. L'Abbaye d'Ainay occupe une vaste zone au sud de l'ancienne Presqu'Île depuis sa

fondation en 859 par les bénédictins. À la Renaissance, l'abbaye devient un haut lieu de la vie urbaine, avec son propre port, un palais pour l'abbé et une production de vin, tout ceci cloisonné dans des fortifications¹⁰. À la Révolution, les terrains sont partagés en lots, le quartier devient un nouveau lieu d'habitation pour les lyonnais aisés, seul reste la Basilique Saint-Martin d'Ainay aujourd'hui. La confluence, jusqu'à la dernière partie du XVIIIe siècle s'arrête donc au niveau de l'actuel quartier d'Ainay, protégé par de hauts remparts destinés à éviter l'entrée de l'eau dans la ville lors des crues. Entre les remparts et la jointure des eaux, on peut retrouver une zone paysagère sauvage¹¹, inconstructible, de quelques dizaines de mètres particulièrement appréciée des baladeurs lyonnais.

Si le premier projet réalisé au sud des remparts d'Ainay est celui d'Antoine Michel Perrache, l'idée de repousser la confluence des cours d'eau est ancienne. Dans une ville dopée par l'essor du commerce, la création d'infrastructures modernes, spacieuses et dédiées au transit se pose comme une évidence.

1.1.2. Construire sur la rivière

A la sortie du Moyen-Age, la ville est réduite à un territoire exigu et surpeuplé. La commune de la Croix-Rousse, rattachée qu'en 1852, bloque l'expansion au nord de la Presqu'Île. La rive gauche du Rhône est occupée par la commune de la Guillotière et de nombreux terrains privés, et la rive droite de la Saône, avec ce que l'on appelle aujourd'hui communément, « Le vieux Lyon » est coincé sur une fine bande de terre entre la rivière et la colline de Fourvière.

Vers 1750, les congrégations religieuses occupant les trois quarts des surfaces habitables, la ville dépasse les 110 000 habitants sur une surface limitée à la Presqu'Île est aux coteaux de Fourvière. En effet, la surface totale de la ville atteint 2 800 bicherées¹² (364 ha.), réduit à 1 867 bicherées (242 ha.) en retirant la voirie. Une fois retiré les 1 458 bicherées (189 ha.) occupés par les congrégations religieuses, il reste aux 110 000 lyonnais, seulement 53 ha

¹⁰ *Op. Cit.*, BEGHAIN P. ; BENOIT B. ; CORNELOUP G. ; THEVENON B., *Dictionnaire historique de Lyon*, p. 31.

¹¹ Musées Gadagne, 1330.17. SILVESTRE Israël, *Vue prise au confluent du Rhône et de la Saône avant les travaux de Perrache*, gravure, Lyon, XVIe.

¹² La bicherée est le nom d'une série d'anciennes mesures agraires, spécifique au Lyonnais et au Beaujolais, utilisée jusqu'au XIXe siècle à Lyon. On estime qu'une bicherée équivaut à 13 hectares, soit 1300m².

(0,53 km²), soit plus de 2 000 habitants par hectare¹³, installés dans une ville verticale, avec des maisons peu nombreuses mais élevées. La ville passe ainsi, entre 1700 et 1785, de 97 000 à 146 000 habitants. La seule possibilité envisageable, et vitale, pour l'expansion de la ville est donc une extension vers le sud, vers des terrains communaux mais sauvages. Outre le débordement démographique, les citadins sont aussi soumis à une qualité de l'air médiocre, provoqué par l'accumulation des miasmes sur la Presqu'Île, émis par les *brotteaux* du confluent et de la Part-Dieu, des zones humides et marécageuses alternativement asséchées et submergées par les crues des cours d'eau.

Premier projet appliqué à un plan à la limite du réalisable, un vaste projet est alors imaginé par l'architecte Jules Hardouin-Mansart¹⁴, présenté en 1677 au gouverneur de Lyon, le Marquis de Villeroy. L'idée est de créer un vaste complexe administratif d'état¹⁵ sur le comblement d'un bras entre l'Île Mogniat et la Presqu'Île, permettant d'urbaniser 380 000m² de terrain, sur une parcelle carrée d'environ 620 mètres de côté. Le projet, alliant infrastructures officielles, espaces culturels et sociaux, ne verra jamais le jour à cause des dépenses énormes engrangées par l'incendie de l'Hôtel de Ville en 1674, mais permettra l'émergence d'autres futurs projets plus concrets.

Le premier projet concret pour le doublement du confluent au-delà d'Ainay est lancé par Guillaume-Marie Delorme¹⁶ en 1738 dans son projet de « reculement du confluent à La Mulatière » afin de doubler la surface constructible de la Presqu'île. L'Île Mogniat serait rattachée à la Presqu'Île et serait bâtie une série d'immeubles dans l'inspiration de ceux entourant la Place Bellecour¹⁷. Si l'idée n'aboutit pas, le projet ambitieux de l'aménagement du confluent est lancé, porté par l'acquisition en 1735 de l'Île Mogniat par le Consulat de Lyon. Si le projet de Delorme n'est pas retenu, le Consulat concède dès 1741 l'Île Mogniat pour une durée de vingt années au Sieur Joseph Gras qui y a construit sa ferme, « le Gros Domaine », contre

¹³ DECHANDON Sylvette, *Les Morand et les Perrache*, Conférence aux Archives Municipales de Lyon, 6 mars 2018.

¹⁴ Petit neveu de François Mansart (Église Notre-Dame du Val-de-Grâce, Paris), J.-H. Mansart (1646 – 1708) est un membre de l'Académie royale d'Architecture et proche du roi Louis XIV (Premier architecte du Roi en 1681, Inspecteur Général des Bâtiments du Roi en 1699). Il est l'architecte de l'Hôtel des Invalides à Paris (1676 – 1706), d'une partie du Château de Versailles (1677 – 1710), ou encore du nouvel Hôtel de Ville de Lyon (1701 – 1703).

¹⁵ HARDOUIN-MANSART Jules, *Projet d'une cité administrative dans un jardin public, dédié au marquis de Villeroy, gouverneur du Lyonnais*, gravure, 17 septembre 1677.

¹⁶ Guillaume-Marie Delorme est un membre de l'Académie de Lyon (1738) et participe à l'élaboration des jardins de la résidence de l'Archevêque de Lyon à Oullins (Rhône). Il est principalement reconnu pour ces études sur les aqueducs romains de Lyon, rendues aux Archives de Lyon seulement en 2003, après deux siècles de vagabondages.

¹⁷ DELORME Guillaume-Marie, *Plan méridional de la ville de Lion avec des augmentations et des changements proposés tracés en rouge*, Dessin (encre), 1738.

l'obligation de planter des arbres, d'embellir le lieu et d'endiguer une partie de l'Île¹⁸.

En 1770, Antoine-Michel Perrache¹⁹ présente longuement son projet. Il présente ici un « programme pour l'établissement d'un cours servant de grand chemin, tendant du Quai de la Charité de Lyon, au lieu appelé la Mulatière, près des fossés d'Oullins », soit une chaussée de plus de 3000 mètres reliant la rive droite du Rhône dans le quartier d'Ainay à la pointe de l'Île Mogniat. Ce chantier est motivé par « le surplus du chemin actuel de Lyon à Oullins [longeant la Saône sur sa rive droite] n'étant pas susceptible de réparations qui ne le rendent incommode et la sortie de la ville devenait tous les jours plus impraticable, on a été forcé de chercher un nouveau chemin sur le penchant du coteau de Ste Foy », or ce chemin serait trop cher et compliqué à construire. De plus, la construction est aussi motivée par la possibilité de construire une série de moulins, ceux de la Quarantaine, à hauteur de l'actuelle Eglise Saint-Georges, bâtie 70 ans plus tard. Les moulins installés directement sur la rivière sont trop encombrés par la présence d'écueils aux basses eaux, et la prise par les glaces en hiver, un canal serait plus simple à contrôler. De plus, le débit parfois important de la Saône emporte souvent les moulins, qui font des dégâts sur la rivière, emportant navires et ponts.

La « compagnie [Perrache, composé de 25 actionnaires] se présente, et se charge [...] d'établir le port et la chaussée dans la forme [...] elle fournira à la Communauté de la ville un cautionnement de huit cents cinquante & une mille quatre cents soixante-huit livres », cette même ville a consenti d'abandonner la propriété & la directe de tout le terrain qu'elle possède entre les deux rivières, depuis le Quai de la Charité, jusqu'au lieu-dit *La Mulatière* »²⁰ (Cf.

ANNEXE 2). Ce projet est possible car le terrain est une propriété municipale depuis le rachat de l'Île Mogniat à un notable lyonnais du même nom en 1735. L'acceptation du projet par le Consulat est difficile, il est refusé en 1766 et admis en 1770 après une présentation en 1769, cette fois, avec l'appui du Roi et de six architectes de renom, dont Soufflot et Turgot.

Le projet s'intègre dans un mouvement de grands travaux en région lyonnaise, contemporain du projet de Jean-Antoine Morand²¹, qui va étendre la ville vers l'est à partir de

¹⁸ AM Lyon, BB 312. Consulat de Lyon, *Délibérations consulaires*, 1754.

¹⁹ Fils du sculpteur Michel Perrache, Antoine-Michel (1726 – 1779) est un sculpteur et ingénieur lyonnais, un des premiers urbanistes des Lumières lyonnaises, ayant dédié la fin de sa vie à son grand projet de faire reculer le Confluent. Il y a très peu de documents concernant sa vie privée, A.-M. Perrache est resté célibataire sans enfants toute sa vie, vivant la plupart du temps avec sa sœur Marie-Anne. / *Op. Cit.*, BEGHAIN P., *Dictionnaire historique de Lyon*, p. 987.

²⁰ Musées Gadagne, N.4242.2. Perrache (Travaux de l'entreprise), *Analyse du projet présenté par le Dr. Perrache autorisé par lettres patentes du Roi*, Lyon, Aimé de la Roche, 13 octobre 1770, p. 1-3.

²¹ J.-A. Morand (1727-1794) est un architecte dauphinois (Briançon), ayant créé l'actuel quartier des Brotteaux (Lyon 6e), et permit une extension de la ville de l'autre côté du Rhône.

1775 (accord de la Ville en 1767 et du Conseil du Roi en 1771), en créant un nouveau quartier sur un plan hippodamien sur la rive gauche du Rhône ; et le chantier de François Zacharie²² autorisé en 1761, pour la création d'un canal entre Givors et Rive-de-Gier, reliant Rhône et Loire.

1.1.3. La création d'un nouveau quartier gagné sur le fleuve

Le projet, autorisé par les lettres patentes du Roi le 13 octobre 1771 pour un début des travaux lancés en 1772, consiste en la création d'une digue le long du Rhône, « depuis le Quai de la Charité jusqu'à la Mulatière, il sera pratiqué, en ligne droite, une Chaussée, à l'extrémité de laquelle il sera construit un Pont sur la Saône » de « 60 pieds de largeur, il sera bordé d'arbres ». « Cette chaussée redressera le bras du Rhône, qu'on aura supprimé » ce qui limitera les débordements, sur près de 3000 mètres, d'un canal entre le Confluent et une gare à bateaux, reliées perpendiculairement aux deux fleuves²³. La gare à bateaux est « un grand Bassin, qui limitera le nouveau quartier, du côté du midi » et « facilitera la communication des marchandises d'une Rivière à l'autre, il servira encore de gare ou d'abri pour les bateaux » (

ANNEXE 2). Ce bassin doit pouvoir libérer les quais et les rivières de l'encombrement provoqué par les navires en attente de chargement, et protéger les navires en cas de crues.

Perrache veut créer un véritable projet urbain en trois dimensions : installer un nouveau quartier quadrillé et organisé, construire un canal entre les deux fleuves pour alimenter une série de moulins, et créer une vaste gare à bateaux sur l'emplacement du futur Cours du Midi²⁴. Le comblement du bras de Rhône d'Ainay et de la construction de la Chaussée est réalisé à partir de la destruction des *lônes* de graviers, ces bras morts de la rivière alimentés en période de crues, présents au milieu des bras du Rhône, entre le confluent et l'Île Mogniat.

Le projet et son énorme coût est supporté par la Compagnie des Associés de Perrache, composé de dix membres principaux, avec un total de 25 actionnaires faisant en grande partie

²² François Zacharie (1709-1768) est un horloger lyonnais, particulièrement ambitieux, et voulant tenter sa chance dans un siècle d'audaces urbanistiques et techniques. Sa mort subite en 1768 marque l'arrêt des travaux, entachés par d'énormes emprunts (plus de 500 000 livres). Le canal a finalement été ouvert le 6 décembre 1780 et fermé à la fin du XIXe siècle. Le canal est désormais recouvert en grande partie par l'autoroute A47 depuis les années 1970.

²³ Musées Gadagne, 45.960.3. PERRACHE Antoine-Michel, *Projet de Perrache pour la partie méridionale de la Ville de Lyon*, Plan, 1766.

²⁴ Op. Cit., BEGHAIN P., *Dictionnaire historique de Lyon*, p. 987.

de la noblesse lyonnaise, mais aussi les architectes Turgot et Soufflot. « Le terrain qui doit former le nouveau Quartier dans la Ville sera divisé en vingt-six portions les plus égales possibles », soit, une pour chaque actionnaire qui en obtient la concession pour une exploitation, pour un total de 1 280 000 pieds de parcelles constructibles, soit environ 118 915m² (11,8 hectares). La plupart des parcelles sont situées entre les actuels cours de Verdun et Place Carnot, à l'emplacement du Centre d'Echanges actuel.

Suivant l'établissement de la chaussée entre Lyon et la Mulatière, Perrache propose un projet urbain s'orientant autour de deux places, une au nord de la gare à bateaux aménagé par l'architecte Soufflot, « de la grandeur de la Place Vendôme, à Paris, au centre de laquelle aboutiront cinq rues & deux Cours [...] susceptible de décoration, (et) pourra recevoir la Statue du Roi, un Hôtel du Gouvernement, & six autres Monuments publics. », et une autre place dans le futur au niveau du Confluent, plus tardivement, semi-circulaire et reliant les deux fleuves au pont, celle-ci prenant place dans la seconde partie du projet, destiné à urbaniser la zone de l'Île Mogniat.

La zone bordant le canal doit permettre l'accueil de « toutes les usines nécessaires au Commerce, & celles qui sur le Rhône, & qui dans la ville gênent la Navigation & défigurent les Quais [...] (qui) pourront être établis sur les rives du canal de dégorgeoir des Moulins ». Le projet, estimé à 1 005 873 livres pour « la Chaussée, le Pont en bois, le Canal de communication d'un Fleuve à l'autre », avec un rajout de 528 000 livres pour le Bâtiment des Moulins, les Canaux et dépendances, doit être réalisé, sur une estimation large, en cinq années en cas d'incidents, mais Perrache estime qu'avec 600 hommes, le chantier peut être achevé en deux années²⁵. Le chantier doit se rembourser par l'octroi d'un « péage pendant vingt années, à lever sur le Pont de la Mulatière » à la Compagnie des Associés de Perrache, ainsi que la location de douze moulins sur le canal rapportant 420 000 livres en quinze ans.

²⁵ Musées Gadagne, N.4242.2. Perrache (Travaux de l'entreprise), « Etat des constructions à faire dans le Projet du sieur Perrache, & Tableau des effets qu'elles doivent produire. » *Analyse du projet présenté par le Dr. Perrache autorisé par lettres patentes du Roi*, Lyon, Aimé de la Roche, 13 octobre 1770.

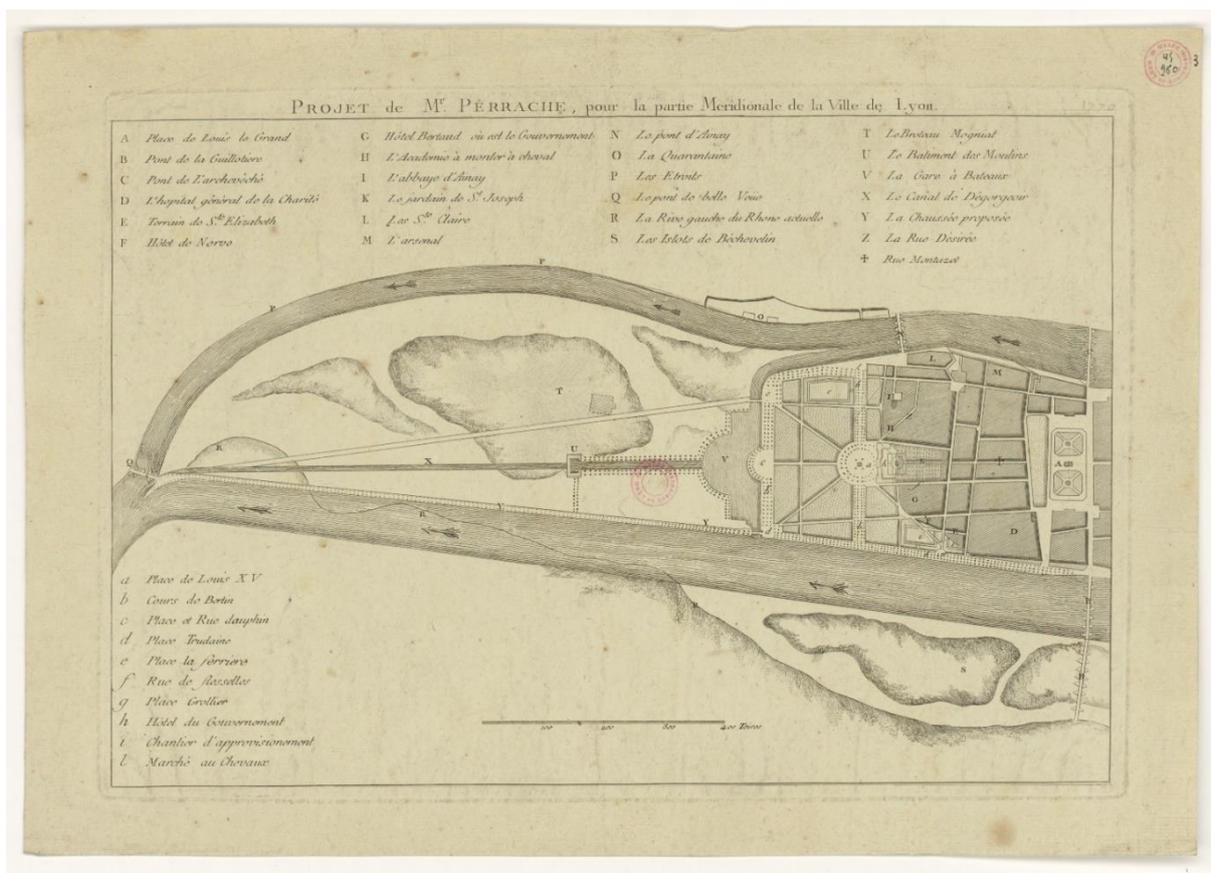


Figure III : Projet de Perrache pour la partie méridionale de la Ville de Lyon, Plan, vs. 1775, Musées Gadagne (945.960.3).

Si le projet de Perrache est très ambitieux, les concurrences entre Perrache et Soufflot (qui obtient la modification du plan en 1774), l'énorme emprunt supplémentaire d'un million de livres soulevé par sa Compagnie dès 1778 par manque de trésorerie, les retards importants engendrés par une période de troubles dans le pays ; et des échecs techniques comme la pente trop faible du canal des moulins pour actionner ses derniers ou l'envasement constant de la gare à bateaux, vont donner à la zone une forme inachevée. Une zone gagnée de quelques dizaines de mètres avec la maison de l'architecte du projet, une longue digue achevée en 1776 et un quai le long du Rhône jusqu'au Pont de la Mulatière achevé en 1782, mal bâti, avec un effondrement après quelques semaines, reconstruit rapidement mais de façon précaire. De plus, le bras entre la Saône et l'Île Mogniat n'est toujours pas comblé entièrement. Le projet de Perrache est un échec technique et financier malgré des réussites certaines : le Rhône est dorénavant canalisé et une route relie Lyon au sud, prouvant aux notables lyonnaises la viabilité du projet. Le projet sera tellement ambitieux et usant qu'il en coutera la vie à son créateur. Antoine-Michel Perrache décède en 1779, épuisé moralement et financièrement par son premier et dernier projet urbain.

La Compagnie, en grandes difficultés financières sera restructurée en 1782 et obtiendra

un nouveau financement de la part de Louis XVI l'année suivante pour des travaux de remblaiement du site et de reconstruction du pont de la Mulatière, encore détruit par une crue spectaculaire de la Saône la même année. Cette fois, le chantier est sous contrôle royal, avec une gestion locale par l'intendant de la Généralité de Lyon. La crue du Rhône de 1789, couplée aux émeutes révolutionnaires déclarant Lyon comme « ville rebelle » retardent encore le chantier. Le nouveau Pont de la Mulatière, prévu comme définitif, est enfin achevé en 1792, soit près de 20 ans après le premier coup de pelle du projet Perrache. L'échec du canal, de la gare à bateaux, ajouté aux émeutes de la Révolution et la mort de Perrache va conduire les successeurs de Perrache à vendre le pont à l'Etat en 1807 et les terrains au sud du cours du Midi (actuelle Place Carnot) à la Ville de Lyon en plusieurs lots entre 1807 et 1823. Depuis la création de la zone jusqu'au milieu du XIXe siècle, la seule richesse de cette zone marécageuse et non assainie sera son agriculture, l'urbanisation s'arrêtant autour de la gare à bateaux.

En 1805, après une visite à Lyon de Napoléon Ier, l'ingénieur grenoblois Curten imagine un vaste projet de conversion du confluent en un immense parc avec en son centre, un palais²⁶ pour le nouvel Empereur des Français, sur des terrains cédés à la ville à ce dernier. Ce plan, estimé à 350 000 livres et financé à hauteur de 100 000 livres par l'Empereur, transmet à la ville le 21 Ventôse de l'an XIII (soit le 12 mars 1805) n'obtiendra pas de suites, les travaux de nivellement et de sécurisation du terrain en sont bien trop considérables. Néanmoins, l'architecte Pierre-François-Léonard Fontaine est nommé pour la création d'une résidence impériale lyonnaise. Le site de la confluence est choisi personnellement par Napoléon qui lancera les travaux en 1810, avec un remblaiement enfin achevé du site. Le chantier s'arrêtera en 1813 à cause des troubles politiques entraîné par les défaites françaises de *Vittoria* (Espagne, 11 juin 1813) et de *Leipzig* (Allemagne, 16-19 octobre 1813), mais offriront à la ville une portion de voirie supplémentaire prolongeant les voies créées par Perrache.

Les projets reprennent dans le cours du XIXe siècle avec la création de quais insubmersibles, ordonné par le Baron Rambaud²⁷, maire de Lyon de 1818 à 1926, contre les crues violentes de la Saône : c'est la création du *Cours Mogniat*, renommé *Cours Rambaud* le

²⁶ CURTEN, « Suivi Du Plan De La Presqu'île Perrache, Située Au Midi De La Ville Lyon, Traitée En Jardin Pour Accompagner Le Palais Ordonné Par Sa Majesté Impériale Et Royale Dans Cet Emplacement », *Essai sur les jardins*, 1805.

²⁷ Successivement Commissaire du Gouvernement, Président du Conseil d'Administration des Hospices de Lyon, Membre de la Gare d'Honneur, Chevalier de l'Empire, Baron d'Empire et maire de Lyon (1818 – 1826), le Baron Pierre-Thomas Rambaud est un des premiers meneurs de l'urbanisme de Lyon, avec l'aménagement de la Place des Célestins, du quai de la Pêcherie et la création des futurs plans du quartier du Confluent. / BEGHAIN P., *Dictionnaire historique de Lyon*, Eds. Stéphane Bachès, 2009, p. 1088.

16 juillet 1830, par le successeur de Rambaud, Jean de Lacroix-Laval²⁸. C'est ce même Rambaud qui obtient de l'Etat, la rétrocession²⁹ en 1823 du sud de la Presqu'Île, autrefois offert par la ville à l'Empereur Napoléon I^{er} pour en faire le palais impérial. A partir de 1823, les choses s'accélèrent donc pour le quartier Perrache. Les travaux sont gérés par la « Commission d'Intérêt Public » et de la « Commission de Distribution de l'Île Perrache », présidée par Lacroix-Laval, sous la direction du maire Rambaud, avec le premier projet d'implantation d'une prison et d'un établissement militaire, désencombrant le centre-ville ancien. L'urgence du chantier du comblement des bras du Rhône se fait par délégation à des entreprises privées contre des concessions pour « y localiser des établissements qui incommode et embarrassent le reste de la ville »³⁰.

Le principal de ces investisseurs est la Compagnie des Frères Seguin, composé de cinq frères, Marc, Camille, Jules, Paul et Charles, venus d'Annonay en Ardèche et spécialisés dans la construction de ponts suspendus à Paris et Lyon, mais aussi dans la fabrication de bateaux à vapeurs et rapidement, de lignes de chemin de fer. La Compagnie achète à la ville 283 000m² pour 150 000 francs le 30 octobre 1827 contre l'assurance de la construction d'une gare d'eau sous six ans. Cette gare d'eau est ouverte en 1832 au sud de la Presqu'Île, en arc de cercle, avec un débouché sur la Saône.

²⁸ Jean de Lacroix-Laval, maire de Lyon (1826 – 1830) et urbaniste, et est à l'origine de la création d'un pavage commun à toutes les rues de la ville et la fondation de l'Ecole de la Martinière. / *Ibid.*, p. 740.

²⁹ MAYNARD Louis, *Rues de Lyon*, Brignais (Rhône), Jean Honoré Editeur / Editions des Traboules, 412 p., p. 276.

³⁰ PELLETIER Jean, *Lyon : connaître son arrondissement - 2e*, Lyon, Eds. Lyonnaises d'Art et d'Histoire, 1998, p. 42.

1.2. L'EXUTOIRE URBAIN

Après les travaux de Perrache et surtout des mandatures Rambaud et Lacroix-Laval, le quartier devient une zone d'activité intense dans la ville mais isolée de celle-ci. C'est avec la révolution technique du XIX^e siècle que le quartier atteint son image quasi-définitive. La Presqu'Île Perrache devient le centre de communication, de gestion de ressources et de commerce de la ville.

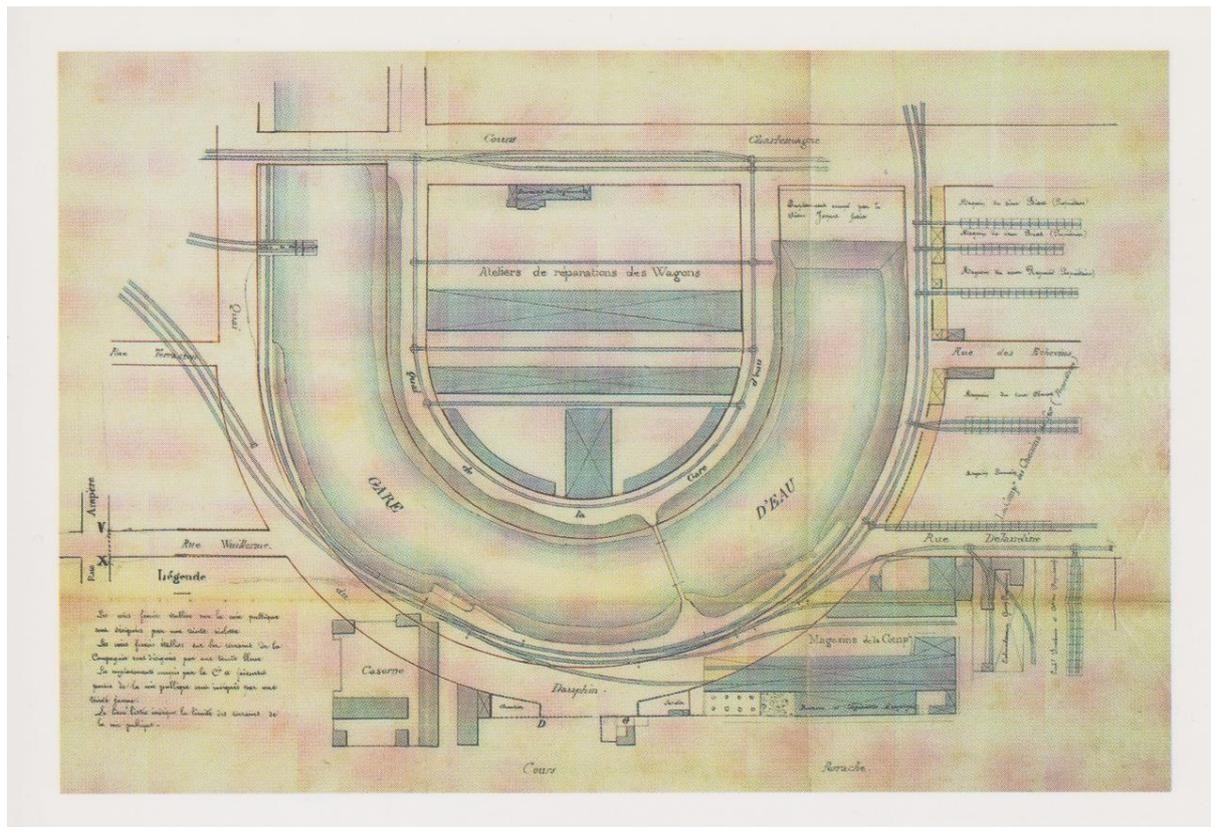


Figure IV : Plan de la Gare d'eau et de ses embranchements, Daté du 28 mars 1863, AM Lyon (922 Wp 50).

1.2.1. La nouvelle destinée d'un quartier

L'histoire du quartier et son évolution est intimement liée à l'histoire des techniques. La fin du XVIII^e est marqué par l'apparition des machines à vapeurs, permettant de réduire les temps de trajets avec moins d'étapes et d'agrandir les navires, rendant la gare à bateaux de Perrache inutile, car conçu pour les barques fluviales tractées par halage. Rapidement, la machine à vapeur est intégrée aux nouvelles locomotives à chemin de fer, plus rapides que les navires et non soumis aux aléas climatiques. Les longues lignes fluviales reliant Paris à la Méditerranée, avec de nombreux déchargements et transferts de charges, sont progressivement

supplantées par les lignes directes du chemin de fer à vapeur. La mécanisation de l'activité portuaire au XIXe siècle, face aux exigences du commerce moderne et la concurrence du transport routier et ferré, oblige les ports à se moderniser et à se concentrer sur des zones dédiées, proposant de vastes surfaces de stockages et des possibilités de transbordements entre transport fluvial et ferré.

Cette époque marque la disparition de nombreux petits ports sur la Saône pour une concentration sur deux pôles portuaires principaux : les gares d'eau de Vaise et de Perrache. La gare d'eau de Perrache, ouverte en 1926, est formée d'un canal circulaire fermé de 60 mètres de large communiquant avec la rivière par un étroit canal de dix mètres de large. C'est le résultat du contrat de concession passé entre la ville de Lyon et la Compagnie des frères Seguin. La gare d'eau devait être reliée à la ligne de chemin de fer Lyon - Saint-Etienne et être encadrée de 79 bâtiments alternant habitations, industries et entrepôts, dont au minimum quatorze usines. L'implantation de la concession des Frères Seguin et de la gare d'eau nouvelle n'est pas un hasard. La presqu'île Perrache est au centre d'un projet qui est sur le point de révolutionner les transports français.

Dès 1826, la Compagnie des Frères Seguin et la Ville sont en tractation autour de la construction d'une ligne de train entre Lyon et Saint-Etienne, utilisant la toute nouvelle ligne en chantier assignée au transport de charbon entre Givors (sud de Lyon) et Rive-de-Gier (à mi-chemin entre Lyon et Saint-Etienne). En 1827 est ouverte la première ligne de chemin de fer au monde, hors Grande Bretagne, entre Saint-Etienne et Andrézieux (nord de Saint-Etienne), tractée par les chevaux et ouvrant le pas à une mise en service d'un maillage ferroviaire régional. L'usine de Marc Seguin, installée à Perrache, expérimente la chaudière tubulaire la même année, et les chantiers entre Saint-Etienne et Rive-de-Gier, et Givors-Lyon sont achevés en 1831, permettant d'équiper les nouvelles lignes en machines. En 1832, la liaison voyageur-fret Lyon-Saint-Etienne est ouverte, avec un débarcadère provisoire au niveau du pont de la Mulatière, reliant le rail à la gare d'eau. En 1839, la concession est retirée au Frères Seguin, car la gare d'eau n'est toujours pas équipée en industries. Cette concession est transmise par la ville à la Compagnie de Chemin de Fer Paris Lyon Marseille (P-L-M) qui l'optimise pour le train et qui va progressivement recouvrir et combler la gare d'eau dès 1860. En 1890 est demandé par la P-L-M une suppression complète de la gare d'eau, demande vivement contestée par Chambre de Commerce et le Service Spécial de la navigation sur le Rhône.

La gare d'eau de Vaise est creusée en 1827, un an après celle de Perrache, et sera comblée en 1967. Elle est organisée, contrairement à celle de Perrache, autour d'une grand

bassin rectangulaire encadré de 6457m² de quais couverts et découverts, garnis de voies ferrées. On retrouve autour du bassin de nombreuses grues et 10 500m² d'entrepôts modernes. Comme la gare d'eau de Perrache ouverte par un petit chenal vers la Saône, on entre dans la gare d'eau de Vaise par un petit tunnel percé sous les anciens Grands moulins de Vaise. Néanmoins, malgré l'hégémonie des deux vastes gares d'eau, on retrouve encore certaines activités portuaires concernant des marchandises en petite quantité ou de grande valeur, à hauteur des quais du centre-ville, entre le nord du Quai Rambaud et l'Église Saint-Paul, jusqu'à la fin des années 1920.

Figure V : LYON – Confluent du Rhône et de la Saône à la Mulatière, Carte postale photographique, Anonyme, Musées Gadagne ((9)76.2.272).



Dès les années 1830, la gare à bateaux initiale du XVIIIe bâtie par Perrache, abandonnée depuis

sa création, est remblayée et la pointe devient l'exutoire de la presque île avec l'installation de tout ce qui n'est pas désiré en centre-ville.

La zone se dote de routes et d'une organisation urbaine laissant de nombreuses parcelles disponibles pour les futurs investisseurs. Des usines vont rapidement s'installer dès 1833, concentrée autour de l'axe méridien du Cours Charlemagne grâce à une certaine liberté de construction offerte par la ville, avec l'usine de vitriol Perret, l'Abattoir général³¹ en 1838, les Miroiteries de la Saône, l'entrepôt des liquides³², les Douanes sur le cours Suchet, et l'immense usine à gaz sur le quai (Cf. Figure V) ; suivis des infrastructures publiques peu appréciées en ville : les prisons Saint-Paul et Saint-Joseph³³ bâties par Louis-Pierre Baltard et datant respectivement de 1831 et 1865, les abattoirs de Perrache en 1838, ou encore la caserne de

³¹ CHAMBET Charles-Joseph, *Guide descriptif, monumental et industriel de la ville de Lyon*, Lyon, CHAMBET Ainé, 1860, 378 p., p. 190

³² *Ibid.*, p. 197.

³³ Musées Gadagne, N 4064. BALTARD Louis-Pierre, *Les Prisons de Perrache et la presque île jusqu'au Confluent*, Dessin, 1827.

gendarmerie du Rhône et l'Arsenal de Saône. En 1840 est détruit le Pont de la Mulatière par une crue, remplacé en 1846 par un pont définitif à tablier métallique sur des piles de maçonnerie, supportant enfin le choc des crues et le poids des trains.

Point culminant de l'urbanisation naissante du quartier et déterminant pour l'avenir de la zone, la gare ferroviaire de Perrache, bâti sur les plans de François-Alexis Cendrier, est inaugurée le 2 juin 1857 sur le *Cours du Midi*, en lieu et place de l'ancienne gare à bateaux de Perrache. Grâce au chemin de fer, il ne suffit plus que de quelques heures pour relier Lyon à la capitale du pays. Par le fleuve, le trajet prenait 48 heures et 60 heures pour la remontée, et par la route de Bourgogne, il fallait compter de 6 à 8 jours de trajet.

La gare est un bâtiment moderne, capable d'accueillir hommes et marchandises, dans un écrin de fer et de ver³⁴. Spécificité du lieu, le bâtiment est construit sur un terre-plein de six mètres de hauteurs pour être dans l'axe des viaducs ferroviaires et hors de portée des crues, même extraordinaires. Véritable mur coupant la Presqu'Île en deux, le passage ne se fait que par les trois sombres voutes percées dans le terre-plein d'une centaine de mètres de longueur. La gare de Perrache est installée en travers de la continuité de la Presqu'Île, sur un espace particulièrement exigü. Dès janvier 1855, soit deux ans avant l'inauguration du complexe ferroviaire, certains habitants du quartier ont déjà un regard critique sur le projet : La gare de Perrache « a gêné, gêne, et gênera à perpétuité la circulation [par] la construction d'un terre-plein formidable qui sépare à jamais la partie Sud de Perrache de la partie Nord... »³⁵.

Ainsi, « tout l'espace compris entre le Champs-de-mars (Gare de Perrache) et le Pont de la Mulatière, est appelé à servir de foyer à ce qu'on nomme aujourd'hui la grande industrie. Une gare très vivante, des entrepôts de charbons et de *coak* (houille), des rails et des wagons : c'est en quelque sorte le Birmingham de Lyon »³⁶. Le quartier de Perrache est donc amené à devenir un quartier industriel puissant alimentant la ville de Lyon, sur le modèle anglais d'un quartier sans mixité entre résidentiel, tertiaire et industrie. Au début du XXe siècle, le quartier comprend environ 37 usines, couplés à de nombreux entrepôts et quelques appartements de type *Habitations Bon Marché* pour y loger la main d'œuvre locale.

³⁴ BOYER Myriam ; FAVRE Delphine, *Pourquoi pas Perrache ?*, Lyon, Archives Municipales de Lyon, Coll. « Mémoire vive n°2 », 2002, 52 p., p. 46.

³⁵ Op. Cit., BEGHAIN P., *Dictionnaire historique de Lyon*, p. 327.

³⁶ CHAMBET Charles-Joseph, *Guide descriptif, monumental et industriel de la ville de Lyon*, Lyon, CHAMBET Aîné, 1860, p. 206, 378 pages.

1.2.2. De la gare d'eau au port moderne

Dès la fin du XIXe siècle, la gare d'eau est comblée à moitié et ses équipements démontés par la Compagnie P-L-M pour un abandon complet en 1898, au grand malheur de la Chambre de Commerce. Celle-ci parvient à obtenir une réouverture en 1902, la gare d'eau drainant un faible, mais un trafic certain et en douce évolution, passant de 7456 tonnes déchargées en 1903 à 22062 tonnes en 1910³⁷. Le délabrement et le faible trafic de la gare d'eau est à imputer à la conception même de la gare d'eau, en effet, cette dernière possède une entrée particulièrement étroite, piégeant les navires allégés après leur déchargement ou pendant les crues³⁸. La gare d'eau devient au fil des années une « plaie publique »³⁹, un véritable dépotoir à ordures pour les chantiers et les usines environnantes.



Figure VI : VICTOIRE André, *La Saône avant le barrage*, Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (PH161P), 1880-1881.

La construction du port est aussi permise grâce à l'établissement du barrage de la Mulatière, au niveau de l'extrémité du confluent, permettant de conserver une profondeur minimale à la rivière, particulièrement lors des basses saisons, et de limiter les violents courants engendrés par la position du Pont de la Mulatière, d'où le placement du barrage, près du port pour une stabilité fluviale maîtrisée mais aussi un budget moins important qu'un barrage plus large sur le Rhône. Lors de la période des basses eaux, le passage sous le Pont de Nemours (dit

³⁷ AD Rhône, S 1040. *Mémoire descriptif à l'appui de la demande de concession de l'établissement et l'exploitation du Port Rambaud sur la Saône*, Lyon.

³⁸ *Op. Cit.*, BOYER M. ; FAVRE D., *Pourquoi pas Perrache ?*, Lyon, Archives Municipales de Lyon, », 2002, 52 p., p. 38.

³⁹ *Le Progrès*, 20 octobre 1920.

aussi Pont de Pierre ou Pont du Change) était rendu impossible par la présence de hauts fonds et de rochers enfin recouverts.

Les travaux du barrage furent lancés en 1876 pour une mise en service en mars 1882, pour un coût d'environ trois millions de Francs (3 055 083,98 Francs précisément) aux frais de l'Etat⁴⁰. Le barrage est un ouvrage de 186,10 mètres de large, conçu par l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées Alfred Pasqueau, est équipé d'une série de trois larges écluses équipées de portes de 30 tonnes, aux vues de la taille des navires et du débit de la rivière. Les portes centrales sont intégrées dans le barrage et servent aux transferts des navires de moins de 80 mètres, et les deux portes extrêmes peuvent intégrer des bateaux de 160 mètres de long. Le passage d'un navire s'effectue en 15 à 20 minutes, et la régulation du niveau des eaux prend entre six et dix heures, pour une modification de la hauteur d'eau d'environ trois mètres cinquante. Les rails de chariots, les panneaux d'indications de navigations, et les plots signalétiques plongeants dans le Rhône au confluent sont les témoins engloutis de cette ouvrage détruit en 1966, car remplacé par le Barrage de Pierre-Bénite⁴¹ en 1967.

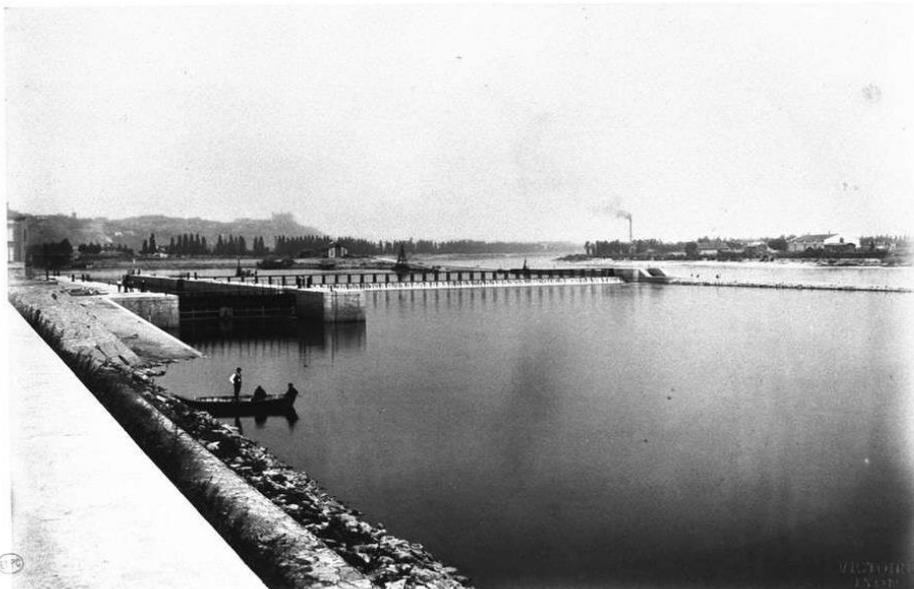


Figure VII :
VICTOIRE André, *Le barrage terminé (vue du terre-plein)*, Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (PH161P), 1882.

En 1909 est enfin décidé par la ville de Lyon, la construction d'un port moderne sur la Saône, relié au réseau ferré national et permettant des transbordements rapides et efficaces. Un mémoire descriptif pour obtenir une concession par la Chambre de Commerce nous informe que « La ville de Lyon, par sa situation géographique (une zone fluviale particulièrement large

⁴⁰ « Le Barrage de la Mulatière », *La Houille Blanche*, Lyon, août 1885, p. 282.

⁴¹ TRAVERS ; TOURNIER Gilbert, *Les installations portuaires de Lyon*, *Journal télévisé - ORTF*, INA, 30 octobre 1964, 4 minutes 50 secondes, 1m42s.

et la régulation de la rivière par le Barrage de la Mulatière inauguré en 1882), son importance commerciale, l'activité grandissante de sa navigation, doit devenir un port de raccordement de premier ordre »⁴². En effet, la gare d'eau de Vaise est insuffisante, et entre les mains de la Compagnie générale de Navigation avec des tarifs très élevés et les bateaux du Rhône doivent traverser la ville. De plus, malgré l'état de délabrement de la Gare d'eau de Perrache et un important manque d'outillage, le lieu arrive à engendrer plus de 20 000 tonnes de trafic. La Chambre de Commerce estime donc le potentiel d'un port de transbordement à l'extrême aval de la Saône, pouvant atteindre les 100 000 tonnes par année, étalé sur un demi-kilomètre entre le goulet de la gare d'eau et le Pont de la Mulatière, et facilement extensible.

Le projet à fonction économique propose un point d'articulation entre Saône et Rhône, permettant d'accueillir de nombreux bateaux différents, car navigants sur des eaux différentes. Un port important à cet emplacement permettrait de créer un pôle économique rassemblant de nombreuses marchandises en un seul point : des combustibles, des matériaux de construction minéraux, des engrais et des nitrates, du bois à brûler et du bois de service, des matières premières et des produits manufacturés de l'industries métallurgiques, ainsi que des produits industriels et manufacturés, des produits agricoles et des denrées alimentaires (vin, sucre et sel).

C'est une décision étatique⁴³ de 1913 qui scelle l'avenir du lieu, avec un avant-projet estimé à 1 080 000 francs avec un partage entre 432 000 francs pour la ville et les 648 000 francs restants à la charge de l'Etat, avec un supplément de 790 000 francs à la charge de la P-L-M pour les raccordements au réseau ferré national. Le chantier du port est officiellement lancé lorsque qu'une convention⁴⁴ est signée entre les deux principaux utilisateurs du lieu, après près de dix années de tractations avec le Conseil Municipal : la Chambre de Commerce de Lyon et la Compagnie P-L-M. La concession est pour la Chambre de Commerce, la P-L-M est un des exploitants principaux ; la maintenance du matériel ferroviaire est à la charge par la P-L-M et les grands travaux sont gérés par la Chambre de Commerce, avec un arbitrage du Ministère des Travaux Publics en cas de conflit.

Le port commence à apparaître réellement dès 1915 mais est réquisitionné pour la Première Guerre Mondiale, avant son ouverture en 1926. En effet, « le gouvernement envisage, pour le ravitaillement civil, l'introduction prochaine en France d'une grande quantité de

⁴² AD Rhône, S 1045. *Mémoire descriptif à l'appui de la demande de concession de l'établissement et l'exploitation du Port Rambaud sur la Saône*, Chambre de Commerce de Lyon, 1911.

⁴³ AM Lyon, 922WP/82/6. A. FAILLERES (Président de la République), *Décret déclarant d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement d'un port au Quai Rambaud sur la Saône à Lyon*, Paris, 1er février 1913.

⁴⁴ AD Rhône, S1040. *Convention entre la Chambre de Commerce de Lyon et de la Compagnie P.L.M.*, 14 avril 1914.

céréales » et « on créerait à Lyon un important dépôt régional »⁴⁵. L'importance de la disponibilité foncière du quai Rambaud fait du lieu un emplacement privilégié pour la création de baraquements pour le matériel militaire⁴⁶. La création de ses baraquements permet la fondation d'infrastructures nécessaires au futur trafic du port, notamment par le raccordement des premiers entrepôts au réseau ferré national, l'installation de machineries de transbordements modernes⁴⁷, le raccordement au gaz pour le travail en obscurité, la création d'un pavage uniforme adapté aux véhicules et la pose d'un pont sur le goulet de la gare d'eau, en scellant l'entrée lors des crues ordinaires⁴⁸. Les restes les plus visibles de ces projets sont à retrouver au nord de notre zone, au sud du pont Kitchener, avec la conservation de la disposition en quais hauts accueillant des manufactures et bas-ports larges.

On peut déjà retrouver l'appellation « Port Rambaud » désignant la zone du futur port avec ses nombreux voies ferrées dès 1885 sur les plans parcellaires de la ville. Néanmoins, l'appellation de la zone est sujette à de nombreux changements : la zone redevient « Cours Rambaud » en 1920, puis « Quai Rambaud » en 1922, avec un accolement de la notion de « Port Rambaud » dès 1924. Le terme « Quai Rambaud » pour la zone ne disparaît pas avant le plan parcellaire de 1971.

La gare d'eau disparaît progressivement avec la mise en place du Port Rambaud. Le remblaiement de la vieille gare d'eau au sein même de la Presqu'île est au cœur de nombreux débats entre la Compagnie P-L-M qui demande l'autorisation de condamner la gare d'eau avec les gravats du chantier du port⁴⁹, la mairie souhaitant attendre l'ouverture du port avant le comblement⁵⁰, et la Chambre de Commerce qui aimerait faire coexister la gare d'eau et le port Rambaud⁵¹. La construction du port permet aussi la création d'un véritable quartier organisé avec la création d'une voirie moderne⁵² en quadrillage, avec des voies larges, sans rupture du nord au sud de la Presqu'île. La gare d'eau ne disparaît que définitivement en 1922 et son tracé est visible jusqu'à l'installation du marché de gros en 1961, par la présence des installations

⁴⁵ AM Lyon, 922WP/82/6. M. ARMAND (Ponts et Chaussées, Service Spécial du Rhône – Ingénieur en Chef), *Correspondance à Monsieur le maire de Lyon*, 29 mars 1915.

⁴⁶ AM Lyon, 922WP/82/6. Service Municipal de la Voirie – Ville de Lyon (Ingénieur en Chef de la Ville), *Rapport de l'ingénieur pour la construction de deux bâtiments militaires sur le trottoir du Quai Rambaud au droit de l'Arsenal de Perrache*, 8 mai 1915.

⁴⁷ AM Lyon, 922WP/82/6. M. ARMAND, *Correspondance à Monsieur le maire de Lyon*, Lyon, 17 mai 1915.

⁴⁸ AM Lyon, 922WP/82/6. M. ARMAND (Ponts et Chaussées, Service Spécial du Rhône – Ingénieur en Chef), *Correspondance à Monsieur le maire de Lyon*, Lyon, 17 mai 1915.

⁴⁹ AD Rhône, S 1049. *Lettre du Président de la Compagnie P.L.M. au maire de Lyon*, 28 février 1919.

⁵⁰ AD Rhône, S 1049. *Lettre du maire de Lyon au Ministre des Ponts et Chaussées*, 8 mars 1919.

⁵¹ AD Rhône, S 1049. *Lettre du Président de la Chambre de Commerce de Lyon au maire de Lyon*, mars 1919.

⁵² AM Lyon, 923WP/1. Ingénieur en Chef de la Ville, *Enquête sur les alignements et nivellements*, 26 juillet 1919.

ferroviaires qui décrivent une large courbe à l'est de l'ancien quai du Dauphin, ceinturant l'ancien complexe.

1.2.3. Les infrastructures du premier port moderne lyonnais

Treize années après la déclaration de création du Port Rambaud, le port de transbordement définitif est enfin ouvert au commerce le 3 mai 1926 et inauguré officiellement le 12 juin 1926 par le ministre des Travaux Publics, Anatole de Monzie⁵³. Le port est donc ouvert au trafic, même s'il est utilisé depuis 1914 et le début des travaux par l'armée et l'Etat. Avec la fin de la guerre, un autre problème se dresse face à la construction du port, en effet, le pays a d'énormes dettes financières, conséquences des frais engrangés par les conflits militaires ; en 1920, l'Etat demande à la ville de doubler sa participation⁵⁴. L'année suivante, le chantier du port voit son estimation doubler à nouveau à hauteur de 5,4 millions de francs⁵⁵, obligeant la ville à souscrire à énorme emprunt sur 60 ans, ralentissant les travaux.

Le port achevé est donc composé d'une longue estacade en béton armé installées sur une série de trois files de pieux de sept mètres de haut enfoncés sur la rivière⁵⁶, d'une largeur de 45 mètres et au-dessus des crues ordinaires de la Saône. L'estacade de 500 mètres en 1926 est étendue en 1929 jusqu'au Pont de la Mulatière pour le futur port pétrolier, et en 1930 et 1932, avec 300 mètres en amont du Port. En 1953, le port atteint les 1000 mètres de long, et l'estacade sera rénovée à plusieurs reprises, à cause de l'érosion provoquées par les crues de la Saône et des chocs répétées des navires contre l'estacade.

Nous pourrions décrire chaque bâtiment du port de façon pointilleuse et technique mais cela n'est pas le propos de notre étude, c'est pourquoi je me concentrerai sur les quatre bâtiments toujours existants aujourd'hui et étant le reflet d'époques et d'utilités différentes. Tous les bâtiments sont installés sur une fine bande d'une trentaine de mètres de large sur un kilomètre de long installé entre le quai donnant sur la rivière et la voie routière.

Le premier, et sûrement le plus emblématique des lieux est sans conteste *l'Entrepôt réel des sucres* ou aujourd'hui appelé *La Sucrière*. En 1925, La Chambre de Commerce fait

⁵³ Ministre français des Travaux Publics de novembre 1925 à juin 1926.

⁵⁴ AM Lyon, 923WP/1. Ville de Lyon – Service Municipal de la Voirie, *Rapport – Demande de l'Etat à la Ville en vue de porter provisoirement la subvention municipale de 432.000 francs à 980.000f et d'admettre le principe à 40% de la dépense totale*, Lyon, 7 décembre 1920.

⁵⁵ AM Lyon, 923WP/1. *Commission des Ports de Lyon*, Réunion du 25 juillet 1921.

⁵⁶ CLER André, « Le port Rambaud à Lyon ». *Les Études rhodaniennes*, vol. 6, n°3, 1930. p. 251-262.p. 252.

construire un entrepôt de 2000m² sur 100 mètres de long sur un seul niveau en béton armé, rapidement surélevé de deux étages en 1927⁵⁷. L'extension ouvre en 1928 et le bâtiment atteint sa capacité maximale dès 1932, occupant une mase importante de 71 mètres de longueur sur 28,80 mètres de large, avec une hauteur de 24,40 mètres de hauteur. L'endroit prend le nom d'*Entrepôt réel des sucres indigènes* ou *Magasin Général des Sucres* plus tardivement et la forme que l'on connaît actuelle du morceau ancien du bâtiment, immortalisé par ses frontons massifs installés sur les façades est et ouest. Le bâtiment de 6000m² peut accueillir 10 000 tonnes de sucres en sacs de 100 kilos⁵⁸. En 1960, le bâtiment connaît une nouvelle modification, portant sur la partie nord de la Sucrière, occupée par un entrepôt de plain-pied appartenant à l'entreprise BERGER et Compagnie (*Le Bon Sucre*)⁵⁹. Pour BERGER et Cie, on construit une extension massive du côté nord⁶⁰ du bâtiment ajoutant un tiers de volume au bâtiment pour atteindre un total de 9000m² de surface, dans la continuité interne de l'ancien bâtiment mais purement fonctionnel, esthétiquement négligé. L'extension est composée d'un immense bloc de béton percé de nombreuses portes métalliques raccordées à une voie de chemin de fer. L'extension rajoute 36,22 mètres d'entrepôt de même largeur que l'entrepôt initial composé de 5 nouvelles travées internes⁶¹, et 19,80 mètres supplémentaires de bâti au nord pour des bureaux, mais sur une surface moitié moins large de 14,625 mètres. Le bâtiment atteint alors 107,72 mètres de longueur côté ouest et 127,52 mètres du côté est⁶², avec de nouvelles voies ferrées dédiées et de nouveaux monte-charges fixés aux façades⁶³. En 1972, les entreprises présentes sont absorbées par la *Générale Sucrière*⁶⁴ qui décide d'agrandir encore l'entrepôt. En 1976, la Chambre de Commerce lance la construction de trois silos d'une trentaine de mètres de haut et d'un diamètre d'une dizaine de mètres pour décharger le sucre en vrac et alimenter les installations de broyage et tamisage, bien qu'apparaissant pas avant 1984 sur le cadastre. L'ouvrage massif de 24 mètres de haut est réhaussée par endroits par les évacuations de fumée

⁵⁷ AM Lyon, 344W/730. *Demande du 18 octobre 1927 de la Chambre de Commerce de Lyon pour la surélévation de deux étages de l'entrepôt couvert du Port Rambaud et construction d'un hangar léger métallique au Port Rambaud, Rapport au Service Municipal de la Voirie – Ville de Lyon, 7 novembre 1927.*

⁵⁸ FAURON Anette ; FARON Oliver (Dir.), *Le port Rambaud : des origines à 1960*, p. 37-38.

⁵⁹ AD Rhône, 5296W72. Chambre de Commerce de Lyon, *Extraits des Registres des Délibérations de la Chambre de Commerce de Lyon*, Lyon, 19 juillet 1959.

⁶⁰ AM Lyon, 361W/25. Ville de Lyon, *Rapport de Permis de Construire N°303 288*, Lyon, 24 juin 1959

⁶¹ AD Rhône, 5296W72. Mr le Président de la Chambre de Commerce de Lyon, *Courrier à MR. CHAMBOREDON (Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées)*, Lyon, 27 mars 1959.

⁶² AD Rhône, 5296W68. VNF La Sucrière, *Aménagement et équipement de la Sucrière : Programme*, juillet 2002.

⁶³ AD Rhône, 5296W72. Chambre de Commerce de Lyon, *Port Rambaud : Construction d'un entrepôt à Sucres*, Plan d'implantation, Plan, Lyon, 10 juin 1959.

⁶⁴ La Générale Sucrière est une entreprise sucrière française existant de 1968 à 1998 avant son rachat par le groupe allemand *Südzucker* en 2001. Elle tient son origine de l'entreprise Saint Louis Sucre, créée en 1831, et toujours en commercialisation aujourd'hui.

et les structures alimentant les silos. Malgré les nombreuses extensions et l'activité intense des locaux dans les années 1980, le bâtiment fermera ses portes en 1993, avec le reste du port.



Figure VIII : La Sucrière avant les rénovations, Crédits photographiques D. Mathieu (Copyright), 2000.

Remarque : Sur cette photographie, nous pouvons facilement voir les différents composants de la Sucrière. De la gauche vers la droite : L'extension des bureaux moins large que le reste du bâtiment suivi de l'extension de 1960, la partie originale de 1928 au centre, et les trois silos au sud de 1976.

Ensuite, nous pouvons présenter le bâtiment des Salins, propriété de la *Compagnie des Salins du Midi et des Salines de l'Est*⁶⁵. L'entrepôt des Salins, destiné à accueillir le sel directement récolté dans les marais salants de Camargue, est bâti en 1925 et construit en béton armé, avec des voutes du même type, proposant deux niveaux, un rez-de-chaussée de 1 197m² et un étage de 798m², en bon état de conservation même après son abandon par la Compagnie des Salins⁶⁶. La partie centrale sera aussi complétée par une petite structure en bois occupée par des bureaux. Le bâtiment connaît une importante extension de 1987⁶⁷, créant des hangars de chaque côté du bâtiment central, doublant la superficie du lieu. La partie centrale de trois travées de 11,60 mètres chacune, fait 34,30 mètres de longueur pour 2400 m², complétée des extensions en béton armé, soutenu par une ossature en piliers⁶⁸, de quatre travées occupant 400m², pour

⁶⁵ Le Groupe Salins est une entreprise créée en 1856 et aujourd'hui, un des leaders européens dans le commerce de sel. On retrouve aujourd'hui dans le groupe de nombreuses marques dont *La Baleine*, *Le Bicarbonate*, ou *Rock*, le sel de déneigement. / Groupe Salins (service de presse), avril 2018.

⁶⁶ AD Rhône, 5296W67. Pierre MARTIN (Bureau d'études), Voies Navigables de France, *Les Salins du Midi : Analyse de la structure des bâtiments existants*, Lyon, 20 mars 2003, p.2.

⁶⁷ AM Lyon, 1476W/76. PC 69 382 85 V 0383, *Extension du bâtiment de la Compagnie des Salins du Midi et des Salines de l'Est sur le Port Rambaud*, 30 octobre 1985.

⁶⁸ AD Rhône, 5296W67. Pierre MARTIN (Bureau d'études), Voies Navigables de France, *Les Salins du Midi : Analyse de la structure des bâtiments existants*, Lyon, 20 mars 2003, p. 3.

des dimensions de 20 mètres au sud et 19,20 mètres au nord, sur une profondeur égale de 33 mètres⁶⁹. La partie nord est complétée par une troisième extension de six nouvelles travées. L'extension sud est accolée à l'extension *Sodisal* du Pavillon des Douanes. Les deux extensions ont disparu aujourd'hui, étant remplacés par le Cube² au nord et la terrasse des Salins au sud. Le lieu sera utilisé comme stocks de sels de déneigement jusqu'à sa fermeture complète en 2004.

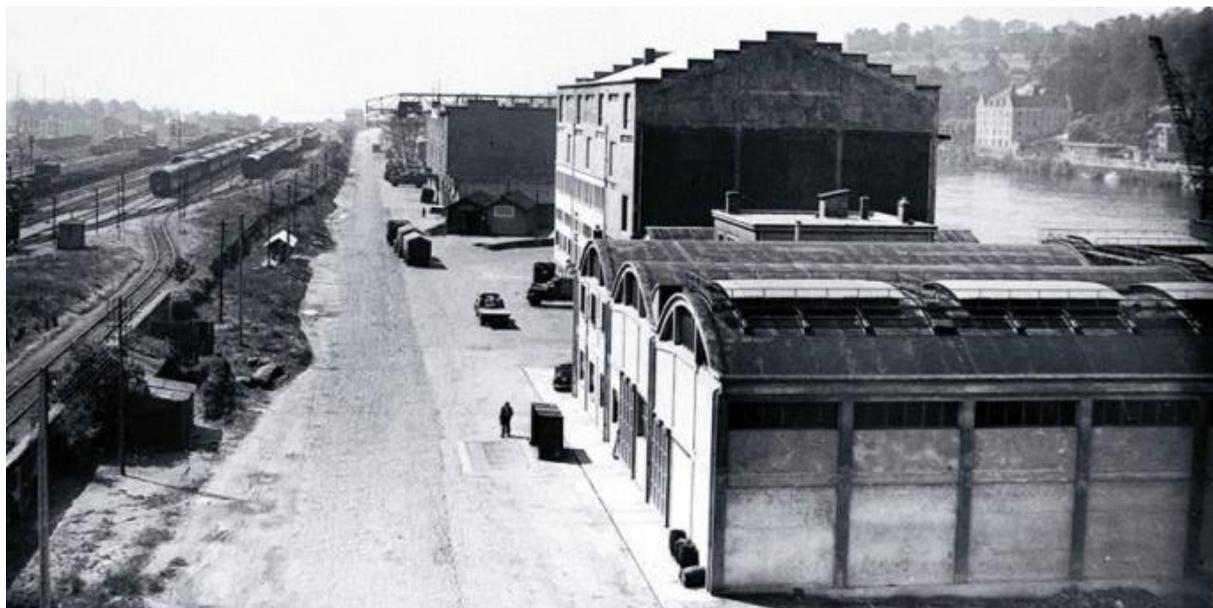


Figure IX : Le port Rambaud en 1952 (Vue du site depuis le nord) [Au premier plan, l'entrepôt des sels, ensuite, Les Douanes, et derrière, le Magasin Général des Sucres], Inventaire J.-M. Refflé, CCI-L (01 69 1918 XB), 1952.

La *Capitainerie*, ou l'ancien bureau de direction du port, est bâti en 1926 à l'extrémité nord du port, contre l'entrée de l'actuelle darse de la Place Nautique. La Capitainerie accueille le bureau du directeur du Port, le Bureau des arrivages, des secrétariats divers, le service social, le Bureau des payes, le Bureau de la Commission du Port et les Archives du Port Rambaud. Le bâtiment abrite en plus des bureaux du Port, le garage des locotracteurs de la Chambre de Commerce, dans le rez-de-chaussée de la Capitainerie. Le bâtiment mesure 26 mètres de longueur Nord-Sud sur 20 mètres de profondeur Est-Ouest, au sud, et 14 mètres au nord, s'étalant sur 447m². Le bâtiment est en plus d'être le bureau de direction du port et le garage des engins, est complété par un atelier pour les locotracteurs du port attenant à la façade sud. Cet atelier, étendu en 1957 sur 18,30 mètres sur six mètres pour 953 370 francs⁷⁰, a aujourd'hui disparu (visible en arrière-plan sur la Figure X), tout comme l'extension destiné aux vestiaires et garages au nord. L'horloge du pignon sud a aussi disparu, son encadrement en béton étant

⁶⁹ AD Rhône, 5296W67. SCP Alain MAZZICHI, Benoit WAECKERLE (Géomètres experts), *Devis estimatif pour prestations topographiques*, Lyon, 21 novembre 2003.

⁷⁰ AD Rhône, 5296W72. Chambre de Commerce de Lyon, *Port Rambaud sur la Soane : Agrandissement de l'Atelier*, Plan, Lyon, 9 mai 1955.

toujours visible sur le pignon sud.



Figure X : Le port Rambaud en 1934. Elévation principale du bureau du port, Inventaire J.-M. Refflé, CCI-L (01 69 1289 XB), 1934.

En 1925⁷¹, le port se compose donc de bureaux, d'un vaste entrepôt couvert pour les sucres, d'un entrepôt découvert et de sept parcs à charbons. Les parcs à charbons, encadrés de hauts murs évitant la dispersion des poussières, sont situés entre la Capitainerie et le Magasin des Sels, et à l'extrême sud du port, avec une capacité totale de plus de 20 000 tonnes de charbon. En plus des trois entrepôts et des parcs à charbons, on trouve aussi d'autres lieux de stockages que l'on peut citer. *L'Entrepôt des vins* au sud du Magasin Général des Sucres, d'une superficie de 4500m² construit entre 1928 et 1930 et pouvant accueillir jusqu'à 6000 hectolites de vin conditionné en futs, mais aussi d'autres marchandises manufacturées avec une extension dans les années 1950.

En 1927, la zone côtoyant le pont de la Mulatière est dédiée à la construction de deux grands silos destinés au stockage des chaux et ciments. Cette zone est choisie par rapport aux importantes poussières soulevées lors de transferts de marchandises, permettant d'être évacuées par les vents de la Vallée du Rhône. Les silos de 400 mètres cubes chacun sont modernes et surélevés de 5 mètres pour permettre un chargement rapide sur les camions. Dès 1927 et plus

⁷¹ AD Rhône, S 1049. *Plan du Port Rambaud*, 31 octobre 1925.

précisément en 1931⁷², la mairie de Lyon a de grandes ambitions : « une ville moderne à besoin de pétrole »⁷³. Le projet de création d'un important complexe pétrolier émerge avec l'implantation de quatre vastes cuves à hydrocarbures reliées à des vannes modernes permettant un transfert direct des navires aux cuves sans manipulation externe. Le port pétrolier, indépendant du reste du port avec ses propres structures, est inauguré le 3 novembre 1932.

En 1949, un nouveau bâtiment apparaît sur le port, il s'agit du Bureaux des Douanes.



Figure XI : Elévation principale de l'entrepôt des douanes, vue de l'est, Inventaire M. Couderette (2001), Ministère de la Culture et de la Communication - DRAC Rhône-Alpes (01 69 1282 V), 2000.

Auparavant situé dans la zone de l'Arsenal, à quelques centaines de mètres au nord, le décret du 4 avril 1949 concède la gestion de l'Entrepôt Réel des Douanes de Lyon à la Chambre de Commerce qui le déplace dans un nouveau bâtiment. Le 20 décembre 1949, les Douanes ouvrent leur bureau sur le port, complété d'un vaste entrepôt. Ce bâtiment est composé de plusieurs blocs dédiés à des utilisations différentes. Sur la façade est, côté rail, on compte trois niveaux de bureaux avec au-dessus, deux niveaux d'entrepôts avec quatre mètres de hauteurs sous plafonds, percés de larges baies, occupant les trois-quarts de la façade. Les bureaux n'occupent qu'une faible profondeur du bâtiment, la façade ouest étant composée à tous les niveaux par des entrepôts⁷⁴. Les façades nord et sud sont aveugles, la façade sud est juste occupée par une petite partie de bureaux, d'un quai de réception pour camions et d'une porte au deuxième étage reliée à un escalier suspendu en béton. Les Douanes sont aussi complétées tardivement par deux annexes de la société *Sodisal*⁷⁵ en rez-de-chaussée, occupant la façade est

⁷² AD Rhône, S0149. *Plan pour un entrepôt à quatre cuves de pétrole*, 3 février 1931.

⁷³ AM Lyon, 1273WP/35. Chambre de Commerce de Lyon, *Demande d'extension des concessions de l'outillage et des voies ferrées du port Rambaud à Monsieur de Ministre des Travaux Publics*, Lyon, 30 juin 1928.

⁷⁴ AD Rhône, 5296W73. VNF, *Bâtiment des Douanes : Plan d'intérieur*, 1 décembre 2003.

⁷⁵ SODISAL est une petite entreprise lyonnaise spécialisée depuis 1974 dans le commerce de gros de sucres, confiseries et produits chocolatés. Les annexes des Douanes était leur ancien siège jusqu'en 2007.

non occupée par les bureaux, et toute la façade nord. L'entrepôt des Douanes fermera ses portes le 31 mars 1994, après la fermeture de tous les entrepôts commerciaux, et sera concédé à la gestion du fluvial port de Villefranche-sur-Saône.

En plus des nombreux entrepôts, le port est muni d'un outillage puissant composé de sept grands ponts-roulants de 3,5 tonnes de force de charge, tous de fabrication rhodanienne. Les pont-roulants ou ponts-portiques sont des appareils de levage fixés à une ossature haute, pouvant passer au-dessus d'obstacles comme des trains ou camions, se déplaçant de façon latérale sur des rails. Les portiques 1 et 2 sortent des usines *Duby-Lozachmeur* à Villeurbanne, les portiques 3 et 4 de l'usine de Givors (sud de Lyon) du constructeur lillois *Fives-Lille*, et les portiques 5, 6 et 7 sont du constructeur lyonnais *Hostein*. Les puissants pont-portiques sont complétés par six grues électriques roulantes sur portique, plus mobile que les ponts-roulants mais n'en n'ayant pas l'amplitude ou la contenance. Les grues permettent un déchargement rapide du bateau au train, alors que le pont-roulant peut transborder du navire, aux entrepôts et jusqu'à la voie routière. La grue 1 d'une force de 1,5 tonnes et la grue 2 de 3,5 tonnes de puissance sont du constructeur villeurbannais *Lyonnet*, et les grues 5 et 6 d'une force de 3,5 tonnes viennent des usines *Pinguely* à Lyon. Seules les grues 3, d'une force de 5 tonnes, et la grue 4 pouvant tracter 3,5 tonnes sont de fabrication étrangère, venant des usines espagnoles de Schwartz-Hautmont (*Vilaseca*, Tarragone), l'industrie métallurgique française étant en déclin face à la concurrence étrangère. Seuls les deux portiques roulants 3 et 4 de fabrication Fives-Lille sont conservés aujourd'hui.

Le port « répondant à un vieux projet d'établir une jonction entre la voie fluviale et la voie ferrée, de manière à assurer la collaboration intime de ces deux modes de transport »⁷⁶, on peut donc retrouver cinq voies sur le port, dont trois sur le quai, destiné au déplacement des wagons et des grues roulants sur le port, avec des points de raccordements vers la gare de triage de Perrache 2. Le port de la période d'entre les deux guerres est un établissement moderne, doté de moyens puissants et adapté au trafic de son époque : une consommation de pétrole plus faible que celle du charbon, une activité intense autour de la consommation du sel de conservation alimentaire et un transbordement vers la voie routière de faible intensité.

⁷⁶ *Op. Cit.*, CLER André, « Le port Rambaud à Lyon ». *Les Études rhodaniennes*, 1930, p. 251.

CHAPITRE 2 : LA VIE DES DOCKS

Dans cette étude, nous ne recherchons pas à effectuer une analyse historique détaillée de la vie du port, celle-ci a déjà été faite⁷⁷, mais plutôt nous concentrer sur des événements et des périodes charnières dans la vie du port qui explique son avenir et sa fermeture. Nous allons donc nous directement passer à la rupture engendrée par la Seconde Guerre Mondiale et le dernier quart du XXe siècle.

C'est donc dans ce second chapitre que nous allons analyser la vie de la zone du Port Rambaud au travers de son déclin et sa métamorphose. La première partie du chapitre sera consacrée à suivre l'évolution des lieux sur le port, de la rupture technique à la suite de l'incendie du 18 juin 1940 et de la lente désaffectation des lieux à partir des années 1970. Nous étudierons les processus de polarisation des activités commerciales et industrielles sur le secteur jusqu'à la lente désagrégation des infrastructures présentes. Cette désagrégation est aussi complétée par une perte d'identité du quartier, avec un isolement constant des lieux, avec les grands travaux du maire Louis Pradel dans les années 1970, avec l'encerclement progressif du quartier par de nouvelles infrastructures massives. Cette partie sera conclue par les raisons officielles et les conséquences de la fermeture officielle du port en 1994, accompagnée d'abandon, de squats et de disparition de la vie dans la zone.

La seconde partie du chapitre s'intéressera alors aux projets de renouveau des lieux après l'abandon du port. La zone du confluent est au cœur d'énormes enjeux, politiques, pour la création d'un nouveau symbole moderne pour la ville ; financiers, pour le développement d'un nouveau cœur économique ; et urbanistiques, le quartier de Perrache offrant 150 hectares de liberté de construction en plein cœur de la ville de Lyon. Suivant l'étude sur le projet MBM, qui est le projet prévu à partir de 1997, annulé en 1999, nous allons nous concentrer plus spécifiquement sur les transformations de la zone du Port Rambaud, à partir de 2001 et la réouverture du quai au public, mais surtout l'arrivée et l'énorme succès de la Biennale d'Art Contemporain en 2003 dans la Sucrière. Les années suivantes marquent les transformations successives des lieux, entre réhabilitations d'entrepôts, destructions de structures, et constructions de nouveaux pavillons, avec un rapport constant entre une modernité souhaitée et la présence d'un patrimoine industriel encombrant.

⁷⁷ FAURON Annette ; FARON Oliver (Dir.), *Le port Rambaud : des origines à 1960*, Lyon, Université Lumière Lyon II (Organisme de soutien), Mémoire, 2003, 132 p.

2.1. L'EVOLUTION DES LIEUX DANS LA SECONDE PARTIE DU XXE SIECLE

Le port connaît une activité économique croissante depuis 1926, année de son ouverture au commerce, passant de 14 817 tonnes en 1926 à 420 710 tonnes en 1954, le compte des hydrocarbures n'étant pas compris car le port pétrolier est ouvert seulement du 3 novembre 1932 au 18 juin 1940. Néanmoins, le port se retrouve vite engorgé par le trafic routier. Le transbordement sur train ne concerne que 19% du trafic portuaire (69 300 tonnes en 1938) puis 36% (154 000 tonnes en 1954) à son échelon maximum. Or, le port n'est desservi que par une étroite voie routière et les bâtiments n'ont pas de grandes surfaces de stockages, comme le Port Edouard Herriot au sud de Gerland. Si en 1956, une plaquette consacrée au Port Rambdaud par le président de la Chambre de Commerce de Lyon présente le port et ses installations comme un des équipements les plus importants de l'économie lyonnaise, le port se retrouvera vite dépassé par de plus grands complexes industrialo-portuaires plus massifs et plus modernes. Néanmoins, dès sa fondation, le port et sa conception semble destinée à une limitation future.

2.1.1. L'épisode de la Seconde Guerre Mondiale et l'évolution des infrastructures

L'histoire contemporaine de la ville de Lyon est intimement liée aux événements de la Seconde Guerre Mondiale. En effet, la ville a connu de nombreux événements traumatisants et a côtoyé des figures devenues célèbres : Jean Moulin et Lucie Aubrac, Klaus Barbie et les repressions de la Gestapo de Lyon ou encore les exécutions des prisonniers de la prison de Montluc ou du terrain d'aviation de Bron.

L'évènement qui nous intéresse est antérieur ces évènements ou à la postérité de ces personnages, et est lié aux débuts de la guerre avec la Bataille de France. Le 3 septembre 1939, la France déclare la guerre à l'Allemagne après l'invasion de la Pologne. Huit mois de « drôle de guerre » plus tard, le 10 mai 1940, l'armée allemande, dans le cadre de la « guerre éclair » envahit le Bénélux et lance des raids aériens sur l'Hexagone, en passant par les Ardennes pour emprisonner les troupes françaises et britanniques dans le nord de la France. Ce même jour, l'aéroport de Bron à l'est de Lyon est bombardé. Dès fin mai, les bombardements touchent des civils. Le 15 juin, l'armée allemande arrive aux portes de Paris et la population est évacuée vers Lyon. Avant la signature de l'armistice par le Maréchal Philippe Pétain le 22 juin 1940, l'Etat-Major français ordonne la vidange des stocks d'essence de Collonges-au-Mont-d'Or et des ports Edouard Herriot et Rambaud, en « mesure préventive de défense » pour freiner le ravitaillement et le pillage effectués par l'armée allemande. « Par ordre des Autorités militaires, les stocks d'essence avaient été vidés depuis 5h [le 18 juin] dans les cuvettes. Le feu, mis par une personne inconnue [vers 9h25], s'est propagée avec une rapidité considérable [du Pont de la Mulatière] à l'ensemble [de la partie sud] du port »⁷⁸. L'enquête sur l'incendie, malgré de nombreux témoignages accusant tantôt des démineurs⁷⁹, l'Etat-Major⁸⁰ ou la gendarmerie⁸¹, aboutit sur un accident dû à une escarbille (petit morceau de charbon pas complètement consumé) tombée d'une locomotive passant sur le Pont de la Mulatière. Le lendemain, le mercredi 19 juin 1940, l'armée allemande entre dans une ville ouverte, qu'elle occupera et pillera durant trois longues semaines.



Figure XII : Le port Rambaud (port pétrolier) détruit après l'incendie de 1940, Jules Sylvestre, BML (S 846), 1940.

⁷⁸ AD Rhône, 318/W/80. Chambre de Commerce de Lyon – Port Rambaud, *Rapport du 14 décembre 1940 sur les dégâts occasionnés aux installations portuaires appartenant à la Chambre de Commerce de Lyon, au Port Rambaud par l'incendie du 18 juin 1940*.

⁷⁹ AD Rhône, 318/W/80. Commissaire de Police, Sous-Chef de la Sureté, *Procès-verbal d'audition de Monsieur ROCHON Louis*, Lyon, 18 juillet 1940.

⁸⁰ AD Rhône, 318/W/80. Général Commandant de la 14^e Région (Etat-Major), *Note de service (Secret)*, Lyon, 14 juin 1940.

⁸¹ AD Rhône, 318/W/80. DOURLET René (Employé du Port Rambaud), *Note de Procès-Verbal*, Lyon, 9 juillet 1940.

L'incendie fait de gros dégâts au sud du port, la partie nord étant protégé par le sens du courant. La plupart des infrastructures au sud de l'entrepôt des Vins sont touchés, les pavages et clôtures sont complètement détruits tout comme la moitié des cuves à hydrocarbures, les autres cuves sont fortement déformées. De plus, les voies ferrées sont inutilisables, car déformées par la chaleur, comme les installations électriques et téléphoniques.

Néanmoins, dès l'année suivante, le projet de reconstruction du port pétrolier est relancé⁸², mais la concentration des activités pétrolières au Port Edouard Herriot, ouvert depuis 1933 au sud du quartier de Gerland, est préférée⁸³, malgré une série d'installations de fortune pour le stockage de pétrole maintenu par la Chambre de Commerce. Avec l'arrêt officiel de toute activité de stockage d'hydrocarbures prévue fin 1951, la place devient une zone de ruines abandonnées, jusqu'aux débuts des années 1950 où la Chambre de Commerce se réintéresse à cette zone oubliée. Il est décidé de revendre les anciennes cuves aux ferrailleurs lyonnais pour libérer la place. En 1953 est contracté un emprunt de 35 millions de francs consacré à une augmentation des surfaces de stockages et à faciliter les transbordements. La Chambre de Commerce veut réhabiliter cette zone de 230 mètres de long de près de 10 000m². Le site est occupé par trois dépôts pétroliers, un appartenant directement à la Chambre de Commerce, les deux autres propriétés de sociétés privés, locataires des terrains mais propriétaires de leurs infrastructures. Ces dernières sont abandonnées avec la fin des locations des terrains, ces deux entreprises ayant optées pour la reconstitution des dépôts au Port Edouard Herriot.

L'emprunt de 35 millions⁸⁴, complété par les 18 millions de francs des dommages de guerre, permet le financement des 52 millions destiné à un important chantier pour le lieu. Le programme propose le prolongement de l'estacade bétonnée vers le sud sur 107 mètres avec la pose de nouveaux rails permettant d'amener les ponts portiques existants jusqu'à la nouvelle estacade offrant 4 000m² d'activités nouvelles. La nouvelle zone offrira une série de cases modulables de stockage de charbons en vrac, une nouvelle desserte routière vers la Saône et une nouvelle toiture pour le Bâtiment des Vins. Ce dernier chantier propose de récupérer le toit plat du bâtiment comme plancher pour créer un nouvel étage de 1 800m², avec un nouveau toit au-dessus. Selon la Chambre de Commerce, l'investissement sera rapidement rentabilisé, avec

⁸² AD Rhône, 318/W/80. Chambre de Commerce de Lyon (Président), *Lettre à Monsieur le Délégué Régional du Commissaire à la Reconstruction*, Lyon, 17 décembre 1942.

⁸³ AD Rhône, 318/W/80. LILLE BONNIERES et COLOMBRE S.A (Chef du Département), *Dépôt du dossier « Immobilier » de Lyon-Port Rambaud à Monsieur le Délégué Départemental du Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme*, Paris, 13 mai 1949.

⁸⁴ AD Rhône, 5297W82. Ponts et Chaussées, *Allongement de l'Estacade vers l'amont et vers l'aval – Note descriptive*, 5 juin 1953.

une estimation tablant à 3,7 millions de francs de recettes annuelles, soit un taux de remboursement de l'emprunt de 10,5% par an⁸⁵.

Au lendemain de la guerre, la reprise de l'activité commerciale se fait difficilement mais les années 1950 font du port un haut lieu de commerce, dépassant toutes les estimations, quintuplant le tonnage d'avant-guerre, de 199 794 tonnes en 1950 à 565 531 tonnes débarquées en 1960⁸⁶, cette évolution suit l'achèvement de la reconstruction de la flotte fluviale nationale, détruite à 20% pendant la guerre⁸⁷. Les charbons constituent la majorité des activités du trafic du port, avec le déchargement du sable, des ciments et des métaux lourds, indispensable à la reconstruction et modernisation du pays. Le sucre est la première denrée alimentaire en termes de tonnage. Si le trafic de métaux lourds est aidé par la création de la CECA⁸⁸, le commerce de charbon est progressivement dépassé par celui du pétrole, stocké exclusivement sur le Port Edouard Herriot.

Néanmoins, si la situation générale semble excellente, le détail du trafic est plus instable, à l'image du commerce de sucre fluctuant du simple au double d'une année à l'autre⁸⁹. C'est aussi à partir des années 1960 que l'activité du port commence à stagner, comme en 1963 où l'activité commence à régresser avec 538 000 tonnes déchargées⁹⁰. Cependant, de lourds investissements sont réalisés sur le port, comme en 1959, avec la contraction d'un emprunt de 90 millions de francs, pour changer le caniveau d'alimentation électrique des engins de manutentions (ponts-portiques), l'aménagement des nouvelles cases à charbons du sud du port, l'achat d'un nouveau locotracteur d'un coût de 17,5 millions, la réfection des voies ferrées sur 300 mètres, et surtout, l'agrandissement du bâtiment des sucres pour 54 millions de francs. La nouvelle extension des Sucres doit « faire de Lyon le Grand centre sucrier du Sud-Est »⁹¹. Le bâtiment doit augmenter sa capacité de 100 000 à 150 000 quintaux de sucre pour une rentabilité

⁸⁵ AD Rhône, 5296W72. J. COSTET (Ingénieur d'Arrondissement des Ponts et Chaussées), *Rapport de l'Ingénieur : Justification d'un emprunt de 35 Millions*, Lyon, 14 février 1953.

⁸⁶ Op. Cit., FAURON A., *Le port Rambaud*, p. 67. / Comptes rendus de la Chambre de Commerce de 1950 à 1960. Remarque : 1 Quintal = 100 Kilos / 10 Quintaux = 1 Tonne

⁸⁷ BEAU François (Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, Directeur Adjoint de l'Office National de Navigation) / BISSUEL Pierre, *Le Port Rambaud à Lyon*, Lyon, Chambre de commerce de Lyon, 1956, 141 p.

⁸⁸ La Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, ou CECA, est une organisation internationale fondée en 1951, ancêtre de l'Union européenne, et rassemblant six nations (France, avec Algérie, Italie, Allemagne de l'Ouest et Bénélux). Cette communauté a pour objectif de soutenir l'industrie dans sa modernisation, avec la création d'un marché commun autour des matières premières lourdes.

⁸⁹ Op. Cit., FAURON A., *Le port Rambaud*, p. 68. / Comptes rendus de la Chambre de Commerce de 1950 à 1960.

⁹⁰ TRAVERS ; TOURNIER Gilbert, *Les installations portuaires de Lyon*, Journal télévisé - ORTF, INA, 30 octobre 1964, 29s.

⁹¹ AD Rhône, 5296W72. CHAMBOREDON (Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées), *Rapport de l'Ingénieur à La Chambre de Commerce de Lyon*, Lyon, 22 avril 1959.

estimée à neuf millions de francs annuels⁹². Malgré les investissements, la stagnation des tonnages du port s'explique par l'exiguïté du lieu, coincé entre la confluence au sud et le centre-ville au nord, sur une mince bande de terre d'une trentaine de mètres, empêchant l'extension des surfaces de stockages.

En 1956, l'échec du port est déjà entériné avec la publication d'un ouvrage de Pierre Bissuel⁹³, ouvrage composé de rapports écrits par des ingénieurs des Ponts et Chaussées, mais aussi par le directeur du Port Rambaud en 1956, Maurice Perroy, et son administrateur, Henri Martin, qui explique que le port, malgré sa croissance énorme depuis sa création, est un gouffre financier depuis l'incendie de 1940, composé d'un matériel dépassé et manquant largement d'espaces de stockage.

Pensé comme un port de transit, le Quai Rambaud est devenu un « entrepôt géant », en témoigne la construction des extensions du magasin général des Sucres et de l'entrepôt des Douanes. L'extension des Douanes, renommée « Bâtiment Z », est installée entre la gare de triage de Perrache 2 et la chaussée routière du Quai Rambaud, et est composé d'un entrepôt à deux niveaux de 60 mètres de longs sur seulement 9 mètres de large, la parcelle étant cerné par les voies routière et ferroviaire. Les Douanes ont dû construire ce bâtiment hâtivement après l'expulsion de leur entrepôt du Marché-Gare par la mairie de Lyon⁹⁴. L'ancien port pétrolier incendié est désaffecté depuis la Seconde Guerre Mondiale est complètement démoli après la guerre. La place libérée est principalement dédiée aux entreprises du bâtiment. Dès 1946, on y retrouve la construction d'un entrepôt de ciment⁹⁵ pour l'entreprise LAFARGE, avec des extensions futures dès 1955⁹⁶, suivi de la construction d'une usine et d'un silo de stockage de vermiculite⁹⁷, un dérivé de l'amiante. Le lieu est complété en 1984 par la construction d'un vaste parking⁹⁸ pour un vendeur de véhicules, entre le Pont de la Mulatière et les silos à ciments. Le port devient une zone de stockage pour les entreprises du bâtiment et du commerce de produits manufacturés, avec progressivement, des seuls transferts routiers.

Initialement complété par le Port Edouard Herriot, la croissance de celui-ci accompagne

⁹² AD Rhône, 5296W72. Chambre de Commerce Lyon, *Extraits des Registres des Délibérations de la Chambre de Commerce de Lyon*, Lyon, 28 avril 1959.

⁹³ BISSUEL Pierre, *Le Port Rambaud à Lyon*, Lyon, Chambre de commerce de Lyon, 1956, 141 p.

⁹⁴ AD Rhône, 5297W712. J. WINGART (Ponts et Chaussées - Ingénieur), *Courrier à la société l'AVENIR*, Lyon, 27 juillet 1960.

⁹⁵ AM Lyon, 345W/87. Ville de Lyon, *Rapport de Demande de Construction N°638 11952*, Lyon, 24 décembre 1952.

⁹⁶ AM Lyon, 351W/2. Ville de Lyon, *Rapport de Demande de Construction N°14 25*, Lyon, 28 janvier 1955.

⁹⁷ AM Lyon, 409W/42. Ville de Lyon, *Rapport de Permis de construire N°82274*, Lyon, 7 septembre 1983.

⁹⁸ AM Lyon, 1474/14. Ville de Lyon, *Arrêté de permis de construire N°86022*, 17 juillet 1984.

le déclin du Port Rambaud. En effet, le Port Herriot ou PLEH (Port Lyon Edouard Herriot) dispose d'une énorme surface de 184 hectares de terrepleins avec ses trois grandes darses, abritées des crues, car mises en communication indirecte avec le Rhône par un chenal dans le sens de l'aval du fleuve, et donc sans besoin d'une écluse, contrairement au passage obligatoire par l'écluse du Barrage de la Mulatière pour le Port Rambaud. De plus, contrairement au Port Rambaud où la plupart du bâti appartient à la Chambre de Commerce, cette dernière occupe seulement dix hectares sur les 109 constructibles destinés aux privés.

En 1965, le port Herriot enregistre un total de transferts d'élevant à 2.588.956 tonnes, avec une augmentation de près de 10% par rapport à l'année précédente, réparti entre le trafic pétrolier, alimenté en grande partie depuis 1962 par l'oléoduc de Fos-sur-Mer⁹⁹, et le transfert de conteneurs. Ce dernier trafic inédit est lié à « l'apparition des conteneurs avec un besoin de puissants portiques à conteneurs, nés aux Etats-Unis dans les années 1950 » qui a révolutionné le monde du trafic fluvial. En effet, le port devient une « plate-forme industrielle multimodale » reliant le fleuve, la route et le rail¹⁰⁰. En 1989, 65% de la marchandise arrive par oléoduc, 18% par eau, 11% par camions et 6% par le fer ; alors que 97% du trafic de sortie est sur route et à des distances de moins de 40 kilomètres¹⁰¹. Le trafic de conteneurs, contrairement à d'autres marchandises gérées au poids, a besoin d'énormes surfaces de stockage ainsi que d'un matériel beaucoup plus puissant que les ponts portiques pour être déplacés et chargés sur des navires, plus massif que ceux du Port Rambaud et ne pouvant accéder à ce dernier, par la présence d'obstacles à la Mulatière.

⁹⁹ L'oléoduc sud-européen relie Fos-sur-Mer sur le bord de la Méditerranée, à Karlsruhe en Allemagne, sur 769 kilomètres. L'oléoduc transporte environ 10 millions de tonnes par an et alimente l'Est de la France, la Suisse, le bassin du Rhin et le Bénélux en hydrocarbures / *Société du Pipeline Sud-Européen*, janvier 2018.

¹⁰⁰ Port de Lyon dit port industriel Edouard Herriot / Patrimoine architectural et mobilier en Rhône-Alpes, Inventaire RA.

¹⁰¹ AD Rhône, 2787 WM 482.

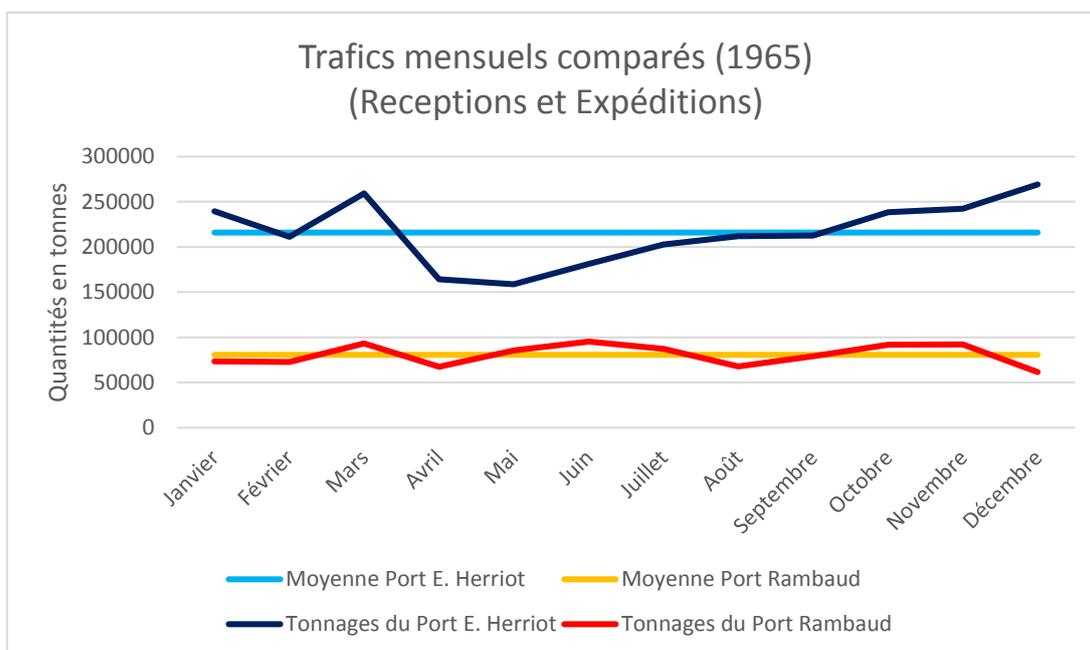


Figure XIII : Tableau de synthèse des tonnages mensuels des deux ports lyonnais extrait de la « Représentation graphique des trafics des ports de la Compagnie Nationale du Rhône (Année 1965) » (AD Rhône, 5297 W 798).

Remarque sur la Figure XIII: Le trafic est bien plus faible au Port Rambaud, les courbes des deux ports se suivent mais le PLEH connaît une forte remontée à la fin de l'année, contrairement au Port Rambaud. Ce dernier connaît une stagnation sous la barre des 100 000 déchargées, alors que le PLEH dépasse largement les 250 000 tonnes (pic en décembre avec 269226 tonnes). La chute graphique entre avril et juillet 1965 au port E. Herriot est exceptionnelle, due à d'importants travaux sur le port, en effet, M. Stéphane OSI, Directeur de la Société Industrielle de Récupérations Métallurgiques (SIRM), reprend l'activité et la gestion des parcelles qu'il occupe (3351 m²) qu'il augmente de 6287 m² pour en occuper un total de 9638 m² sur les 13 276m² du PLEH¹⁰². Les importants travaux d'aménagements justifient la baisse du trafic, par la réfection des quais et le déplacement des infrastructures, entraînant des limitations de trafics.

Le Port Rambaud stagne sous la barre du million de tonnes annuelle, avec 968 066 tonnes échangés en 1965, soit 5% de baisse sur l'année 1964¹⁰³ (Cf. Figure XIII). Le trafic du chemin de fer stagne, alors que le trafic maritime baisse, notamment par l'évolution des navires non adapté au Port Rambaud et ses obstacles, et particulièrement, la hausse du niveau de la

¹⁰² Ministère de la Transition écologique et solidaire (Auteur : DREAL UD 69), Fiche BASOL (Base de données sur les sites et sols pollués) N°69.0712 : Site SIRM-OSI – Port Edouard Herriot, Agence Rhône – Méditerranée – Corse, Publication le 8 février 2017, 11 p.

¹⁰³ AD Rhône, 5297W798. Représentation graphique des trafics des ports de la Compagnie Nationale du Rhône (Année 1965).

Saône à cause du barrage de Pierre-Bénite, faisant du passage sous les ponts anciens un moment périlleux. De plus, le Port Rambaud est consacré au trafic de produits alimentaires, de minéraux, de métaux et de produits chimiques, de plus en plus acheminé directement par convois de fret ferroviaires ; et les années 1980 marquent la suprématie du trafic pétrolier et des produits manufacturés sous conteneurs, destinés au Port Herriot. Sur tous les produits de commerce arrivant sur les deux ports lyonnais, le Port Rambaud n'en perçoit que 5%. Si on retire les produits pétroliers spécifiques au PLEH et les sables et graviers déplacés dans l'enceinte de ce dernier, le Port Rambaud ne concentre que 18% des marchandises transitant par le fleuve¹⁰⁴.

Néanmoins, la mairie de Lyon essayera de pérenniser le Port Rambaud en ouvrant la Saône au gros gabarit fluvial, avec la mise en fonction du barrage de Pierre-Bénite au sud de Lyon, rendant possible l'accostage de plus gros gabarits dans les deux ports (mais en réalité impossible sur le Port Rambaud par manque d'infrastructures et d'espaces), et la démolition du vieux Pont du Change en 1974, responsable de nombreux accidents.

2.1.2. Les problèmes structurels du lieu dans la fin du XXe siècle

Comme nous avons pu l'expliquer, des facteurs économiques sont en partie responsable de la pérennité du Port Rambaud. Néanmoins, on peut aussi analyser l'idée que le port était condamné par avance, à cause de son emplacement et de sa conception.

Avant même sa création, la conception du Port Rambaud était critiquée. Un article rédigé par Claudius Condemine¹⁰⁵, qui propose des projets d'embellissement urbains pour la ville¹⁰⁶, précise que « le futur port n'aura pas les dégagements non seulement suffisants mais indispensables pour le chargement et le déchargement de ces énormes quantités de marchandises », de plus le projet pose déjà le problème « de la mare stagnante de la gare d'eau

¹⁰⁴ AM - Grand Lyon, 5607WM005. Données des graphiques tirées du dossier d'étude, *Lyon 2 Perrache Confluent, nature de l'occupation et de son état, maîtrise du foncier, échéancier des disponibilités foncières*, Communauté urbaine de Lyon – Département de l'Action Foncière, mai 1998.

¹⁰⁵ Claudius Condemine est un ingénieur, vice-président de la Société lyonnaise des inventeurs et artistes industriels et président fondateur de la Société d'embellissement de Lyon, fondée en 1908, qui propose de nombreux concours pour architectes et urbanistes pour modifier la ville. Il est aussi membre de la commission municipale du plan d'extension de la ville de Lyon et membre de la chambre touristique de Lyon. / ARCHIVES MUNICIPALES DE LYON, *Forma Urbis : les plans généraux de Lyon XVIe – XXe siècles*, Lyon, Archives Municipales de Lyon, 1997, 250 p.

¹⁰⁶ Avec la Société d'embellissement de Lyon, Claudius Condemine proposera plusieurs fois un projet d'aménagement de la pointe de la Presqu'Île, sur le lieu actuel de l'autopont de l'autoroute A7, avec la création d'un boulevard semi-circulaire composé d'un rond-point desservant les ponts vers la Mulatière, Gerland, ainsi que la route vers le Port Rambaud et le centre de la Presqu'Île.

de Perrache », qui restera encore présente jusqu'aux années 1960 et son recouvrement définitif et complet par le marché de Gros (MIN Perrache¹⁰⁷). De plus, « le chemin de fer longeant le quai Rambaud dans toute sa partie sud forme une barrière infranchissable », complété par l'imposant pont ferroviaire vers la Mulatière¹⁰⁸. Le port conçu comme un port de transbordement, deviendra vite un centre de stockage.

La localisation même du port pose des problèmes. En effet, le trafic étant concentré sur la Saône, les navires sont obligés de traverser, s'ils arrivent du nord (Villefranche-sur-Saône, Macon), le centre-ville de Lyon, et donc passer sous des vieux ponts au plancher trop bas les jours de crue, en témoignent le nombre important de bateaux, trois juste dans la période 1952 – 1958, ayant heurtés le Pont du Change¹⁰⁹ et son haut-fond¹¹⁰. De plus, l'étroitesse de la Saône dans la cité fait en sorte de bloquer tout le trafic vers le nord, peu de péniches ne pouvant passer sous les arches latérales de certains ponts. Pour éviter ces problèmes et moderniser la circulation dans la ville, le Pont du Change sera démoli en 1974 et remplacé en aval par le Pont Maréchal-Juin de plus d'une vingtaine de mètres de largeur en aval.

Au sud, un autre obstacle inévitable attend les bateaux arrivant du Rhône : les ponts ferroviaire et routier de la Mulatière. Ces derniers, larges de 18 et 37 mètres, sont placés en diagonale de la Saône, dans le virage de la rivière donnant sur le confluent, leurs larges piles étant donc pas dans le sens du fleuve. Ce dernier détail complique le travail des mariniers pour l'accès au port, le commerce fluvial étant composé de péniches généralement longues¹¹¹.

De plus, étant positionné en contrebas de la colline de Sainte-Foy débouchant sur la vaste plaine de la Vallée du Rhône, la zone du port est sujette à de violentes bourrasques qui suivent le cours du fleuve, renforcé par la présence des collines de Sainte-Foy et Fourvière. Celles-ci, particulièrement violentes, ont provoquées plusieurs accidents, comme le 28 décembre 1935, au moment où le port commence à prendre son essor, une violente bourrasque emporte un des sept-roulants neufs de 130 tonnes, placé en travers du vent sur le quai, et l'envoi s'effondre sur une péniche qu'il détruira en grande partie, bloquant les activités

¹⁰⁷ Le Marché de gros, ou Marché-gare de Perrache est ouvert de 1961 (Classé Marché d'Intérêt National en 1966) à 2009 au sud de la Presqu'Île, sur l'emplacement de la gare d'eau. Le marché couvre alors 16 hectares avec 86 723 m² d'entrepôts couverts.

¹⁰⁸ CONDEMINE Claudius, « Le futur Port Rambaud », *Le Lyonnais*, Dimanche 25 juin 1911, p.1.

¹⁰⁹ G.G, « L'automoteur "Lugano" transportant 260 tonnes de charbon heurte le pont du change et s'échoue en travers des piles : le trafic fluvial interrompu pour plusieurs jours », *Le Progrès* (quotidien régional), Lyon, édition du lundi 28 janvier 1952, p.4.

¹¹⁰ ANONYME, « Nouvelle victime du Haut-Fond : la péniche "Angelo" chargée de 250 tonnes de charbon s'échoue au Pont du Change », *Dernière heure*, Lyon, édition du vendredi 21 septembre 1956.

¹¹¹ ANONYME, « Halte forcée sous le pont de la Mulatière pour le "Lucky Star" », *Le Progrès* (quotidien régional), Lyon, édition du mercredi 8 juin 1983.

ferroviaires du port pendant plusieurs jours¹¹².



Figure XIV : 68 Port Rambaud, Bernard Lesaing (Copyright), 1984-1985.

Obstacle technique, le Port Rambaud arrive à saturation par l'exiguïté de son quai, limité à moins d'un kilomètre de long d'entrepôts, eux-mêmes limités à une fine bande de construction. La zone arrière étant occupé par la desserte routière et les voies ferrées de la S.N.C.F. Le port, trop petit pour être fortement rentable et trop important pour être ignoré est dans un état « défectueux »¹¹³. Les grues des années trente sont dépassées, la voirie défoncée par l'importance du trafic des poids lourds et les quais instables à cause des coups des bateaux à l'accostage.

Un plan de rénovation est lancé avec d'importants investissements à hauteur de onze millions de francs entre 1980 et 1984 par la Chambre de commerce, après une constatation de l'état de délabrement avancé du matériel portuaire, notamment autour des ponts roulants et de l'estacade. Des procédures de rénovation sont déclarées en août 1982 pour les sept portiques roulants et les six grues électriques roulantes. Malgré la concurrence du Port Edouard Herriot, la Chambre de Commerce fait le choix du développement, avec la constatation de

¹¹² *Port Rambaud : écroulement d'un pont transbordeur*, Fonds photographique Jules Sylvestre (1859 – 1936), BML.

¹¹³ AD Rhône, 5297W713. Charles MAZAS (Transports et Entrepôts), *Courrier à Mr. L'Ingénieur en chef de la Ville de Lyon*, Lyon, 19 novembre 1960.

l'accroissement du trafic fluviomaritime de 22% sur le Rhône, compensant la baisse du trafic fluvial. De plus, l'ouverture de lignes régulières garantissant l'export entre Lyon et Le Pirée en Grèce en 1984, et entre Lyon et Alger en avril 1986 redonnent confiance au propriétaire des lieux¹¹⁴.

En 1994, la fermeture officielle du Port Rambaud est enclenchée, la ligne commerciale régulière reliant Lyon à Sousse, en Tunisie, lancée en 1989 en grandes pompes prenait fin en juin 1993, tout comme les deux lignes citées précédemment, la Générale Sucrière annonce son départ et la concession de la Chambre de commerce officiellement prend fin. En effet, depuis le 1^{er} janvier 1994, Voies Navigables de France (VNF) est le nouveau gérant du domaine fluvial et portuaire¹¹⁵. La date ne signifie pas la fermeture immédiate de toutes les bâtiments, l'activité est maintenue jusqu'à écoulement des stocks dans les entrepôts, de plus, les Salins seront toujours en activité jusqu'en 2004, ainsi que les bureaux d'entreprises installés dans les Douanes.

2.1.3. Quand le quartier « d'au-delà des voutes » est oublié.

Maintenant que le Port Rambaud est désaffecté, c'est tout un quartier qui commence à perdre son animation, un processus engagé dès les années 1970. Entre les grands chantiers et le besoin de modernité, les grandes zones industrielles au cœur des villes deviennent des freins à l'urbanisme. Si elles ne peuvent pérenniser, elles deviennent de vastes zones de friches industrielles. Néanmoins, la rupture entre les deux façades de la Gare de Perrache est déjà consommée depuis la création du Port. Le quartier semble complètement déconnecté et isolé de la ville, économiquement, socialement et culturellement.

Depuis le Plan Lambert de 1942¹¹⁶, chaque zone d'activité lyonnaise à sa propre nomination décidant de son évolution : le Vieux-Lyon et les pentes de la Croix-Rousse sont en « zone artisanale », les quartiers de la Part-Dieu, du Bachut et de la Mouche sont qualifiés de « zone mixte résidentielle et industrielle dégressive », alors que tout ce qui se trouve au sud de la gare de Perrache est en « zone industrielle », malgré la création à l'est de deux vastes zones économiques et industrielles (Le Carré de Soie à Villeurbanne/Vaulx-en-Velin et la Porte des Alpes à Bron/Saint-Priest). Le quartier industriel ne peut donc attirer de nouveaux investisseurs,

¹¹⁴ COURLY, *COURLY-INFO n°43*, février 1986, p. 14.

¹¹⁵ M.D. & BLANCHET Emmanuelle, « Port Rambaud : fermeture accélérée », *Le Progrès* (quotidien régional), Lyon, édition du samedi 1er janvier 1994, p.7.

¹¹⁶ PELLETIER Jean et DELFANTE Charles, *Plans de Lyon, portraits d'une ville*, Lyon, Eds. Stéphane Bachès, 2006, 159 p., p. 124.

qui ne voient que les quais à l'abandon et une vaste gare de triage doublé d'un marché de gros.

Avec les années, le quartier tend à s'éloigner de plus en plus du centre dynamique lyonnais. Le quartier, ou plutôt la petite partie entre la Gare ferroviaire et la gare d'eau, devient un pôle de constructions sociales. Entre 1906 et 1950, on construit 281 appartements d'Habitations Bon Marché (HBM) et 72 supplémentaires affectés aux employés de la P-L-M¹¹⁷, sachant qu'il n'y a aucun HBM entre Perrache et la Place des Terreaux, ou dans le quartier du Vieux-Lyon (Lyon 5^e, Rive droite de la Saône). De plus, la plupart de ses logements sont à l'orée des années 1970 complètement insalubres.

Le quartier autour de la gare est haut lieu de la culture populaire avec l'animation engrangée par la présence d'une gare, d'un terminus de transports en commun, et la présence de commerces comme la célèbre *Brasserie Georges* datant de 1843, ayant accueilli dans ses murs Jules Verne, Emile Zola, Auguste Rodin ou encore Paul Verlaine ; et le *Grand Hôtel Terminus* inauguré en 1901 et toujours existant sous le nom de « Château Perrache ». De plus, le quartier est réputé pour sa vogue, une fête foraine annuelle durant près d'un mois, et pour ses tournois boulistes organisés par le journal *Le Progrès* à la pointe de la Presqu'île.

Les années 1970 marquent une rupture violente dans la vie du quartier avec l'ouverture successive du Tunnel de Fourvière et du passage de l'autoroute sur le quai en 1971 entraînant la destruction des infrastructures sportives de la pointe du confluent, et l'inauguration le 25 juin 1976 du Centre d'Echanges de Perrache. Créations menées par le maire Louis Pradel¹¹⁸, l'autoroute, pourtant inutile grâce à un « évitement ouest » derrière la colline de Fourvière préconisé dès 1942¹¹⁹, et le Centre d'Echanges, merveille d'ingéniosité intégrant dans ses murs, l'autoroute, le métro, le train et le tramway en 2001, font du sud de la Presqu'île un lieu dédié à l'automobile et au transport.

La structure du Centre d'échanges, presque unique au monde, est tellement imposante qu'elle accentue l'impression de « mur »¹²⁰ de Perrache, doublant la longueur des voutes de la gare et réduisant le contournement latéral de la gare à deux chaussées de quelques mètres de

¹¹⁷ PELLETIER Jean ; DELFANTE Charles, *Atlas historique du Grand Lyon*, Seyssinet-Pariset, Eds. Xavier Lejeune – Libris, 2004, 471 p., p. 163.

¹¹⁸ Successeur à Edouard Herriot à la mairie de Lyon (1957-1976), Louis Pradel est un admirateur de la modernité nord-américaine qu'il aura tenté de reproduire à Lyon : on lui doit les chantiers du centre commercial de la Part-Dieu (Lyon 3^e), la tour du Centre International de Recherche sur le Cancer, la Bibliothèque Municipale de Part-Dieu, le métro et de nombreux établissements publics modernes. Il crée le complexe autoroutier de l'A7 dans Lyon intra-muros, avec l'objectif d'être la seule ville mondiale avec Los Angeles à pouvoir être traversé sans rencontrer un seul feu rouge. SAUZAY Laurent, *Louis Pradel, maire de Lyon*, Lyon, Eds. Lyonnaises d'Art et d'Histoire, 1998, 269 p.

¹¹⁹ *Plan Lambert*, 1942.

¹²⁰ PELLETIER Jean, *Lyon : connaître son arrondissement - 2e*, Lyon, Eds. Lyonnaises d'Art et d'Histoire, 1998, 96 p., p.69.

larges, dont la plus importante est dédiée à la chaussée autoroutière recouverte par de multiples ponts. Ce « mille-feuille de béton »¹²¹ pourrait se résumer dans la citation de Régis Neyret : « Fonctionnel, mais horrible »¹²² ; il est l'aboutissement des rêves de Louis Pradel pour faire réunir les autoroutes A6 (Paris-Lyon) et A7 (Lyon-Marseille) au cœur de la cité, et non en banlieue comme le préconise les instances étatiques. Louis Pradel crée ici un complexe évitant la dispersion des modes de transports, économisant de nombreux espaces dans la ville, au détriment de la vie du quartier. L'architecte a même pensé à installer une série d'immeubles directement sur le toit du centre d'échanges¹²³, à la place des jardins actuels, accentuant la rupture entre les deux Presqu'Île. Néanmoins, les critiques peuvent être plus virulentes, comme celle de Jacques Pélissier, Préfet de la Région Rhône-Alpes, qui, en 1973, traite l'œuvre de René Gagès, de « véritable blockhaus, une Ligne Maginot »¹²⁴. Ironiquement, Jacques Pélissier sera directeur de la SNCF de 1975 à 1981, et donc le premier bénéficiaire du Centre d'échanges. De plus, l'installation du marché-gare, projet remontant à l'entre-deux guerres¹²⁵, mais concrétisé en 1961, occupe plus de seize hectares sur la zone de l'ancienne gare d'eau, profitant de la proximité de l'autoroute connectée au périphérique Laurent Bonnevey encerclant la ville à l'est.

En 1990, le quartier de Perrache a le taux de chômage le plus fort du 2^e arrondissement (9,8% contre 6,2% pour le quartier d'Ainay), couplé au plus bas taux d'activité de l'arrondissement (46,8% contre près de 56,7% dans le quartier République-Cordeliers) malgré un taux de jeunesse le plus important localement (40% de 20-39 ans contre 32% pour Ainay)¹²⁶. Perrache est donc un quartier jeune et sans activité, exutoire industriel et maintenant isolé socialement du centre-ville, creusant un peu plus le fossé entre les deux morceaux du 2^e arrondissement, installé par les voutes de la gare.

Le quartier qui se retrouve donc enclavé entre l'autoroute à l'est, le marché-gare au sud, le port à l'ouest et le centre d'échanges à la limite nord, obtient sa mauvaise réputation de quartier populaire insalubre, les 80% de logements sociaux¹²⁷ s'opposant aux beaux-quartiers

¹²¹ SPL Lyon Confluence, *Lyon Confluence*, Paris, Archibooks, Coll. « Parcours urbains », 2014, 23-25 p.

¹²² NEYRET Régis, « L'échangeur de Perrache, la verrue de Lyon », *Le Monde Rhône-Alpes*, édition des 13 et 14 décembre 1994.

¹²³ BUISINE Alexandre, Gadagne met l'utopie à l'honneur », *Nouveau Lyon*, N°17, janvier-Février 2018, p. 36

¹²⁴ DELFANTE Charles ; DALLY-MARTIN, *100 ans d'urbanisme à Lyon*, Lyon, LUGD, 1994, 235 p., p. 142.

¹²⁵ RIVET Félix, « Le quartier Perrache, contribution à l'histoire et à la géographie de Lyon », *Les Études rhodaniennes*, Vol. 21, N°3-4, 1946. 125-130 p., p. 130.

¹²⁶ AD Rhône, 2787 WM 449. Communauté Urbaine de Lyon (Direction des Projets Urbains), « Extrait du Recensement INSEE de 1990 », *Perrache/Confluent. Lyon 2, Annexe 1*, juin 1997, p.3.

¹²⁷ BIDET Jennifer ; AUTHIER Jean-Yves (Dir.), *Habiter et militer pour le quartier. Les militantismes à Perrache : des pratiques sociales d'habitants ?*, Mémoire de Master 2 de sociologie, Lyon, Ecole Normale Supérieure Lettres et Sciences Humaines – Université Louis Lumière Lyon II, juin 2006, 149 p., p. 46.

d'Ainay, situés à quelques pas. Le paupérisation du quartier s'accroît par une crise de l'emploi avec le départ des principaux employeurs locaux¹²⁸ : le transfert des dernières activités du port Rambaud vers Gerland - St Fons au PLEH ou vers le port de Villefranche-sur-Saône, le déménagement progressif du marché de gros vers Corbas (Est lyonnais) dès 2004 ainsi que du Centre de tri postal du cours de Verdun pour la zone économique de Parc du Chêne à Bron (Est lyonnais), accompagné par le déclin progressif des activités ferroviaires de la gare de Perrache, et surtout de la gare de fret, Perrache 2 datant de 1928, pour le complexe ferroviaire de Saint-Fons, nouvelle gare nationale et internationale de fret de Lyon.

Seul souvenir d'un passé populaire encore vivant après l'installation de l'autoroute, le grand stade bouliste de la pointe est finalement rasé à la fin des années 1990.

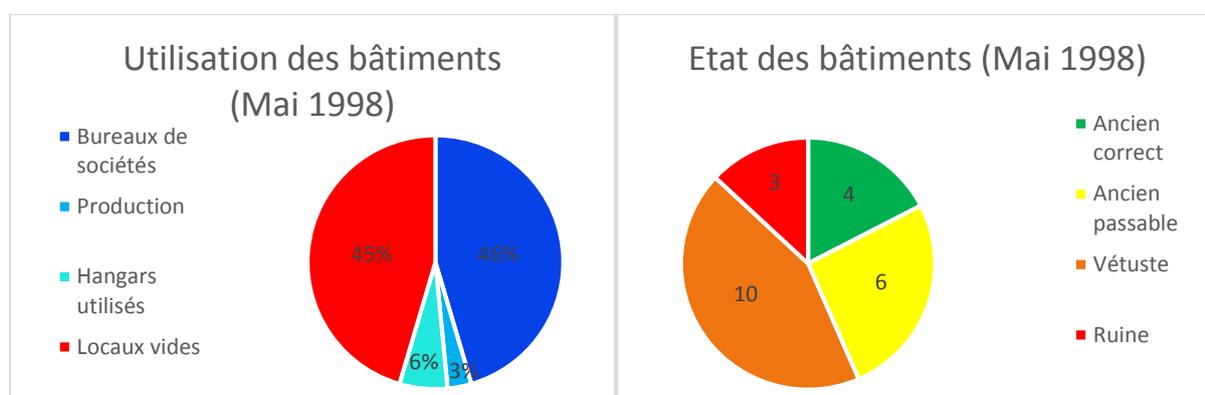


Figure XV : Utilisation et état des 23 bâtiments du port Rambaud (Mai 1998)¹²⁹.

Après la fermeture du port, la majorité des bâtiments se retrouvent à l'abandon et sans entretien. Si des entreprises sont toujours présentes, les vastes infrastructures et les bâtiments destinés à l'entreposage sont vétustes, certains même dans la catégorie des « ruines »¹³⁰. Un grand nombre de bâtiments, presque la moitié (Cf. Figure XV) se retrouvent à l'abandon complet. Les Salins sont visiblement dans un état « ancien correct », la Capitainerie dans la catégorie « ancien passable », mais l'urgence est pour les Douanes et le Magasin des Sucres, à l'abandon et dans un état de vétusté structurelle, dangereux par la hauteur des bâtiments. La vétusté importante de l'extension nord de la Sucrière, en état plus mauvais que le bâtiment d'origine des années trente, s'explique aussi par sa conception. En 1960, il est choisi par la

¹²⁸ Op. Cit., BIDEF Jennifer, *Habiter et militer pour le quartier. Les militantismes à Perrache : des pratiques sociales d'habitants ?*, p. 48.

¹²⁹ AM - Grand Lyon, 5607WM005. Données des graphiques tirées du dossier d'étude, *Lyon 2 Perrache Confluent, nature de l'occupation et de son état, maîtrise du foncier, échéancier des disponibilités foncières*, Communauté urbaine de Lyon – Département de l'Action Foncière, mai 1998.

¹³⁰ Arch. Grand Lyon, 5607WM005. Communauté urbaine de Lyon – Département de l'Action Foncière, *Lyon 2 Perrache Confluent, nature de l'occupation et de son état, maîtrise du foncier, échéancier des disponibilités foncières*, mai 1998.

Chambre de Commerce, une conception en béton précontraint, plus simple et moins chère que le béton armé, mais aussi moins stable dans le temps¹³¹.

Le relatif bon état des Salins s'explique aussi par leur utilisation permanente jusqu'en 2004 car le bâtiment a pour rôle le stockage des sels de déneigement, comme l'état correct de la Capitainerie utilisé jusqu'à fin 1996, et composé exclusivement de bureaux et non abimé par des déchargements constants. Le bâtiment des Vins et les cases à charbons recouvertes sont devenus des succursales de stockage de fruits et légumes pour les professionnels du marché de gros voisin.



Figure XVI : L'ancien bureau de direction (Capitainerie) à l'abandon, Crédits photographiques Héloïse Peyre, Site du Groupe Cardinal, 2016.

2.2. « FAIRE ENTRER LYON DANS LE TROISIEME MILLENAIRE » (R. BARRE, 1999)

À la suite de la fermeture du port, le quartier du Port Rambaud devient donc une vaste friche à l'abandon, composé de nombreux bâtiments peu esthétiques ou encombrants, car couvrant de vastes parcelles. La fin des années 1990 marquent l'arrivée de projets sérieux pour le renouveau des lieux, mais du premier grand projet urbain à la réouverture des pavillons

¹³¹ AD Rhône, 5297W237. Ponts et Chaussées, *Construction d'un Entrepôt des Sucres – Rapport de l'Ingénieur*, Lyon, 11 avril 1960.

réhabilités du quai, les choses ont évolué de façon imprévisible. Ce sont ces changements politiques et économiques qui ont composés l'évolution et le destin de ces anciens entrepôts.

2.2.1. Doubler le centre-ville sans étendre le territoire.

Raymond Barre, maire de Lyon, lorsqu'il s'adresse au public venu à la conférence de presse du Comité de pilotage du projet Lyon Confluence en 1999, explique « [qu']il n'y a pas de grande métropole sans projet d'avenir. Nous (la Ville et la Communauté Urbaine de Lyon) avons besoin d'un quartier qui symbolise le passage au siècle nouveau, le développement de notre ville et le rôle important qu'elle doit jouer dans l'Europe du XXI^e siècle. Lyon Confluence n'est pas une simple opération d'urbanisme, c'est un dossier de ville mais aussi de vie. »

Les mandatures municipales des années 1970 de Louis Pradel et Michel Noir¹³² portent de « grands projets pour l'agglomération pour de grandes ambitions nationales et internationales pour la ville »¹³³. Les maires, suivant l'audace de Louis Pradel, souhaitent faire rentrer Lyon dans une dimension européenne, en profitant d'énormes ressources foncières disponibles dans la ville. Pour éviter la difficulté des accords décisionnels entre les mairies d'arrondissement et la mandature municipale, la COURLY¹³⁴ est la seule responsable de la planification urbaine dès 1969.

Avant les projets de la zone du confluent de la fin des années 1990, les aménagements portent principalement sur la rive gauche du Rhône avec la Cité internationale au nord (Lyon 6^e) et le Technopole de Gerland au sud (Lyon 7^e), avec l'ambition de « créer une ville internationale »¹³⁵. Après la labellisation Unesco du centre-ville, soit 427 hectares, environ 10% de la ville de Lyon, classée depuis le 5 décembre 1998, les seules possibilités d'extension de la ville se profilent vers le sud. Le projet « d'aménagement de Perrache Porte Sud » est inscrit dans le plan de mandat du nouveau maire Raymond Barre élu en 1995 et la « Mission Confluence » est lancée en 1997 avec un objectif principal : « réanimer le commerce dans les quartiers en difficulté ». L'année suivante est créée l'exposition temporaire sur l'ancien marché de gros consacrée au projet, « Lyon Confluence, projet urbain » qui accueillera plus de 22 000

¹³² Maire de Lyon et député du Rhône (1989 – 1995).

¹³³ BONNEVILLE Marc, *Lyon : métropole régionale ou euro-cité ?*, Paris, Anthropos, Coll. « Villes », 1997, p.198, p. 176.

¹³⁴ La COURLY, puis Grand Lyon, et maintenant la Métropole de Lyon, regroupe 59 communes du Rhône dirigée par le maire de Lyon. C'est un opérateur et gestionnaire foncier énorme, et surtout, le premier propriétaire immobilier local.

¹³⁵ SPL Lyon Confluence, *Lyon Confluence*, Paris, Archibooks, Coll. « Parcours urbains », 2014, 167 p., p. 27.

visiteurs, suivie d'une seconde exposition, « Dialogues urbains » présentant les résultats de la concertation publique de 1997.

Néanmoins, il y a déjà des traces d'un aménagement du confluent avant les années 1990, avec des idées moins industrielles que l'aménagement des années 1970, avec les projets de Tony Garnier¹³⁶, pour un « monument aux morts » en 1920 suivi d'un « Projet de cinéma au confluent du Rhône et de la Saône » en 1926, faisant du confluent un lieu de mémoire mais aussi de culture. La mise en valeur du confluent est le sujet de quatre concours lancés entre 1924 et 1927 par la *Société d'Embellissement de Lyon*, avec le premier prix décerné au dessin de Claudius Condemine qui propose un quartier symétrique dans son organisation terminé par un rond-point majestueux desservant les deux rives extérieures. En 1979, une compétition est même lancée par la Compagnie Nationale du Rhône autour de la création d'une « figure de proue » pour le confluent¹³⁷, marquant l'entrée dans la ville.

René Gagès, créateur du Centre d'Echanges de Perrache a aussi imaginé en 1985¹³⁸ un projet dans la continuité du Centre d'échanges mais au niveau du confluent, avec la réalisation de vastes ensembles d'immeubles, l'enterrement de l'autoroute et l'installation d'établissements prestigieux comme un Musée de la machine et de l'utopie, d'une assemblée régionale, d'un centre international du commerce, et la création d'un cube de cent mètres de côté à la pointe du confluent « dédié à un centre international »¹³⁹, une forme de siège d'une nouvelle organisation culturelle mondiale. Ces nombreux grands projets sont adaptés au site du confluent, là où « une ville qui s'affirme est une ville qui est à l'échelle de son site » (René Gagès¹⁴⁰), à l'échelle de la majesté du lieu. De plus, en 1987, la mairie de Lyon lance un concours à des architectes et urbanistes pour créer le « Lyon du futur » : une autoroute déplacée sur un pont posé sur le fleuve, dans son sens, pour Pierre Fournier ou la création d'un immeuble

¹³⁶ Tony Garnier (1869 – 1948) est un célèbre architecte-urbaniste lyonnais ayant participé à de nombreuses réalisations dans sa ville natale. Proche du maire Edouard Herriot, celui-ci lui confie la réalisation des Abattoirs de la Mouche et leur grande halle (Halle Tony Garnier aujourd'hui / Lyon 7^e, 1932), l'Hôpital Grange-Blanche (Hôpital Edouard Herriot aujourd'hui / Lyon 8^e, 1933), du Stade de Gerland (Matmut Stadium aujourd'hui / Lyon 7^e, 1926) et la conception du Quartier des Etats-Unis (Lyon 8^e, 1933). Tony Garnier est aussi à l'origine d'écrits autour de la conception d'une *Cité industrielle* complète et moderne pour 35 000 habitants.

¹³⁷ Arch. Grand Lyon, 5607WM015. *Fascicule de l'exposition publique « Lyon Confluence »*, 1998.

¹³⁸ GERARDOT Claire ; SCHERRER Frank (Dir.), *Fleuves et action urbaines : de l'objet à l'argument géographique. Le Rhône et la Saône à Lyon, retour sur près de trente ans de « reconquête » des fronts d'eaux urbains centraux*, Lyon, Institut d'urbanisme de Lyon – Université Lumière Lyon II, 30 novembre 2007, 237 p., p. 208.

¹³⁹ FOURNIER Fabien, « 28 projets qui auraient changé Lyon », *Nouveau Lyon* (Bimensuel local), N°16, Décembre 2017, p. 34.

¹⁴⁰ AM Lyon, 2273WP/4. René Gagès, *Rapport de présentation du projet « Lyon métropole. Le Confluent : espace international »*, 1985.

mobile installé sur un radeau à la Confluence pour l'Agence Jourda-Perraudin¹⁴¹.

Le véritable projet de l'*opération Confluence* est lancé à la fin des années 1990, avec la fermeture officielle du Port en 1994. D'importantes études sont lancées par la ville et la COURLY dès 1995 sur le futur du lieu. Le port ne deviendra pas une base nautique intra-muros, la Saône n'étant pas assez assainie et le projet pourrait faire concurrence à la base nautique du Grand Large de Miribel-Jonage, mais le projet de percement d'une darse est quand même envisagé¹⁴². Ce chantier doit permettre « d'étendre la centralité historique à toute la Presqu'Île » et « intégrer ce morceau de ville dans l'agglomération »¹⁴³. Le projet prévoit la démolition complète du Centre d'échanges, la libération des voutes sous la gare, occupées par la voie routière (voute ouest) et le terminus du métro (voute centrale) bientôt rejoint par le tramway (voute est), ouvrir des rues supplémentaires sous la gare, et mettre en viaduc la voie ferrée de la Presqu'île¹⁴⁴, avec une estimation de dépense de 2,5 milliards de francs pour une recette de 1,65 milliards, soit un déficit contrôlé à 850 millions de francs¹⁴⁵.

Dès 1995, des démolitions sont engagés contre des anciens hangars et entrepôts, comme l'ancien 37 Quai Rambaud (aujourd'hui la Capitainerie), mais à ce moment, à l'emplacement de l'actuel siège du Progrès, ancien centre de stockage des huiles de moteurs « Yacco », ensemble massif de dix cuves de lubrifiants datant de 1939¹⁴⁶, démolis par la COURLY¹⁴⁷. Certains paramètres encouragent la possibilité de travaux aisés et permettant l'inauguration d'une partie du projet pour le millénaire. En effet, le quartier offre un potentiel foncier énorme, facilement disponible, par la possession en grande partie des lieux, au nom d'organisation publiques à différentes échelles, ou parapubliques (Cf. Figure XVII).

¹⁴¹ Op. Cit., GERARDOT C. ; SCHERRER F. (Dir.), *Fleuves et action urbaines : de l'objet à l'argument géographique. Le Rhône et la Saône à Lyon, retour sur près de trente ans de « reconquête » des fronts d'eaux urbains centraux*, p. 209.

¹⁴² AM Lyon, 2273WP/6. Dossier Confluent, *Etude de plaisance (1995-1998)*, 1998.

¹⁴³ Ville de Lyon, *Bulletin Municipal Officiel*, 4 septembre 2012.

AM Lyon, 1763WP/87. Conseil de la Communauté Urbaine (COURLY), *Rapport d'orientation – Lyon Confluence*, 19 avril 1999, p. 3.

¹⁴⁴ AM Lyon, 1763WP/87. Conseil de la Communauté Urbaine (COURLY), *Rapport d'orientation – Lyon Confluence (Maîtrise du foncier)*, 19 avril 1999, p. 12.

¹⁴⁵ AM Lyon, 1763WP/87. Conseil de la Communauté Urbaine (COURLY), *Rapport d'orientation – Lyon Confluence (Maîtrise du foncier)*, 19 avril 1999, p. 7.

¹⁴⁶ AM Lyon, 344W/1380. *Demande du 3 juillet 1939 de Société Anonyme des Huiles « Yacco » pour l'aménagement d'un dépôt d'huile sur un terrain situé Rue du goulet, angle du 37 Port Rambaud*, Rapport au Service Municipal de la Voirie – Ville de Lyon, 2 avril 1940.

¹⁴⁷ AM Lyon, 1858W/243. *Permis de Démolir du 37 Quai Rambaud*, Dossier N° PD-69-382-95-00010-0, 6 mars 1995.

<u>Propriétaires</u>	<u>Surfaces totales</u>	<u>Surfaces libérables</u>	<u>Taux de libération</u>
Communauté urbaine	53,7 ha. <i>dont 34,7 ha. de voirie dépendant de la Ville de Lyon.</i>	53,7 ha.	100%
Etat <i>([VNF : Bordure fluviale + Port + Pointe du confluent] + Caserne de gendarmerie de Suchet + prisons)</i>	22 ha. <i>dont 10,3 ha. géré par VNF, 4 ha. pour l'autoroute A7 et 2 ha. pour les deux prisons</i>	10,3 ha. 4 ha. 2 ha.	74%
SNCF <i>(Gare SNCF de Perrache + Gare de triage Perrache II + Voies ferrées)</i>	30 ha.	15 ha.	50%
La Poste <i>(Centre de tri postal – Cours de Verdun)</i>	1,8 ha.	1,8 ha.	100%
EDF	3,9 ha.	3,9 ha.	100%
GDF <i>(Usine à Gaz – Quai Rambaud)</i>	2,2 ha.	2,2 ha.	100%
Département du Rhône	0,4 ha.	NC	NC
HCL	3,5 ha.	NC	NC
SERL <i>(Marché gare – MIN Perrache)</i>	0,3 ha.	0,3 ha.	100%
Organismes de logements sociaux	1,3 ha.	NC	NC
Syndicat de transports en commun <i>(Dépôt de bus SYTRAL-TCL)</i>	0,7 ha.	0,7 ha.	100%
TOTAUX	128,8 ha.	100 ha.	74%
Surface totale du projet <i>Confluence</i>	150 ha.		

Figure XVII : Tableau récapitulatif des propriétés sur le territoire du futur projet « Lyon Confluence », informations tirées du Dossier sur la maîtrise du foncier dans le Rapport d'orientation -Lyon Confluence émis par la COURLY en 1999.

Remarque sur la Figure : Les totaux indiqués dans le tableau, tirés des informations du dossier, sont faux. Dans un souci d'exactitude, voici le véritable calcul : le total des surfaces possédées atteint 119,8 ha., les surfaces libérables atteignent 97,5 ha., montant alors le taux de libération à plus de 81%. De plus, la mention « NC » remplace des informations inconnues ou non communiquées lors de la publication du dossier en 1999.

Un second concours est lancé par la Mission Perrache Confluent en 1997, avec une volonté de recruter des architectes de renom qui gèrerait l'intégralité du projet urbain¹⁴⁸. Tous



Figure XVIII : Photographie de la maquette du projet Lyon Confluence par AMA/Thierry Melot, Communauté urbaine de Lyon / SEM Lyon Confluence, 1999.

les projets retenus lors des appels à projets sont ceux d'architectes célèbres, comme Kenzo Tange¹⁴⁹ et Ricardo Bofill¹⁵⁰, qui ont pour mission de proposer un projet global pour l'ensemble des 150 hectares de terrain.

Le grand projet retenu par la COURLY et la Mission Perrache Confluent est finalement celui des architectes MBM¹⁵¹ (Thierry Merlot, Oriol Bohigas, Catherine Mosbach). Le projet Merlot-Bohigas-Mosbach acceptée par la COURLY en 15 septembre 1997, présente une pointe du quartier et l'emplacement de l'ancien port transformé en zone végétalisée (97 hectares des 150 du projet sont végétalisés¹⁵²) en enterrant les voies de chemins de fer au sud de la zone, et la création d'une halte fluviale sur la Saône face à l'estacade en conservant un pont roulant « transbordeur », en plus de la conservation d'un seul bâtiment, la Sucrière, délestée de son extension des années 1960¹⁵³.

Le projet intègre aussi réouverture du goulet de la gare d'eau à la Saône pour créer un « Bassin intérieur au Port Rambaud »¹⁵⁴ (pour créer une gare fluviale pour les Lignes Bleues,

¹⁴⁸ AM Lyon, 2273WP/7. Mission Perrache Confluent, *Note au Président du Comité de pilotage*, 18 juin 1997.

¹⁴⁹ Kenzo Tange (1913-2005) est un architecte et urbaniste japonais. Il est le créateur des bureaux de la mairie de Tokyo (1991), du siège de la Télévision *Fuji* (Tokyo, 1996), et du *Mode Gakuen Cocoon Tower* (Tokyo, 2008), un gratte-ciel remarquable en forme de cocon.

¹⁵⁰ Ricardo Bofill Levi (né en 1939) est un architecte espagnol. Il a conçu l'Hôtel de région du Languedoc-Roussillon (Montpellier, 1988), le terminal T1 de l'aéroport de Barcelone (1988-1991), et la réhabilitation de l'Arsenal (Metz), un ancien bâtiment militaire en salle de spectacle à l'acoustique exceptionnelle.

¹⁵¹ MBM Architectes est fondé en 1951 en Espagne et est une des seules représentantes du modernisme sous le régime strict de Francisco Franco. MBM a été l'agence principale pour l'aménagement de Barcelone pour les Jeux Olympiques de 1992 et est une des principales agences d'architectes-urbanistes dans le monde.

¹⁵² Arch. Grand Lyon, 5607WM015. *Fascicule de l'exposition publique « Lyon Confluence »*, 1998.

¹⁵³ Arch. Grand Lyon, 5607WM004. Groupement MBM-MELOT, *Extraits du Comité de Pilotage du 6 juillet 1998 pour le projet PERRACHE -CONFLUENT : Planches de synthèse*, 1998.

¹⁵⁴ Arch. Grand Lyon, 5607WM015. Ville de Lyon, *Dossier d'information « Lyon Confluence »*, 1998.

des navettes fluviales reliant le Rhône à la Saône¹⁵⁵)¹⁵⁶ au sein d'un nouveau « Quartier du Port »¹⁵⁷, et créer une zone de verdure et d'eau au cœur du territoire, autour d'un vaste bâtiment circulaire, destiné à devenir un « Centre des sciences, des techniques et des sociétés »¹⁵⁸. Ce « glaciaire de la gare d'eau »¹⁵⁹ occupant 5,5 hectares, est créé par le creusement du sol pour retrouver le canal (sur 1,5m à 3m de profondeur) relié aux salles du nouveau Centre des arts, des sciences et des techniques, et permet de retenir les eaux lors des sécheresses et de surface d'épandage lors des inondations et crues. De plus, l'ex-autoroute déclassée serait enterrée (construction d'un *shunt* A6/A7¹⁶⁰) pour recréer une grande avenue dédiée aux modes doux¹⁶¹, le centre d'échanges démonté, le Pont Gallieni doublé pour le tramway, des passerelles fluviales créées et un immeuble de grande hauteur installé au niveau du Pont Pasteur marquant l'entrée de la ville, destiné à intégrer une « institution européenne »¹⁶², côtoyant un nouveau musée. La pointe de la confluence serait quand-a-elle occupée par le « Radeau de la confluence »¹⁶³, une extension en longueur flottante, reliant par une passerelle et un pont tournant, le parc de la Confluence à Oullins sur la rive droite au sud.

¹⁵⁵ Les Lignes Bleues était un réseau de transports en commun fluviaux destinés à relier Collonges-au-Mont-d'Or jouxtant l'extrême nord du 9^e arrondissement à la Cité Internationale sur la Rhône. Si le projet n'a jamais abouti, d'autres initiatives s'en inspirent, avec la navette fluviale Le Vaporetto entre la darse de la Confluence et les quais de Vaise, ou l'expérimentation des navettes Seabubbles en août 2017 et des Pedalo'v, les pédalos en libre-service de l'Hôtel Dieu sur le Rhône en avril 2018. Ces différents moyens de transports fluviaux démontrent d'une réelle volonté de reconquête du fleuve.

¹⁵⁶ Dossier d'information pour l'exposition « Lyon Confluence », Octobre 1998 ;

¹⁵⁷ Arch. Grand Lyon, 5607WM015. MBM Architecture, *Repérage des îlots et des principaux programmes existants ou projetés*, Plan, 1/4000, 1998.

¹⁵⁸ DA FONSECA Manuel, « Confluent : le prix de la réussite », *Le Progrès*, 5 octobre 1999.

¹⁵⁹ Arch. Grand Lyon, 5607WM004. Groupement MBM-MELOT, *Extraits du Comité de Pilotage du 6 juillet 1998 pour le projet PERRACHE -CONFLUENT : Planches de synthèse*, 1998.

¹⁶⁰ Le *shunt* ou barreau autoroutier A6/A7, dit « Contournement Ouest » est un projet d'évitement de l'agglomération lyonnaise pour les véhicules traversant du nord au sud (Sens A6/A7 – Paris/Marseille). Le projet, destiné aujourd'hui à l'horizon 2025, doit éviter le passage de milliers d'usagers dans le Tunnel de Fourvière et sur la Presqu'île. Le Contournement Ouest doit être couplé à l'Anneau des Sciences (2030), destiné à terminer le Boulevard Périphérique et ceinturer la ville. / BOCHE Justin, « Lyon : contournement Ouest ou Est en 2025, Anneau des Sciences en 2030 », *Lyon Capitale*, 8 juillet 2016.

¹⁶¹ Les transports ou modes doux désignent les modes de transports sans moteurs ou peu polluants : marche à pied, vélo, transports en commun (tramway, bus). Les collectivités territoriales, par la favorisation des modes doux, participent à l'écomobilité rendant la circulation plus fluide et propre, au travers d'un Plan de Déplacement Urbain (PDU) adapté.

¹⁶² Arch. Grand Lyon, 5607WM015. MBM Architecture, *Repérage des îlots et des principaux programmes existants ou projetés*, Plan, 1/4000, 1998.

¹⁶³ Arch. Grand Lyon, 5607WM015. MBM Architecture, *Repérage des îlots et des principaux programmes existants ou projetés*, Plan, 1/4000, 1998.

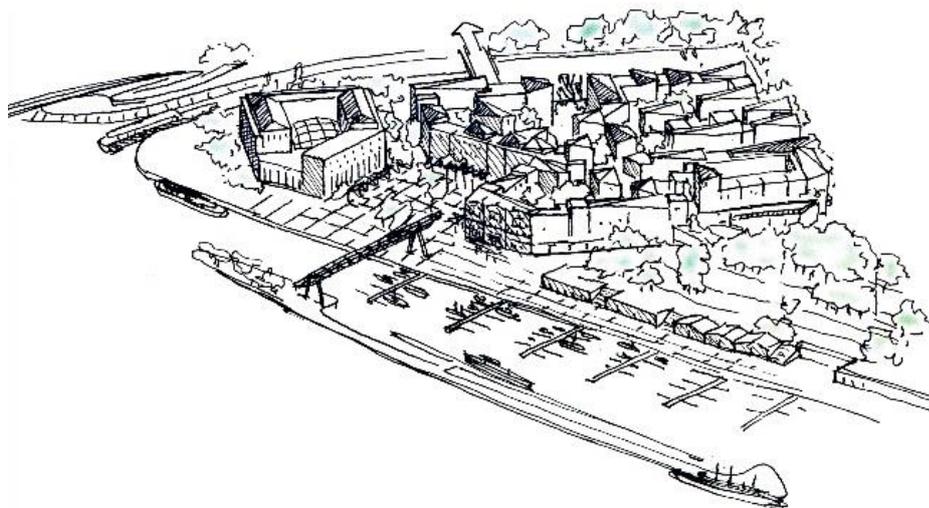


Figure XIX : Dessin du projet d'aménagement du quartier du port (Agrandissement), Groupement MBM-Merlot, AD Rhône (2787 WM 449).

Le projet s'inspire d'une autre réalisation¹⁶⁴, celle de la création du Village, port et parc Olympique de

Barcelone pour les Jeux Olympiques d'été de 1992. On peut retrouver certaines similitudes avec le projet pour le Confluent lyonnais : la présence d'une desserte navale ouverte, certaines rues végétalisées sinueuses, ou encore une intégration de l'eau dans la ville par la création de canaux.

Cette importance de l'eau est alimentée par une charte signée entre le Grand Lyon et VNF¹⁶⁵ (Voies Navigables de France) qui « s'engage de manière progressive, mais irréversible, [à mener] un aménagement conciliant la valorisation urbaine des quais de Saône et le développement des activités nautiques. En particulier, la réalisation d'un port de plaisance, conjuguée à la création de nouvelles haltes fluviales, qui dynamisera le tourisme fluvial et l'animation des berges »¹⁶⁶.

Le Comité de pilotage du Projet Confluence du 6 juillet 1998 compare le projet aux grands travaux de la Rive Gauche de la Seine à Paris, et à ceux des *Docklands* londoniens. Dans son discours au comité, Raymond Barre présente un projet « sur 20 à 30 ans » où il s'agit, tout d'abord, de réparer les erreurs d'urbanisme du passé, de créer un très beau quartier, dans le prolongement du centre actuel, à taille humaine, dans l'esprit de ce que doit être la ville aujourd'hui : être conçue pour ces habitants, être très verte, répondre aux besoins de

¹⁶⁴ AM Lyon, 2273WP/7. MBM Architectes, *Dossier de candidature pour l'appel d'offres « Lyon – Perrache – Confluent »*, Barcelone, mai 1997.

¹⁶⁵ Voies Navigables de France (VNF) est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) fondé en 1991 sous la tutelle du Ministère de l'Équipement, en charge du plus grand réseau européen de voies navigables. L'antenne locale de Lyon a pour charge les 950 kilomètres du Bassin Rhône-Saône-Canal Rhône/Rhin, traversant 5 régions et 16 départements. L'entretien du patrimoine fluvial (canaux, berges, écluses, quais hors agglomération) est aussi sous la responsabilité de VNF.

¹⁶⁶ AD Rhône, 2787 WM 483. Grand Lyon / VNF, *Charte de Partenariat au service de la restauration du patrimoine fluvial*, 1997, p. 7.

développement social, économique et intellectuel de notre époque ».

Le projet est porté par la Communauté Urbaine du Grand Lyon qui y projette l'établissement d'infrastructures et de gestes publics forts, complétées dans une seconde partie, par le « secteur privé, les entreprises, les opérateurs et promoteurs, pour compléter ce quartier, et prendre le relais, dans l'esprit du plan d'ensemble »¹⁶⁷.

2.2.2. Le projet urbain « Lyon Confluence » et la reconquête urbaine

C'est avec la COURLY, à la tête d'un conglomérat d'acteurs publics, par la présence de la mairie et de la Chambre de Commerce de Lyon, en charge de la valorisation économique de la ville, et une série d'acteurs privés, que le nouveau projet Confluence est officiellement lancé en 1997 avec la présentation de la maquette des architectes MBM (Cf. Figure XVIII).

De nombreuses concertations publiques sont lancées en mai 1998 et Raymond Barre, maire de Lyon, déclare que « la ville de Lyon et la Communauté Urbaine de Lyon ont inscrit dans leur plan de mandat la volonté de développer le Sud de la presqu'Île »¹⁶⁸, ainsi « le confluent doit être le socle de fonctions de centralité que n'offrent pas encore le 2^e arrondissement et la ville actuelle, qu'il s'agisse d'équipements publics à vocation régionale ou nationale, d'équipements de loisirs et de présidentialité à caractère innovant, d'équipement tertiaires et commerciaux complémentaires du centre actuel ».¹⁶⁹

Dans cette même conclusion, le conseil municipal compte sur le « doublement de la Presqu'île (de 120 à 250 hectares) » grâce à de nombreux atouts : un potentiel qualitativement et quantitativement important du lieu, avec une position centrale dans la ville, une importance spatiale, de fortes disponibilités foncières à court terme et la « majesté du site de confluence ». L'ex Port Rambaud doit permettre de restituer les berges à la vie urbaine et d'y « développer des vocations touristiques et fluviales ». M. Fay, conseiller à la mairie du 2^e arrondissement à la fin des années 1990 explique que l'objectif n'est pas de « faire venir les Lyonnais seulement pour admirer le site », il s'agit de créer un « lieu vivant »¹⁷⁰.

Une importante exposition autour du projet urbain « Lyon Confluence » est créée en

¹⁶⁷ AD Rhône, 2787 WM 449. Mission Perrache-Confluent, *Dossier de Presse du Comité de Pilotage (Discours de Raymond Barre, maire de Lyon)*, Lyon, 6 juillet 1998.

¹⁶⁸ Op. Cit., AM Lyon, 2273WP/6. *Extrait du registre des délibérations du Conseil municipal (Présidence : M. Raymond Barre, maire de Lyon)*, Séance du 8 juin 1998.

¹⁶⁹ AD Rhône, 2787 WM 449. Grand Lyon, *Perrache Confluent : Simulation Comparative*, 6 juillet 1998.

¹⁷⁰ DURET Aline « Aménagement du port Rambaud : cap sur la plaisance », *Le Progrès* (quotidien régional), Lyon, édition du dimanche 13 avril 1997, p.5.

1998 dans l'ancien marché-gare désaffecté et attire 22 007 visiteurs, dont de nombreuses délégations étrangères, laissant plus de 1000 commentaires sur le projet¹⁷¹. L'analyse de cette exposition apporte des informations intéressantes sur la compréhension du projet. En effet, le Port Rambaud n'est jamais mentionné dans le catalogue malgré un accent mis sur l'histoire du lieu. De plus, les commentaires montrent un certain décalage entre le projet et la réception populaire (Cf. Figure XX). En effet, le projet semble peu enclin à amener des infrastructures de loisirs et de culture, il y a de fortes hostilités contre le bâti vertical et de nombreuses confusions sur les modes de circulation. Les opinions sont assez partagées et divisées, entre respect de l'histoire du lieu et modernité.

<u>Thème d'expression</u>	<u>Sujets des requêtes exprimés pour chaque thème</u>	<u>Pourcentage d'expression</u>
Sport et culture	Pour l'implantation d'une salle de spectacle ou de concert	53%
	Pour la création d'un Centre nautique	39% (55% chez les scolaires)
	Souhait d'une conservation des infrastructures, sauf prisons (Divisions entre proximité pour les familles et vétusté des lieux)	
Patrimoine	Pour la préservation du bâti	10%
Projet immobilier	Contre les trois tours du quartier d'affaires de la Gare de Perrache	55%
	Contre la tour de la pointe du confluent	43%
Mode de circulation	Contre la circulation maintenue sur le cours de Verdun	23%
	Pour le tout piéton	38%
	Impression d'un projet pro-voiture (29% d'impression interne d'un projet anti-cycliste)	5%
Mode de transport	Pour le Métro	46%
	Pour le Tramway	35%
	Pour un RER Lyonnais	24%

Figure XX : Tableau de statistiques autour des contributions apportées par les visiteurs de l'exposition « Lyon Confluence » de 1998.

Malgré des retours critiques mitigés mais un succès important, la Communauté Urbaine

¹⁷¹ BERTHIER Isabelle, « Lyon Confluence : débat sur la méthode », *Diagonal*, N°141, janvier-Février 2000, p.16-19.

transformera l'exposition temporaire en un centre d'information permanent¹⁷². On peut néanmoins observer que presque toutes les requêtes proposées sont ignorées : le Centre Nautique, la salle de spectacle (la Sucrière étant un centre d'exposition), une circulation tout-piéton et interdite aux voitures sur le cours de Verdun, ou encore le métro et le RER lyonnais. Le projet urbain MBM est un projet global, inflexible et immuable.

La médiatisation du projet passe par des initiatives inédites, comme l'élaboration d'une bande dessinée retraçant l'histoire du quartier destiné à un public jeune, commandée par le Grand Lyon. Les maquettes reçues mettent en avant, pour celle du projet de Philippe Aymond et Philippe Christin, l'histoire du quartier, dans sa construction depuis les marécages du XVIIIe au retour à la nature du XXIe siècle futur ; alors que le projet d'Asaf Hanuka commence sur le Port Rambaud avec en fond un pont-roulant, les Salins et les Douanes, dans une ambiance plus sombre, avec un parcours de mémoire autour d'un passé industriel disparu¹⁷³.

En 1998 est déposé la marque et le logo « Lyon Confluence » destinée à la promotion du projet autour de nombreux objets dérivés : Crayons, livres, vêtements, événements, panneaux de chantiers immobiliers, affiches, autocollants, nomination de congrès¹⁷⁴. La marque déposée pose un nom commercial sur le « projet d'aménagement urbain du site du Confluent (qui s'étend de la place Carnot au confluent du Rhône et de la Saône, dans le 2eme arrondissement), et par extension, au territoire lui-même »¹⁷⁵.

Néanmoins, les obstacles à la réalisation des projets sont toujours les mêmes : les obstacles naturels, avec les fleuves et la colline de St Foy ; et les infrastructures humaines, comme l'autoroute, le rail, et le centre d'échanges. De plus, les concepteurs des projets doivent faire avec la Direction nationale des monuments historiques, car face au quai, on peut retrouver deux zones historiques : La Résidence Bellerive du XVIIIe inscrit à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques en mars 2004¹⁷⁶ et la Grotte Jean-Jacques Rousseau, célèbre pour avoir accueilli une nuit le philosophe en 1732. La conception d'un nouveau quartier d'affaires est aussi contestée par la présence du quartier classé UNESCO (à partir de la Place Carnot) face aux trois tours prévues le long de la gare de Perrache.

¹⁷² AD Rhône, 2787 WM 453. Grand Lyon, *Communiqué de Presse*, Lyon, 19 avril 1999.

¹⁷³ AD Rhône, 2787 WM 451.

¹⁷⁴ AD Rhône, 2787 W 450. Cabinet Beau de Loménie (Conseils en Propriété Industrielle), *Courrier au Grand Lyon*, Lyon, 8 décembre 1998.

¹⁷⁵ AD Rhône, 2787 W 450. ROUGEMONT Gaelle (Direction de l'Information et de la Communication / Grand Lyon), *Courrier a BRAC DE LA PERRIERE Elisabeth (Service Juridique et Contention / Grand Lyon)*, Lyon, 24 novembre 1998.

¹⁷⁶ *Base Mérimée : Immeubles protégés au titre Monuments historiques / La Médiathèque de l'Architecture et du Patrimoine, Site gouvernemental du Ministère de la Culture, janvier 2018.*

Le projet MBM, finalement trop radical et onéreux¹⁷⁷ pour la Communauté urbaine et annulé définitivement en 1999. Des difficultés dans la relation entre MBM et la COURLY dues à l'explosion du prix des études et un projet dépassant les 25 milliards de francs (soit près de 5 milliards d'euros actuels avec l'inflation, et cinq fois plus élevé que le budget prévisionnel de 5,6 milliards de francs¹⁷⁸), ainsi que l'inflexibilité des architectes autour de la modification du projet, en sont les quelques raisons.

L'année 1999 marque la création de la SAEMML dite SEM¹⁷⁹ Lyon-Confluence, devenue SPLA¹⁸⁰ en 2008, puis SPL en 2012. L'organisme est en charge des études et opérations financières communes, mobilières et immobilières, destinés à « assurer la cohérence de l'ensemble » (Raymond Barre¹⁸¹). Contrairement aux autres projets urbains à Lyon, c'est donc une SEM qui dirige les opérations, identifiant pleinement la gouvernance politique du projet, et non un consortium dirigé par un organisme privé, comme la SERL¹⁸².

La Société d'économie mixte Lyon-Confluence se compose de nombreux acteurs représentés par 24 administrateurs permanents. Dans les acteurs publics, on retrouve la Ville de Lyon, la COURLY (devenu Grand Lyon), le Conseil Général du Rhône, la Caisse des Dépôts, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon, Voies Navigables de France et la SEM Lyon-Confluence (en tant qu'aménageur). La SEM se compose aussi d'une série d'acteurs privés, principalement issus du monde de la banque : La BNP Paribas, le Crédit Lyonnais, la Caisse d'épargne et la CIC / Lyonnaise de Banque. La SEM propose des contrats d'exemptions d'impôts à l'installation de sièges sociaux et des concessions de parcelles pour attirer des entreprises comme le Groupe Cardinal, le Progrès, GL Events et Euronews, l'objectif n'étant pas forcément l'installation d'organismes internationaux, comme Interpol à la Cité Internationale¹⁸³ (Lyon 6^e) ou le Centre International de Recherche sur le Cancer (Lyon 8^e), dépendant de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS).

La Ville de Lyon et la COURLY ont chacun 31,5% du capital dans la SEM, chaque acteur privé obtient 6% du capital et la Chambre de Commerce bénéficie du dernier pour cent

¹⁷⁷ CHASLOT Philippe, « Le projet du Confluent tombe à l'eau », *Lyon Capitale*, 21 juin 2000.

¹⁷⁸ AD Rhône, 2787 WM 454. Lyon Confluence, *Rapport d'orientation*, avril 1999.

¹⁷⁹ Société Anonyme d'Economie Mixte Locale / Société d'Economie Mixte

¹⁸⁰ Société Publique Locale d'Aménagement

¹⁸¹ DURET Aline, « Feu vert pour le Confluent », *Le Progrès*, 21 avril 1999.

¹⁸² La Société d'Équipement du Rhône et de Lyon, ou SERL, est un gestionnaire privé des travaux proposé par le Grand Lyon mais utilisant une grande part de capitaux privés. Créée en 1958, la SERL est à l'origine des projets de la Part-Dieu (Lyon 3^e), la Duchère (Lyon 9^e), des Minguettes (Vénissieux), le Parc technologique de Porte des Alpes (Saint-Priest) et de la Z.A.C. des Girondins (Gerland) / BUISINE Alexandre, « Entretien avec Jean-Luc Da Pasano (Président de la SERL) » *Nouveau Lyon*, N°17, janvier-Février 2018, p. 22-25.

¹⁸³ BONNEVILLE Marc, *Lyon : métropole régionale ou euro-cité ?*, Paris, Anthropos, Coll. « Villes », 1997, 198 p., p. 184.

des actions¹⁸⁴. Les travaux d'aménagement sont lancés sous la fin de la mandature de Raymond Barre, mais surtout sous le mandat de Gérard Collomb, élu le 25 juin 2001, qui plutôt qu'attendre la libération de toutes les contraintes spéciales du lieu (autoroute A7, voies ferrées), adapte le projet à ces contraintes. C'est ainsi que François Grether¹⁸⁵, urbaniste, et Michel Desvigne¹⁸⁶, paysagiste, sont désignés pour définir le plan d'urbanisme pour les 150 hectares du lieu, sur la période 2000 – 2004. Au lieu du projet d'immense parc unitaire à la pointe de la Presqu'Île, le paysagiste va créer un « système de parcs »¹⁸⁷ longeant la Saône avec des intrusions végétales à l'intérieur des quartiers d'habitations.

Le projet est cette fois soutenu par de très nombreux acteurs publics, dont la plupart des institutions publiques culturelles lyonnaises (Musée d'Art Contemporain, Musée gallo-romain de Fourvière, Opéra de Lyon, Musée des Beaux-Arts, maison de la Danse...), et privés, avec un engagement de nombreux président d'entreprises comme Xavier Ellie¹⁸⁸, Philippe Démersaux¹⁸⁹, Philippe Foriel-Destezet¹⁹⁰ et Christian Boiron¹⁹¹, en plus du « comité des sages » de Raymond Barre composé des proches et soutiens politique du maire, légués à son successeur. On y retrouve Guy Aubert¹⁹², Régis Neyret¹⁹³, Renzo Piano¹⁹⁴, Michel Foucher¹⁹⁵ et Bruno Bonnell¹⁹⁶. En plus de ces noms importants de l'économie locale, nationale, voir

¹⁸⁴ BLOCH Sophie, « Les idées qui se jettent dans le Confluent », *Lyon Figaro*, 23 décembre 1999.

¹⁸⁵ François Grether est un architecte français. Il est en charge de projets d'aménagements du Quartier de Gerland à Lyon (2001 – 2008), de l'Île Seguin à Boulogne-Billancourt (2000 – 2008) et du centre Euro-méditerranéen à Marseille (1995 – 1996). Il reçoit le Grand Prix de l'Urbanisme 2012 pour son œuvre.

¹⁸⁶ Michel Desvigne est un paysagiste français travaillant conjointement avec des architectes de renom, dans plus de 15 pays. Il est en charge notamment du réaménagement du Vieux Port de Marseille (2012 – 2016), le Campus Sud de Paris-Saclay (2009 – 2021) et le Parc du Musée d'Art Islamique de Doha au Qatar (2008 – 2013). Il reçoit le Grand Prix de l'Urbanisme 2011 pour son œuvre.

¹⁸⁷ *Projet Lyon Confluence 1 (Lyon, France)*, Site web de Michel Desvigne Paysagiste, janvier 2018.

¹⁸⁸ Président du Comité de Groupe et Directeur-général adjoint du groupe *Socpresse* (*Le Progrès, Le Figaro, La Voix du Nord, L'Etudiant*) de 2000 à 2005.

¹⁸⁹ Directeur général du secteur chimie chez *Rhône-Poulenc Chimie* (1^{er} groupe privé de chimie français) jusqu'en 2000 (avant la fusion avec le groupe allemand Hoechst Marion Roussel).

¹⁹⁰ Président-fondateur du groupe *Ecco*, devenu en 1996 *Adecco* (leader mondial du travail temporaire). Il est la douzième fortune de France en 2012 avec 2,6 milliards de dollars et président d'honneur du groupe depuis 2006.

¹⁹¹ Directeur général du groupe pharmaceutique *Boiron* (leader mondial de l'homéopathie) depuis 1978.

¹⁹² Physicien spécialiste en pétrographie (science de description des minéraux) et métallogénie (étude des gisements), Directeur de l'ENS Lyon (Ecole Normale Supérieure – Lyon 8^e) de 1986 à 1994 et Directeur général du CNRS de 1994 à 1997.

¹⁹³ Journaliste lyonnais, sauveur du Vieux-Lyon face aux chantiers de Louis Pradel. Militant pour la protection du patrimoine, il est un des membres du groupe de travail pour l'inscription à l'UNESCO d'une partie de la ville (obtenue en 1998) au titre de Président de la Commission Patrimoine de la Ville de Lyon.

¹⁹⁴ Architecte italien, il est le créateur de la Cité Internationale de Lyon, un vaste centre des Congrès achevé en 1995 placé au centre d'un vaste complexe, et terminé complètement en 2006 avec la création d'un amphithéâtre de 3000 places.

¹⁹⁵ Agrégé de géographie et ancien professeur à l'Université Lumière Lyon II, Michel Foucher fut le président-fondateur de l'Observatoire Européen de Géopolitique de Lyon qu'il a dirigé de 1987 à 1998. Il a aussi été ambassadeur de France en Lettonie de 2002 à 2006 et depuis 2007, membre du Conseil des Affaires étrangères.

¹⁹⁶ Bruno Bonnell est le cofondateur et président de la société lyonnaise *Infogrammes*, aujourd'hui *Atari SA*, de 1983 à 2008. Infogrammes est le leader européen du jeu vidéo à la fin des années 1990.

internationale, on retrouve d'autres figures plus institutionnelles comme Raymond Kendall¹⁹⁷, Guy Augis¹⁹⁸, et Claude Prequinot¹⁹⁹. Le projet est cette fois-ci, plus seulement porté par la seule COURLY mais supportés par de multiples acteurs²⁰⁰.

Le millénaire marque un nouveau tournant dans la vie du quartier. Le tramway fait son retour en 2001, après la fermeture en 1956 de l'ancien réseau, et le SYTRAL²⁰¹ choisit la voute est de la Gare de Perrache comme terminus de ses lignes T1 (vers le Campus de La Doua et Villeurbanne) et T2 (vers la Porte des Alpes à Saint-Priest) comme terminus de ses rames, lancé en grandes pompes le 2 janvier 2001. Le tramway est préféré au métro pour la desserte de la zone.

En effet, lors de sa création, la ligne A du métro lyonnais affronte deux obstacles couteux et techniques dans sa réalisation : la traversée du Rhône à hauteur de l'Opéra et le terminus de Perrache dans le centre d'échanges. Les deux problèmes sont résolus mais au prix d'importants sacrifices. En effet, le métro, plutôt que de passer sous le Rhône, traverse ce dernier dans le tablier du Pont Morand, créant un pont étonnamment épais brisant la vue depuis les autres ponts latéraux ; et le terminus du métro s'effectue directement dans la voute centrale du centre d'échanges de Perrache, à hauteur du sol, les sous-sols étant occupés par les voies autoroutières, mais rendant impossible une future extension sans démolition au préalable des voies routières : « Pour passer sous le centre d'échanges, il faut reprendre la ligne depuis Ampère afin d'envisager une percée en R-2 (au minimum dix à douze mètres) sous l'autoroute »²⁰², un projet très cher mais réfléchi, la station Debourg du métro B à Gerland étant conçue pour recevoir une connexion avec la ligne A.

L'ancien tri postal du cours Suchet devient le nouveau centre des Archives Municipales de Lyon en 2001, inaugurée justement par l'exposition « Pourquoi pas Perrache ? », proposant une redécouverte d'un quartier si proche physiquement mais éloigné culturellement.

¹⁹⁷ Raymond Kendall fut le secrétaire général d'Interpol de 1985 à 2001. La Commission Internationale de Police Criminelle regroupe 192 pays et a son siège à la Cité Internationale.

¹⁹⁸ Guy Augis est le président de la célèbre bijouterie lyonnaise *Augis* depuis les années 1970, mais aussi un membre actif de l'antenne du ROTARY de Lyon, rassemblant membre de l'économie et de la politique locale.

¹⁹⁹ Claude Pequinot est l'ancien maire de La Mure (Isère), Conseiller régional de la région et Président du comité régional de Tourisme Rhône-Alpes.

²⁰⁰ Ad Rhône, 2787WM455. Lyon Confluence, *Communiqué de Presse*, Lyon, 31 mars 2000.

²⁰¹ Le Syndicat Mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL) fondé en 1985 est l'autorité organisatrice des transports en région lyonnaise. Le SYTRAL est dirigé par la Métropole de Lyon et la Région Auvergne-Rhône-Alpes, et couvre toute l'agglomération lyonnaise avec quatre lignes de métro, deux lignes de funiculaire, six lignes de tramway, 129 lignes de bus et neuf lignes de trolleybus, ainsi qu'avec l'exploitation de la ligne de tramway express Rhônexpress reliant la Part-Dieu à l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry, distant de 23 kilomètres.

²⁰² FOURNIER Fabien, « 28 projets qui auraient changé Lyon », *Nouveau Lyon*, N°16, Décembre 2017, p. 27.

Or, malgré les consultations, expositions, appels à projets et maquettes, le projet global stagne, l'unité autour des maires successifs s'essouffle affaiblissant la solidité du projet, accentué par l'échec du projet MBM-Merlot : « le fameux confluent, grand projet qui relève pour l'instant plus du domaine de l'utopie que de la réalisation »²⁰³. Le dossier de l'exposition « Lyon Confluence »²⁰⁴ de 1998 donne un pourtant calendrier très précis du déroulement des chantiers : le déménagement du marché-gare en 2001 (effectué en 2004 et achevé en 2009), la déconstruction du centre d'échanges (seulement à l'état de projet), la mise en profondeur du métro (annulé) et la mise en chantier du *shunt* A6/A7 pour la période 2002 – 2004 (aucun des chantiers n'est aujourd'hui en cours et le *shunt* est prévu pour 2030 au minimum), suivi par le doublement du Pont Gallieni à hauteur du centre d'échanges, pour faire passer le tramway, qui partage finalement le pont avec les automobiles, et le déclassement de l'A7 dans le centre de Lyon (Décembre 2016).

2.2.3. Le nouveau quartier des « Docks » : le cœur du projet

Les Docks, soit un ensemble de magasins construits sur les quais pour recevoir les marchandises passe du statut de zone industrielle à celui de nouvelle zone d'activité tertiaire. Porté par les projets de VNF, le terme « Docks » désigne une nouvelle zone d'activités en bordure d'un cours d'eau. Le projet d'aménagement du port est donc initié par Voies Navigables de France, qui en reprend la gestion en 1994, à la fin de la concession de la Chambre de Commerce de Lyon.

Sans fond monétaire massif pour investir, VNF propose à la ville et à son maire, Michel Noir, de racheter le terrain en 1994. Cette dernière propose un prix d'estimation, amputé de 40% sous prétexte de la grande pollution et de la désaffectation des lieux, soit moins de deux millions et demi de francs pour plus de huit hectares de terrain (soit environ 500 000 euros actuels), une offre refusée catégoriquement par François Bordry, président de VNF de 1994 à 2008²⁰⁵.

Le projet est relancé avec l'élection de Raymond Barre, qui veut améliorer les relations entre la ville et la voie fluviale, et surtout avec Gérard Collomb, qui souhaite renouer les relations entre l'art, les vieux quartiers industriels et les grands projets urbains. Gérard Collomb

²⁰³ France 3, *Raymond Barre : le bilan du maire de Lyon*, Journal Télévisé du Soir, 5 mars 2001, 1m36s.

²⁰⁴ Arch. Grand Lyon, 5607WM015. Ville de Lyon, *Dossier d'information « Lyon Confluence »*, 1998.

²⁰⁵ INNOVAPRESSE, « La Sucrière, une reconversion urbaine », *Traits urbains*, Hiver 2011/2012, 97 p., p. 25-26.

décide en 2001 d'intégrer la Sucrière au programme de la Fête des Lumières, attirant près de 4 000 visiteurs sur les lieux. L'ancien quartier du Port Rambaud devient la nouvelle façade sud de Lyon et surtout, le premier élément du grand quartier de la Confluence²⁰⁶ (François Bordry).

Le renouvellement de charte entre VNF et le Grand Lyon, valorisée par cinq années de réussites en coopération depuis 1997, avec la restauration de 4,8 kilomètres de quais urbains et de la pointe du confluent, est signée en 2002. Après les restaurations dans le centre de Lyon, le partenariat doit « faire entrer le projet [d'aménagement du site du Port Rambaud] dans une phase opérationnelle : le Grand Lyon doit appliquer les orientations urbaines, VNF doit trouver les solutions juridiques pour l'opération ». En effet, VNF est propriétaire des huit hectares de terrains et de 40 000m² de bâti au cœur du projet Lyon Confluence, de plus, l'agglomération est parcourue par 18 kilomètres de Rhône et 24 kilomètres de Saône.

Après une décennie d'inactivité, la vie revient sur la zone avec la création de la Z.A.C. 1, la Zone d'Aménagement Concerté²⁰⁷ approuvée le 7 avril 2003 par la SEM Lyon Confluence, et englobant la partie ouest du quartier, et la première réhabilitation de la future « Sucrière » en 2003 par l'Agence d'architectes Atl'As²⁰⁸. La Biennale d'Art Contemporain²⁰⁹, installée dans la Halle Tony Garnier doit quitter les locaux, car cette dernière doit être transformée en salle de spectacle permanente. Associée à la Caisse des Dépôts et à la SEM, une Société par Actions Simplifiées (SAS) est créée sous le nom de Rhône Saône Développement (RSD), installée directement sur le Port, dans la partie bureau du Pavillon des Douanes, destinée à effectuer simplement une « Mise en sécurité d'un entrepôt »²¹⁰, celui de la future Sucrière.

Le bâtiment destiné à recevoir la 7e Biennale d'Art Contemporain de Lyon se voit mis aux normes ERP²¹¹ sur plus de 7 000m² d'anciens entrepôts en plus de l'aménagement des silos

²⁰⁶ CITYSCAPE, *CONTEXTE La Saône Confluence*, Plateforme Vimeo France, Mis en ligne le mercredi 20 mai 2015, 3m15s.

²⁰⁷ Z.A.C. : Procédure d'aménagement du droit français de l'urbanisme institué par la loi d'orientation foncière n°67-1253 du 30 décembre 1967, avec pour objectif de faciliter les concertations entre les collectivités publiques et les promoteurs privés autour de grands projets d'aménagements urbains. / MERLIN P. ; CHOAY F., *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, p. 953.

²⁰⁸ *Atl'As Architecture* (aujourd'hui SOHO ATLAS) est une agence lyonnaise créée en 1999 ayant des bureaux à Lyon, Saint-Étienne et Paris, avec près de soixante collaborateurs.

²⁰⁹ Créée en 1991 par Thierry Raspail, directeur du Musée D'Art Contemporain depuis sa création en 1984, la Biennale rassemble chaque année impaire environ 80 artistes venant de près de 30 pays dans la Halle Tony Garnier jusqu'à son déménagement en 2001. La Biennale est un événement culturel majeur dans la vie culturelle lyonnaise et accueille plusieurs milliers de spectateurs dans toute la ville, et particulièrement à La Sucrière. / *Historique de la Biennale d'Art Contemporain* sur le site de la Biennale de Lyon, janvier 2018.

²¹⁰ INNOVAPRESSE, « La Sucrière, une reconversion urbaine », *Traits urbains*, Hiver 2011/2012, 97 p., p.30.

²¹¹ « Règles de sécurité d'un établissement recevant du public » : Facilitation d'évacuation, matériaux résistants au feu, normes électriques, accessibilité. / *Site officiel de l'administration française pour les professionnels et entreprises*.

en pôle d'accueil²¹². Le responsable architectural du chantier, William Vassal de l'agence Atl'As déclare que la Sucrière « est plus qu'un bâtiment, c'est un site »²¹³, celui-ci décidera d'exploiter les singularités du lieu plus que prévu sur le plan initial du promoteur Icade, avec la création d'une halte fluviale connectée au hall pour faire venir le public et l'intégration de l'accueil directement dans les silos. Pourtant, le projet initial de mise aux normes, pour un évènement censé durer que six mois, le temps d'une Biennale, était bien plus simple.

Initié par Icade, le projet très peu financé à hauteur de 200 euros par mètre carré (soit 1,4 million d'euros pour un énorme projet de 10 000m²), doit simplement viabiliser le bâtiment aux normes ERP, en ne faisant aucune installation irréversible. L'entrée dans le bâtiment devait donc se faire du côté nord par une ancienne rampe de chargement en donnant sur la partie 1960 de la Sucrière, mais cette partie était en bien mauvaise état, comparé à la partie 1930 plus saine. William Vassal, l'architecte des lieux, propose alors d'installer l'entrée dans les silos, partie non comprise dans le projet général, avec l'intégration des parties techniques (sanitaires, billetterie, boutique) et de réutiliser l'ancienne chaîne à godets²¹⁴ comme cage d'ascenseur, permettant de conserver toute la surface utile du bâtiment pour les expositions, et « le bâtiment s'identifie lui-même avec les silos, il n'y a même plus besoin d'architecte pour déguiser le bâtiment » (Cf. ANNEXE 5). A ceci, il rajoute l'idée d'installer les escaliers de secours en extérieur, sur la façade SNCF de façon détachée du bâtiment par de petites passerelles, le laissant respirer et permettant la modification ou le démontage simplement. Le monte-charge destiné à l'installation des œuvres est aussi installé sur la façade est, à l'emplacement du monte-charge de 1960, ce nouveau monte-charge n'est pas dissimulé dans la façade, son encadrement par des lames métalliques le présente comme un ajout tardif, n'altérant pas la mémoire du bâtiment et permettant toujours de préserver le plus d'espace interne.

De plus, la façade qui devait être repeint d'une couleur vive pour attirer les spectateurs de la Biennale, mais finalement, toujours sous les conseils de William Vassal, la façade est restée nue et modifiée de façon éphémère lors des Biennales d'Art Contemporain. Le mur devient une immense toile de peinture, avec une complète liberté pour les artistes invités, et renouvelée à chaque édition. « Quand la Biennale décide de s'installer à la Sucrière en 2003, le projet de la Confluence existe depuis [Raymond] Barre mais rien n'est construit et aucun promoteur

²¹² Rubrique autour du projet culturel « La Sucrière » / *Site internet de l'agence SOHA – Atlas*, janvier 2018.

²¹³ Z Architecture, *La Sucrière (1932 – 2012) : 80 ans, doyenne des docks*, Les Editions de Z, 2011, p.17.

²¹⁴ Une chaîne à godets est un élévateur vertical permettant de monter des produits en vrac sur un tapis mécanique. Sur le Port Rambaud, il y avait une trappe sur le quai permettant de décharger les navires de sucres, reliée à un tapis roulant souterrain vers l'intérieur du bâtiment. Ensuite, le sucre glissait dans la chaîne qui le montait, soit dans les étages pour la mise en sac, ou dans les silos en vrac.

s'intéresse au lieu. Le quartier du port a une très mauvaise réputation, entre les prostitués, la drogue et les problèmes de police. Personne ne veut aller là-bas. » (Cf. ANNEXE 5).

L'ouverture de la première Biennale à la Sucrière est un énorme succès, avec plus de 130 000 spectateurs, dont une partie déposée par une navette fluviale (six voyages par week-end et neuf le jeudi, du 18 septembre 2003 au 4 janvier 2004) reliant les lieux d'expositions de la Biennale : le Musée d'Art Contemporain, la Place Antonin Poncet (Bellecour) et la Sucrière ; et ouvre les yeux aux lyonnais vers cette nouvelle promenade, pourtant inauguré depuis un an avec les travaux de Michel Desvignes. Le parking de la Biennale installé à hauteur de la Capitainerie, le public découvre les lieux en longeant la rivière, passant sous l'imposant transbordeur, devant les Salins et entrant dans la Sucrière par son imposante façade sud. « C'est cet évènement de la Biennale qui est le catalyseur, le déclencheur de la Confluence. Ce moment qui amène le public dans le quartier. Si on regarde la Z.A.C. 1 d'ailleurs, le port n'est pas compris dans le chantier Confluence [...] et le lieu était propriété de VNF [...]. Le plus beau site de la Confluence appartient toujours à VNF. La Sucrière, à 200 euros le mètre carré, est le site qui fait ouvrir les yeux aux passants, et que les promoteurs se mettent à croire à la Confluence. » (Cf. ANNEXE 5).

On peut aussi souligner l'importance, quelques mois auparavant, de l'inauguration des lieux avec la première édition des Nuits Sonores du 28 mai au 1^{er} juin 2003. Le festival, succès important avec 15 000 spectateurs répartis avec les salles de concert lyonnaises, deviendra progressivement le premier festival de culture indépendante et électronique de France. Le succès fera de la Sucrière une structure emblématique d'un festival non désiré dans le centre de la ville. Les Nuits Sonores profiteront aussi aux environs de la Sucrière, avec une édition intégrant les Salins du Midi (2004 – 36 000 spectateurs), l'estacade du Port Rambaud (2006 – 40 000 spectateurs), le Marché Gare (2007 – 48 880 spectateurs) mais aussi d'autres friches, comme les Usines Brossettes (2010 – 70 000 spectateurs) et Fagor-Brandt (2018 – 143 000 spectateurs) situées dans le 7^e arrondissement. C'est la culture contemporaine qui fait renaître ses friches, leur apport dans la revitalisation des lieux est indéniable.

C'est entre 2002 et 2005 que VNF cède progressivement la gestion de ses terrains à Rhône Saône Développement (RSD), la filiale de VNF maintenant spécialisée dans les grands projets urbains fluviaux dans la région Sud-Est, avec l'accord du ministre de l'Economie, des Finances et de l'Industrie, Laurent Fabius. Les huit hectares sont prêts à la cession au privé et à la réhabilitation pour les bâtiments appartenant à VNF (Douanes, Salins et dalle de sols nue

de l'ancien Entrepôt des Vins).

Le système utilisé par RSD est pour chaque opération immobilière, la création d'une Société Civile Immobilière (SCI) partagé entre VNF (le propriétaire) et la Caisse des Dépôts, ouvert à un capital privé minoritaire, ainsi que la création d'équipes alliant un architecte et un artiste pour chaque ouvrage. La gestion du projet par VNF et RSD doit permettre d'allier modernité architecturale et patrimoine fluvial. Certains architectes s'intéressent alors aux



Figure XXI : Projet pour la construction d'un pôle d'activités sur les Salins, Bureau des Mésarchitectures (Didier Fiuza Faustino), 2006.

pavillons de l'ex Port Rambaud dans le cadre du concours *Rives de Saône* porté par VNF en 2005, comme le projet de reconversion du Pavillon des Salins par Didier Fiuza Faustino²¹⁵ : « greffer deux immenses oreilles aux Salins, et installer un hôtel haut de gamme dont la façade était en faïence... transparente ! »²¹⁶. Le projet proposé en 2006 n'est pas retenu, le Cube orange étant préféré par le constructeur, les hôtels ayant une

rentabilité plus qu'instable. Sur le projet des Salins, seule une des travées de la partie centrale est conservée à l'identique, tout le reste du bâti (deux autres travées et extensions latérales) est démoli. Néanmoins, Didier Fiuza Faustino est quand même retenu pour la création du Pavillon du projet *Rives de Saône* installé Quai Saint-Antoine depuis 2012.

L'année 2005 est un moment important dans l'évolution du quai, car elle voit aussi la publication du Plan Local d'Urbanisme²¹⁷ renouvelé, publié par la métropole, qui régit le droit des sols sur le territoire de Lyon et des 59 communes membres, et détermine les grands objectifs en matière de développement urbain et environnemental. Sur ce plan apparaît quatre bâtiments qui rentrent dans la catégorie « Élément Bâti à préserver » : La Capitainerie, les trois travées de la partie centrale des Salins, le bâtiment principal des Douanes et la Partie sud de la

²¹⁵ Didier Fiuza Faustino (né en 1968) est un artiste et architecte français spécialisé dans la création d'architectures mobiles et modulables. Il met ses compétences artistiques au service de créations architecturales inédites et originales.

²¹⁶ FOURNIER Fabien, « 28 projets qui auraient changé Lyon », *Nouveau Lyon* (Bimensuel local), N°16, Décembre 2017, p. 35.

²¹⁷ P.L.U. : Procédure d'aménagement du droit français de l'urbanisme institué par la loi Urbanisme et habitat du 2 juillet 2003, avec pour objectif d'exposer un diagnostic et les besoins en matière de développement économique, spatial et urbanistique, avec une volonté d'équilibrer les espaces, ruraux et urbains, urbanisés et paysagés ou encore la disponibilité et l'égalité d'accès aux infrastructures. / *Op. Cit.*, MERLIN P. ; CHOAY F., *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, p. 653.

Sucrière, la plus ancienne, mais aussi les trois silos beaucoup plus récents²¹⁸. La zone du confluent n'est plus une zone industrielle condamnée à l'abandon. Ces mises en chantier sont accompagnées par une forte médiatisation, avec la publication des photos de l'artiste de la Biennale, Spencer Tunick, qui prend 1 500 personnes nues en photos au niveau du confluent, ainsi qu'un défilé de haute couture de la marque *Hermès* dans la Sucrière la même année²¹⁹.

C'est cette même année que la demande de permis de construire pour les Douanes est déposée²²⁰ et que le projet global commence à prendre une forme presque définitive. Le projet inclut la création de « docks et pavillons »²²¹, la reconversion de quatre « docks », les Douanes, le Bâtiment de la « Générale Ouvrière », la partie centrale des Salins du Midi et l'ancienne Capitainerie ; et la création de nouveaux « pavillons ». Les motifs patrimoniaux sont importants dans la reconversion des bâtiments, car ils sont « quatre témoins privilégiés de l'histoire industrielle du secteur. Ils illustrent, notamment par leur façade rappelant les fonctions logistiques des quais de Saône ; leur maintien permet d'éviter de faire table rase du passé et participant à l'esprit des lieux et du projet »²²². Néanmoins, certains bâtiments n'auront pas la chance du sauvetage patrimonial, comme l'Entrepôt des vins²²³, trop vétuste, occupant une trop grande emprise foncière à cause de son épaisseur de construction massive, ou encore les hangars accolés à la Capitainerie, aux Salins, et aux Douanes s'étalant trop largement sur le quai. Le projet s'étale sur 32 000m² de chantier, avec la création de 5 nouveaux pavillons et plus de 15 000m² de reconversion patrimoniale.

L'année 2006 avec les premiers chantiers de déconstructions, est accompagnée d'une importante médiatisation autour du projet, avec la parution d'une brochure et d'une vidéo de synthèse proposant un rendu du quartier dans la décennie à venir. Dans ces documents, la Confluence est vue comme un lieu de vie, de résidence et de travail, jouant sur une diversité des habitants et des populations, avec de nombreux acteurs économiques, commerciaux et culturels. Contrairement à un grand nombre de projets urbains présentés et mise en publicité par les promoteurs et acteurs privés, ici, la publicité et la maîtrise du projet est clairement mise en avant et contrôlé par la SEM Confluence, soit l'organisme dédié au projet par le Grand Lyon

²¹⁸ Grand Lyon – La Métropole, *Plan Local d'Urbanisme*, Mise à jour N°17, 6 octobre 2017.

²¹⁹ INNOVAPRESSE, « La Sucrière, une reconversion urbaine », *Traits urbains*, Hiver 2011/2012, 97 p., p. 34.

²²⁰ AM Lyon, 2637W/98. N°PC 69382 05 0365, *PORT RAMBAUD – BATIMENT DES DOUANES*, 7 février 2005.

²²¹ *Op. Cit.*, AM Lyon, 2637W/98, p.9.

²²² *Op. Cit.*, AM Lyon, 2637W/98, p.11.

²²³ Le bâtiment est réalisé entre 1928 et mars 1930 par l'entreprise de Pierre-Bénite, Lafarge. L'entrepôt est composé d'un hangar surélevé, d'une superficie de 1100 mètres carrés, aux murs et cloisons intérieures épaisses car elles sont en dalles de mâchefer. Il est placé au sud de la Sucrière. / *Patrimoine architectural et mobilier en Rhône-Alpes*, Inventaire RA et BM Lyon.

et la Métropole de Lyon, « ces images paraissent être un emblème d'une maîtrise d'ouvrage forte dans le cadre d'un grand projet »²²⁴.

Accompagnant les premiers chantiers de pavillons sur le port, les nouveaux Espaces Publics des Docks Rambaud sont inaugurés en 2009 par l'entreprise de paysagistes Latz und Partners et Egis Aménagement. L'aménagement des Docks Rambaud fait partie d'un ensemble de plusieurs aménagements destinant à créer une vaste zone de promenade allant de l'Île Barbe à la pointe de la Confluence, sur 11 km pour un total de 6,3 hectares d'aménagements continu. Le paysagiste de la SPL, Latz und Partners, fait arracher toutes les plantations de Michel Desvigne pour créer une zone de balade au style plus brute, avec l'utilisation de béton en masse le long du quai.

L'aménagement en béton est mis en parallèle avec une volonté de faire rentrer « la végétation entre des bâtiments éloignés les uns des autres et sans égalités dans les installations » (Cf. ANNEXE 5). Ce lien se retrouve sur la création de la pergola nord de la Sucrière, remplaçant « ce bâtiment de bureaux au nord de la Sucrière [qui] était moitié moins large que le reste de la Sucrière, car des voies de chemins de fer passaient devant pour relier le port au réseau de la SNCF, obligeant le bâtiment à laisser sa place aux voies. Pour le paysagiste, l'espace entre les Douanes et cette extension est trop serré, et il faut détruire ce morceau. Je (William Vassal) me suis opposé à lui, en effet, cette extension crée une place de vie, où les marinières se retrouvent, car l'extension protège le quai du bruit du train et du parking de la voie arrière, et met en valeur les piétons, la nature et la rivière. Avec l'appui de VNF, admettant qu'il y a plus de chances qu'un parking s'installe à la place de la nature, Latz et la SPL ont accepté un compromis pour la déconstruction de la structure. On laisse le squelette apparent pour laisser passer la transparence, et faire pousser du lierre dessus, qui n'a jamais pris. La structure ne ressemble pas à grand-chose, et cette pergola monopolise la vue depuis la desserte routière. Cette déconstruction est issue d'un compromis, entre démolition et restauration, en plus, cette extension était vraiment épouvantable à voir, un enduit en ciment et des petites fenêtres. Le bâtiment n'est pas intéressant mais le vide généré l'est » (Cf. ANNEXE 5). Cette réalisation est donc le fruit de conflits et de dialogues entre les acteurs des lieux, permettant l'émergence d'une structure unique.

²²⁴ GRUDET Isabelle, « Jeu d'images intermédiaires : Le grand projet architectural et urbain, *Sociétés & Représentations*, N°30, p. 111-122, p. 122.



Figure XXII : Construction du Pavillon des Salins (agrandissement), BML (P0732 002 00123), 4 août 2009.

Remarque sur la Figure X : On voit très bien sur cette photographie que l'extension (Cube orange) et la réhabilitation du pavillon central des Salins, se font dans un même processus. Les deux bâtiments sont étroitement liés par l'arche nord et le percement sud du Cube Orange, ainsi que par la conception en béton armé commune.

Etonnamment passé inaperçu, on peut retrouver un projet de Jacques Fayard²²⁵ de 1996, autour de la réutilisation des vastes espaces offerts par les entrepôts vides en attendant un projet d'ensemble pour le port. Jacques Fayard propose de « créer un lieu de brassage, de découvertes, d'initiation dans les deux domaines – entreprise et culture » et de rencontres entre les deux, de circulation d'un univers à l'autre », c'est-à-dire, une forme de Cité des Arts et des Métiers

²²⁵ Producteur de spectacle pour le Théâtre de l'Elysée (Lyon 7^e), J. Fayard est à la tête de la société de production *TransArte* travaillant sur la diffusion de projets culturels, la communication et l'animation du paysage urbain. C'est un créateur récurrent d'animations pour la fête des Lumières à Lyon, avec une volonté d'illuminer l'espace urbain. / Site Internet de la Fête des Lumières, février 2018.

utilisant des aménagements sommaires et temporaires dans les entrepôts et destiné à une liste d'entreprises qu'il propose : Studios de radios, chaîne de télévision, Organisation Non Gouvernementale, labels et studios de musique, atelier de décors et de costumes, entreprises de communication.

Il est difficile de ne pas faire un rapprochement avec l'installation sur le port, d'Euronews (télévision), GL Events (communication), Espace Groupe (radios) et le Sucre (salle de concert). C'est aussi ce projet qui amène pour la première fois, la Biennale d'Art Contemporain sur la zone, avec la création d'une fête de sensibilisation à la culture en juin 1997²²⁶. C'est le projet de Jacques Fayard, oublié aujourd'hui, qui est le premier à penser le futur du Port Rambaud comme on peut le découvrir aujourd'hui, avec son inclination pour les disciplines des Arts et de la Communication, plus de quinze avant l'inauguration du dernier des pavillons de l'ex port.

²²⁶ Arch. Grand Lyon, 4255WM060. EQUIPAGES (Jacques Fayard), *Les blocks magiques – Port Rambaud*, Lyon, Quai des Arts et Métiers, 1996.

CHAPITRE 3 : LYON-CONFLUENCE : PROJETS, INSPIRATIONS ET REALITES

C'est donc dans notre dernier chapitre, plus thématique que chronologique, que nous allons analyser de quelle façon la mémoire a su se pérenniser sur les lieux de l'ex Port Rambaud. La mémoire devient un objet plus décoratif qu'historique, offrant au lieu une ambiance unique à l'opposition de l'hyper modernité du reste du quartier, et même des autres pavillons des quais. Nous analyserons les rapports entre le port et la ville, la modernité et l'ancien, et le lien entre le patrimoine industriel et la ville. Après un bref état des lieux du port en 2018, afin de pouvoir comparer avec l'état des lieux en 1925 des docks, nous allons donc traiter les liens entre le projet « Lyon Confluence », la présence de l'eau, la friche industrielle et le patrimoine portuaire. Le Port Rambaud en 2018 est devenu le symbole de l'hyper modernité lyonnaise, marquant l'entrée sud de la ville, et est au centre d'une médiatisation importante. De plus, le nouveau Port Rambaud est le catalyseur du projet Confluence, la Biennale d'Art Contemporain de 2003 étant le déclencheur de l'arrivée du public sur les lieux. Pour mieux comprendre les liens entre la ville et le patrimoine à l'abandon, nous allons donc revenir sur le concept même de « friche industrielle », et son traitement dans la ville. Nous allons aussi aborder, dans la suite de l'étude de la conservation du patrimoine, la question de la gestion de l'eau dans le projet, la Saône étant un des éléments patrimoniaux fort dans la ville.

C'est dans un second temps que nous allons travailler sur l'œuvre des artistes, architectes et urbanistes autour du renouveau du quartier, la création des « Docks de la Confluence », et de la mise en valeur d'un patrimoine longtemps ignoré. Nous allons parcourir les lieux afin de décrypter les spécificités techniques et architecturales, et l'impact qu'elles peuvent avoir sur la compréhension de l'histoire des lieux. Nous allons pour comprendre cela, analyser le concept d'archéologie industrielle, qui présente l'importance de la conservation de la mémoire structurelles sur le port, avec l'intégration dans une infrastructure moderne de traces du passé. L'analyse du port actuel, avec ses anciennes structures réhabilitées et ses infrastructures neuves aux allures industrielles, pose le sujet de la dernière sous-partie : Peut-on parler d'un sauvetage d'une mémoire industrielle par la création de contenus, ou d'un travestissement de cette mémoire qui perd tout son sens ?

3.1. UN ANCIEN ESPACE POUR UNE NOUVELLE DESTINEE



Figure XXIII :: Carte IGN tirée du site gouvernemental Géoportail (modifiée), Echelle au 1/8 528°, 2018.

Le quartier de l'ancien Port devient le catalyseur de la Confluence et porte en lui l'étendard du nouveau quartier. C'est sur ses quais que les premières opérations immobilières se sont lancées, avec la réhabilitation de la Sucrière en salle de spectacle, l'installation du siège du quotidien Le Progrès et la reconversion du Pavillon des Douanes vers le tertiaire. Afin de poursuivre notre étude sur la patrimonialisation de l'ex Port Rambaud et la mise en avant de la mémoire industrielle, nous allons présenter la zone aujourd'hui et les enjeux que les changements sur le lieu impliquent.

3.1.1. Le Quai Rambaud : Symbole de la modernité lyonnaise

Légende de la carte (Erreur ! Source du renvoi introuvable.)		
Encadrement vert		Réhabilitations
Encadrement bleu		Nouveaux pavillons
Ligne rouge		Présence de rails anciens
Ligne orange		Pont-roulant conservé

La zone de l'ancien Port Rambaud est aujourd'hui composée aujourd'hui d'une dizaine de bâtiments que nous allons présenter, en revenant plus précisément sur les quatre bâtiments historiques étudiés précédemment. Si nous avons présenté le port de façon chronologique, nous allons faire un état des lieux actuel organisé de façon géographique, du nord au sud. Avant de présenter cet état des lieux, il faut

préciser que deux techniques de construction se succèdent sur le port : les anciens pavillons dépendent de la réhabilitation, avec une modernisation sans démolition du bâti²²⁷, alors que les nouveaux pavillons sont bâtis sur des emplacements vierges, présupposant la démolition complète du bâti ancien, l'opération tenant plutôt de la rénovation urbaine d'un quartier entier²²⁸.

En partant du nord du quai, nous pouvons revenir sur la Capitainerie (Bâtiment 1, Cf. **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**), réhabilitée par l'agence Z Architecture pour le Groupe Cardinal et investie dès son inauguration, le 17 novembre 2017, par la société Esprit des Sens, une agence de communication offrant des espaces de coworking²²⁹ et une privatisation complète des lieux possible.



Figure XXIV : La Capitainerie, Antoine Barbin, 15 janvier 2018.

La réhabilitation se fait dans une volonté de respecter le matériau d'origine. En effet, l'intérieur de 936m² a été complètement démoli mais les façades sont conservées à l'identiques à l'origine. Les transformations les plus visibles sont celle de la porte de garage destiné à la locomotive et des grandes vitres des bureaux transformés en vastes baies, et surtout la création d'une importante terrasse vitrée sur le dessus contrastant avec la façade ancienne. Cette terrasse est conçue comme un ajout non intégré à l'immeuble et n'altérant pas la structure de la Capitainerie. Comme sur la Sucrière, les ajouts extérieurs tardifs ne sont pas destinés à fausser l'histoire du lieu. Les destructions des anciennes extensions sont tardives, les extensions n'étant démolies qu'au moment de la réhabilitation. La Capitainerie est le dernier des anciens pavillons à avoir été réhabilités, étant toujours à l'abandon alors que le centre commercial et la darse était déjà ouverts.

En retrait du quai, à l'emplacement des cuves de stockage des huiles *Yacco* (Ex 37 Quai Rambaud), on découvre le siège du Progrès²³⁰, un des premiers acteurs économiques à oser le

²²⁷ GUGLIELMO Raymond, *Les grandes métropoles du monde*, Paris, Armand Colin, 1996, 270 p., p. 266.

²²⁸ Op Cit., GUGLIELMO Raymond, *Les grandes métropoles du monde*, p. 266.

²²⁹ Concept d'économie collaborative désignant un espace de travail partagé en entreprise, favorisant l'échange, la collaboration et l'innovation. On dénombre environ 360 zones de coworking en France au 18 octobre 2016 (Etude Plateforme de coworking *BAP* (Bureaux à Partager)).

²³⁰ Le Progrès est un quotidien lyonnais né en 1859 publié de Lons-le-Saunier jusqu'au Puy-en-Velay, et



Figure XXV : Le siège du Progrès, Antoine Barbin, 15 février 2018.

pari de la Confluence en occupant un siège massif de 11 000m² depuis fin 2007 (Bâtiment 2, Cf. **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**), crée par l'agence d'architecture Xanadu sous l'égide du promoteur Cardinal. L'ouvrage est non aligné sur le quai car à une soixantaine de mètres de la rivière. Le complexe s'étend sur 60 mètres intégrant trois bâtiments, sur une surface d'occupation d'environ 2050m². Le siège du groupe est constitué de trois immeubles couverts de plaques d'aluminium reliés par de nombreuses passerelles, et par sa composition en trois bâtiments, tend à rendre hommage aux trois colonnes du journal original et au domaine de l'impression, avec l'utilisation de plus de 4000 plaques d'aluminium.

A la suite de la Capitainerie et du premier pont roulant, on retrouve la maison ou Pavillon des Radios (Bâtiment 3, Cf. **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**), un vaste complexe de 4902m² livré en juillet 2009, crée par le Cabinet d'architecture Aamco sous la maîtrise du Groupe Cardinal, destiné à recevoir l'intégralité des effectifs d'Espace Groupe²³¹, un grand auditorium moderne, diverses entreprises de communication et le restaurant *Docks 40* au rez-



Figure XXVI : Le Pavillon des Radios, avec en premier plan, la navette autonome Navly, Antoine Barbin, 15 février 2018.

de-chaussée, ce dernier profitant d'une vaste terrasse sous le Pont-roulant nord. Le bâtiment est divisé en trois blocs reliés par une même façade vitrée en double peau. L'ouvrage mesure 45 mètres de largeur pour 30 mètres de profondeur, occupant 1400m² d'emprise parcellaire.

propriétaire de *l'Est Républicain* et du *Dauphiné Libéré*. Le journal est le plus ancien quotidien encore en activité et tire plus de 200 000 exemplaires par jour. Le Progrès emploie aujourd'hui près de 700 collaborateurs pour un chiffre d'affaires de 99 millions d'euros en 2016. / *Historique du Progrès*, site web du Groupe, janvier 2018.

²³¹ Espace Groupe rassemble la plupart des radios locales (Virage Radio, Génération(s), Radio Espace) et quelques radios nationales (Jazz Radio, MFM Radio).

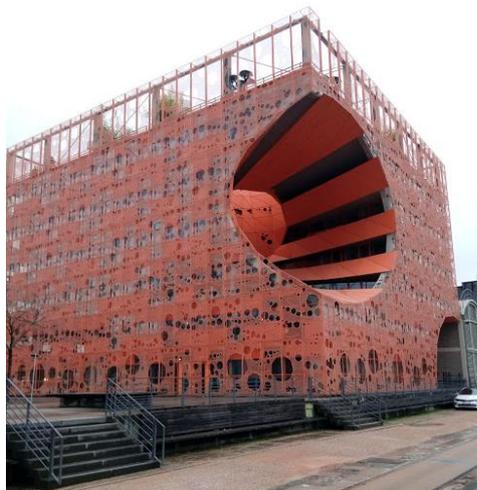


Figure XXVII : Le Cube², avec en premier plan, les voies de rail, Antoine Barbin, 15 février 2018.

Les Salins et le Cube orange dans l'appellation « Pavillon des Salins », souvent associés, sont composés des anciens hangars à sel et d'un immense cube orange à double peau métallique qui est le nouveau siège du Groupe Cardinal, le premier investisseur privé du projet Lyon Confluence²³² (Bâtiment 4, Cf. **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**). Le Cube de 4 590m², conçu par les architectes Jakob + MacFarlane et livré en mars 2010, est percé d'un grand cône ouvrant le bâtiment vers la Saône, intégré dans l'angle nord-ouest de la façade, et marque le visiteur lors de son passage. On retrouve aussi

un second percement dans la façade, marquant l'angle inférieur sud-ouest, permettant de créer une jonction architecturale entre le nouveau pavillon et la première voute de l'ancien hangar des Salins, transformé en bar et restaurant haut de gamme. Le Cube² est bâti sur une des deux extensions latérales des Salins datant de 1987²³³, purement fonctionnelles et moins esthétiques que la partie centrale. Pour les Salins (Bâtiment 5, Cf. **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**), seule la partie centrale de 2000m² comprenant trois travées, plus ancienne, a été conservée, pour accueillir en 2009 le restaurant *Rue Le Bec*, du nom du chef de renom Nicolas Le Bec, fermé en 2012, et remplacé par un bar lounge, le *Selcius*. Par sa volumétrie, sa conception et sa couleur orange vif, le Cube orange est le fer de lance de la politique de construction sur le Port : créer les « projets les plus décoiffant possibles, avec volonté d'innovation très forte » (François Bordry²³⁴, ex-directeur de VNF).

²³² Premier promoteur Rhône-Alpin de bureaux et de résidences étudiantes. Le groupe est spécialisée dans la construction de bâtiments originaux avec la collaboration de grands architectes comme Jean Nouvel (*Ycone* à Lyon, *Louvre Abou Dhabi*, *Tour Agbar* à Barcelone) et Rudy Ricciotti (*MuCEM* à Marseille), ou designers, comme Philippe Stark (*Hôtels Mama Shelter*) ; avec un chiffre d'affaires total d'environ 40 millions d'euros en 2016. / *Service de presse du Groupe Cardinal*, Décembre 2017.

²³³ COURLY, *Permis de Construire pour l'extension du Bâtiment des Salins du Midi*, Dossier N°PC-69-382-85-V-0383, 30 octobre 1985.

²³⁴ CITYSCAPE, *CONTEXTE La Saône Confluence*, Plateforme Vimeo France, Mis en ligne le mercredi 20 mai 2015, 3m27s.

A la suite directe des Salins, on découvre le pavillon des Douanes (Bâtiment 6, Cf. **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**), désaffecté depuis le 31 mars 1994²³⁵ et réhabilité par le Groupe Cardinal avec la participation de l'architecte Jean-Michel Wilmotte²³⁶. C'est



Figure XXVIII : Le Pavillon des Douanes (vu depuis l'est), Antoine Barbin, 15 janvier

d'ailleurs ce dernier qui explique sa démarche : « on ne peut pas dire que c'est un bâtiment qui a beaucoup d'intérêt mais il a une volumétrie, un mérite d'exister, c'est une mémoire de ce lieu »²³⁷. Les 4719m² livré dans la réhabilitation des Douanes en juillet 2007 servent de sièges sociaux à une série de petites et moyennes entreprises comme Groupe 45, DDB Communication, la galerie de Georges Verney-Caron et les bureaux de Rhône Saône Développement. Le bâtiment rénové est recouvert d'un caillebotis de métal laqué noir, sans destruction de la façade extérieur, percé de nombreux balcons suspendu, néanmoins, la partie opposée à la rivière est conservé dans son état original et copié en version miniature sur le côté Saône en surimpression sur le bâtiment, Ainsi, les Douanes conservent leur « caractère contemporain sans gommer l'histoire du lieu et ses cicatrices industrielles »²³⁸. De plus, l'intérieur aussi est composé d'un sol de béton ciré, de câbles apparents, d'escaliers métalliques et d'une cage d'ascenseur dénudée d'encadrements pour conserver ce style brut industriel. Un des rajouts les plus significatifs concerne l'escalier de secours métallique apposé contre la façade nord du bâtiment, ancien pignon aveugle offrant au lieu un espace de vie répondant à la terrasse des Salins jouxtant les Douanes.

²³⁵ CAUE du Rhône, *Grand Prix 2008 de l'Architecture, de l'Urbanisme et de l'Environnement du Rhône, Lyon, CAUE Rhône*, 2009, 113 p., p. 45.

²³⁶ Jean-Michel Wilmotte est un architecte-urbaniste français, président de l'Agence Wilmotte & Associés fédérant 270 collaborateurs dans plus de 20 pays. Il est l'architecte du complexe commercial Docks 76 (Rouen, 2009), du Stade Allianz Riviera (Nice, 2016), des Terrasses de la Presqu'Île le long du Quai Saint-Antoine (Lyon, 2019), et en charge de la transformation de la Gare du Nord (Paris, 2023). Jean-Michel Wilmotte a une œuvre variée, effectuant à la fois des chantiers précis, des pôles entiers, et des transformations urbaines.

²³⁷ CITYSCAPE, *Les Douanes*, Plateforme Vimeo France, Mis en ligne le jeudi 22 janvier 2015, 4m13s.

²³⁸ BUNA Gilles (Dir.), Lyon, *Architecture(s) Urbaine(s)*, Villeurbanne, Eds. Deux-cent-cinq, 2010, 208 p., p. 22.

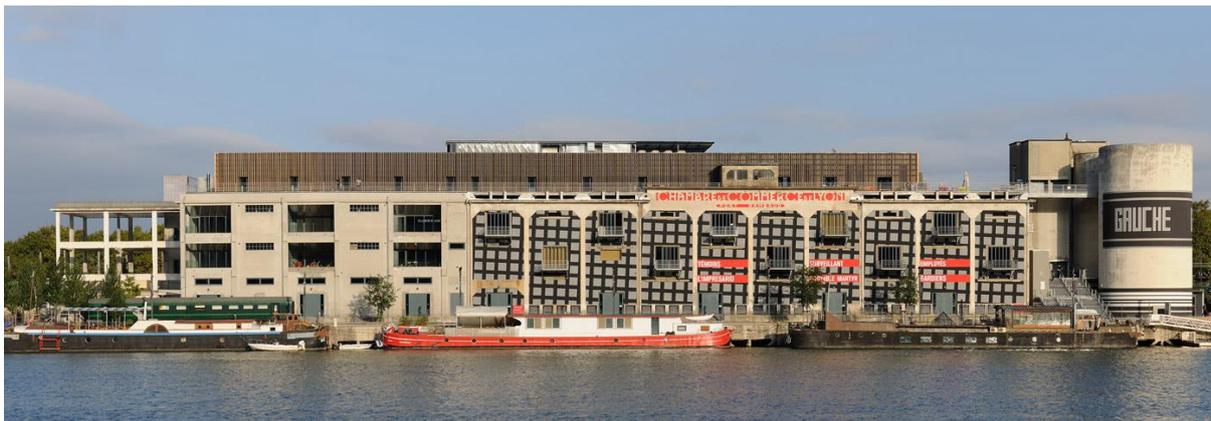


Figure XXIX : La Sucrière pour la Biennale de 2015, Groupe Icade, 2015.

En continuant vers le sud, nous arrivons sur la façade nord de la Sucrière (Bâtiment 7, Cf. **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**), siège de la Biennale d'Art Contemporain depuis 2003 et est exploité pour l'évènementiel par le groupe GL Events (installé dans le *Dark Point*). La Sucrière moderne est complétée en 2013 par un « rooftop » composé d'une immense terrasse semi-abritée sur le toit de 400m², de 100 mètres de long pour 20 mètres de large, créée en 2013 par l'agence Z Architecture, dirigé par William Vassal, le même architecte qui avait travaillé sur la mise aux normes du bâtiment en 2003. Cette même opération entraîne la « création d'un grand volume vide en supprimant des plafonds et de poteaux [permettant l'accueil d'œuvres d'art massives], et la réhabilitation d'espaces abandonnées en nouveaux bureaux », particulièrement la partie nord de la Sucrière qui abrite des studios numériques (M6 Web, RTL, Arkane Studios). Grâce à ces modifications non structurelles, les 9000m² disponibles sont complètement disponibles à l'utilisation, sans encombrement de locaux techniques.



Figure XXX : Le Pavillon 52, Antoine Barbin, 16 février 2018.

Après le passage d'une large place au sud de la Sucrière, on retrouve le tout récent Pavillon 52 (Bâtiment 8, Cf. **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**), nouveau siège social d'ACIES CONSULTING GROUP²³⁹, livré en avril 2016 et occupant près de 7700m² de surface au sud du second pont-roulant. Il est réalisé par Rudy Ricciotti pour le Groupe cardinal, et a pour principale caractéristique son encadrement en lignes de béton noires aux formes souples, couronnées de (futures)

²³⁹ ACIES est un groupe spécialisé dans le conseil financier et en management pour des entreprises du domaine de la recherche ou de l'innovation, avec un total de 130 collaborateurs. / Département communication d'ACIES GROUP, Décembre 2017.

végétations. Ce pavillon installé sur la dalle des fondations de l'ancien Entrepôt des Vins, mesure environ 50m du nord au sud et 32 mètres sur l'autre axe, occupant 1500m² de surface au sol. Le pavillon 52 prend la place d'un autre projet, l'Hôtel Columbus, destiné à être un établissement très haut de gamme, construit par le même architecte mais qui n'a pu aboutir²⁴⁰, faute de financements solides et d'une rentabilité plus qu'incertaine. Le Pavillon 52 est le dernier venu de la « galerie des fadas »²⁴¹ (Rudy Riccioti), c'est-à-dire le dernier bâtiment d'un ensemble de projets délirants, semblant tous plus fous les uns que les autres.



Figure XXXI : Dialogue cubique, Antoine Barbin, 27 août 2017.

Ensuite, nous découvrons le Dialogue Cubique (Bâtiment 9, Cf. **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**), le siège d'Euronews²⁴², est un vaste pavillon de 10200m², de 55 mètres de largeur sur 32 mètres de profondeur occupant plus de 1700m² au sol, conçu par la même équipe que pour le Cube², ce pavillon étant censé être son complément, encadrant et marquant le quai. Le bâtiment inauguré le 16 octobre 2015 est recouvert d'une résille en métal vert clair aux motifs d'empreintes digitales géantes, et percé de deux vastes trous dans la façade ouest et débouchant sur le toit. Ce bâtiment, comme le Cube², participe à la construction d'une nouvelle entrée de la métropole, et à donner l'image d'une ville moderne du XXI^e siècle²⁴³.

L'immeuble d'Euronews est doublé du Mob Hôtel (Bâtiment 10, Cf. **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**), un établissement de 99 chambres accompagné d'un restaurant biologique, de magasins éphémères et d'espaces de *coworking* (espace de travail partagé à louer). Le bâtiment est un immense rectangle installé entre le siège d'Euronews et la voie ferrées, à l'emplacement de l'ancien Bâtiment Z démoli, et



Figure XXXII : Le Mob Hôtel (vu depuis le quai), Antoine Barbin, 16 février 2018.

²⁴⁰ MENVIELLE Dominique, « Confluent : la transformation des Docks promenade privilégiée des Lyonnais », *Le Progrès*, 10 avril 2011.

²⁴¹ *Nouveau Lyon*, N°1, avril 2016, 60 p..

²⁴² Euronews est une chaîne de télévision d'information en continue pan-européenne fondée à Lyon, diffusée en 12 langues, et première chaîne d'information internationale la plus diffusée en Europe. La chaîne emploie plus de 800 salariés pour un chiffre d'affaires d'environ 50 millions d'euros en 2016. / *Département communication d'Euronews*, janvier 2018.

²⁴³ MERCADAL Thierry, *Le CUBE² & Dialogue Cubique*, Portraits d'Architecture, Prod. On Stage, Français, 2013, 26 minutes.

composé, comme le siège du groupe d'information, d'un bloc bétonné couvert d'une double peau, cette fois couleur ocre rouille, sur près de 4000m². Reprenant la structure du Bâtiment Z, l'ouvrage mesure 50 mètres du nord au sud pour 16m de profondeur, occupant 830m² de terrain.



Figure XXXIII : Dark Point (façade nord), Antoine Barbin, 16 février 2018.

Enfin, le dernier pavillon du quai est *Dark Point* (Bâtiment 11, Cf. **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**), le siège du groupe GL Events²⁴⁴ depuis son ouverture en juillet 2014, conçu par l'architecte Odile Decq, et composé d'un empilement de deux parallélépipèdes désaxés, avec une caractéristique particulière : un énorme porte-à-faux de 24 mètres soutenu par une importante structure en acier, couvrant le quai

jusqu'à la limite avec la rivière. Le bâtiment de 8300m propose une utilisation intensive du verre et de l'acier, avec des boulons apparents et des poutrelles soutenant un vaste hall. Ce dernier pavillon, de 35 mètres de largeur sur 54 mètres de profondeur, n'occupe réellement que 1500m² au sol, les 24 mètres d'un des parallépipèdes étant suspendu au dessus du vide.

D'un point de vue architectural, on peut souligner le paradoxe important dans la construction d'immeubles. En effet, la plupart des bâtiments neufs, comme le Cube² et Dialogue Cubique (*Euronews*) couvert d'une seconde peau en métal, ou Dark Point (GL Events) complètement vitré, réutilisent des matières peu nobles, propres au monde industriel, comme le verre, le béton et le métal ; alors que les acteurs installés dans ses bâtiments, tous attachés au monde tertiaire, sans production, et en grande partie dédiée aux métiers de l'information et de la communication, avec pour exemple, Euronews, Le Progrès, Espace Groupe. En retirant le bâtiment du Progrès et le Mob Hôtel, en retraits du quai, on arrive à un total de huit bâtiments (le Cube Orange étant une extension du Pavillon des Salins), avec sur ce chiffre, quatre reconversions ou réhabilitations patrimoniales.

Le quartier de la Confluence est très aujourd'hui attractif pour les entreprises, par des bâtiments neufs et architecturalement innovant, offrant une image et une publicité intéressante.

²⁴⁴ GL Events est le premier groupe international dans la filière événementielle, spécialiste des congrès, expositions et événements sportifs et culturels. Le groupe compte 3 934 collaborateurs répartis sur 20 pays pour un chiffre d'affaires de 953 millions d'euros en 2016. / *Service Communication du Groupe GL Events*, Décembre 2017.

Le quartier reste moins cher à occuper pour les entreprises à Lyon que d'autres emplacements, malgré la modernité du lieu. Les loyers des bureaux tournant autour de 260 euros le mètre carré dans le neuf, est inférieur aux 280€/m² de la Part-Dieu, et aux 300€/m² de la partie nord du 2^e arrondissement (Bellecour, Rue de la République). Seul Gerland reste moins cher avec 215€/m²²⁴⁵, mais ses travaux d'aménagements ne sont pas encore terminés, de plus, la présence de nombreuses nuisances sont des obstacles à la hausse des prix (Incinérateur de la Métropole, réputation nocturne sulfureuse).

En plus de sièges sociaux de grandes entreprises, l'ancien port accueille aussi deux expérimentations mondiales. La première est la navette *Navly*, créée par l'entreprise *Navya* à Villeurbanne, une navette routière entièrement électrique et surtout complètement autonome. Elle relie le centre commercial jusqu'au bout du quai, à hauteur du Pont de la Mulatière et du passage Magellan sous les rails. D'expérimentation temporaire, la navette est devenue un moyen de transport à part entière, soutenu par le SYTRAL, gestionnaire des transports dans l'agglomération lyonnaise, et seul moyen de transport directement sur le quai, ludique et attractif. La seconde de ses innovations concerne les tests en 2016 des navettes fluviales *Seabubbles*. Ces navettes quadriplaces encore en phase de test, sont bien plus rapides que l'actuel Vaporetto (Navette Confluence – Bellecour – Vaise) car elles glissent sur l'eau à pleine vitesse, évitant le choc des vagues et la perte de vitesse en conséquence.

Le quartier de la Confluence est aussi le premier quartier durable français labellisé WWF par le *World Wildlife Fund*, le quartier en 2020 ne dépassera pas son taux d'émission de CO² de l'an 2000, complété par l'importance des transports en commun dans le quartier. Lyon Confluence est aussi en pointe du projet *Smarter Together* rassemblant plusieurs villes d'Europe dont Vienne et Munich, autour de la création de quartiers intelligents, dans leur conception, la consommation d'énergie ou l'utilisation. Les quartiers alors se démarquent par des innovations architecturales, environnementales et technologiques.

Le quartier du port a alors un rôle prédominant dans la construction du quartier : « Trait d'union entre les futurs place Nautique, Pôle de loisirs et musée des Confluences, le port Rambaud se doit de porter haut l'étendard de la culture, de la création contemporaine et de la communication pour faire revivre ses docks en phase avec leur nouvel environnement »²⁴⁶ (Grand Lyon). L'ex port industriel indésirable devient un fantastique écran publicitaire dans la promotion du quartier et l'aura de la vie culturelle et médiatique lyonnaise. C'est en ce sens que

²⁴⁵ IGH : Immeuble de Grande Hauteur / Source JLL – Décembre 2017.

²⁴⁶ « Port Rambaud, docks créatifs », *Grand Lyon Magazine*, N°14, mars 2006, p.14.

le choix des architectes, tous déjà célèbres, s'est joué avant même le choix des activités (François Bordry²⁴⁷), comme l'aménagement des bureaux de la Sucrière achevé avant même des demandes d'activités ou la réhabilitation du Pavillon des Douanes sans locataire défini. Le quartier du Port est la nouvelle façade de Lyon, un pari osé et audacieux.

3.1.2. La friche industrielle et l'urbanisme

Le Port Rambaud, rentre dans le cadre de la friche industrielle, soit un terrain abandonné par des industries, pour diverses raisons, avec une présence de bâtiments industriels inutilisés. Intégrée dans les villes, la friche industrielle peut être rattachée au concept de friche urbaine si les ouvrages sont démolis. La friche urbaine désigne un terrain nu, inutilisé de façon provisoire, mais au centre de projets futurs. Ce type de terrain est le plus répandu en France, désignant les terrains inutilisés par des blocages financiers, administratifs ou même des spéculations immobilières²⁴⁸.

L'idée de friche, industrielle ou urbaine, est un concept à rattacher à celui de ville, auquel il est indissociable. En France, « la ville est un rassemblement minimum d'hommes sur une superficie restreinte »²⁴⁹, placées dans des espaces d'échanges fluviaux ou maritimes (Lyon, Paris, Berlin, New York, Montréal) et divisée en zones. La théorie du zonage, datant des années 1940, présente la ville comme un tout, divisé en secteurs auquel se rattache une spécialité. En effet, l'industrie et la production manufacturière sont détachées des quartiers d'habitations, à causes des nuisances notamment, comme le bruit, le trafic, la dangerosité des produits, les odeurs ou les fumées.

De plus, le zonage peut être provoqué par les éléments physiques du site en lui-même : zone de confluent, plaine, largesse du court d'eau, fond de vallée. C'est justement ce zonage qui fait du quartier industriel un lieu à part, car, par ces nuisances et ses dangers, il se voit obligé de se retrancher derrière des barbelés et des clôtures²⁵⁰, coupant instinctivement le contact entre les quartiers, à l'image de la Gare de Perrache et de la voie ferrée au coupant le quartier en deux morceaux.

La réhabilitation de ces quartiers dits *friches industrielles* permet d'éviter l'étalement

²⁴⁷ CITYSCAPE, *CONTEXTE La Saône Confluence*, Plateforme Vimeo France, Mis en ligne le mercredi 20 mai 2015, 5 minutes 46 secondes, 3m45s.

²⁴⁸ MERLIN Pierre (Dir.) ; CHOAY Françoise (Dir.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, PUF, 2009 (Rééd. 1988), 963 p., p. 405.

²⁴⁹ PELLETIER Jean ; DELFANTE Charles, *Villes et urbanisme dans le monde*, Paris, Armand Colin, Coll. U, [Rééd. 1969], 1997, 199 p., p. 11.

²⁵⁰ *Ibid.*, p.55.

urbain, c'est-à-dire une urbanisation massive des périphéries plus rapide que l'accroissement démographique de la ville. L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME)²⁵¹ estime à environ 150 000 hectares la surface des friches industrielles inutilisées en France pour un total d'environ 400 000 sites potentiels, contre une perte de 54 000 hectares par an environ pour l'étalement urbain.

Le nombre de friches industrielles a aussi une forte tendance à augmenter, particulièrement avec la fermeture progressive des mines de charbons en France depuis la fin des années 1980. La dernière mine de charbon française, le Puits de la Houve à Creutzwald, en Moselle, a fermé officiellement le 24 avril 2004. Le nombre de friches est aussi alimenté par les crises financières, les fermetures d'usines et les délocalisations, de plus en plus importants dans les pays d'Europe de l'Ouest²⁵².

Le problème de pollution, accompagnant souvent les réhabilitations de friches, est aussi présent dans le projet Lyon Confluence. Dans l'opération de percement de la darse de la Place Nautique, « on a excavé 300 000 mètres cubes de terres pour la place nautique dont un tiers ont été évacués, car très impactés par les anciennes activités industrielles » (Pierre Joutard, directeur général délégué de la SPL Lyon Confluence depuis 2014)²⁵³. La décontamination des sols est donc un facteur important du projet, obligeant un traitement particulier avant chaque opération.

Sur les 43 hectares traités dans les anciennes zones industrielles, soit autour de l'ancienne Usine à Gaz, de l'Arsenal (Nord du Quai Rambaud), les plateformes de stockages de charbons, les terminaux ferroviaires et le port pétrolier, on a un total de 10 000 mètres cubes de terres classées comme extrêmement pollués aux hydrocarbures, goudrons, et composés chlorés. L'Evaluation Détaillée des Risques (EDR), préalable au lancement des chantiers, a relevé, grâce à une étude approfondie des archives du Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM, Service Géologique National), détaille la présence de nombreux polluants infiltrés, dont des hydrocarbures liés au stockage pétrolier et d'huiles de moteur, des goudrons liés à la fabrication d'asphalte et une grande utilisation de créosotage, un goudron protecteur enduisant les traverses en bois des voies de chemins de fer évitant le pourrissement du bois,

²⁵¹ L'ADEME est une agence publique créée en 1991 gérée par le Ministère de la Recherche, de l'Ecologie et de l'Energie. Le rôle de l'agence est la coordination et la réalisation d'opérations autour de la gestion de l'environnement et de la transition énergétique, avec des compétences en transports, pollution et gestion des déchets. / *Présentation de l'agence* sur le site internet de l'ADEME, février 2018.

²⁵² MERLIN Pierre (Dir.) ; CHOAY Françoise (Dir.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, PUF, 2009 (Rééd. 1988), 963 p., p. 405.

²⁵³ France 5, *Reportage à Lyon Confluence*, La maison France 5 (HL Production), 1er avril 2015, 9 minutes 10 secondes.

largement utilisé sur le port et la gare de triage de Perrache ²⁵⁴.

Pour illustrer le problème, ou l'incroyable potentiel des friches urbaines, nous allons présenter deux cas distincts de reconversion urbaine, ou alors d'échec dans les projets.

En premier temps, nous pourrions comparer la réhabilitation du Port Rambaud avec celle des *Docklands* de Londres. Ce quartier de Londres, situé à proximité du quartier de la City, premier quartier d'affaires européen, a connu un important chantier de régénération et de réhabilitation à partir des années 1980. Bien que largement plus important que celui de la Confluence, avec 2200 hectares contre 150 pour Lyon, cette opération est à considérer comme la mère de celle de notre étude. Ensemble de dizaines de docks encadrant la Tamise, les *Docklands* entame une longue période noire, avec une succession de fermetures et de délocalisations d'activités, avec en point d'orgue, la fermeture des Royals Docks en 1981, ancien symbole de la prospérité des lieux. Jusqu'à la fin du XXe siècle, le bord de la Tamise se retrouve bordée d'entrepôts vides, jonchés d'anciens équipements et de lieux pollués.

La réhabilitation passe par plusieurs points centraux : le maintien de la plupart des surfaces aquatiques, la consolidation des berges et la création d'espaces de promenades, et l'adjonction d'une composante végétale nouvelle. Dans un second temps, la valorisation des éléments archéologiques industrialo-portuaires est mise en avant, avec une réhabilitation de nombreux anciens entrepôts et la transformation de leurs usages vers un accent mis sur le tertiaire. Le quartier est réintégré à la toile urbaine avec l'arrivée du métro, l'établissement d'un bateau-bus et la création de l'aéroport d'affaires de *Londres-City* ; enfin, le quartier obtient une nouvelle affectation, passant du monde industriel à un objectif multifonctionnel, alliant logements et emplois tertiaires²⁵⁵. Ce quartier accueille aujourd'hui le deuxième plus important quartier d'affaires de la ville, *Canary Wharf*, accueillant plus de 90 000 salariés dans les mondes de la banque et de l'édition au sein de nombreux gratte-ciel.

La réhabilitation est un succès, mais amène aussi son lot de problèmes, comme l'apparition d'un phénomène de « gentrification » modifiant les comportements et l'image même du lieu. Les mêmes critiques sont à retrouver autour du projet Confluence, même si Gérard Collomb (Maire de Lyon de 2001 à 2017) assure qu'à « la Confluence, les logements de prestige côtoient 20% de logements sociaux et 10% de logements intermédiaires²⁵⁶,

²⁵⁴ PATRIARCA Eliane, « Lyon lave ses terres industrielles », *Libération*, Jeudi 28 décembre 2006.

²⁵⁵ *Les Docklands de Londres – Rapport d'étude*, AUCAME (Agence d'Urbanisme de Caen Normandie Métropole), avril 2008, 4 p..

²⁵⁶ « Guide d'exposition, Chapitre 4 (2006) », Exposition *La Confluence, 15 ans déjà*, proposée par les Archives Municipales de Lyon.

néanmoins, les prix des appartements dans la nouvelle tour *Ycone* conçue par Jean Nouvel pour les groupes *Vinci Immobilier* et *Cardinal* oscillent de 4 300 à 10 000 euros le mètre carré.

De tels projets de reconversion ne sont pas toujours possibles, pour des raisons souvent économiques mais aussi politiques, en témoigne l'exemple de la ville de Détroit, dans l'Etat du Michigan, au nord des Etats-Unis. Détroit ou *Motor City*, ex-fleuron de l'industrie automobile américaine hébergeant les marques Ford, Chrysler et General Motors, est déclarée comme ville en faillite le jeudi 18 juillet 2013, avec une dette de 18,5 milliards de dollars. La crise économique a vidée la ville de la moitié de sa population, et près de 50% des habitants restants sont au chômage.

D'un point de vue urbanistique, la crise est caractérisée par l'abandon de nombreux immeubles, usines et outils industriels. Pour citer un exemple marquant de cet échec dans la reconversion du patrimoine, on constate l'abandon et la proposition de nombreux projets de destruction de la gare *Michigan Central Station*, ouverte en 1913 et à l'abandon depuis le 6 janvier 1988, malgré son ajout au Registre national des sites historiques des Etats-Unis. Le bâtiment est un superbe exemple d'une architecture moderne alternant entre style antique romain et industriel brut, avec une entrée bordée de colonnes et une vaste nef vitrée, le tout dans un bâtiment atteignant les 70 mètres de hauteur.

Néanmoins, l'inscription au Registre national des sites historiques des Etats-Unis est loin d'être une protection efficace, en témoigne la destruction du *Tiger Stadium*, stade de 54 000 places construit en 1912. Malgré une inscription sur le même Registre, le mythique stade de l'équipe de Baseball des *Tigers* de Détroit est complètement démoli en 2006. L'exemple de Détroit permet de mieux appréhender le problème des friches, encombrants l'espace urbain car souvent occupant des parcelles avec des ouvrages massifs (usines, gares, entrepôts) et source de plus d'inconvénients, financiers et structurels, que d'avantages.

3.1.3. La place de l'eau

Il est à prendre un autre facteur essentiel dans la reconversion du Port Rambaud, la place de l'eau dans le projet et son évolution, porté par la gestion des chantiers par VNF. La Saône est, depuis la sédentarisation de populations autour de la rivière, un axe important de navigation de commerce en France. Les cours d'eau, et particulièrement la Saône, sont l'âme de la ville. La ville de Lyon a construit sa puissance autour de la Saône, et particulièrement sur la rive

droite, contre la colline de Fourvière. L'histoire du port et sa reconversion est donc intimement liée à l'histoire de la rivière.

L'intérêt du projet est aussi le retour des usages de l'eau. L'eau a disparue des villes, en témoigne l'histoire de la Rize à Villeurbanne et sur la rive gauche du Rhône, qui a été une importante rivière serpentant du marais de Décines, traversant Villeurbanne et la Part-Dieu (Lyon 3^e) pour se jeter dans le Rhône à hauteur du Pont de la Guillotière. Fortement pompée par les industries du XX^e siècle (teintureries, tanneries, métallurgies), la rivière est supprimée et mise en égout dans le sous-sol lyonnais en avril 1880. Aujourd'hui, la Rize n'est visible que sur une petite portion de canal au niveau du canal de Jonage, mais trouve sa mémoire conservée, par la nomination des Archives Municipales de Villeurbanne, « Le RIZE ».

Rivière beaucoup plus importante que la Rize, la Saône ne peut être cachée. Néanmoins, c'est une rivière mal contrôlée, aucun ouvrage sur son cours, même le Barrage de la Mulatière avec peu d'amplitude, ne la maîtrise de façon significative lors des crues. La ville et les métamorphoses urbaines, avec la création de ponts et quais solides, sont liés à la violence des crues de la rivière, couplé à la proximité du Rhône. La crue la plus marquante est celle de novembre 1840, la crue de référence avec des hauteurs exceptionnelles, jusqu'à 8,89 mètres au Pont de la Feuillée à Lyon le 5 novembre, et de lourdes destructions. En effet, la lente décrue du Rhône déjà haut, barre la route au flux énorme de la Saône alimenté par d'importantes précipitations et le torrent provoqué par le passage sous les nombreux ponts anciens de la cité. Le 3 novembre, la Saône déborde, traverse la Presqu'île vers le Rhône détruisant toutes les infrastructures, emportant des quais, de nombreux navires et quatre ponts. Ce débordement vers le Rhône entraîne l'inondation complète de la zone au sud de la gare de Perrache le 4 novembre, malgré l'édification de la digue entre 1827 à 1830²⁵⁷, mais aussi du quartier des Brotteaux, de la Guillotière et de la Mouche-Gerland²⁵⁸.

Le choix d'installer un port au sud de la Presqu'île plutôt qu'au nord est aussi motivé par la destruction complète du quartier de Vaise le 31 octobre, noyé sous trois mètres d'eau, car la Saône est prisonnière de hauts quais à cet endroits, accentué par la présence nombreux navires qui ne peuvent entrer dans la ville à cause de la crue. Néanmoins, le XX^e siècle et ses aménagements modernes, connaît son lot de crues violentes, avec en janvier 1955, un record de

²⁵⁷ COMBE Claire ; BRAVARD Jean-Paul (Dir.), *La ville endormie ? Le risque d'inondation à Lyon*, Lyon, Thèse de doctorat, Laboratoire Environnement, Ville, Société (UMR 5600) – Université Lumière Lyon II, soutenue le 7 décembre 2007, 456 p., p. 105.

²⁵⁸ COMBE Claire ; BRAVARD Jean-Paul (Dir.), *La ville endormie ? Le risque d'inondation à Lyon*, Lyon, Thèse de doctorat, Laboratoire Environnement, Ville, Société (UMR 5600) – Université Lumière Lyon II, soutenue le 7 décembre 2007, 456 p., p. 124-132.

siècle, en mars 1970, et chaque année entre 1981 et 1983. De plus, la Saône était connue pour être impraticable à cause du gel une dizaine de jour par année. La rivière s'est vu recouvrir d'une plaque de glace en 1938, en février 1956, à l'hiver 1941/1942, en 1985 ou encore en décembre 2012.

La rivière n'est pour la ville qu'un danger vis-à-vis des crues, mais aussi un outil commercial ou pratique. L'eau n'est pas mise en valeur, mais plutôt considérée seulement comme une alternative à la route. Le quartier de Perrache est desservi par l'emblématique navette fluviale de Saône, reliant Vaise à la Mulatière et qui, entre 1871 et 1905, transportera jusqu'à quatre millions de personnes par an. La ligne disparaîtra définitivement en 1910 face à la concurrence du tramway électrique. Les bateaux-omnibus de la fin du XIXe siècle, construit dans les chantiers de la Mouche à Gerland, tombés dans l'oubli à Lyon, seront finalement cédés à la Ville de Paris, qui en fera un de ces symboles.

Pendant le XXe siècle, la rivière devient invisible aux yeux des habitants, avec une concentration progressive des activités vers la Part-Dieu (3^e arrondissement) et l'est lyonnais (Bron, Vénissieux, Saint-Priest). Il faudra attendre la fin des années 1990 pour apercevoir le projet des Lignes Bleues reliant la Cité Internationale à Collonges-au-Mont-d'Or, mais surtout l'ouverture de la première Biennale à la Sucrière, avec plus de 130 000 spectateurs, dont une partie déposée par une navette fluviale (6 voyages par week-end et 9 le jeudi, du 18 septembre 2003 au 4 janvier 2004) reliant les lieux d'expositions de la Biennale : le Musée d'Art Contemporain, la Place Antonin Poncet (Bellecour) et la Sucrière. La revitalisation de la voie fluviale est portée par la renaissance de l'ex port Rambaud. Il faudra attendre 2012 pour l'arrivée du Vaporetto, la première ligne régulière et permanente (9 aller-retours journaliers) depuis 1910, sous exploitation du Centre Commercial de Confluence, qui propose une navette entre la darse de la Place Nautique et les quais de Vaise (par Bellecour – Quai Tilsitt et Saint-Paul – Quai de Bondy).

Ce genre d'opérations urbaines mettent aussi en avant un nouveau rapport à l'eau. L'eau n'est plus seulement un obstacle ou un médium utile au commerce, masqué par les usines et les entrepôts. L'eau devient un outil d'urbanisme à mettre en valeur. En 1979 est lancé un grand concours par la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) pour l'embellissement du confluent, avec le projet d'y créer des esplanades et un musée du fleuve Rhône²⁵⁹. Le projet urbain Lyon Confluence est nourri des projets Berges du Rhône sur cinq kilomètres, et de la Saône,

²⁵⁹ AM Lyon, 2273WP/4. CNR, *Concours lancé par la Compagnie Nationale du Rhône pour l'embellissement du confluent*, 1979.

promenade quasi-continue sur près de 15 kilomètres jonché de 23 œuvres d'art.

Par ces promenades, la ville a pu supprimer les parkings, voies rapides et décharges à ciel ouvert, pour créer des espaces de balades faisant rayonner la ville. Les aménagements ne sont pas terminés, avec la création des Terrasses de Presqu'île²⁶⁰ pour la dernière phase du projet Rives de Saône, pour reconvertir l'ancien espace occupé par le parking Saint-Antoine pour créer une surface de rencontre entre rivière, jardin, piétons et cyclistes. Le projet est le point de rencontre entre les réseaux vert et bleu au cœur de la ville. Le réseau vert est un ensemble d'espaces agricoles, naturels et paysagers, couplé au réseau bleu constitué par le « Y » lyonnais constitué des deux cours d'eau²⁶¹. Le rapport d'orientation pose même la question suivante : « comment conforter la réappropriation de l'eau par les Lyonnais ? »²⁶².



Figure XXXIV : Vue d'ensemble des travaux de la Confluence, Nicolas Daum, BML (P0732 002 00035), 4 août 2009.

Pour François Bordry, ancien directeur de Voies Navigables de France, « l'ensemble de

²⁶⁰ Grand Lyon, *Les Terrasses de la Presqu'Île : Lettre d'information n°1*, Été 2017.

²⁶¹ Lyon Confluence, *Atlas Lyon Confluence*, juin 2009, p.8.

²⁶² AM Lyon, 1763WP/87. Conseil de la Communauté Urbaine (COURLY), *Rapport d'orientation – Lyon Confluence* (Maîtrise du foncier), 19 avril 1999, p. 10.

la Confluence se tourne vers l'eau »²⁶³. Ce projet ne s'occupe pas seulement de la route et permet de réunir le fleuve et la ville, au travers d'un ancien quartier industriel. Ce « potentiel formidable » est mis en valeur sur les diverses photographies, images de synthèse et projets publicitaires. Longtemps ignoré, l'eau est désormais au premier plan de la promotion du projet Confluence.

Rudy Riccioti, architecte du Pavillon 52, explique « qu'avec l'inauguration l'an dernier du Pavillon 52, le quai Rambaud est désormais achevé. Les docks lyonnais ne le sont pas tout à fait »²⁶⁴, le projet final pensait l'intégration nombreux ouvrages flottants accolés au quai accueillant diverses activités. « Construire au bord de l'eau, investir l'eau » était l'objet du concours *Rives créatives* lancé par les Voies Navigables de France et présenté du 2 au 28 septembre 2008 sur la péniche du Grand Lyon sur le Rhône. On y retrouve les 11 projets réalisés (Pavillon des Douanes), en construction à ce moment (Pavillon des Salins), ou utopique (« Le Palace Hôtel » à la place du futur *Pavillon 52*). L'exposition présente le chantier du Port Rambaud en deux parties, « Docks 1 », autour des pavillons terrestres, et « Docks+2 », consacré aux infrastructures fluviales. On y retrouve « Les îles » de Jakob & MacFarlane (*Cube Orange* et *Euronews*), petites terrasses flottantes profitant du reflet des ouvertures des pavillons colorés ; mais aussi « Le bateau » de Rudy Riccioti (*Pavillon 52*), une grande péniche transformée en centre culturel et festif ; ou, « l'Archipel » d'Odile Decq et Benoit Cornette (*Dark Point*), qui se compose d'une série d'îlots en formes de bulles, disposés le long du quai.

L'exposition présente aussi d'autres projets audacieux, comme le grand assemblage « Barges et Containers » de Clément Vergely et Maurizio Nanucci, dans un style très industriel avec l'utilisation de 23 containers, symbole du monde portuaire ; « l'Unité mobile » de Didier Fiuza Faustino (Projet d'extension des Salins) qui présente un îlot polyvalent et extensible ; et enfin le projet « Dispersion, Vaporisation » de Philippe Rahm et Fabrice Hyber, établissant un bâtiment flottant sur la rivière, très fin et discret, presque invisible²⁶⁵. On peut remarquer qu'avec ses projets, la plupart des projets de pavillons sont accompagnés d'un projet d'îlot flottant, révélant un lien important dans la démarche entre le bâti et l'eau par les acteurs, en effet, les deux éléments sont complémentaires d'un même projet architectural.

²⁶³ CITYSCAPE, *CONTEXTE La Saône Confluence*, Plateforme Vimeo France, Mis en ligne le mercredi 20 mai 2015, 1m27s.

²⁶⁴ FOURNIER Fabien, « 28 projets qui auraient changé Lyon », *Nouveau Lyon* (Bimensuel local), N°16, Décembre 2017, p. 34.

²⁶⁵ Grand Lyon, *Rives Créatives : Art et Architecture au fil de l'eau*, Catalogue d'exposition, septembre 2008.

3.2. UNE NOUVELLE FAÇON DE FAIRE VIVRE L'HISTOIRE

L'étude sur l'évolution du Port Rambaud s'achève ici. Nous allons nous concentrer sur les petits détails qui font des docks un lieu de mémoire unique dans l'agglomération. Le patrimoine industriel est largement mis en avant, avec parallèlement, la valorisation des sources archéologiques industrielles (rails, fondations, pavés) et la création d'ouvrages modernes fortement inspirés par l'environnement. Cette relation est créée par les architectes et les artistes qui ont travaillé sur le projet des Docks, autour d'une idée commune : valoriser et transmettre la mémoire des lieux.

3.2.1. L'application de l'archéologie industrielle et la valorisation du bâti

De cette étude dépend un autre concept, celui « d'archéologie industrielle », permettant de comprendre la présence d'une réhabilitation des lieux et non pas d'une destruction du bâti.

La matière est née en Angleterre dans les années 1960 autour du recensement matériel du patrimoine anglais bâti : hauts fourneaux, forges, manufactures, usines, chevalements de mines, ponts ou encore canaux. Le patrimoine industriel a « un puissant pouvoir évocateur, il est représentatif de l'histoire nationale »²⁶⁶, et devient donc un objet nouveau de curiosité, cet objet parfois laid ou massif, mais pourtant faisant partie à part entière d'une époque si riche, en événements, et évolutions techniques et scientifiques. Le patrimoine industriel a, à son avantage, une fantastique pérennité dans le temps et une importante diversité, dans ses fonctions, sa régionalité, sa typologie, ses ornements et son type décoratif. Néanmoins, ce patrimoine concentré autour des ports et des gares voit s'éloigner vers le péri-urbain, et les anciens bâtiments sont pour la plupart détruits pour des motifs divers : ancienneté de l'équipement, grandes opérations d'urbanisme, pression foncière, ou encore une crise économique des entreprises²⁶⁷.

L'archéologie industrielle n'est pas seulement une science de recensement, elle est aussi là pour « faire le tri », c'est-à-dire, choisir quels édifices sont plus à même d'être conservés et protégés, ou, à l'inverse, lesquels pourront être démolis. En effet, ce type de bâti a pour particularité son importante emprise foncière sur des parcelles souvent très prisées aujourd'hui (ports, gares, entrées de ville), nécessitant ce choix de destruction. Il faut faire un « choix qui

²⁶⁶ PAYEN Jacques, « A propos de l'archéologie industrielle », *Revue d'histoire des sciences*, Vol. 35, N°2, 1982, p. 158-162.

²⁶⁷ LABORDE Pierre, *Les espaces urbains dans le monde*, Paris, Armand Colin, [Reed. 1994], 2005, 239 p., p. 131.

soit objectif et rationnel »²⁶⁸, ce dernier portant sur plusieurs points. Contrairement aux autres bâtiments historiques, ces derniers ne se départagent pas forcément autour de critères de beauté, mais plutôt autour de critères fonctionnels et symboliques.

La réhabilitation de ce type de patrimoine est aussi une entreprise complexe, contrairement à des bâtiments entretenus ou utilisés au fil du temps, les bâtiments industriels sont en grande partie à l'abandon avant leur restauration, ou alors ils sont de simples hangars de stockage, peu ou pas entretenus, les opérations de réhabilitation en France datant du début des années 2000, contre des abandons de ces bâtiments de centre-ville datant souvent des années 1960, années des grandes décentralisations industrielles. La conservation est alors une entreprise difficile et surtout coûteuse, ces anciens bâtiments industriels souvent de grandes dimensions nécessitant de gros travaux de mises aux normes face au péril de l'insalubrité, voire de l'effondrement.

Sur l'ex Port Rambaud, « on reconstruit avec de la mémoire ». Pour cette raison, « la conservation des rails est une volonté avec le paysagiste, de garder cette écriture du passé industriel de ce site » (Pierre Joutard, directeur général délégué de la SPL Lyon Confluence depuis 2014)²⁶⁹. Plutôt qu'une réelle volonté, la conservation des structures ancienne est liée à un facteur économique concernant l'aménagement de l'ex port. Le chantier d'aménagement du quai mené par Latz + Partner est mené en deux étapes. Il y a un total de 23 678 nouveaux plants de végétaux²⁷⁰ installés sur le port pour 402 577,20€ TTC²⁷¹, couplé à une dépense de 779 548,22€ TTC²⁷² pour la rénovation et l'aménagement architectural du lieu.

Dans cette dépense, on retrouve certains éléments de conservation de la mémoire, par exemple, concernant le pavage. En effet, plutôt que de remplacer toute l'estacade, le paysagiste et le maître d'ouvrage, dans un souci d'économie, en proposent un renouvellement partiel. Le coût de restauration du pavage du port est de 97 000€ HT, avec 734m² de pavés neufs pour un coût de 161 480€, d'autres revêtements modernes pour la promenade supérieure côté rivière, avec l'utilisation du viacolor ocre sur 981m² pour 172 668€, mais surtout la réutilisation de 1715m² de pavés venus du site représentant une énorme économie de 236 670€²⁷³. Même

²⁶⁸ PINARD Jacques, *L'archéologie industrielle*, Paris, PUF, 1985, 140 p., 4^e de couverture.

²⁶⁹ *Op. Cit.*, France 5, *Reportage à Lyon Confluence*, La maison France 5 (HL Production), 1er avril 2015, 8m50s.

²⁷⁰ Arch. Grand Lyon, 5607WM105. Lyon Confluence, *Espaces publics du Port Rambaud – Marché 4, Plantation : Acte d'Engagement*, 2008, 16 septembre 2008

²⁷¹ Arch. Grand Lyon, 5607WM105. Lyon Confluence, *Espaces publics du Port Rambaud – Marché 4, Plantation : Détail Quantitatif Estimatif*, 16 septembre 2008.

²⁷² Arch. Grand Lyon, 5607WM105. Lyon Confluence, *Espaces publics du Port Rambaud – Marché 3, Espaces centraux : Acte d'Engagement*, 8 avril 2008.

²⁷³ Arch. Grand Lyon, 5607WM105. EUROVIA, *Espaces publics du Port Rambaud, Espaces Publics Centraux – Contrat de travaux : Avenant n°1*, 22 janvier 2010.

constat avec la conservation des rails, en effet, le projet estime que le coût pour retirer les rails s'élève à 39,10€ le mètre, soit environ 168 130€²⁷⁴ pour l'intégralité du port. Les voies n'ont donc pas été supprimées, mais conservées ou recouvertes par des escaliers et terrasses. Néanmoins, les rails ont quand même subi un nettoyage important, à cause de leur usure importante pouvant être dangereuse pour les passants (rouilles, métaux coupants), facturée sur un forfait de 6700€. Grâce à un souci d'économie, l'ex port a pu conserver une partie de son patrimoine archéologique industriel.

Le patrimoine du port est mis en avant avec la pose de nombreux panneaux à chaque point-clé du parcours, au niveau de la Sucrière, des Salins et du Pont-roulant nord (avec un total de dix panneaux entre le Pont Kitchener au nord et *Dark Point* au sud), détaillant les lieux et des points de curiosités. Ces panneaux font partie d'un circuit de 2,45km partant de la pointe de la Confluence et retraçant l'histoire du lieu, les projets et les curiosités naturelles du lieu. On peut aussi relever la présence d'un important panneau explicatif très complet installé face à la rivière, sous le pont-roulant sud au niveau de la Sucrière, avec de nombreux visuels venus des fonds des Musées Gadagne et de la DRAC. Ce dernier, installé par VNF avec le concours de la région, détaille l'histoire du commerce sur la Saône, la création du port et les raisons de la création du nouveau quartier, ceci ponctué d'images d'archives et d'anecdotes.



Figure XXXV : Entrée de la Capitainerie par l'est (détail), Antoine Barbin, 15 janvier 2018.

On peut aussi contempler la mise en valeur des façades et des singularités d'origines, comme les inscriptions en relief sur les frontons, une conservation liée plutôt aux acteurs immobiliers. Ces inscriptions, au nombre de trois ont été soigneusement conservées et mises en valeur de différentes façons. Le « PORT RAMBAUD » au-dessus de la porte d'entrée de la Capitainerie, remplacé car fortement détérioré, est mis en valeur par sa couleur sombre ressortant en relief sur un bâtiment d'un blanc éclatant ; par contre, on peut souligner que l'inscription supérieure, « CHAMBRE DE COMMERCE DE LYON », présente en 1934 (Cf. Figure X) n'a quant à elle pas survécu au temps, retirée lors du départ de la Chambre de Commerce en 1994, les lettres en relief étant plus simples à retirer que les inscriptions

gravées de la Sucrière.

²⁷⁴ Calcul réalisé : 39,10 (Prix du mètre en euros)*850 (Longueur du port en mètres à deux voies)*4 (2 voies utilisant deux rails chacune) + 39,10*150 (Portion du port à trois voies)*6 (3 voies à deux rails)

La mise en valeur est encore plus prononcée sur le Pavillon des Douanes, avec ici les inscriptions « ENTREPOT DES DOUANES » au-dessus de la porte d'entrée côté rue. Le bâtiment a gardé son entrée d'origine et même mis en valeur la singularité de cette même façade. En effet, le bâtiment à la particularité d'être bâti en deux morceaux, la partie basse des trois premiers étages contenant les bureaux en béton clair peint en partie en bleu ciel, alors que les étages supérieurs et la partie nord, consacrées à l'entreposage est d'une couleur bétonnée plus sombre. Cet hommage à la façade des douanes passe par une mise en avant d'une façade colorée dans des tons rosés, contrastant fortement avec le caillebotis en métallerie sombre couvrant les anciens entrepôts ;



Figure XXXVI : Entrée du Pavillon des Douanes (détail), Antoine Barbin, 19 janvier 2018.

de plus, on peut retrouver une copie de la façade est en taille réduite dans le coin nord face à la Saône, crée par l'artiste Krijn de Koning. Ici, même procédé que sur la Capitainerie, l'inscription au-dessus de la porte mentionnant la « CHAMBRE DE COMMERCE DE LYON » a été remplacée par un « 45 », simplement, le numéro du bâtiment sur la voirie. Autre modification visible que par comparaison avec d'anciennes photos, l'esplanade devant la façade est aujourd'hui surélevée d'un demi-mètre, faisant disparaître l'escalier originel du bâtiment. De plus, l'entrée a été déplacée à l'intérieur du lieu. L'ancienne porte a disparue, laissant les personnes entrer directement dans une galerie percée dans l'ancienne entrée vers une porte cachée de l'extérieur.

Enfin, l'immense inscription gravée dans les deux façades latérales de la Sucrière, « CHAMBRE DE COMMERCE – PORT RAMBAUD », contrairement aux deux autres pavillons, fait partie entière du bâtiment. Si celle-ci n'est pas mise plus en avant qu'à l'origine, c'est un choix de l'agence Z Architecture qui s'explique : « Alors que certains souhaitaient refaire les façades à l'identique, nous estimions devoir les conserver en l'état, avec leurs coups et leurs meurtrissures dues au temps »²⁷⁵. Ceci n'empêche pas, lors des différentes biennales, le détournement du mur par les artistes contemporains qui prennent possession de la façade ouest

²⁷⁵ Z Architecture, *La Sucrière (1932 – 2012) : 80 ans, doyenne des docks*, Les Editions de Z, 2011, p.33.

du bâtiment, transformée en œuvre d'art éphémère, modifiant simplement les couleurs de la façade, sans dégâts irréversibles. Toujours sur le même bâtiment, on peut constater que les façades principales sont presque identiques à celles d'origine, à l'exception des balcons suspendus sur la partie sud et des vastes baies percées dans la partie nord du bâtiment, invisibles depuis le quai. Concernant ce morceau du bâti, l'extension des années 1960, la délimitation des façades avec le bâtiment de 1932 n'est pas effacée. On ne constate aucune uniformisation dans les façades, avec une jointure apparente : « Le bâtiment a pris des coups et dans la notion des traces, on lui laisse ses marques du passé » (William Vassal - Cf. ANNEXE 5).

A proximité du Port Rambaud, on peut contempler la semi-conservation du Barrage de la Mulatière, avec la préservation de l'écluse et des rails dédiés à la maintenance au niveau de la pointe de la Confluence. Le barrage démoli dans les années 1960 n'a pas complètement disparu car l'écluse est devenue le bassin des de joute de l'UJSM (Union des Joueurs Sauveteurs de La Mulatière), qui n'avaient plus de lieu d'entraînement depuis la construction de l'A7 le long des quais. La conservation d'un patrimoine industriel ou fluvial, peu valorisé ou longtemps dénigré, est aujourd'hui intégré dans les objectifs de patrimonialisation des villes. La préservation des traces historiques ne se limite plus aux anciennes frontières médiévales ou aux monuments flamboyants ou sacrés.

Ces divers travaux sont à intégrer dans un « attachement à la matérialité, à la pierre, caractéristique de nos sociétés occidentales »²⁷⁶. En effet, la réhabilitation d'espaces urbains permet la réappropriation des symboles, particulièrement important quand ces espaces sont stratégiques et centraux. La protection de la mémoire ouvrière porte des messages politiques envers les couches sociales les plus précaires. Dans les villes où le pouvoir municipal est très personnifié par de grandes figures, la construction d'ouvrages de prestige (édifices d'Etat, nouveaux quartiers, symboles urbains) prend souvent le pas sur la restauration du patrimoine²⁷⁷, à l'image de la destruction de l'Hôtel de la Charité à Lyon en 1933 par le maire Edouard Herriot pour la construction de l'Hôtel de la Grande Poste (Place Antonin Poncet, Lyon 2^e). Cette tendance est atténuée par la reconstruction des villes après la Seconde Guerre Mondiale cherchant à protéger le patrimoine survivant et l'émergence de structures internationales de protection du patrimoine dès la fin des années 1970.

Dans ces démarches, on peut remarquer qu'à aucun moment n'est consulté un historien

²⁷⁶ VESCHAMBRE Vincent, « Le recyclage urbain, entre démolition et patrimonialisation : enjeux d'appropriation symbolique de l'espace. Réflexions à partir de quatre villes de l'Ouest », *Noroi Revues*, Vol. 195, 2005, 79-92 p., p. 83.

²⁷⁷ *Ibid.*, p. 89.

ou un spécialiste des structures industrielles pour les processus de patrimonialisation. Ici, les démarches sont effectuées par la Communauté Urbaine et la Ville de Lyon, complétés par des promoteurs et acteurs privés. Les choix de destruction ou de conservation sont purement arbitraires, selon les tendances politiques, les budgets ou les objectifs visuels. Dans une démarche de conservation avec une méthode historique, certains lieux n'auraient pu être détruits, par soucis de mémoire, figeant le lieu dans une image des années 1990.

3.2.2. L'art et l'architecture au service de la mémoire

L'étude du Port Rambaud apporte un aspect intéressant de l'application de l'architecture industrielle, là où les architectes tentent d'apporter un « caractère contemporain sans gommer l'histoire du lieu et ses cicatrices industrielles »²⁷⁸, à l'image de la façade de la Sucrière et ses meurtrissures, ou de la conservation des ponts-roulants.

La promenade de Saône au niveau du port est donc composée par la « conservation des rails, [une] utilisation des matériaux pour réaliser le pavage du site, [et] l'inscription dans une histoire portuaire et mémoire/ambiance des lieux »²⁷⁹. Les quatre hectares du Port Rambaud, sur les 150 hectares du projet Lyon Confluence, ont donc pour but de conserver le caractère industriel du site et mettre en valeur la Saône avec une touche artistique²⁸⁰. En effet, la conception des bâtiments industriels au fil du temps apporte moins de soin à la création des bâtis.



Figure XXXVII : Les escaliers extérieurs de la Sucrière sur la façade est, Antoine Barbin, 15 février 2018.

²⁷⁸ BUNA Gilles (Dir.), *Lyon, Architecture(s) Urbaine(s)*, Villeurbanne, Eds. Deux-cent-cinq, 2010, 208 p., p.22.

²⁷⁹ Arch. Grand Lyon, 5607WM095. Lyon Confluence, *Transfert de garde – Port Rambaud : Constat d'état des lieux*, 11 mars 2010.

²⁸⁰ GERARDOT Claire ; SCHERRER Frank (Dir.), *Fleuves et action urbaines : de l'objet à l'argument géographique. Le Rhône et la Saône à Lyon, retour sur près de trente ans de « reconquête » des fronts d'eaux urbains centraux*, Lyon, Institut d'urbanisme de Lyon – Université Lumière Lyon II, 30 novembre 2007, 237 p., p. 139.

En effet, les dépenses orientent les constructions vers des matériaux peu onéreux, comme la brique, le zinc et le béton, avec des plans plus simples, fonctionnels et évolutifs²⁸¹, comme les deux niveaux d'entrepôts rajoutés sur la Sucrière et son extension future, le Pavillon des Douanes, l'Entrepôt des Vins, ou les extensions latérales des Salins.

Sur le quai, toutes les constructions sont gérées par des équipes liant un architecte et un artiste pour chaque projet, composées par VNF (Voies Navigables de France) et RSD (Rhône Saône et Développement). Ici, « l'art n'est pas la cerise sur le gâteau »²⁸², la conception des projets est travaillée simultanément par les deux acteurs, apportant une vision pluridisciplinaire des projets.

La part des architectes dans la patrimonialisation du lieu est la plus importante, comme l'installation sur la façade est de la Sucrière, face aux voies ferrées, de « nouveaux escaliers hélicoïdaux [qui] viennent faire écho aux hélices à sucre historiques »²⁸³. Posés pour une raison de sécurité (normes d'évacuation), tout comme les escaliers en métal installés sur la façade nord nue des Douanes, libérant de l'espace dans le bâtiment, et continuant cette mise en valeur de la façade d'origine. La conception même des lieux rendent hommages au passé industriel. Par exemple, Michael Peters, Président du directoire d'Euronews en 2013, qui espère « faire entrer une usine [à information] dans une œuvre [d'art] »²⁸⁴. Comme les anciens pavillons, l'usine (à information) fait écho au patrimoine historique de la Confluence.

Les architectes, en agent de la mémoire, n'hésitent pas à réutiliser certains objets anciens pour leur redonner une utilité dans le monde moderne, à l'image du wagon abandonné contre la Sucrière, wagon réformé de la SNCF transformé quelques mois en agence d'architecture. Ce wagon a été prêté par la SNCF à la Biennale, un mois avant l'édition de 2003, pour la création d'un espace presse devant le bâtiment. Ce prêt a été possible, car en 2003, le port est toujours branché au réseau ferroviaire national, et une locomotive de la SNCF a pu l'installer. Le wagon est déclassé, donc modulable à souhait, mais la SNCF a tenu à le récupérer après la Biennale. L'espace presse a été installé dans le wagon, sur une dalle de béton coulée sur le plancher pour niveler le sol. Condamné jusqu'en 2009 et jamais réclamé, le wagon devient le premier local pour l'agence Z Architecture qui opère sur la Sucrière, « entretemps, le port a été aménagé et

²⁸¹ GUILLERME André, « Patrimoine industriel, infrastructures de transport, urbanité », *Patrimoine industriel*, Paris, CILAC, N°68, juin 2016, P. 8-13.

²⁸² *Op. Cit.*, CITYSCAPE, *CONTEXTE La Saône Confluence*, Plateforme Vimeo France, Mis en ligne le mercredi 20 mai 2015, 4m25s.

²⁸³ Z Architecture, *La Sucrière (1932 – 2012) : 80 ans, doyenne des docks*, Les Editions de Z, 2011, p.93.

²⁸⁴ MERCADAL Thierry, *Le CUBE² & Dialogue Cubique*, Portraits d'Architecture, Prod. On Stage, Français, 2013, 26 minutes.

déconnecté du réseau national, ce qui fait que le wagon est piégé sur un rail de 100 mètres de long », coincé au nord par les terrasses des Douanes et au sud par les escaliers de la Sucrière (Cf. ANNEXE 5). On peut mettre en relation le wagon installé devant la Sucrière, avec un autre wagon installé face à la façade sud du Musée d'Art Contemporain (MAC) de Lyon à la Cité Internationale (Lyon 6^e). Le MAC étant la maison mère de la Biennale d'Art Contemporain, on peut supposer qu'il existe un lien entre les deux lieux, le wagon au MAC Lyon représentant la collaboration avec la Sucrière, symbole d'un passé industriel, le lien indéfectible reliant l'art contemporain au patrimoine industriel à Lyon.

De plus, tous les pavillons intègrent des œuvres d'art ou des galeries, comme celle de Georges Verney-Carron dans les Douanes, la galerie photographique dans le hall du *Dark Point* ou l'essence même de la survie de la Sucrière, être un lieu d'exposition d'art contemporain. Les artistes ont leur part entière dans la configuration des lieux. Par artistes, on entend un groupe de personnes qui utilisent des outils artistiques ou créant des œuvres participant à la vie du lieu. La présence d'artistes la plus flagrante est celle de la Biennale d'Art Contemporain à la Sucrière. On peut donc relever l'accréditation d'artistes célèbres à la réalisation des pavillons, comme sur les Douanes, avec la copie de la façade est par Krijn de Koning²⁸⁵, appliquée en relief sur la façade ouest. D'ailleurs, l'œuvre est installée dès les premiers travaux, avant même la restauration du toit ou la pose du caillebotis métallique. Les silos monumentaux de la Sucrière sont mis en valeur par la création de l'artiste portugais Rigo 23, spécialiste dans la peinture monumentale sur les bâtiments, réalisée pour la Biennale de 2009, avec l'annotation des mots « GAUCHE » et « DROITE », et devenus aujourd'hui un des symboles du lieu.

La mémoire du port est aussi portée par une vaste sérigraphie installée sur la façade sud de l'immeuble du groupe GL Events, le *Dark Point*. Image du lien entre art et architecture, comme sur la conception des Douanes, on peut admirer l'installation de l'artiste Felice Varini, associé dans le projet à l'architecte Odile Decq. La sérigraphie permet depuis le sud permet d'obtenir une illusion de la présence de l'ancien port, avec sur la façade, une vue depuis l'actuel Pavillon 52. La « restitution du paysage en noir et blanc, permet de montrer que c'est seulement une restitution ». Cette œuvre permet de créer une ambiance historique complètement artificielle. Néanmoins, cette ambiance industrielle est, avec une certaine observation, complètement inexistante : la sérigraphie en noir et blanc présente en fait la Sucrière dans son

²⁸⁵ L'œuvre de Krijn de Koning, artiste néerlandais né en 1963, est basée sur l'utilisation de formes et de sculptures colorées interrompant l'espace et l'environnement. L'artiste apprécie particulièrement le travail sur les perspectives, de la minuscule au monumental. / *Krijn de Koning* sur le site Internet de l'Ecole Européenne Supérieure d'Art de Bretagne (EESAB), février 2018.

état actuel, avec ses silos peints mais retranscrit une ambiance plus ancienne avec la décoloration en noir et blanc. La mémoire industrielle dépeint au centre de ces projets semble plus artificielle qu'honnête.

3.2.3. La recréation d'un patrimoine industriel

Concernant l'ambiance historique artificiel, on peut se poser la question de la pertinence du patrimoine industriel sur le lieu. En effet, d'industriel, il ne reste en réalité que peu de traces honnêtes, hormis la façade originale de la Sucrière. Les Douanes sont camouflées derrière un caillebotis en métal, de la Capitainerie ne subsiste que les façades aseptisées, l'arche centrale des Salins est cachée entre deux pavillons, et les rails et les ponts-roulants sont devenus des objets de décoration.

Sur le port, le béton est mis en valeur par la conservation de l'ossature d'anciens bâtiments, comme les bureaux nord de la Sucrière et l'ancien entrepôt sud des Salins, devenu élément décoratif de la Petite Place des Salins. Sur cette même place, l'ancien côtoie le neuf, même sur l'ossature, des extensions en béton²⁸⁶ étant ajoutées de chaque côté de l'ancienne ossature pour prolonger la pergola. Outre une réelle conservation des Salins et d'une partie de la Sucrière, le reste de l'ex Port Rambaud est composé de créations ou d'adaptations de la mémoire industrielle. Dans cette catégorie, on peut classer les différents ajouts sur les bâtiments historiques, comme les escaliers de secours métalliques sur les Douanes et la Sucrière, mais aussi les nombreux pavillons neufs utilisant les matières propres à l'architecture industrielle : le béton, le fer et le verre. Pour illustrer l'inspiration industrielle, on peut analyser l'exemple du *Dark Point*, le siège du groupe GL Events installé au sud du quai. Le bâtiment est inspiré d'une « partie du port et du pont roulant » qui a donné à Odile Decq, l'architecte du pavillon, « l'envie de travailler comme un système industriel »²⁸⁷. La mise en visibilité de la structure interne est un véritable parti pris, avec un aspect « brut, non sophistiqué, et boulonné » avec une rotation inégale de 86 degrés entre les deux blocs composant le bâtiment, comme pour retranscrire le déplacement d'une grue.

Les architectes semblent travailler sur le contraste entre les matériaux et les couleurs. Par exemple, la couleur orange posée sur la peau métallique du nouveau bâtiment des Salins

²⁸⁶ NOBECOURTET Lorette et DAMEZ Jacques, Lyon Confluence, *Mémoires en mutation*, Cahier N°02, Paris, Textuel / Anatome, 2008, 63 p., p. 59.

²⁸⁷ Lyon Confluence, *CITYSCAPE / Le Dark point (GL Events)*, Odile Decq, Plateforme Vimeo France, Mis en ligne le 27 avril 2015, 5 minutes 23 secondes, 0m11s.

fait référence à la peinture au plomb rouge, une couleur typiquement utilisée dans les zones industrielles, et souvent sur les outils portuaires. Le vert du bâtiment d'Euronews fait plutôt référence à la couleur verdâtre de la Saône, particulièrement bien visible depuis le ciel,



Figure XXXVIII : Escaliers métalliques sur le pignon nord des Douanes, Antoine Barbin, 16 février 2018.

s'opposant avec le bleu profond du Rhône. Le caillebotis métallique couvrant les Douanes fait référence aux lignes de rails des voies ferrées et l'armature visible du siège de GL Events rappelle les structures métalliques des ponts-roulants. On peut donc suivre toute l'histoire du patrimoine industriel portuaire du Port Rambaud à travers les architectures contemporaines.

Entre réhabilitation et nouveauté, on peut ajouter les Douanes et la Capitainerie. Le premier pavillon a conservé visible une partie de sa façade, néanmoins dépouillée de ses éléments métalliques, ses extensions, et dissimule une grande partie du bâtiment

derrière une seconde peau de caillebotis noir. William Vassal voit en la réhabilitation des Douanes un chantier ou est « redéguisé un bâtiment de façon très propre avec des traces très peu visibles » (Cf. ANNEXE 5). Si la structure des bâtiments est peu impactée par les chantiers, ses métamorphoses esthétiques lui ont fait perdre sa symbolique mémorielle. Bien que l'accent soit mis sur cette dernière avec la conservation des frontons, ou même du nom du pavillon, les Douanes ne peuvent retranscrire la même émotion que la Sucrière, le bâtiment étant fortement modifié (couleurs, nivellement, caillebotis).

La Capitainerie n'a conservé que ses façades extérieures, l'intérieur est complètement neuf, aucune structure n'a été conservée comme les deux extensions ou encore l'horloge sur le pignon sud. Il ne subsiste aucune trace d'un passé mémoriel, les façades étant d'un blanc éclatant sans aucune fêlure, on ne peut se douter de la présence d'un monument historique datant de près d'un siècle.

Les anciens espaces de déchargements sont transformés en terrasses sur la façade de la

Sucrière, d'anciens quais de réception de marchandises devenus des bassins aquatiques aux niveaux des Salins et les anciennes surfaces vitrées transformées en balcons sur le pavillon des Douanes. De plus, on peut noter la présence de « cinq jardins et placettes »²⁸⁸, soit les deux jardins à chaque extrémités du port et trois nouvelles places : La *Place des Docks*, vaste zone végétalisée entre le pavillon des



Figure XXXIX : La Place des Docks vue du quai, Antoine Barbin, 15 janvier 2018.

Radios et les Salins ; la *Petite Place des Salins*, entre les Salins et les Douanes, sorte de terrasse supplémentaire pour le Selcius, le bar des salins, et réutilisant une partie de l'ossature de l'ancienne extension des Salins comme élément décoratif ; et la *Petite Place des Mariniers*, entre les Douanes et la Sucrière, fait référence au Pardon des Mariniers²⁸⁹ et leur ancien bateau-chapelle aujourd'hui amarrée quelques centaines de mètres plus au nord le long du Bas-Port Rambaud.

La principale attraction décorative de la *Place des Docks* concerne une série de plaques de métal apposées dans le sol bétonné de la Place des Docks, créant avec des poinçonnements un message sur la dalle racontant l'histoire du lieu. On y met en avant l'histoire du port avec des accents mis sur la création et l'inauguration du port, le succès de son exploitation et l'incendie du 18 juin 1940.



Figure XL : Photographies des plaques installées dans la Place des Docks (détails), Antoine Barbin, 15 février 2018.

« 1ER FEVRIER 1913, SIGNATURE DU DECRET DECLARANT D'UTILITE
PUBLIQUE LES TRAVAUX EXECUTES POUR L'ETABLISSEMENT D'UN PORT AU
QUAI RAMBAUD SUR LA SAÔNE A LYON. » « LA DEPENSE EST EVALUEE A
1 080 000 FRANCS »

²⁸⁸ Arch. Grand Lyon, 5607 WM 095. Lyon Confluence, *Transfert de garde – Port Rambaud : Constat d'état des lieux*, 11 mars 2010 .

²⁸⁹ Le Pardon des Mariniers est une tradition lyonnaise prenant place le 4 juin de chaque année et dédiée aux marins. Le bateau-chapelle du Quai Rambaud existe depuis 1974 et est un point de culte catholique dédiée à batellerie de Lyon.

« LE 12 JUN 1926, M. DE MONZIE, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS A INAUGU[RE] [...] [C]ONCESSION A ETRE [...] LE PORT RAMBAUD, SUR LA SAÔNE, DONT LA [...] CE P[O]UR DONNE A LA CHAMBRE DE COMMERCE »

« EXPLOITATION DU PORT : LE TONNAGE DES ARRIVAGES A ETE EN 1933, DE 381 000 TONNES CONTRE 300 000 TONNES EN 1932. EN 1955, LE TRAFIC EST DE 427 037 TONNES. PRINCIPALES MARCHANDISES : COMBUSTIBLES MINERAUX, MATERIAUX DE CONSTRUCTION MINERAUX, ENG[RAIS] »

« DANS LE LIT DE LA SAÔNE, POUR DES RAISONS INCONNUES, LE FEU SE DECLARA ET GAGNA RAPIDEMENT L'ENSEMBLE DU PORT PETROLIER QUI FUT EN GRANDE PARTIE DETRUIT »

Figure XLI : Transcription et recomposition du message installé dans le sol de la Place des Docks. Les plaques sont abimées, mélangées à cause de certains travaux d'assainissement et recouvertes par des terrasses ou du mobilier urbain. Cet élément décoratif est très discret et non mis en valeur.



Figure XLII : La Petite Place des Mariniers vue depuis le quai, Antoine Barbin, 15 janvier 2018.

La Petite Place des Mariniers contient cet élément particulier qu'est l'ossature « poteaux-poutres » d'une ancienne extension de la Sucrière. Si cette partie est moitié moins large que le reste de l'entrepôt, c'est à cause de la présence d'un raccordement entre les voies ferrées du port et le réseau national qui empêche le bâtiment d'être trop large pour laisser manœuvrer les trains. Entre volonté de destruction de l'extension par le paysagiste, et une volonté de William Vassal (Z Architecture) de conservation de

l'espace créé par l'extension, offrant une zone apaisée entre le fleuve et la Sucrière. Le dépouillement du bâti est donc le résultat d'un compromis entre l'architecte et VNF, le paysagiste et la SPL (ANNEXE 5). On peut mentionner aussi une autre place, celle non nommée du parvis de la Sucrière, face au Pavillon 52, installée sur l'ancienne dalle de l'entrepôt des vins, destinée à devenir le « barycentre » (ou centre de gravité) du port lors des grandes manifestations²⁹⁰, comme les Biennales.

²⁹⁰ Arch. Grand Lyon, 5607WM095. Lyon Confluence, *Transfert de garde – Port Rambaud : Constat d'état des*

Tout comme la *Petite Place des Mariniers* qui rappelle un fragment d'histoire économique, la Petite Place des Salins « fait référence à la Compagnie des Salins du Midi dont l'activité de stockage et de vente de sel était installée sur le port Rambaud. Il s'agit également de conserver la mémoire du site, un bâtiment porte d'ailleurs le nom des Salines à proximité et de rendre hommage aux travailleurs du sel »²⁹¹. La pergola d'un coût de 9 000 euros²⁹² est une réutilisation d'une partie de l'ancien bâtiment, comme l'est la réutilisation d'un quai de réception pour véhicules transformé en « bassin de rétention », où se jettent les eaux projetées par les fontaines installés dans la pergola installé contre le bassin. Les places, aménagements extérieurs et promenades sont donc largement postérieur au Port Rambaud, les espaces mêmes étant des créations des paysagistes.



Figure XLIII : La Petite Place des Salins vue de la route, Antoine Barbin, 15 janvier 2018.

On a donc une évolution vers l'application d'un hommage aux matériaux industriels propre aux lieux. Les aménagements de Latz und Partner, propose une transformation des anciens quais de chargements en terrasse et les entrepôts déshabillés de leurs murs sont transformés en pergolas.

Les aménagements de Desvigne et de Latz und Partner, contrairement à l'idée de l'immense « Parc du Confluent » du projet MBM, appuie sur l'idée que « finalement, c'est le site qui devient un parc et non un parc qui remplace une industrie »²⁹³.

Le projet d'aménagement des paysagistes Latz + Partner se présente autour de points importants. L'estacade, ouverte au nord par le déplacement du pont-roulant devenant le nouveau portant symbolique du port, va devenir une double voie de circulation, avec une partie haute possédant une belle vue sur la Saône, et une partie basse réutilisant les anciens pavages et rails, encadrées par les deux majestueuses grues faisant office de portails d'entrée sur le port. Les deux parties sont séparés par une grande longueur de bancs en béton avec des passages de rampes pour personnes à mobilités réduites. Les deux promenades offrent deux visions du port :

lieux, 11 mars 2010 .

²⁹¹ Conseil Municipal de la Ville de Lyon, *Dénomination d'un espace public à Lyon 2^e : « Petite Place des Salins »*, Lyon, Séance du 14 septembre 2009.

²⁹² Arch. Grand Lyon, 5607 WM 085. Latz + Partner ; SERALP ; Sol Paysage, *Port Rambaud – Lyon : Projet d'étude des Espaces publics, Note explicatif*, mars 2007.

²⁹³ *Projet du Port Rambaud* / Site web du groupe Latz und Partner, mars 2018.

la promenade haute propose un revêtement au sol moderne et uni, et offre une vue dégagée sur la rivière, alors que la promenade basse propose au passant un parcours suivant les rails, quelque peu figé dans le temps, plus proche des structures avec une rivière moins visible et proche.

Le recyclage des matériaux est un point important, tout comme la transformation des surfaces indésirables en pergolas, aux Salins et à la Sucrière. Un tri est effectué sur ces morceaux de bâtis : les extensions nord des Salins sont abattues, la création de la pergola de la Sucrière est le fruit d'un contentieux, et la pergola des Salins a été amputée de l'arche la reliant à la partie centrale des Salins, dans un souci d'aération des espaces. Les paysagistes et aménageurs du port ont aussi fait le choix de la conservation de deux des sept ponts roulants



Figure XLIV : Opération de sablage durant la réhabilitation du pont-roulant nord, Crédits photographiques Garbougat (Copyright), 7 août 2014.

Fives Lille livrés entre 1926 et 1935, les autres appareils étant démontés au fil du temps ou trop vétustes pour la préservation. Les deux ponts-roulant ont été restaurés dans l'urgence pour éviter leur effondrement sur le quai. Néanmoins, certains projets d'aménagement²⁹⁴, proposant la création d'activités dans les structures des ponts-roulants ou des changements visuels n'ont pas aboutis faute d'acquéreurs. La transformation

de ses structures seraient trop longues, complexes et coûteuses.

L'éclairage nocturne installé sur les structures doit mettre en avant le bâti (75 000€ pour la Sucrière, 92 000€ pour les deux grues) et les imposantes masses disposées sur le port, alors que la journée, le port doit être baigné dans un écrin de verdure, avec une végétalisation des escaliers métallique de la Sucrière et des pergolas²⁹⁵. Ces pergolas recouvertes de plantes grimpantes doivent aussi répondre à la présence de la rivière avec de nombreux brumisateurs et jeux d'eau (40 500€ pour la fontainerie). Les pergolas font partie du cœur du projet pour les paysagistes, ces structures « sont des repères de son passé [du port] »²⁹⁶ et permettent d'enraciner l'histoire industrielle sur le lieu face aux nombreux nouveaux pavillons. Néanmoins, les installations végétales sur les structures bétonnées ou métalliques sont des

²⁹⁴ AUM* Architecture, *Projet d'aménagement du pont roulant sud sur le Port Rambaud*, Lyon, 2014.

²⁹⁵ Arch. Grand Lyon, 5607085. Latz + Partner ; SERALP ; Sol Paysage, *Port Rambaud – Lyon : Projet d'étude des Espaces publics, Note explicatif*, mars 2007.

²⁹⁶ Arch. Grand Lyon, 5607085. Latz + Partner ; SERALP ; Sol Paysage, « Rapport explicatif – Port Rambaud », *Port Rambaud – Lyon : Projet d'étude des Espaces publics, Note explicatif*, mars 2007, p. 5, 76 pages.

échecs. Les végétaux ne prennent pas sur ces objets, créant des espaces structurels semblants abandonnés entre les structures, rappelant la période 1994-2001 et l'agonie du quartier.

La modernisation de l'estacade, déconstruite et reconstruite sur la partie extérieure entre la Place Nautique et le Pavillon des Radios (aujourd'hui, recouverte de *viacolor*), permet aussi à VNF aussi la modernisation de son dispositif d'accueil des bateliers, avec de nouvelles armoires électriques, pompes à eau et bornes d'accueil (120 000€). On peut aussi mentionner une dépense, estimée au minimum à 65 000 euros, attribuée à la dépollution de la promenade²⁹⁷, concernant principalement l'aménagement des pergolas, le décapage des ponts-portiques et le nettoyage des rails. Le total du chantier pour la seconde réhabilitation de la promenade des Docks, est estimé à environ 5,3 millions d'euros.

Cette patrimonialisation passe donc par la mise en avant du bâti, avec la création d'attractions touristiques permettant d'ouvrir une zone obscure au public. En effet, si la Confluence est désormais un quartier incontournable de Lyon, la connaissance de l'histoire du quartier est assez floue, avec de nombreuses inconnues pour le grand public, sur le rôle du quartier avant le XXIe siècle et son isolement urbain. Le Port Rambaud est néanmoins bien desservi pour l'accueil du tourisme, attiré par la proximité de lieux phares de la Métropole (Musée des Confluences, Centre Commercial Confluence, Balade des Rives de Saône), des structures de transports (Tramway T1 sur le Cours Charlemagne, Bus S1 sur la voirie le long du quai, et la navette *Navly* directement entre la rivière et les bâtiments) et un patrimoine largement mis en avant. Ainsi, le quartier du port s'est trouvé des noms nouveaux, jouant sur la nostalgie et la mémoire : « Verdun Rambaud » sur les panneaux directionnels dans le Centre d'échanges de Perrache, « Port Rambaud – Les Docks » sur les indications routières ou « Quai Rambaud » sur les références postales. On peut se dire qu'avec la profusion de structures attractives dans le quartier de la Confluence, l'ex Port Rambaud n'est peut-être qu'un élément décoratif destiné à relier le Centre commercial au Musée des Confluences.

Néanmoins, la zone dispose de ses propres activités, avec la création d'attractions culturelles comme la Biennale d'Art Contemporain à la Sucrière et les Nuits Sonores, et l'attractivité commerciale des lieux, avec la présence de deux discothèques originales : Le *Selcius*, dans le bâtiment des Salins, bar et restaurant proposant des soirées haut de gamme et des brunchs la journée ; et le *Sucre*, un immense club discothèque sur le toit (*rooftop*) de la

²⁹⁷ Arch. Grand Lyon, 5607 WM 085. Latz + Partner ; SERALP ; Sol Paysage, *Port Rambaud – Lyon : Projet d'étude des Espaces publics, Note explicatif*, mars 2007.

Sucrière. Le principe même de la réhabilitation du Port Rambdaud est axé sur l'ouverture vers la ville et une activité permanente.

Entre les bâtiments, il y a une création maximum d'espaces, et le rez-de-chaussée de tous les bâtiments doit être ouvert au public, la clause étant dans le cahier des charges fixé par VNF et la SPL. On trouve alors des restaurants (Pavillon des Radios, Salins, Douanes), des galeries (Douanes, GL Events) ou des salles d'expositions (Sucrière). Le patrimoine industriel devient un objet culturel, mise en avant largement pour attirer le public à une visite inédite. En revanche, la Sucrière « est le seul bâtiment aujourd'hui qui parle la langue du port, du temps passé. » (William Vassal - Cf. ANNEXE 5), par une honnête et une humilité de l'architecte contemporain face à la masse industriel. Le visiteur, aujourd'hui, ignore la Capitainerie, assez discrète malgré son isolement, il ne voit que le Cube orange, dissimulant les anciennes arches des Salins et ne comprend pas le Pavillon des Douanes, sa façade principale étant dos à la promenade placée sur le bord de la rivière.

CONCLUSION

L'histoire de l'ex Port Rambaud offre un cadre de recherche atypique. En effet, la mise en avant de sa mémoire est au centre de la visite, alors que ces mêmes traces mémorielles originales se font assez discrètes. Néanmoins, le port, symbolisé par la présence massive de la Sucrière, est sûrement le dernier lieu d'un patrimoine industriel au cœur de Lyon, et surtout complètement ouvert. Son attachement à la rivière en fait un lieu unique, à mi-chemin entre la ville et la nature, tout comme ses pavillons récents projetant le visiteur du passé au futur.

L'histoire du quartier a aussi de quoi décontenancer. Par une analyse tardive, on comprend que le projet d'aménagement global d'Antoine-Michel Perrache est une réussite, peut-être trop précoce dans le temps concernant la technique et trop faible sur le montage financier. Néanmoins, l'analyse des projets précédents celui de Perrache et les chantiers du Baron Rambaud tendent à minimiser l'action de Perrache. S'il n'est pas l'inventeur de l'idée de création du quartier, celui-ci n'aurait sûrement jamais vu le jour sans son obstination et sa détermination. C'est aussi Perrache qui déterminera l'avenir du lieu, avec la volonté de créer un site permettant l'accueil de « toutes les usines nécessaires au Commerce, & celles qui sur le Rhône, & qui dans la ville gênent la Navigation & défigurent les Quais »²⁹⁸. Le quartier devient alors un exutoire urbain, permettant de dissimuler les fumées, machines, odeurs et saleté.

L'idée d'installer un port industriel à cet endroit n'est donc pas mauvaise, mais sa conception n'était pas assez réfléchie. Les avancées technologiques, les problèmes structurels et les métamorphoses de l'économie, ont rendu le Port Rambaud condamné par avance. Malgré ses évolutions statistiques, le port est vite limité et surtout dépassé par son rival rhodanien : le Port de Lyon Edouard Herriot. Le quartier, dans son évolution est un exemple même de l'évolution des villes dans le temps, de l'hégémonie du commerce et de l'industrie, à la volonté de revitalisation et d'intégration de la nature au sein même de la cité. Ce quartier, isolé de la ville par les gares et les mairies, est aujourd'hui le nouveau fleuron d'une ville enfin en accord avec la modernité (végétalisation, architecture, usages), malgré sa désastreuse décadence durant le dernier quart du XXe siècle.

La création du quartier actuel de la Confluence est aussi le résultat d'échecs, de changements d'orientations politiques et d'évolutions dans les mentalités. D'un projet global

²⁹⁸ Musées Gadagne, N.4242.2. Perrache (Travaux de l'entreprise), « Etat des constructions à faire dans le Projet du sieur Perrache, & Tableau des effets qu'elles doivent produire. » *Analyse du projet présenté par le Dr. Perrache autorisé par lettres patentes du Roi*, Lyon, Aimé de la Roche, 13 octobre 1770.

maitrisé par l'unique COURLY, le projet Confluence a éclaté en dizaines de projets indépendants menés par une même idée : faire plus époustouflant que son voisin. De cette philosophie est née l'architecture puissante du quartier : le *Cube Orange* et le siège d'*Euronews* sur le quai, le *Monolithe* sur la Place Nautique, la tour *Ycone* sur le Cours Charlemagne et le Musée des Confluences au bout de la Presqu'Île. Entre revanche, cette indépendance des projets permet des démarches de réutilisation de bâtiments, qui auraient été détruits par le projet MBM, comme les Douanes, les Salins et les Halles du Marché de Gros.

Peut-on alors parler d'un faux patrimoine, ou d'une image biaisée de la mémoire industrielle ? Il n'y a pas vraiment de réponse, la mise en valeur du patrimoine du lieu n'étant pas une volonté du projet, rappelons que le port est rasé sur le plan du projet MBM de 1997. Le port ne doit son salut qu'au refus de Voies Navigables de France de vendre à perte ses terrains à la ville de Lyon et à son engagement pour la préservation du patrimoine fluvial. En revanche, la mission de VNF est de faire vivre les lieux, obligeant le propriétaire à des concessions et audaces pour attirer les investisseurs : c'est ainsi que naît le projet des Docks. La protection de la mémoire n'est donc pas un véritable enjeu sur cette partie du projet Confluence. Le sauvetage de la mémoire est issu de réflexions économiques, la réhabilitation de la Sucrière étant moins excessive que la construction d'une nouvelle salle de spectacle, et évitant de créer une concurrence à la Halle Tony Garnier (Lyon 7^e), engrangeant une tendance sur le lieu pour la reprise des anciens entrepôts. Ces réhabilitations, parfois spectaculaires font office de publicité pour les entreprises installées sur les lieux, particulièrement pour les structures accueillantes du public, comme les restaurants des Salins et des Douanes. Le cadre ancien de l'ex Port Rambaud, avec ses grues, ses rails et son pavage, offre un écrin exceptionnel pour faire ressortir les nouveaux pavillons.

L'idée d'un patrimoine et de la conservation de la mémoire industrielle est donc difficile à cerner, elles n'existent que par le hasard des projets et des évolutions. Le quartier de Perrache est une portion de ville à l'histoire riche et complète, transmise de façon différente selon les zones et les acteurs. C'est cette même raison qui fait qu'on y retrouve des exemples de restauration, comme avec la bordure du Quai Rambaud au nord de la Place Nautique et les ponts-roulants du port, de réhabilitation avec les Douanes et la Sucrière, et de rénovation urbaine, avec la zone de l'ancien Marché Gare. D'un premier coup d'œil, l'ensemble visuel du port semble décalé dans sa composition et à l'ambiance bien différente du reste du sud de la Presqu'Île. Seule une étude plus poussée et une observation précise des lieux permet la bonne compréhension des démarches mises en œuvre.

L'étude du cas du Port Rambaud est aussi représentative de la question de la place du patrimoine dans nos environnements urbains. La ville évolue, tout en conservant de façon plus ou moins volontaires et adroites, ses marqueurs temporels : L'amphithéâtre gallo-romain de Fourvière, l'ensemble épiscopal médiéval de Saint-Jean, les immeubles des banquiers italiens du quartier renaissance du Vieux-Lyon, les maisons des Canuts à la Croix-Rousse, les ouvrages militaires comme le Fort Montluc du XIXe siècle et le Port Rambaud. A chaque ville son histoire et ses traces, et chacune de ses traces pourrait faire l'objet d'une étude approfondie comme celle-ci, retraçant son histoire ancienne et actuel, et permettant de saisir son rôle dans la ville. Le Port Rambaud est un des multiples exemples lyonnais, on pourrait étudier la réhabilitation des usines T.A.S.E. sur les territoires de Villeurbanne est et Vaulx-en-Velin sud, ancien complexe industriel de fabrication de soie aujourd'hui au cœur d'un vaste projet urbain pour le nord-est de l'agglomération²⁹⁹ mais aussi, dans une autre ville pour un autre exemple, le projet *Euroméditerranée* à Marseille, cherchant à renouer le lien entre le centre-ville et le front de mer, anciennement monopolisé par les docks du port de la Joliette. Dans un concept de réorientation des pensées urbaines vers plus d'écologie, d'ouverture sociale et de végétalisation des villes, ces marques d'un passé industriel sont, soit des freins à l'expansion urbaine, ou des marqueurs d'un passé florissant mais en contradiction avec les standards actuels. Néanmoins, ces zones désertées représentent d'énormes opportunités pour les villes modernes.

²⁹⁹ BEN AMEUR Noura ; ZANETTI Thomas (Dir.), *Le patrimoine industriel, objet de conflits ? Exemple de l'ensemble TASE dans le projet urbain du carré de Soie*, VA Aménagements et Politiques Urbaines, Promotion 53, ENTPE Vaulx-en-Velin, 4 juillet 2008, 104 p.

TABLES DES FIGURES

Figure I : « Autel d'Auguste », BERAUD-LAURAS Henri (lithographie), 1819.....	17
Figure II : Silvestre ISRAEL, Lyon au XVIe siècle - Vue prise au confluent	19
Figure III : Projet de Perrache pour la partie méridionale de la Ville de Lyon, 1775	25
Figure IV : Plan de la Gare d'eau et de ses embranchements, Daté du 28 mars 1863.....	28
Figure V : LYON – Confluent du Rhône et de la Saône à la Mulatière, Carte postale	30
Figure VI : VICTOIRE André, La Saône avant le barrage, 1880-1881	32
Figure VII : VICTOIRE André, Le barrage terminé (vue du terre-plein), 1882	33
Figure VIII : La Sucrière avant les rénovations, D. Mathieu (Copyright), 2000	38
Figure IX : Le port Rambaud en 1952, Inventaire J.-M. Refflé, CCI-L, 1952	39
Figure X : Le port Rambaud en 1934. Elévation principale du bureau du port.....	40
Figure XI : Elévation principale de l'entrepôt des douanes, vue de l'est, 2000.....	41
Figure XII : Le port Rambaud (port pétrolier) détruit après l'incendie de 1940	45
Figure XIII : Tableau de synthèse des tonnages mensuels des deux ports lyonnais, 1965	50
Figure XIV : 68 Port Rambaud, Bernard Lesaing (Copyright), 1984-1985.....	53
Figure XV : Utilisation et état des 23 bâtiments du port Rambaud (Mai 1998)	57
Figure XVI : L'ancien bureau de direction (Capitainerie) à l'abandon, 2016	58
Figure XVII : Tableau récapitulatif des propriétés sur le territoire du futur projet « Lyon Confluence », 1999	62
Figure XVIII : Photographie de la maquette du projet Lyon Confluence, 1999	63
Figure XIX : Dessin du projet d'aménagement du quartier du port (Agrandissement).....	65
Figure XX : Tableau de statistiques autour des contributions apportées par les visiteurs de l'exposition « Lyon Confluence » de 1998	67
Figure XXI : Projet pour la construction d'un pôle d'activités sur les Salins, 2006.....	76
Figure XXII : Construction du Pavillon des Salins (agrandissement), 4 août 2009	79
Figure XXIII : Carte IGN tirée du site gouvernemental Géoportail (modifiée), 2018	82

Figure XXIV : La Capitainerie, Antoine Barbin, 15 janvier 2018	83
Figure XXV : Le siège du Progrès, Antoine Barbin, 15 février 2018	84
Figure XXVI : Le Pavillon des Radios, Antoine Barbin, 15 février 2018	84
Figure XXVII : Le Cube ² , Antoine Barbin, 15 février 2018	85
Figure XXVIII : Le Pavillon des Douanes, Antoine Barbin, 15 janvier 2018	86
Figure XXIX : La Sucrière pour la Biennale de 2015, Groupe Icade, 2015	87
Figure XXX : Le Pavillon 52, Antoine Barbin, 16 février 2018	87
Figure XXXI : Dialogue cubique, Antoine Barbin, 27 août 2017	88
Figure XXXII : Le Mob Hôtel (vu depuis le quai), Antoine Barbin, 16 février 2018	88
Figure XXXIII : Dark Point (façade nord), Antoine Barbin, 16 février 2018.....	89
Figure XXXV : Vue d'ensemble des travaux de la Confluence, 4 août 2009.....	97
Figure XXXVI : Entrée de la Capitainerie par l'est, Antoine Barbin, 15 janvier 2018	101
Figure XXXVII : Entrée du Pavillon des Douanes, Antoine Barbin, 19 janvier 2018	102
Figure XXXVIII : Les escaliers extérieurs de la Sucrière, Antoine Barbin, 15 février 2018	104
Figure XXXIX : Escaliers métalliques des Douanes, Antoine Barbin, 16 février 2018	108
Figure XL : La Place des Docks vue du quai, Antoine Barbin, 15 janvier 2018	109
Figure XLI : Photographies des plaques installées dans la Place des Docks	109
Figure XLII : Transcription et recomposition du message installé dans le sol de la Place des Docks.....	110
Figure XLIII : La Petite Place des Mariniers, Antoine Barbin, 15 janvier 2018.....	110
Figure XLIV : La Petite Place des Salins vue de la route, Antoine Barbin, 15 janvier 2018	111
Figure XLV : Opération de sablage durant la réhabilitation du pont-roulant nord, 2014	112

TABLE DES ANNEXES

ANNEXE 1 : Chronologie	121
ANNEXE 2 : PERRACHE A.-M., Analyse du projet présenté par le Dr. Perrache autorisé par lettres patentes du Roi, 13 octobre 1770 (Musées Gadagne, N 4242.2), pp. 12, p. 1-4.	123
ANNEXE 3 : KIRCHNER (Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées), Courrier à Monsieur le Ministre des Travaux Publics, 24 mars 1952. (AD Rhône, 5296W72).....	126
ANNEXE 4 : VERMARD Georges, Vues aériennes – Lyon [Vues de Lyon depuis le Confluent] (modifiée), BML (P0702 B04 16 228 00007), Agrandissement, janvier 1969....	129
ANNEXE 5 : Entretien avec William Vassal, Architecte.	130

ANNEXE 1 : Chronologie

1772	Lancement du chantier d'extension de la Presqu'île par Antoine Michel Perrache et création de la digue du Rhône (Route du Languedoc).
1782	Premier pont reliant Lyon à l'actuelle commune de la Mulatière.
	2 juin 1818 : Nomination du baron Pierre-Thomas Rambaud la mairie de Lyon.
1826	Assainissement de la Pointe de la presqu'île. Création de la gare d'eau par les Frères Seguin.
	31 janvier 1826 : Nomination de Jean de Lacroix-Laval à la mairie de Lyon.
1857 (2 juin)	Inauguration de la Gare PLM de Perrache.
	3 novembre 1905 : Nomination de Edouard Herriot à la mairie de Lyon.
1909 (26 avril)	Approbation par le Conseil Municipal du remplacement de la Gare d'eau par un port public sur la Saône.
1913 (1 ^{er} février)	Déclaration d'utilité publique de la création du Port Rambaud.
1914 (17 juin et 3 juillet)	Conventions pour la création du Port Rambaud et la desserte de la gare de triage Perrache 2.
	1914 – 1918 : Première Guerre Mondiale.
1919	Lancement des travaux du port définitif.
1925	Achèvement du premier entrepôt de stockage des sucres (future Sucrière).
1926 (12 juin)	Inauguration officielle du Port Rambaud.
1938	Création du port Edouard Herriot (PLEH) sur le Rhône (Gerland).
	1939 – 1945 : Seconde Guerre Mondiale.
1940 (18 juin)	Incendie et destruction des citernes de stockages des hydrocarbures au sud du Quai Rambaud.
1949 (1 ^{er} décembre)	Installation du Bâtiment des Douanes sur le Port.
	14 avril 1957 : Election de Louis Pradel.
1961 (9 mai)	Ouverture du Marché de Gros entre le Port et le Quai Perrache.
1971 (8 décembre)	Ouverture à la circulation du Tunnel de Fourvière et de l'autoroute A7.
1976 (25 juin)	Inauguration du Centre d'Echanges de Perrache.
1993 (31 décembre)	Fermeture officielle du Port Rambaud.
	25 juin 1995 : Election de Raymond Barre.

1997	Fermeture définitive du Port Rambaud.
1997	Projet du cabinet d'architectes MBM.
1998	Lancement de la concertation et de l'exposition « Lyon Confluence ; projet urbain ».
1999	Création de la SAEML / SEM Lyon Confluence.
	25 mars 2001 : Election de Gérard Collomb.
2001	Ouverture de la promenade des quais de Saône de Michel Desvignes.
2003	Création de la ZAC 1 et début des travaux.
2003	Inauguration de La Sucrière réhabilitée pour la Biennale d'Art Contemporaine (Phase 1 / Atl'As).
2004	Fermeture définitive du stock de sel des Salins.
2005	Plan Local d'Urbanisme de la ville de Lyon et de son agglomération. Inauguration du Tramway sur le Cours Charlemagne.
2006	Fermeture du Marché Gare.
2007	Livraison du siège du Progrès et du Pavillon des Douanes.
2008	Fermeture du Marché de gros pour le site de Corbas.
2009	Lancement du projet urbain phase 2 autour des Rives de Saône. Création des trois nouvelles places sur le quai.
2010 (20 mai)	Inauguration du Pavillon des Salins.
2011 (Septembre)	Achèvement de la Sucrière (Phase 2 / Z Architecture)
2015	Achèvement de la première phase d'aménagement Lyon-Confluence de 41ha (Phase 1).
2017 (17 novembre)	Inauguration de la l'ancienne Capitainerie réhabilitée.
2030	Achèvement du grand projet urbain Lyon – Confluence (Phase 2 + Côté Rhône).

Notification à l'encontre du lecteur : Les dates et évènements choisis dans cette frise ne sont pas destinés à présenter une vision complète de la période, mais plutôt à résumer les moments marquants du sujet que l'on peut retrouver dans cette étude, c'est pour cette raison que certains évènements ou personnages mineurs ou peu pertinents sont omis. De plus, les éléments encadrés présentes les évènements hors du cadre urbanistique présents à titre indicatif.

Remarque : On peut observer que les grandes périodes de vie du port, essor (1925 – 1955), décadence (1960 – 1970) et réhabilitation (2000 – 2017), correspondent à des grandes mandatures lyonnaises marquantes (E. Herriot, L. Pradel, G. Collomb).

ANNEXE 2 : PERRACHE A.-M., *Analyse du projet présenté par le Dr. Perrache autorisé par lettres patentes du Roi*, 13 octobre 1770 (Musées Gadagne, N 4242.2), 12 p., p. 1-4.

BGA 000 12406

1770

D415



ANALYSE

DU

PROJET

PRÉSENTÉ PAR LE S^R PERRACHE,

APPROUVÉ par l'Administration municipale de la Ville de Lyon, pour des objets de nécessité, d'utilité & d'agrèments publics, & autorisé par Arrêt du Conseil & Lettres-Patentes du Roi, du 13 Octobre 1770.

LE Projet du sieur Perrache est connu ; il a pu n'être regardé jusqu'à présent que comme une simple vue patriotique, dictée par les besoins du Commerce, inspirée par l'incertitude & l'inégalité de la mouture actuelle des Grains, ou enfin commandée par les dangers de la Navigation sur le Fleuve du Rhône, & le déperissement du Broteau - Mognat.

L'Administration municipale, quoique occupée sans cesse de ces objets importants, n'a pas cru devoir se charger de l'exécution de ce Projet, dont la dépense pouvoit être effrayante ; mais elle a consenti, en faveur d'une Compagnie, qui a fait ses soumissions, à l'aliénation d'un terrain qui déperissoit avec rapidité, & qu'elle ne pou-

A

voit conserver que par des dépenses très-considérables, qui auroient laissé subsister après elle presque tous les besoins actuels ; & cependant elle se procure, sans autres frais plusieurs avantages, 1° des Chantiers dont elle manque pour toutes sortes d'approvisionnements ; 2° la Navigation sur le Fleuve du Rhône pourra être affranchie des dangers inévitables que les Moulins, placés au confluent des deux Rivières, présentent à tous les Navigateurs que le Commerce y attire, & dont plusieurs font souvent de tristes naufrages ; 3° de nouveaux Moulins, dont le travail ne sera plus interrompu dans les cas d'inondations & de gelées, pourront former des approvisionnements de farine, & assurer la subsistance ; 4° la grande route du Forez & du Languedoc, dont la construction a été retardée depuis vingt ans, parce qu'elle ne pouvoit être formée qu'en tournant la Montagne de Sainte-Foy, au travers des terrains les plus chers, des vignobles les plus précieux, & des maisons de plaisance du plus grand prix, toujours au préjudice des Propriétaires de ces héritages, sera assise sur le Broteau-Mogniat, & conduira, toujours en Plaine jusqu'à Oulins ; 5° les Quais pourront n'être plus embarrassés par des entrepôts de toute espèce de marchandises, dont la garde pendant la nuit se fait en dernier résultat aux dépens de l'acheteur ; 6° un Cours, planté d'une double allée d'arbres, bordera la Ville dans cette partie, & formera une promenade publique intérieure, qui deviendra immense hors de l'enceinte de la Ville, sur une Chaussée aussi plantée d'arbres, qui sera continuée jusqu'à la Mulatière ; enfin, les Ouvriers de nos Manufactures qui habitent actuellement, dans l'intérieur de la Ville, les greniers de maisons mal-faines, où ils ne trouvent que des jours de reflet, pourront occuper dans le Quartier nouveau des logements faits pour eux, & y respirer l'air le plus pur.

Le détail que l'on va faire des constructions qui doivent réaliser tous ces avantages, & sur-tout l'examen du Plan auquel l'Entrepreneur doit se conformer dans l'exécution de l'entreprise, & que la Compagnie a jugé convenable de rendre public, édifiera les Citoyens sur le bien que le Souverain fait à la Patrie, & les instruira des précautions sages de l'Administration municipale, qui s'y est portée avec autant d'empressement que d'économie & de prudence.

ÉTAT des constructions à faire dans le Projet du sieur Perrache, & Tableau des effets qu'elles doivent produire.

1°. Depuis le Quai de la Charité jusqu'à la Mulatiere, il sera pratiqué, en ligne droite, une Chaussée, à l'extrémité de laquelle sera construit un Pont sur la Saône, par le moyen duquel le chemin de la Banlieue, pour la grande route du Languedoc & autres Provinces méridionales, aura par-tout 60 pieds de largeur; il sera bordé d'arbres & pratiqué, toujours en Plaine, jusques auprès du Village d'Oulins.

2°. Cette Chaussée redressera le lit du Rhône, & l'empêchera de venir couper, à angle droit, celui de la Saône; ce qui la fait considérablement élever dans les débordements, & la répand dans les caves des Quartiers bas de la Ville.

3°. Sur le local qu'occupe actuellement le bras du Rhône, qu'on aura supprimé, il sera pratiqué un grand Bassin, qui limitera le nouveau Quartier, du côté du midi.

4°. Dans le centre du Quartier nouveau, il sera réservé une Place de la grandeur de la Place Vendôme, à Paris, au centre de laquelle aboutiront cinq rues & deux Cours. Cette Place, susceptible de décoration, pourra recevoir la Statue du Roi, un Hôtel du Gouvernement, & six autres Monuments publics. On voit sur le Plan, que tout ce Quartier sera d'ailleurs percé avantageusement.

5°. Sur les rives du Rhône & de la Saône, sont réservés, pour la Communauté de la Ville, des terrains destinés uniquement pour des Chantiers; & les Manufacturiers pourront trouver dans tout ce Quartier, des Ateliers construits exprès, & très-éclairés.

6°. Une promenade publique régnera sur les rives du Fleuve & du Bassin. L'Hôtel du Gouvernement pourra avoir un Jardin public, fermé à l'instar de celui des Tuileries à Paris.

7°. Le grand Bassin fixant la longueur de la Ville au midi, facilitera la communication des marchandises d'une Rivière à l'autre. Il servira encore de gare ou d'abri pour les bateaux, & formera un emplacement agréable pour les fêtes publiques sur l'eau.

8°. Tous les Moulins nécessaires à la mouture des Grains pour la consommation de la Ville de Lyon, & même pour le Commerce, seront placés dans un grand Bâtiment solide, & l'eau, sortant du Bassin, sera portée à chaque écluse par un Coursier en pierre sur la roue à aube, de façon que, dans les eaux les plus basses, comme dans les plus hautes, la mouture sera toujours égale, & la meilleure possible ; la construction de ces Moulins opérera la liberté de la Navigation par la suppression facile de ceux qui l'embarraissent.

9°. Au dessus du Bâtiment pour les Moulins, seront pratiqués des Greniers de bled & farine, qui pourront être loués aux Marchands de bled & aux Particuliers ; ce Magasin, en facilitant le Commerce des farines, tiendra toujours la Ville approvisionnée ; ce qui pourra supprimer la dépense des Greniers d'abondance.

10°. Toutes les usines nécessaires au Commerce, & celles qui sont sur le Rhône, & qui dans la Ville gênent la Navigation & détruisent les Quais, (tels sont les Moulins à friser les draps & à gaufrer les étoffes,) ces artifices pourront être établis sur les rives du canal de dégorgeoir des Moulins ; enfin, tous les Ports & Quais pourront être dégagés de l'entrepôt embarrassant qui s'y fait de tous les comestibles & des matériaux de toute espece. La Navigation deviendra également sûre & commode ; le Commerce ne pourra que fructifier & s'accroître ; les promenades publiques seront des plus étendues & des plus magnifiques, & les Habitants du Quartier nouveau, respireront l'air le plus pur & le plus salubre.

Tel étoit le Projet du sieur Perrache, lorsqu'il fut présenté au Consulat ; il fut accompagné d'un devis estimatif très-détaillé sur les ouvrages publics, par lequel il paroissoit démontré que le produit du Projet exécuté doubleroit au moins la dépense. Le Consulat crut devoir commencer par s'assurer de la possibilité de son exécution, & demanda l'avis de M. Lallié, Ingénieur de la Province & de la Ville. À cet avis fut joint un devis estimatif, suivant la méthode de l'Ingénieur de la Province, qui se monte pour la Chaussée, le Pont en bois, & un Canal de communication d'un Fleuve à l'autre, à la somme d'un million cinq mille huit cents soixante - seize livres, ci 1005876.

ANNEXE 3 : KIRCHNER (Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées), *Courrier à Monsieur le Ministre des Travaux Publics*, 24 mars 1952. (AD Rhône, 5296W72)

- 8 -

24 mars 1952

1188

INGÉNIEUR EN CHEF	
N° du carton	3175
du dossier	14941
de la classe	2e
de la pièce	
ou du bordereau de renseignements	1

Monsieur le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
Direction des Voies navigables - 2° bureau
P a r i s

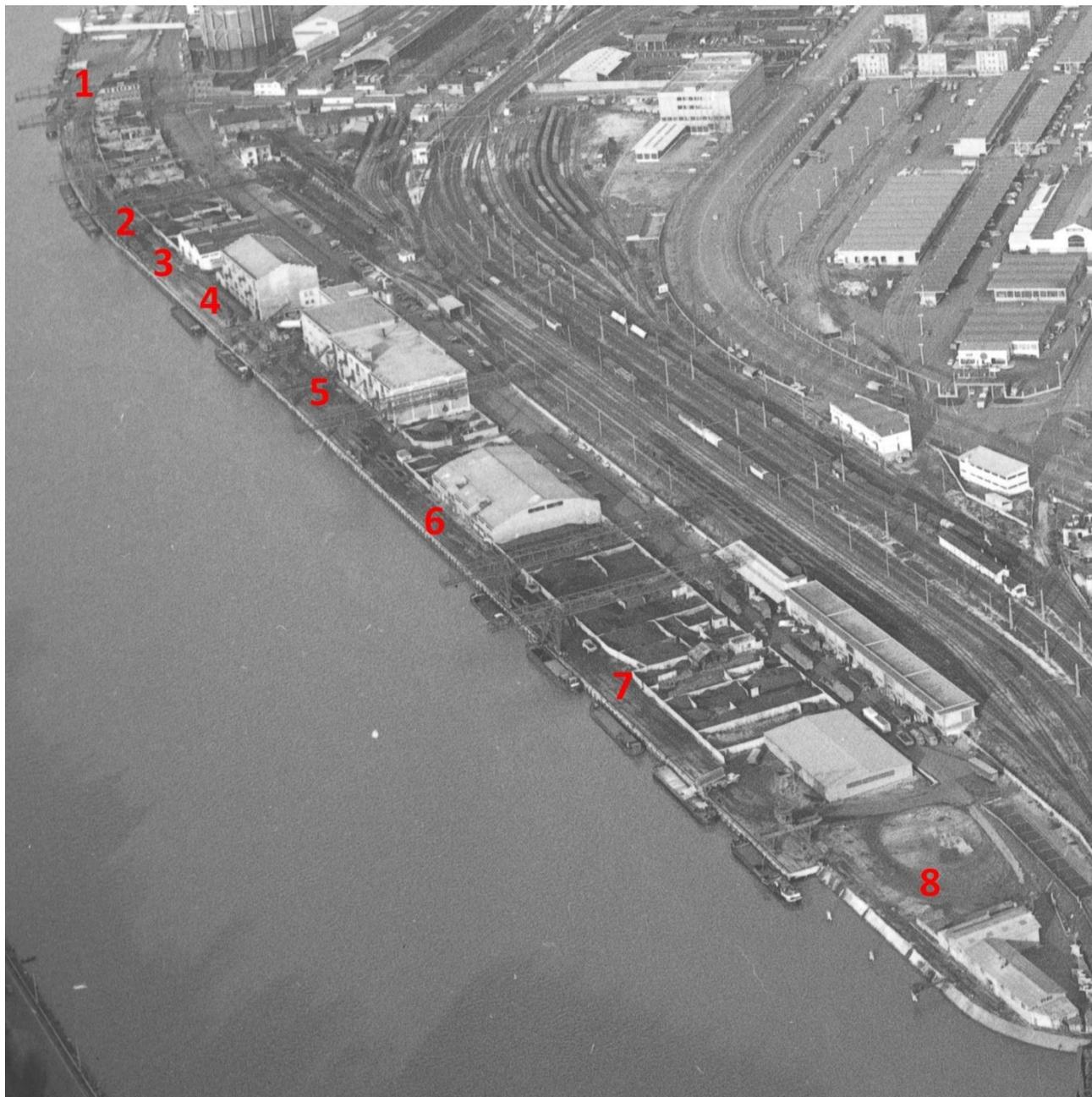
Programme des travaux d'aménagement au port Rambaud.
Réponse à la dépêche du 18 mars 1952 V.N. 2 B 601

A la suite du rapport des 2-11 janvier 1952 relatif à une demande d'emprunt de la Chambre de Commerce de Lyon pour les travaux d'aménagement à effectuer au port Rambaud, vous m'avez demandé, par lettre du 18 mars 1952 (V.N. 2 B 601) quelques explications complémentaires.

Le port Rambaud, comme tous les ports de la Saône, à Lyon, souffre du manque de terrepleins de stockage parce que les berges de la Saône sont occupées par la Ville. Or, les transporteurs par eau de charbon ont besoin d'espaces assez étendus pour pouvoir opérer les opérations de mélange précédant les ventes. Ces espaces pourraient être trouvés au port Edouard Herriot, mais dans les conditions actuelles, ce port ne peut être utilisé puisque le charbon arrive par la Saône et que l'accès de ce port pour les bateaux de Saône est pratiquement impossible. La question se posera différemment le jour où après la construction du barrage de Pierre-Bénite sur le Rhône, le port Edouard Herriot se trouvera à ce point de vue dans les mêmes conditions que le port Rambaud. Il est donc normal qu'actuellement, le port Rambaud cherche à étendre les surfaces de terrain de stockage qu'il peut mettre à la disposition des usagers. C'est une opération évidemment rentable, car tout terrain disponible desservi par grue est immédiatement pris en location.

En ce qui concerne la justification de la rentabilité, de l'opération, et en particulier des recettes de manutention, je crois devoir faire remarquer que le chiffre de 25.000 tonnes supplémentaires est parfaitement normal. Les tarifs de manutention actuellement applicables au port Rambaud s'échelonnent pour les

ANNEXE 4 : VERMARD Georges, Vues aériennes – Lyon [Vues de Lyon depuis le Confluent] (modifiée), BML (P0702 B04 16 228 00007), Agrandissement, janvier 1969.



Remarque : Sur cette photographie aérienne de très bonne qualité, on peut facilement reconnaître les différents éléments du port : La Capitainerie (1), les cases à charbon nord (2), les Salins (3), les Douanes (4), le Magasin des Sucres (5), l'Entrepôt des Vins (6), les cases à charbon sud (7) et les entrepôts à chaux et ciments (8).

ANNEXE 5 : Entretien avec William Vassal, Architecte.

Entretien d'une heure conduit le 27 février à l'Agence Z Architecture (L'Embarcadère, 13bis Quai Rambaud, 69002, Lyon). Cette retranscription est diffusée dans le cadre de la recherche avec l'aimable accord de William Vassal (30/04/2018).

William Vassal est un architecte diplômé en 1999 et a fait ses premiers pas dans l'agence de Renzo Piano, avec lequel il a travaillé sur la Cité Internationale de Lyon. Il rejoindra quelques années plus tard le cabinet Atl'As (Première phase de la Sucrière, les Subsistances à Lyon) et créera Z Architecture (Deuxième phase de la Sucrière, Capitainerie) en 2009 qu'il dirige en tant que président et co-fondateur.

Comment fonctionne une agence d'architecture ? Choisit-on ses projets ou est-ce des commandes, par exemple dans le cas de la Sucrière et de la Capitainerie ?

Typiquement, notre agence s'occupe à 95% de projets sur concours, publics ou privés. Il y a d'autres agences qui ont un accès différent à la commande, en commande directe par exemple, clairement, c'est que dans le privé, il n'y a pas de commande directe en public, et cela concerne des marchés de niches, par exemple des spécialistes de l'agroalimentaire, avec des réseaux et compétences particulières.

Pour la construction publique, l'appel d'offres est obligatoire ?

Oui, après il y a différents types de consultations en public. Il n'y a pas forcément concours, mais il y a toujours mise en concurrence. Le concours est plutôt pour le bâtiment neuf, mais lors des réhabilitations, il y a possibilité de faire une mise en concurrence sans faire de projet architectural. On rédige un mémoire technique où l'on explique comment on voit le bâtiment et on donne notre note d'honoraire. Le législateur est parti d'un postulat de base : comme le bâtiment existe déjà, il n'y a pas de projet architectural à faire, et donc la consultation n'est pas indemnisée. Il y a pourtant un énorme, je me souviens quand j'étais chez Atl'As, on avait travaillé sur la réhabilitation des Subsistances (Ecole des Beaux-Arts depuis 2007), un bâtiment où tout était à refaire, ou je pense, sans être présomptueux, qu'il y a de l'architecte à faire, la consultation a été gratuite. Pour la Sucrière, la consultation a aussi été gratuite, tout comme pour la Capitainerie.

Quand on observe les projets de votre agence, on remarque qu'il y a une certaine variété (Piscines publiques, Ilots d'habitations à la Confluence, Sièges sociaux à Bron). Comment et pourquoi avoir choisi la restauration de vieux entrepôts industriels alors qu'on est dans un quartier ou presque tout est à construire ?

J'ai fait la même réponse à mon équipe. A une réunion, une des architectes nous explique qu'elle souhaiterait faire plus de projets « drôles », des musées, la Sucrière, de la réhabilitation. J'étais d'accord avec elle, j'adore ces projets, mais ce que l'on fait, c'est ce qu'on arrive à gagner. Et pour gagner un concours, il faut réussir sa candidature, par exemple le concours pour la réhabilitation de la dernière Halle Alstom, on a travaillé six mois avec plaisir mais la candidature a finalement été refusée. De plus, il y a le problème de la concurrence. Par exemple, sur la réhabilitation de l'ancien Musée Guimet pour devenir une maison de la Danse, il y a tous

les architectes nationaux et certains internationaux qui répondent, avec un niveau important, car le bâtiment à une très haute valeur patrimoniale, et le sujet, une maison de la Danse, offre des conditions très intéressantes en termes d'espace.

Il y a peut-être un problème lié à la jeunesse de votre agence, vous limitant à de projets en régions lyonnaises ?

J'assume pleinement ce que l'on produit, nous sommes une petite agence de quartier. Si j'avais le choix, il y'aurait plus de chantiers culturels et beaucoup de réhabilitations. Cependant, le fait d'avoir de la commande hétéroclite, c'est une volonté de ne pas se spécialiser, pour éviter de se lasser et de jouer avec la facilité. Par exemple, la construction de piscines est un ouvrage demandant des capacités techniques mais offrant de beaux volumes, mais je pense que la spécialisation dans le domaine peut vite devenir ennuyeuse. Je pense que le changement de sujet offre un renouvellement constant, avec une dose d'espièglerie.

Pour parler de réhabilitation, quelle sont les contraintes particulières à ce type de chantier, en termes de finances, de pollution ou d'instabilité structurelle du lieu ?

En divisant les deux sujets, la Capitainerie et la Sucrière, qui sont différents dans leur réponse architecturale, différents dans leur temporalité par rapport à la vie de l'agence, et une différence de taille, 900m² pour la Capitainerie et plus de 10 000m² pour l'autre bâtiment.

Pour revenir sur un îlot d'habitations réalisés à la Confluence (Ilot G), la morphologie du bâtiment est venue du site des Balmes, un site magnifique à l'ouest des chantiers de la Confluence. Hélas, sur le bâtiment à réaliser, la façade ouest devait être borgne, à cause de la limite de propriété, faisant perdre cette vue magnifique. On a repris le projet à zéro et tout modifier pour pouvoir ouvrir notre projet sur cette vue. Ici, la clé d'entrée est le site et la fiche de l'eau faite par l'urbaniste.

A la Sucrière, la clé d'entrée des travaux est économique, avec des fonds de réhabilitations très bas, vers les 200€/m². L'absence de budget oblige à aller à l'essentiel, malgré des demandes énormes : pas d'eau ni d'électricité, pas de stabilité au feu, pas d'escaliers, pas d'ascenseurs, à rendre accessible aux normes ERP (Sécurité incendie, évacuation) et Musée. La seconde tranche, à seulement 800€/m², avec une surélévation sur le toit de 100m de long sur 20m de large, la création d'un grand volume vides en supprimant des plafonds et de poteaux, et la réhabilitation d'espaces abandonnées en nouveaux bureaux. Clairement, c'est cette contrainte économique qui a dessiné le projet.

Avec des financements plus importants, le projet aurait pu être bien différent ?

Certainement, après il y a un autre problème. Tout autour du site, on retrouve des chantiers de Jean Nouvel (Tour Ycone), Ricciotti (Pavillon 52), Wilmotte (Pavillon des Douanes, Jakob et Macfarlane, Odile Decq (Cubes orange et vert), toute la « star attitude » de l'architecture, et au milieu [*rires*], la Sucrière faite par Z Architecture. Dans les réponses architecturales, de manières plus ou moins heureuses, avec la Sucrière, on est sur un bâtiment qui en impose, malgré les énormes masses des pavillons voisins. Notre réponse architecturale est de faire l'inverse, tout ce que l'on fait est à l'intérieur, l'argent est mis au service des usagers, et non pour faire la plus belle façade du monde, même si je ne suis pas sûr qu'on aurait pu la faire, avec de vrais usages intérieurs, pratiques et intelligemment pensés. On a pris le contrepied

de ce qu'il y a autour de nous, peut être que si les autres pavillons étaient discrets, on aurait fait un bâtiment plus visible. A la Sucrière, il y a d'autres choses intéressantes, c'est un ancien Entrepôt de stockage de Sucres, avec de très grandes hauteurs sous plafonds, plus de 5m au rez-de-chaussée, 4m dans les deux étages, pareil dans la partie bureaux en réhabilitation. Dans cette partie, le client a souhaité un patio, en démolissant l'intérieur du bâtiment pour faire rentrer de la lumière, mais isolant les bureaux. Pour faire bénéficier à tous les bureaux de la vue vers l'ouest, on a proposé de faire des loggias sur un trou de 6m, développant 18m linéaire de surfaces vitrées, ramenant la lumière à l'intérieur du bâtiment, avec une protection au soleil, sans démolissant de mètres carrés, et en économisant une démolition et la surface. Sur l'esthétisme, ou le non-esthétisme, de la Sucrière, le bâtiment n'est pas beau sans une grande valeur patrimoniale remarquable de mon point de vue. Néanmoins, le bâtiment date de 1930, avec une extension en 1960, les silos en 1970, puis arrive les années 1980 avec la fin du transport fluvial et un abandon du site, qui est tagué et abimé. En 2000, la Biennale souhaite coloniser ce bâtiment pour un second siècle de vie. C'est un peu la vieille grand-mère de la famille, le bâtiment a pris des coups et dans la notion des traces, on lui laisse ses marques du passé. Et à mon avis, c'est le seul bâtiment aujourd'hui qui parle la langue du port, du temps passé. Je ne dénigre pas les autres chantiers, comme celui de Wilmotte (Pavillon des Douanes), il a redéguisé un bâtiment de façon très propre avec des traces très peu visibles. C'est une autre démarche. Il y a aussi la conservation d'un micro-bout de structure au niveau du Pavillon des Salins.

C'est la raison de la conservation des marques et impacts conservés sur les murs. Vous n'avez pas voulu unifier cette façade ?

Non, il faut comprendre les extensions, et aussi autour des bouchements fait dans les façades. Ça a été un débat important avec l'architecte des Bâtiments de France, en effet, les bouchements des percements illégitimes (passages de câbles, de gaines, ventilation) sont non enduits. Les parpaings restent visibles, de toute façon le recouvrement à l'enduit sera visible. De plus, on était sur le principe d'un bâtiment h24, qui vive en permanence, avec une identité culturelle donnée par la Biennale, et une identité festive avec le Sucre sur le toit. Le lieu doit vivre en permanence, la fête la nuit, de manifestations le week-end et des bureaux occupés la journée. Cependant, on ne connaissait pas les preneurs, les artistes de la Biennale changent à chaque édition, les bureaux n'avaient pas de preneurs prévus, et le Sucre n'avait pas d'exploitant.

Ce que vous voulez dire, c'est que pendant le chantier, il n'y avait pas de preneurs pour les locaux ?

On n'avait pas les utilisateurs pour le lieu, c'est le maître d'ouvrage qui avait défini son programme. Le seul utilisateur défini était la Biennale, qui est par définition, un utilisateur inconnu à chaque fois. C'est ce que l'on appelle un chantier « en blanc ». On ne peut avoir un dialogue avec l'utilisateur pour mieux satisfaire ses besoins. Par rapport à la Capitainerie, en connaissant le preneur, c'était une agence de Communication (Esprit des Sens), c'était VNF (Voies Navigables de France) qui était propriétaire du bâtiment qui a proposé une réhabilitation et une location pour installer des bureaux. On connaissait l'utilisateur, avec les évolutions des besoins. On peut faire plus que du sur-mesure, par exemple, les 1000m² de bureaux doivent être tout sauf des bureaux, avec un mobilier différent et unique. C'est aussi un chantier mieux

financé, avec une installation intérieure mieux travaillée.

Pour venir sur des choses plus précises, pourquoi la partie nord de la Sucrière est déconstruite, alors que vous auriez pu la démolir entièrement ?

Alors, il y a un paysagiste suisse, Latz (de Latz und Partners), qui s'occupe de la promenade de la Saône. Cette même promenade avait été aménagée par Michel Desvigne, en 2000, qui a végétalisé le quai et la promenade sur l'estacade. Latz, le paysagiste de la SPL (SPL Lyon Confluence), invoque la « théorie des doigts verts », liant le quai et les Balmes en face, et intégrant la nature entre les bâtiments. Latz fait arracher toutes les plantes de Desvigne et installe un kilomètre de bancs noirs solides, mais peu utilisables en plein soleil. L'idée est de faire rentrer la végétation entre des bâtiments éloignés les uns des autres et sans égalités dans les installations.

Alors, ce bâtiment de bureaux au nord de la Sucrière était moitié moins large que le reste de la sucrière, car des voies de chemins de fer passaient devant pour relier le port au réseau de la SNCF, obligeant le bâtiment à laisser sa place aux voies. Pour le paysagiste, l'espace entre les Douanes et cette extension est trop serré, et il faut détruire ce morceau. Je me suis opposé à lui, en effet, cette extension crée une place de vie, où les mariniers se retrouvent, car l'extension protège le quai du bruit du train et du parking de la voie arrière, et met en valeur les piétons, la nature et la rivière. Avec l'appui de VNF, admettant qu'il y a plus de chances qu'un parking s'installe à la place de la nature, Latz et la SPL ont accepté un compromis pour la déconstruction de la structure. On laisse le squelette apparent pour laisser passer la transparence, et faire pousser du lierre dessus, qui n'a jamais pris. La structure ne ressemble pas à grand-chose, et cette pergola monopolise la vue depuis la desserte routière. Cette déconstruction est issue d'un compromis, entre démolition et restauration, en plus, cette extension était vraiment épouvantable à voir, un enduit en ciment et des petites fenêtres. Le bâtiment n'est pas intéressant mais le vide généré l'est.

Que pensez-vous de la réhabilitation générale du port ? Pensez-vous qu'il y a une cohésion dans l'ensemble, entre le neuf et le rénové, les anciennes grues et les nouveaux pavillons, cette forme de jeu entre l'ancien et le nouveau ?

Ce wagon a été amené par la Biennale en 2003 qui avait besoin d'un espace presse à la dernière minute. En 2003, le port était encore branché au réseau ferroviaire national, et grâce aux appuis de la Biennale, un des responsables de la SNCF a accepté de prêter un wagon déclassé aménageable à souhait, qui serait récupéré après les six mois de la Biennale. Une locomotive a amené le wagon, une dalle de béton a été coulé dans le wagon pour rendre la surface plane, et après les six mois, le wagon est condamné et abandonné. En 2009, à la création de l'agence, nous nous étions installés à la Sucrière puis dans le wagon pendant un an et demi, qui appartient toujours à la SNCF. Entretemps, le port a été aménagé et déconnecté du réseau national, ce qui fait que le wagon est piégé sur un rail de 100 mètres de long.

J'aimerais rajouter une notion expliquée par une journaliste dans « La Sucrière, une reconversion urbaine » dans *Traits d'Unions* (Hiver 2011/2012), autour du concept de « Cheval de Troie de la Sucrière ». Quand la Biennale décide de s'installer à la Sucrière en 2001, le projet de la Confluence existe depuis Barre (Raymond Barre, maire de Lyon de 1995 à 2001), mais rien n'est construit et aucun promoteur s'intéresse au lieu. Le quartier du port a une très

mauvaise réputation, entre les prostitués, la drogue et les problèmes de police. Personne ne veut aller là-bas.

La Biennale veut quitter la Halle Tony Garnier pour différentes raisons, un peu trop institutionnel, trop haut à aménager et très cher à utiliser. La première Biennale avec sa halte fluviale est un énorme succès. Le port venait de s'ouvrir depuis un an, malgré le paysagisme de Desvigne. Nous avons voulu faire le parking à hauteur de la Capitainerie pour que les gens longent le port, en passant sous le pont roulant, jusqu'à la Sucrière. Icade, le promoteur des lieux aurait préféré l'installer derrière la Sucrière.

En tant que projet politique, le maire Collomb (Gérard Collomb, maire de Lyon de 2001 à 2017) qui suivait le projet souhaite visiter les lieux du chantier. Le cabinet invite le maire et demande à retrouver le maire à hauteur de la Capitainerie. Le maire, le président de VNF, les adjoints, et moi, on longe le port à pied en expliquant le concept. Le maire est sous le charme du lieu, et je lui explique qu'on a un petit différent sur le parking, soit à l'endroit où il s'est garé ou derrière la Sucrière. Gérard Collomb a tout de suite tranché vers le parking à la Capitainerie. C'est cet événement de la Biennale qui est le catalyseur, le déclencheur de la Confluence. Ce moment qui amène le public dans le quartier. Si on regarde la ZAC 1 d'ailleurs, le port n'est pas compris dans le chantier Confluence.

En effet, sur beaucoup de projets, le port est rasé pour installer des jardins.

Oui, et le lieu était propriété de VNF, qui a voulu donner le site au Grand Lyon pour un franc symbolique, qui a refusé. Le plus beau site de la Confluence appartient toujours à VNF. La Sucrière, à 200€/m², est le site qui fait ouvrir les yeux aux passants, et que les promoteurs se mettent à croire à la Confluence. Pourquoi le concept de « Cheval de Troie », si l'affaire avait été un échec, la mairie aurait mis ça sur le compte des artistes incompetents. On peut se poser la question de l'importance de l'art, l'art fait la ville.

J'avais une dernière question : vous pouvez me parler de l'aménagement de la Sucrière, pourquoi cette forme particulière avec l'entrée par les silos et ses évacuations visibles ?

L'idée vient de (Pierre) Franceschini, l'Architecte des Monuments Historique, que je suis allé voir pendant la première tranche du chantier. Le problème de ce chantier est la condition de ne pas rendre irréversible les modifications. Au nord du bâtiment, il y a une grande rampe vers une entrée côté Saône qui était programmé en entrée. Le projet de chantier se concentre autour de la partie 1960 de la Sucrière sur deux niveaux, les silos sont ignorés de l'opération et les surfaces techniques (toilettes, ascenseurs) doivent être le moins intrusifs possibles en cas de modification du lieu, le problème est accentué par l'importante fréquentation du lieu qui doit posséder de nombreux escaliers de secours. Lors de la présentation orale du projet, j'étais venu avec une photo *Teatro del Mondo* d'Aldo Rossi (1979), réalisé pour la Biennale de Venise. Le même rapport à l'eau est possible entre Venise et Lyon, accessoirement, le programme est porté par VNF, qui a pour statut de promouvoir la voie fluviale, mais la Saône n'est pas mentionnée par le programme.

Pareil, quand je découvre les lieux, je vois ses énormes silos : c'est ça la vraie entrée. Il faut percer un silo pour l'accueil, les relier aux deux autres pour les sanitaires et la boutique, et créer une entrée vers l'entrepôt. Le bâtiment s'identifie lui-même avec les silos, il n'y a même plus besoin d'architecte pour déguiser le bâtiment. Malgré une hostilité du conseil, Thierry Prat,

l'Adjoint au Conservateur du Musée d'Art Contemporain, est intéressé par l'idée. Toutes les fonctions supports sont évacuées des surfaces d'expositions. L'ancienne chaîne à godets permettant de monter le sucre permet d'installer un ascenseur. Le bâtiment de 1930 est en bien meilleur état que l'extension de 1960, les sorties de secours sont mises dehors côté SNCF, les 10 000m² d'expositions sont utilisables. Le dessin des escaliers a été difficile, c'est l'ABF (Architecte des Bâtiments de France), non concerné par le lieu, qui a eu l'idée des escaliers hélicoïdaux, créant une superbe perspective avec effet de série. Les escaliers sont décollés du bâtiment et le laisse respirer.

SOURCES

Archives Municipales de Lyon

1C/308985. Lyon Confluence : projet de première phase, 2002-2015, 2003. – Lyon : SEM LYON CONFLUENCE.

Lyon Confluence, *Lyon déploie son centre en Rhône et Saône*, 2002.

Lyon Confluence, *Les cahiers Lyon Confluence*, « *Projet urbain – Strategy for Urban Renewal* », octobre 1998 - avril 1999.

3Cp 150. Dossier de presse thématique : quartier Perrache Confluent.

3 Cp 181. Dossier de presse thématique : « Fleuves – Navigations ».

7WP/23. Finances – Acquisition de matériel, travaux d'aménagement, exécution de crédits.

Compagnie du Gaz de Lyon, *Construction du Port Rambaud – DEPLACEMENT des CONDUITES à GAZ de 500 à 100m/m du QUAI*, Crédit N°7, Commande N°1 et 2, 1927.

344W/730. Construction neuves (1927) – Autorisations : Plan, rapport, permission de voirie, arrêté, correspondance.

Demande du 18 octobre 1927 de la Chambre de Commerce de Lyon pour la surélévation de deux étages de l'entrepôt couvert du Port Rambaud et construction d'un hangar léger métallique au Port Rambaud, Rapport au Service Municipal de la Voirie – Ville de Lyon, 7 novembre 1927.

Chambre de Commerce de Lyon (Président), *Correspondance à Monsieur de maire de Lyon*, 18 octobre 1927.

344W/771. Construction neuves (1928). Autorisations : Plan, rapport, permission de voirie, arrêté, correspondance.

Chambre de Commerce de Lyon, *Correspondance à Monsieur le maire de la ville de Lyon*, Lyon, 28 avril 1928.

344W/825. Construction neuves (1929). Autorisations : Plan, rapport, permission de voirie, arrêté, correspondance.

Demande du 31 janvier 1929 de la Chambre de Commerce de Lyon pour la construction d'un bâtiment à usage d'entrepôt sur le terre-plein du Port Rambaud, Rapport au Service Municipal de la Voirie – Ville de Lyon, 9 mars 1929.

344W/1062. Construction neuves (1931) – Autorisations : Plan, rapport, permission de voirie, arrêté, correspondance.

Demande du 1^{er} août 1931 de la Chambre de Commerce de Lyon pour la construction de deux bâtiments à usages d'entrepôts sur le Port Rambaud, Rapport au Service Municipal de la Voirie – Ville de Lyon, 27 août 1931.

Chambre de Commerce de Lyon (Président), *Correspondance à Monsieur de maire de Lyon, 24 juillet 1931.*

Chambre de Commerce de Lyon (Pont et Chaussées - Ingénieur en Chef), *Port Rambaud sur la Saône à Lyon, Plan d'ensemble au 1/100^e, 31 août 1931.*

344W/1380. Construction neuves (1939) – Autorisations : Plan, rapport, permission de voirie, procès-verbal de contravention, correspondance.

Demande du 3 juillet 1939 de Société Anonyme des Huiles « Yacco » pour l'aménagement d'un dépôt d'huile sur un terrain situé Rue du goulet, angle du 37 Port Rambaud, Rapport au Service Municipal de la Voirie – Ville de Lyon, 2 avril 1940.

Société Anonyme des Huiles « Yacco » (Pont et Chaussées - Ingénieur en Chef), *Dépôt de Lyon, Plan d'ensemble au 1/500^e, 3 juillet 1939.*

348W/14. Permis de construire (1953).

Ville de Lyon, *Rapport de Demande de Construction N°318 236, Lyon, 13 mai 1953.*

Comptoir Charbonnier du Sud-Est (Gérant), *Lettre à Monsieur le maire de Lyon, Lyon, 13 avril 1953.*

Comptoir Charbonnier du Sud-Est, *Construction de dépôt, Plan de situation, Lyon, 13 avril 1953.*

345W/87. Permis de construire (1952).

Ville de Lyon, *Rapport de Demande de Construction N°638 11952, Lyon, 24 décembre 1952.*

351W/2. Permis de construire (1955).

Ville de Lyon, *Rapport de Demande de Construction N°14 25, Lyon, 28 janvier 1955.*

361W/25. Permis de construire (1959).

Ville de Lyon, *Rapport de Permis de Construire N°303 288, Lyon, 24 juin 1959*

Chambre de Commerce de Lyon, *Notice descriptive – Construction d'un Entrepôt à Sucre, 16 juin 1959.*

Chambre de Commerce de Lyon, *Construction d'un Entrepôt des Sucres*, Lyon, Plan de situation, 10 juin 1959.

363W/45. Permis de construire (1960).

Ville de Lyon, *Rapport de Demande de Construction N°522 428*, Lyon, 18 octobre 1960.

Chambre de Commerce de Lyon, *Notice descriptive – Aménagements intérieurs dans l'Entrepôt à Sucre*, 4 octobre 1960.

Chambre de Commerce de Lyon, *Construction d'un Entrepôt à Sucre*, Plan de Situation, 4 octobre 1960.

366W/41/ Permis de construire (1962).

POISSON Roger (Vice-Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon), *Demande de Permis de Construire*, Lyon, 2 août 1962.

Ville de Lyon, *Rapport de Permis de Construire N°47262*, Lyon, 20 août 1962.

Chambre de Commerce de Lyon, *Construction d'un quai couvert pour les Douanes*, Lyon, Plan de situation, 24 juillet 1962.

Chambre de Commerce de Lyon, *Construction d'un quai couvert pour les Douanes*, Lyon, Plan d'implantation, 24 juillet 1962.

375W/2. Permis de construire (1968).

Ville de Lyon, *Rapport de Permis de construire N°1978*, Lyon, 6 février 1968.

409W/42. Permis de construire (1983).

Ville de Lyon, *Rapport de Permis de construire N°82274*, Lyon, 7 septembre 1983.

784WP/55. Navigation et Service des Eaux. Mouvements des ports (Rhône et Saône) de la ville de Lyon : états descriptifs (1809-1813)

922WP/82/6. Quai Rambaud, 2^e Arrondissement – Etablissement et prolongement de la piste cavalière, comblement de la gare d'eau de Perrache et construction d'un port Quai Rambaud.

Compagnie du Gaz de Lyon – Usine de Perrache, *Avant-projet d'installation d'un appareil de déchargement de bateaux et d'une passerelle pour convoyeur de charbons, sur le Quai Rambaud, entre la Saône et l'usine à gaz de Perrache*, Vue en Plan au 1/200^e, Lyon, 10 décembre 1907.

M. ARMAND (Ponts & Chaussées, Service Spécial du Rhône – Ingénieur en Chef), *Correspondance à Monsieur de maire de Lyon*, 29 mars 1915.

Service Municipal de la Voirie – Ville de Lyon (Ingénieur en Chef de la Ville), *Rapport de l'ingénieur pour la construction de deux bâtiments militaires sur le trottoir du Quai Rambaud au droit de l'Arsenal de Perrache*, 8 mai 1915.

M. ARMAND (Ponts et Chaussées, Service Spécial du Rhône – Ingénieur en Chef), *Correspondance à Monsieur le maire de Lyon*, Lyon, 17 mai 1915.

M. le maire de Lyon, *Note de service à M. le Directeur de la Voirie*, Lyon, 22 juillet 1915.

Chemins de Fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, *Correspondance au Ministre des Ponts et Chaussées*, Paris, 12 mars 1912.

M. le maire de Lyon, *Note de service à M. le Directeur de la Voirie*, Lyon, 10 mai 1912.

Chemins de Fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, *Correspondance à M. CHALUMEAU, l'Ingénieur en Chef de la ville de Lyon*, Lyon, 10 mai 1912.

A. FAILLERES (Président de la République), *Décret déclarant d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement d'un port au Quai Rambaud sur la Saône à Lyon*, Paris, 1^{er} février 1913.

923WP/1. Suppression de la gare d'eau de Perrache, création du Port Rambaud.

Ingénieur en Chef de la Ville de Lyon (Service Municipal de la Voirie), *Suppression de la Gare d'eau et création d'un port de raccordement à Perrache – Echange de Terrains avec la Compagnie P.-L.-M.*, Plan Général au 2.000, Lyon, 18 février 1909.

Extrait du Registre des délibérations du Conseil Municipal (Présidence : M. Edouard Herriot, maire de Lyon), Séance du 26 avril 1909.

Ville de Lyon, *Gare d'eau de Perrache : Conférence des 30 janvier 1908 et 22 février 1909*, Lyon, 1909, 18 p.

Ingénieur en Chef de la Ville, *Enquête sur les alignements et nivellement*, Lyon, 26 juillet 1919.

Ville de Lyon – Service Municipal de la Voirie, *Rapport – Demande de l'Etat à la Ville en vue de porter provisoirement la subvention municipale de 432.000 francs à 980.000f et d'admettre le principe à 40% de la dépense totale*, Lyon, 7 décembre 1920.

Commission des Ports de Lyon, Réunion du 25 juillet 1921.

1273WP/35. Sapeurs-Pompiers. Sécurité des installations industrielles du Port Rambaud : correspondance

Commandant des Sapeurs-pompiers de la Ville de Lyon, *Correspondance au Secrétaire Général de la Police*, 4^e Division, 1^{er} Bureau, Lyon, 28 juin 1940.

Chambre de Commerce de Lyon, *Construction d'un entrepôt – Façades et Coupe*, Plan 1/100^e, Lyon, 25 avril 1931.

Chambre de Commerce de Lyon, *Demande d'extension des concessions de l'outillage et des voies ferrées du port Rambaud à Monsieur de Ministre des Travaux Publics*, Lyon, 30 juin 1928.

1475W/14. Permis de construire (1984).

Ville de Lyon, *Arrêté de permis de construire N°86022*, 17 juillet 1984.

1476W/76. Permis de construire (1985).

Permis de Construire pour l'extension du Bâtiment des Salins du Midi, Dossier N°PC-69-382-85-V-0383, 30 octobre 1985.

1763WP/87. Lyon Confluence, Perrache Confluent (1998-1999)

Conseil de la Communauté Urbaine (COURLY), *Rapport d'orientation – Lyon Confluence*, 19 avril 1999.

1858W/243. Permis de démolir (1995).

Permis de Démolir du 37 Quai Rambaud, Dossier N° PD-69-382-95-00010-0, 6 mars 1995.

2273WP/6. Coordination urbaine. Opération d'aménagement Confluence.

Dossier "Confluent" : déplacement sous 6 ans du stade bouliste, création du parc de la pointe et déclassement de l'autoroute, 1995 – 1998

Etude de plaisance autour de la future darse, 1998.

Concertations publiques autour du cas « Confluence », mai 1998.

Extrait du registre des délibérations du conseil municipal (Présidence : M. Raymond Barre, maire de Lyon, Séance du 8 juin 1998.

2273WP/4. Coordination urbaine. Opération d'aménagement Confluence.

Ville de Lyon – COURLY – Ville de la Mulatière, *Commission « Lyon Ville Fluviale », Confluent Rhône Saône : Les sports et activités nautiques*, novembre 1981.

René Gagès, *Rapport de présentation du projet « Lyon métropole. Le Confluent : espace international »*

CNR, *Concours lancé par la Compagnie Nationale du Rhône pour l'embellissement du confluent*, 1979.

2273WP/7. Coordination urbaine. Opération d'aménagement Confluence.

Mission Perrache Confluent, *Note au Président du Comité de pilotage*, 18 juin 1997.

MBM Architectes, *Dossier de candidature pour l'appel d'offres « Lyon – Perrache – Confluent »*, Barcelone, mai 1997.

2561/W2. Lyon Confluence. Supports de communication.

2637W/98. Permis de construire (2005) – Service de l'Urbanisme Appliqué.

Permis de Construire du Bâtiment des Douanes, Dossier N°PC-69-382-05-0365, 7 février 2005.

Archives de la Communauté du Grand Lyon – La Métropole

1498WM024. Plan Général de la Ville de Lyon – Pont de la Mulatière / Pont Pasteur / MIN / Port Rambaud / Rhône / Saône (1989)

4255WM060. LYON 2° Confluent, Consultation, Îlots à Bâtir – Quartier Perrache, commercialisation de terrains : dossier de consultation, dossiers techniques, cahier des charges, rapports d'études, correspondances (1996 -2005)

EQUIPAGES (Jacques Fayard), *Les blocks magiques – Port Rambaud*, Lyon, Quai des Arts et Métiers, 1996.

4235W020-2. Lyon 7EME / Ports Edouard Herriot et Rambaud, état de l'existant et développement potentiel : rapport d'étude (1990-1991).

« Phase 1 : EXPERTISE de l'EXISTANT et EVALUATION du DEVELOPPEMENT POTENTIEL du PORT RAMBAUD et du PORT EDUARD HERRIOT », *Etude préliminaire pour l'élaboration d'un schéma directeur d'aménagement des ports de la région urbaine de Lyon*, Région Urbaine de Lyon, 15 janvier 1991.

5607WM001. DOSSIER DE ZAC/ETUDE / Lyon 2EME - ZAC Lyon Confluence, 1ere phase, études préalables (1992-2000).

BADOUIN Agnès ; ARCHER Christine, *Dossier Historique LYON, Presqu'île et confluent*, Direction des projets urbains (Urbanisme Territorial Sud), juillet 1992.

5607 WM 004. Suivi des opérations de la ZAC : notes, correspondance, 1984-1997.

Groupement MBM-MELOT, *Extraits du Comité de Pilotage du 6 juillet 1998 pour le projet PERRACHE -CONFLUENT : Planches de synthèse*, 1998.

5607WM005. DOSSIER DE ZAC – ZAC Lyon Confluence, 1ere phase, études préalables (1992-2000).

Lyon 2 Perrache Confluent, nature de l'occupation et de son état, maîtrise du foncier, échéancier des disponibilités foncières, Communauté urbaine de Lyon – Département de l'Action Foncière, mai 1998.

5607WM015. DOSSIER DE ZAC – Lyon 2^e, ZAC Lyon Confluence, dossier de presse sur l'exposition Lyon Confluence (1998 – 2006).

Ville de Lyon, *Dossier d'information « Lyon Confluence »*, 1998.

Fascicule de l'exposition publique « Lyon Confluence », 1998.

MBM Architecture, *Repérage des îlots et des principaux programmes existants ou projetés*, Plan, 1/4000, 1998.

Dossier d'information pour l'exposition « Lyon Confluence », octobre 1998.

SEM Lyon Confluence *Lyon Confluence, « Lyon déploie son centre en Rhône et Saône »*, Plans, novembre 2006

5607WM018. DOSSIER DE ZAC – Lyon 2EME – ZAC Lyon Confluence, 1^{ère} phase. Programme et concertation, études de faisabilité (2000-2006).

Etude historique : Presqu'île Perrache, Lyon, SEM Lyon Confluence, mars 2001.

5607WM051. DOSSIER DE ZAC - Lyon 2EME – ZAC Lyon Confluence, 1^{ère} phase. Gestion foncière. Quai Rambaud, déclassement et acquisition : compte rendu de réunion, dossier de déclament, correspondance (2003-2007).

Extrait du Registre des Délibérations du Conseil Municipal de la ville de Lyon (Présidence : Mr TOURRAINE Jean-Louis), séance du 28 juin 2004.

GALLET Jean-Pierre (Dir. Général Délégué / SEM Lyon Confluence), *Cession Ville de Lyon / SEM Lyon Confluence – Bande de terrain située Quai Rambaud cadastrée BP et GH*, Correspondance à Mr. JACOT Henri (Dir. De l'Immobilier – Ville de Lyon), 19 avril 2004.

JOSSE Sylvie (Chef de projet / SEM Lyon Confluence), *Déclassement du Quai Rambaud*, Correspondance à Mme. Di MARCO Joséphine (Communauté Urbaine de Lyon), 22 mars 2007.

5607WM085. Port Rambaud. Réalisation des espaces publics, projet : rapport (2007).

Latz + Partner ; SERALP ; Sol Paysage, *Port Rambaud – Lyon : Projet d'étude des Espaces publics, Note explicatif*, mars 2007.

5607WM095. Dossier par équipement : constat des lieux, procès-verbaux des opérations préalables à la réception plans, reportages photographiques papier, fiches d'entretien des ouvrages (2009-2010) - Port Rambaud (2010).

Lyon Confluence, *Transfert de garde – Port Rambaud : Constat d'état des lieux*, 11 mars 2010.

Lyon Confluence, *Transfert de garde – Port Rambaud : Plan de situation*, 11 mars 2010.

Lyon Confluence, *Transfert de garde – Port Rambaud : Reportage photographique*, 11 mars 2010.

5607WM105. Port Rambaud, jardin sud (2008-2010), Pièces de marchés de travaux (2008).

Lyon Confluence, *Espaces publics du Port Rambaud – Marché 4, Plantation : Acte d'Engagement*, 2008, 16 septembre 2008.

Lyon Confluence, *Espaces publics du Port Rambaud – Marché 4, Plantation : Détail Quantitatif Estimatif*, 16 septembre 2008.

Lyon Confluence, *Espaces publics du Port Rambaud – Marché 3, Espaces centraux : Acte d'Engagement*, 8 avril 2008.

EUROVIA, *Espaces publics du Port Rambaud, Espaces Publics Centraux – Contrat de travaux : Avenant n°1*, 22 janvier 2010.

Cabinet PERRAUD (Géomètre-expert, Lyon), pour Lyon Confluence, *Opération Lyon Confluence - Phase 1 : Espaces Publics, Secteur Port Rambaud : Plan des rétrocessions*, 30 juin 2011.

6353WM101. Rives de Saône : revue de presse (2008 – 2015)

Remarque : Une partie des archives du Grand Lyon, présentes à l'Hôtel de la métropole, sont en cours de déménagement dans les locaux des Archives Départementales et Métropolitaines. C'est pour cette raison que certains cartons aujourd'hui renseignés dans ces catégories peuvent dans l'avenir changer de lieu de conservation. Pour en prendre exemple, le versement 2787WM DIRCOM (Direction de l'Information et de la Communication) de la Métropole a été déplacé en février 2018.

Archives du Département du Rhône et de la Métropole de Lyon

S 1040. Service spécial de la Saône - Travaux neufs et grosses réparations : traversée de la Saône dans Lyon, construction du port Rambaud, voies ferrées (1910-1931).

Convention entre la Chambre de Commerce de Lyon et de la Compagnie P.L.M, Lyon, 14 avril 1914.

Lettre, 9 janvier 1932.

Voies ferrées de raccordement du port Rambaud sur la Saône - Demande en concession de la Chambre de Commerce de Lyon, Lyon, Plan.

Mémoire descriptif à l'appui de la demande de concession de l'établissement et l'exploitation du Port Rambaud sur la Saône, Lyon.

Affiche d'Enquête d'utilité publique, Lyon, 27 mars 1917.

Extrait du Registre des délibérations du Conseil Municipal, Lyon, Séance du 26 avril 1912.

S 1049. Service spécial de la Saône - Travaux neufs et grosses réparations : traversée de la Saône dans Lyon, construction du port Rambaud (1919-1931).

Construction d'un entrepôt à sucre, Lyon, Plan, 29 juillet 1931.

Construction d'une chaussée pavée de 349,04m de longueur, 31 octobre 1925, Lyon, Plan.

Plan du port pour la construction de quatre cuves à pétrole, Lyon, Plan, 3 février 1931.

Lettre du Président de la P.L.M au maire de Lyon, Lyon, 28 février 1919.

Lettre du maire de Lyon au Ministre des Ponts et Chaussées, Lyon, 8 mars 1919.

Lettre du Président de la Chambre de Commerce au maire de Lyon, Lyon, 24 mars 1919.

Rapport du subdivisionnaire des Ponts & Chaussées, Paris, 25 mars 1919.

Extrait du Registre des Délibérations du Conseil Municipal de la Ville de Lyon, Lyon, 1919.

Plan du chantier du port Rambaud, Lyon, 30 juin 1922.

S 1067. Service spécial du Rhône - Travaux neufs et grosses réparations : traversée de la Saône dans Lyon, construction du port Rambaud (1880-1913).

Lettre du Ministre des Travaux Publics au Préfet du Rhône, Paris, 13 juin 1907.

Aménagement des ports de la Saône dans la traversée de Lyon en vue de l'ouverture du Canal de la Marne à la Saône, Paris, Plan, Dépêche Ministérielle du 5 novembre 1906.

Construction des Ports d'aval à Lyon, Avant-projet du Port Rambaud, Paris, Plan, Ingénieur ordinaire des Ponts & Chaussées, 21 décembre 1880.

Rapport de l'ingénieur ordinaire des Pont et Chaussées, Paris, 21 décembre 1880.

Affiche d'enquête publique, Lyon, 25 mai 1881.

Installation d'une estacade et d'une grue de déchargement sur le quai Rambaud, sur la Saône à Lyon, Demande de la Chambre de Commerce de Lyon, Lyon, Plan général, ingénieur ordinaire du Service Spécial du Rhône (2^e Arrondissement), 5 août 1903.

S 1070. Service spécial de la Saône - Travaux neufs et grosses réparations : traversée de la Saône dans Lyon, construction du port Rambaud, voies ferrées (1902-1923).

Rapport du subdivisionnaire, Construction du port Rambaud à Lyon, Remises aux Domaines de 30 platanes.

Affiche, Ventes aux enchères le vendredi 30 mars 1923 à 10 heures sur le Port Rambaud, de 30 platanes implantés sur le Port et le Quai Rambaud, Lyon, Inspecteur adjoint des Domaines, 15 mars 1923.

318/W/80. Dommages de guerre des bâtiments industriels, commerciaux et d'enseignements, Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (MRU) – LILLE BONNIERES et COLOMBES S.A (Port Rambaud, Lyon)

LILLE BONNIERES et COLOMBES S.A (Chef du Département), *Dépôt du dossier « Immobilier » de Lyon-Port Rambaud à Monsieur le Délégué Départemental du Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, Paris, 13 mai 1949.*

318/W/80. Dommages de guerre des bâtiments industriels, commerciaux et d'enseignements, Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (MRU) – Chambre de Commerce de Lyon (Dépôt d'hydrocarbures du Port Rambaud, Lyon)

Chambre de Commerce de Lyon – Port Rambaud, *Rapport du 14 décembre 1940 sur les dégâts occasionnés aux installations portuaires appartenant à la Chambre de Commerce de Lyon, au Port Rambaud par l'incendie du 18 juin 1940, Lyon, 14 décembre 1940.*

Chambre de Commerce de Lyon (Président), *Lettre à Monsieur le Délégué Régional du Commissaire à la Reconstruction, Lyon, 17 décembre 1942.*

RENAUD Pierre (Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Délégué du Commissaire à la Reconstruction immobilière), *Lettre à Monsieur le Président de la Chambre de Commerce de Lyon, Lyon, 26 janvier 1943.*

Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, *Renseignement concernant le port pétrolier en vue de la déclaration de dommages de guerre, Lyon, 24 juin 1946.*

Chambre de Commerce de Lyon (Président), *Lettre à Monsieur le Délégué Départemental du Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, Lyon, 18 juillet 1947.*

ESPINASSE Albert (Directeur du Port Rambaud), *Incendie du Port à Hydrocarbures, Note de Procès-Verbal, Lyon, 1 juillet 1940.*

ESPINASSE Albert (Directeur du Port Rambaud), *Incendie du Port à Hydrocarbures, Note de Procès-Verbal*, Lyon, 3 juillet 1940.

Général Commandant de la 14^e Région (Etat-Major), *Note de service (Secret)*, Lyon, 14 juin 1940)

DOURLET René (Employé du Port Rambaud), *Note de Procès-Verbal*, Lyon, 9 juillet 1940.

MARNAT, *Incendie du Port Pétrolier du Port Rambaud le 18 juin 1940*, Lyon, 3 mai 1949.

Commissaire de Police - Sous-Chef de la Sureté, *Procès-verbal d'audition de Monsieur ROCHON Louis*, Lyon, 18 juillet 1940.

Général Commandant de la 14^e Région (Etat-major), *Exécution de l'ordre de gendarmerie sur les entrepôts pétroliers*, Lyon, 18 juin 1940.

2787 WM 449. Groupement MBM-Melot (1997-1998), Projet : dossier de presse, planches de synthèses du comité de pilotage, curriculum vitae des agences, simulation comparative, étude de données sur site, planning triennal, photographies couleurs, diapositives (1997-1998), Présentation à la presse (6 juillet 1998) : dossier de presse, discours du président Raymond Barre, photographies couleurs (1998).

Mission Perrache-Confluent, *Dossier de Presse du Comité de Pilotage*, Lyon, 6 juillet 1998.

Communauté Urbaine de Lyon (Direction des Projets Urbains), *Perrache/Confluent. Lyon 2, Annexe 1*, juin 1997.

Grand Lyon, *Perrache Confluent : Simulation Comparative*, 6 juillet 1998.

Groupement MBM-MELOT, *Planches de Synthèse pour le Comité de Pilotage*, 6 juillet 1998.

2787 W 450. Identité visuelle. Protection de la dénomination et du logo « Lyon Confluence » : courrier, documentation INPI, télécopies, logo, notes, mails (1998-1999).

Cabinet Beau de Loménie (Conseils en Propriété Industrielle), *Courrier au Grand Lyon*, Lyon, 8 décembre 1998.

ROUGEMONT Gaele (Direction de l'Information et de la Communication / Grand Lyon), *Courrier à BRAC DE LA PERRIERE Elisabeth (Service Juridique et Contention / Grand Lyon)*, Lyon, 24 novembre 1998.

2787 WM 451. Identité visuelle, Projet BD « Lyon-Perrache » : note, scénarios (1999).

2787 WM 453. Exposition permanente Lyon Confluence, conception et suivi technique : études de concept, cahier des charges, courrier, télécopies, mails, notes, communiqués de presse listing des invités, plan des chapiteaux, carton d'invitation, dossier de presse, photographies couleurs. (1998-2000).

Lyon Confluence, « Lyon Confluence Journal », janvier 2000.

Grand Lyon, *Communiqué de Presse*, Lyon, 19 avril 1999.

Groupement MBM-MELOT, *Autour d'un site en projet, Etude du concept d'exposition*, septembre 1998.

2787 WM 454. Rapport d'orientation 1999, présentation au conseil communautaire : projet, compte-rendu de réunion, télécopies, notes, mails, maquette, rapport, photographies en couleurs, dossier de présentation. (Mars-Avril 1999).

Lyon Confluence, *Rapport d'orientation*, avril 1999.

2787 WM 482. Port Édouard Herriot, aménagement : courrier du maire, dossier de présentation, coupures de presse. (Novembre 1991)

2787 WM 483. VNF. Restauration du patrimoine fluvial, partenariat (Mars 1997) : charte de partenariat, brochure institutionnelle du VNF, carte des voies navigables, organigramme. (1995, 1997).

Grand Lyon / VNF, *Charte de Partenariat au service de la restauration du patrimoine fluvial*, 1997.

2787 WM 484. VNF. Signature de la charte de coopération, conférence de presse (8 novembre 2002) : coupes, plans, projet de délibération, projet de charte (2 versions), mails, carton d'invitation, invitation presse, coupures de presse, listes des contacts presses, dossier de presse. (2002).

Grand Lyon / VNF, *Charte de Partenariat (projet)*, 2002.

VNF (Direction interrégionale Rhône-Saône), *Rapport d'activité*, 2001.

2787 WM 582. (Conférence de presse pour nouvelles zones économiques) : Politique de développement du Grand Lyon, conférence de presse « Offre foncière pour l'accueil des activités économiques » (6 avril 1999) : dossier de presse. (1999).

Grand Lyon, *Dossier de Presse : Point sur la politique de développement économique du Grand Lyon*, Lyon, 9 mars 1999.

5053/W/37. Changement de statut de la Société d'économie mixte Lyon-Confluence – Archives de ROBERTI V. (Directeur Général des Services du Conseil Général du Rhône).

5296W67. Bâtiment Les Salins du Midi : plan d'ensemble, relevés, photographies. (1988-2003)

SCP Alain MAZZICHI, Benoit WAECKERLE (Géomètres experts), *Devis estimatif pour prestations topographiques*, Lyon, 21 novembre 2003.

Compagnie des Salins du midi et des Salines de l'Est (Dépôt de Lyon, 42 Quai Rambaud), *Agrandissement*, Plan des Façades, Lyon, juin 1985.

Pierre MARTIN (Bureau d'études), *Voies Navigables de France, Les Salins du Midi : Analyse de la structure des bâtiments existants*, Lyon, 20 mars 2003.

5296W68. Bâtiment la Sucrière, quai Rambaud, aménagement et équipement. (2002)

VNF La Sucrière, *Aménagement et équipement de la Sucrière : Programme*, juillet 2002.

5296W72. Port Rambaud, bâtiment des sucres et concession d'outillages, construction et aménagement. (1950-1964)

KIRCHNER (Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées), *Courrier à Monsieur le Président de la Chambre de Commerce*, 22 juillet 1952.

L'ingénieur d'Arrondissement des Ponts et Chaussées, *Courrier à Monsieur l'Ingénieur en Chef : Port Rambaud. Ventes des Cuves de l'ancien dépôt pétrolier*, Lyon, 19 juillet 1952.

J. COSTET (Ingénieur d'Arrondissement des Ponts et Chaussées), *Rapport de l'Ingénieur : Justification d'un emprunt de 35 Millions*, Lyon, 14 février 1953.

KIRCHNER (Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées), *Courrier à Monsieur le Ministre des Travaux Publics*, 24 mars 1952.

CHAMBOREDON (Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées), *Rapport de l'Ingénieur à La Chambre de Commerce de Lyon*, Lyon, 22 avril 1959.

Mr le Président de la Chambre de Commerce de Lyon, *Courrier à MR. CHAMBOREDON (Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées)*, Lyon, 27 mars 1959.

Chambre de Commerce Lyon, *Extraits des Registres des Délibérations de la Chambre de Commerce de Lyon*, Lyon, 28 avril 1959.

Chambre de Commerce Lyon, *Extraits des Registres des Délibérations de la Chambre de Commerce de Lyon*, Lyon, 19 juillet 1959.

Chambre de Commerce de Lyon, *Port Rambaud sur la Soane : Agrandissement de l'Atelier*, Plan, Lyon, 9 mai 1955.

Chambre de Commerce de Lyon, *Port Rambaud sur la Saône : Construction de quais Couverts à l'entrepôt des Douanes*, Lyon, 5 juillet 1957.

Ingénieur des Ponts et Chaussées, *Construction d'un Entrepôt à Sucre*, Lyon, 30 mai 1960.

Chambre de Commerce de Lyon, *Port Rambaud : Construction d'un entrepôt à Sucres, Plan d'implantation*, Plan, Lyon, 10 juin 1959.

5296W73. Bâtiment des douanes : plans topographiques, plans d'intérieur, bordereau d'envoi, projet (2005-2006).

VNF, *Bâtiment des Douanes : Plan d'intérieur*, 1 décembre 2003.

SCP Alain MAZZICHI, Benoit WAECKERLE (Géomètres experts), Plans topographiques, Lyon, 1^{er} décembre 2003.

5296W74. Bâtiments des douanes (2003) : plans.

SCP Alain MAZZICHI, Benoit WAECKERLE (Géomètres experts), *Plans*, Lyon, 1^{er} décembre 2003.

5297/W/798. Représentation graphique des trafics des ports de la Compagnie Nationale du Rhône (Année 1965)

6326WM/47. LYON 2EME – Perrache, aménagement plans (1961)

Ville de Lyon (2^e Arrondissement), *Section, Y dite de la Presqu'Île de Perrache*, Plan, Feuilles 7 à 9 et 11 à 12.

Sources imprimées

SAEML, « De mémoire de presqu'île, Perrache XVIIe – XXe », *Lyon Confluence*, janvier 2002.

« Gérard Paglieri : "Perrache-Confluent ne sera-t-il qu'un projet de plus ?" », *Entreprises Rhône Alpes*, mars 1999, p.54-55.

ANONYME, « Nouvelle victime du Haut-Fond : la péniche "Angelo" chargée de 250 tonnes de charbon s'échoue au Pont du Change », *Dernière heure*, Lyon, édition du vendredi 21 septembre 1956.

BERTHIER Isabelle, « Lyon Confluence : débat sur la méthode », *Diagonal*, N°141, janvier-Février 2000, p.16-19.

NEYRET Régis, « L'échangeur de Perrache, la verrue de Lyon », *Le Monde - Rhône-Alpes*, Paris, édition des 13 et 14 décembre 1994.

CONDEMINÉ Claudius, « Le futur Port Rambdaud », *Le Lyonnais*, Dimanche 25 juin 1911, p.1.

« La nouvelle vie des Docks », *Le Progrès*³⁰⁰, Lyon, supplément à l'édition du vendredi 15 septembre 2006.

ANONYME, « Halte forcée sous le pont de la Mulatière pour le "Lucky Star" », *Le Progrès*, Lyon, édition du mercredi 8 juin 1983.

ANONYME, « L'automoteur "Marcel" en Perdition au pont du Change », *Le Progrès*, Lyon, édition du mercredi 5 février 1958.

ANONYME, « Lyon, au carrefour de voies de l'Europe et de la Méditerranée est devenu le quatrième port de France », *Le Progrès*, édition du vendredi 16 mars 1956.

AUCLAIR Caroline, « Un palace à Confluence », *Le Progrès*, Lyon, édition du mercredi 10 octobre 2007, p. 7.

B.E., « Des milliers de Lyonnais sont venus assister aux opérations de renflouement du "Citerna 3" », *Le Progrès*, Lyon, édition du vendredi 11 mars 1966, p.7.

C.D., « Le "Plan de cinq ans" fera de Lyon un des plus grands ports de l'Europe de demain », *Le Progrès* (édition de Lyon), édition du mardi 18 août 1964.

DA FONSECA Manuel, « Confluent : le prix de la réussite », *Le Progrès*, 5 octobre 1999.

DURET Aline « Aménagement du port Rambdaud : cap sur la plaisance », *Le Progrès*, Lyon, édition du dimanche 13 avril 1997, p.5.

DURET Aline, « Feu vert pour le Confluent », *Le Progrès*, 21 avril 1999.

G.G, « L'automoteur "Lugano" transportant 260 tonnes de charbon heurte le pont du change et s'échoue en travers des piles : le trafic fluvial interrompu pour plusieurs jours », *Le Progrès*, Lyon, édition du lundi 28 janvier 1952, p.4.

LOMBARD Gisèle, « Inauguration du nouveau quartier des Docks et de la place des Salins », *Le Progrès*, édition du vendredi 21 mai 2010, p. 13.

³⁰⁰ Le Progrès est un journal régional français diffusé dans la région lyonnaise et les départements alentours. Créé en 1859 à Lyon, le quotidien est aujourd'hui tiré à plus de 200 000 exemplaires. C'est l'un des plus anciens et plus importants quotidiens régionaux français.

M.D. & BLANCHET Emmanuelle, « Port Rambaud : fermeture accélérée », *Le Progrès*, Lyon, édition du samedi 1^{er} janvier 1994, p.7.

MENVIELLE Dominique, Confluent : la transformation des Docks promenade privilégiée des Lyonnais, *Le Progrès*, 10 avril 1011.

PERRAUD Stéphane, « Au cœur de Lyon – La Confluence. La nouvelle vie des Docks », *Le Progrès*, Lyon, édition du mercredi 12 décembre 2007, p. 17.

SANCHEZ Martine, « A Confluence, le quartier des Docks a trouvé une âme », *Le Progrès*, édition du lundi 17 mai 2010.

PATRIARCA Eliane, « Lyon lave ses terres industrielles », *Libération*, Jeudi 28 décembre 2006.

CHASLOT Philippe, « Le projet du Confluent tombe à l'eau », *Lyon Capitale*, 21 juin 2000.

BENOIST Agnès, « Lyon lie son avenir aux fleuves », *Lyon Figaro*, Lundi 18 novembre 2002.

BLOCH Sophie, « Les idées qui se jettent dans le Confluent », *Lyon Figaro*, 23 décembre 1999.

ANONYME, « De l'utopie à la réalité. Six cabinets d'architectes et urbanistes dessinent le Lyon de l'an 2000 » *Lyon Matin*, 24 février 1988.

VILA Martine, « Le port Rambaud ‘fait peau neuve’ » *Le Tout Lyon et le Moniteur judiciaire*, Lyon, édition du lundi 13 octobre 1980, p. 9.

FOURNIER Fabien, « 28 projets qui auraient changé Lyon », *Nouveau Lyon* (Bimensuel local), N°16, décembre 2017, 67 p., p. 26-38.

BUISINE Alexandre, *Gadagne met l'utopie à l'honneur* », *Nouveau Lyon*, N°17, janvier-Février 2018, 67 p., p. 36-38.

Archives audio-visuelles

Alain CHENEVEZ, *Confluence : le rêve métropolitain*, Plateforme YouTube France, Mis en ligne le 31 janvier 2013, 29 minutes.

Bibliothèque Municipale de Lyon [Réal.], ANDRE Vincent ; VOISIN Bruno ; LE SUEUR

Bernard, *Le transport fluvial sur l'axe Rhône-Saône : conférence du 24 janvier 2012*, Lyon, Bibliothèque Municipale de Lyon, 2012, 1 heure 34 minutes.

CITYSCAPE, *CONTEXTE La Saône Confluence*, Plateforme Vimeo France, Mis en ligne le mercredi 20 mai 2015, 5 minutes 46 secondes.

CITYSCAPE, *Les Douanes*, Plateforme Vimeo France, Mis en ligne le jeudi 22 janvier 2015, 4 minutes 13 secondes.

France 3, *Raymond Barre : le bilan du maire de Lyon*, Journal Télévisé du Soir, 5 mars 2001, 3 minutes 32 secondes.

France 5, *Reportage à Lyon Confluence*, La maison France 5 (HL Production), 1er avril 2015, 11 minutes 30 secondes.

GROUPE CARDINAL, *Les réalisations du Groupe Cardinal - Promoteur Immobilier*, Plateforme YouTube France, Mis en ligne le 21 juillet 2017, 1 minute 30 secondes.

GROUPE CARDINAL, *Esprit Cardinal*, Plateforme YouTube France, Mis en ligne le 25 avril 2017, 3 minutes 20 secondes.

GROUPE CARDINAL, *Groupe Cardinal : un peu de béton, beaucoup d'imagination*, Plateforme YouTube France, Mis en ligne le 8 novembre 2017, 31 secondes.

La Sucrière Lyon, *La Sucrière : Présentation des espaces*, Plateforme YouTube France, Mis en ligne le 28 mars 2017, 1 minute 30 secondes.

Lyon Confluence, *CITYSCAPE / Le Dark point (GL Events), Odile Decq*, Plateforme Vimeo France, Mis en ligne le 27 avril 2015, 5 minutes 23 secondes.

MERCADAL Thierry, *Le CUBE² & Dialogue Cubique*, Portraits d'Architecture, Prod. On Stage, Français, 2013, 26 minutes.

TRAVERS ; TOURNIER Gilbert, *Les installations portuaires de Lyon*, Journal télévisé - ORTF, INA, 30 octobre 1964, 4 minutes 50 secondes.

Maquettes

Atelier FAU, *Maquette de Lyon verticale*, Lyon, Centre De Culture Urbaine – Librairie l'Archipel, Echelle au 1/1000^e, 2009.

SPL Lyon Confluence, *Maquette du Projet Lyon Confluence – 2025*, Lyon, maison du projet Confluence, 2010.

Atelier FAU - Lyon Confluence, *Maquette du territoire de la Confluence : Le projet Confluence à terme - 2025*, Lyon, Echelle au 1/1666^e, 2013.

Cabinet d'urbanisme MBM, *Le Projet Lyon Confluence*, 1999.

SPLA Lyon Confluence, *La deuxième phase, côté Rhône, du projet Lyon Confluence*, Echelle au 1/500^e, 2012.

SCI 45, 45, *Quai Rambaud*, 2005.

Z Architecture / RSD, *La Sucrière : Projet d'extension*, 2010.

Z Architecture / RSD, *La Sucrière : Projet d'extension (détail)*, 2010.

Z Architecture / RSD, *Pavillon de l'ancienne Capitainerie*, 2017.

Précision : Les sept références de maquettes présentées ci-dessus sont issues de l'exposition « La Confluence, 15 ans déjà », proposée par les Archives Municipales de Lyon (18 avril 2018 – 20 octobre 2018). Elles sont issues de fonds privés (agences d'architectures, promoteurs) ou publiques (SPL Lyon Confluence, Archives de Lyon, La Métropole).

BIBLIOGRAPHIE

112^e Congrès National des Sociétés Savantes (Lyon - 1987), *Archéologie industrielle et progrès technique en région lyonnaise*, Paris, Editions du C.T.H.S, Histoire des Sciences et des techniques, T. II, 1988, 106 p.

Agence Innovapresse, « La Sucrière, une reconversion urbaine », *Traits urbains*, Paris, Hiver 2011/2012, 97 p.

Maison de l'architecture Rhône-Alpes, *Grand Lyon, Architectures Contemporaines (1906 – 2011)*, Paris, Archibooks, 2011, 213 p.

ARCHIVES MUNICIPALES DE LYON, *Forma Urbis : les plans généraux de Lyon XVI^e – XXI^e siècles*, Lyon, Archives Municipales de Lyon, 1997, 250 p.

BARDET Benoit, « La Confluence, Histoire d'eaux », *L'esprit d'un siècle : Lyon 1800 – 1914*, Lyon, Eds. Fage, 2007, p.60-63, 327 p.

BAYARD Françoise ; CAYEZ Pierre, *Histoire de Lyon, du XVI^e siècle à nos jours*, Le Coteau, Horvath, 1990, 478 p.

BEAUFORT Jacques, *L'architecture à Lyon : Lyon et le Grand Lyon de 1800 à 2000*, Saint - Julien Molin Molette, Ed. Jean-Pierre Huguet, T.II, 2001, 308 p.

BEGHAIN Patrice ; BENOIT Bruno ; CORNELOUP Gérard ; THEVENON Bruno, *Dictionnaire historique de Lyon*, Lyon, Eds. Stéphane Bachès, 2009, 1504 p.

BERGERON Louis ; DOREL-FERRE Gracia, *Le patrimoine industriel : un nouveau territoire*, Paris, Editions Liris, 1996, 124 p.

BETHEMONT Jacques, « Lyon, le confluent et l'esprit des lieux », *Géocarrefour*, Vol. 82, N°3, 2007 : *La ville évènementielle*, p. 165-167.

BIDET Jennifer ; AUTHIER Jean-Yves (Dir.), *Habiter et militer pour le quartier. Les militantismes à Perrache : des pratiques sociales d'habitants ?*, Mémoire de Master 2 de sociologie, Lyon, Ecole Normale Supérieure Lettres et Sciences Humaines – Université Louis Lumière Lyon II, juin 2006, 149 p.

BISSUEL Pierre, *Le Port Rambaud à Lyon*, Lyon, Chambre de commerce de Lyon, 1956, 141 p.

BONNEVILLE Marc, *Lyon : métropole régionale ou euro-cité ?*, Paris, Anthropos, Coll. « Villes », 1997, 198 p.

BOINO Paul (Dir.), *Lyon : la production de la ville*, Marseille, Parenthèses, Coll. « La Ville en train de se faire », 2009, 264 p.

- BONNAMOUR Louis ; BONNETAIN Marc ; MALLARD Jean-Claude, *La Saône navigable : Deux siècles d'aménagements*, Paris, Presses de l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées, 2009, 243 p.
- BOYER Myriam ; FAVRE Delphine, *Pourquoi pas Perrache ?*, Lyon, Archives Municipales de Lyon, Coll. « Mémoire vive n°2 », 2002, 52 p.
- BRAUN Georg ; HOGENBERG Franz, *Villes du Monde : Edition intégral des planches coloriées (1572 – 1617)*, Cologne (Allemagne), Taschen, 501 p.
- BRUN de la VALETTE Robert ; COUTY Jean (Illust.), *Lyon et ses rues*, Lyon, Editions du Fleuve, 1969, 321 p.
- BUNA Gilles (Dir.), *Lyon, Architecture(s) Urbaine(s)*, Villeurbanne (Rhône), Eds. Deux-cent-cinq, 2010, 208 p.
- CAUE du Rhône, *Grand Prix 2008 de l'Architecture, de l'Urbanisme et de l'Environnement du Rhône*, Lyon, CAUE Rhône, 2009, 113 p.
- CAUE du Nord (Région Nord Pas-de-Calais), *La réhabilitation des friches*, Lille, 11/08/2011, 16 p.
- CHAMBET Charles-Joseph, *Guide descriptif, monumental et industriel de la ville de Lyon*, Lyon, CHAMBET Ainé, 1860, 378 p.
- CHASSAGNE Serge, « L'élargissement d'un concept : de l'archéologie (industrielle) au patrimoine (industriel) », *Le Mouvement Social*, T. 2, N°199, 2002, p. 7-9.
- CLER André, « Le port Rambaud à Lyon ». *Les Études rhodaniennes*, vol. 6, n°3, 1930. p. 251-262.
- COMBE Claire ; BRAVARD Jean-Paul (Dir.), *La ville endormie ? Le risque d'inondation à Lyon*, Lyon, Thèse de doctorat, Laboratoire Environnement, Ville, Société (UMR 5600) – Université Lumière Lyon II, soutenue le 7 décembre 2007, 456 p.
- DELFANTE Charles ; DALLY-MARTIN, *100 ans d'urbanisme à Lyon*, Lyon, LUGD, 1994, 235 p.
- DUREL Sophie ; PAYRE Renaud (Dir.), *Lyon Confluence, lieu de convergence ? Le projet urbain, lieu d'émergence de nouvelles relations entre les habitants et pouvoirs publics ? Le cas de la concertation sur le Projet Confluence*, Institut d'Etudes Politiques – Université Lyon 2, Lyon, 2007, 65 p.
- FAURON Annette ; FARON Oliver (Dir.), *Le port Rambaud : des origines à 1960*, Lyon, Université Lumière Lyon II (Organisme de soutenance), Mémoire, 2003, 132 p.

GENEVOIS Sylvain, « Lyon-Confluence, un exemple de rénovation urbaine », *Géocofluences*, 18/07/2005..

GARDEN Maurice, *Lyon et les Lyonnais au XVIIIe siècle*, Paris, Flammarion, 1975, 374 p.

GERARDOT Claire ; SCHERRER Frank (Dir.), *Fleuves et action urbaines : de l'objet à l'argument géographique. Le Rhône et la Saône à Lyon, retour sur près de trente ans de « reconquête » des fronts d'eaux urbains centraux*, Lyon, Institut d'urbanisme de Lyon – Université Lumière Lyon II, 30 novembre 2007, 237 p.

GRUDET Isabelle, « Jeu d'images intermédiaires : Le grand projet architectural et urbain, *Sociétés & Représentations*, N°30, p. 111-122.

GUGLIELMO Raymond, *Les grandes métropoles du monde*, Paris, Armand Colin, 1996, 270 p., p. 266.

GUILLERME André, « Patrimoine industriel, infrastructures de transport, urbanité », *Patrimoine industriel*, Paris, CILAC, N°68, juin 2016, p. 8-13.

GUTTON Jean-Pierre, *Histoire de Lyon et du Lyonnais*, Paris, PUF, « Que sais-je ? », 1998, 127 p.

JONAC Robert (Dir.), *L'Eau à Lyon, toute une histoire : Histoire de l'alimentation en eau de Lyon des Romains à nos jours*, Lyon, Patrimoine Rhônalpin, « Les Guides du patrimoine Rhônalpin », 2015, 72 p.

LABORDE Pierre, *Les espaces urbains dans le monde*, Paris, Armand Colin, [Reed. 1994], 2005, 239 p.

LAFERRERE Michel, *Lyon, ville industrielle*, Paris, PUF, 1960, 538 p.

LATREILLE André (Dir.), *Histoire de Lyon et du Lyonnais*, Toulouse, Privat, 1975, 506 p.

LE BRAS David ; SEIGNEURET Natacha ; TALANDIER Magali, *Métropoles en chantiers*, Boulogne-Billancourt (Hauts-de-Seine), Eds. Berger-Levrault, Coll. « Au fil du débat », 2016, 282 p.

MARION-FEYEUUX Sylvie ; LONG Guetty (Illust.), *Perrache, des Voûtes à la Confluence : L'étrange histoire d'un quartier lyonnais*, Lyon, Eds. Bellier, 2011, 200 p.

MAYNARD Louis, *Rues de Lyon*, Brignais (Rhône), Jean Honoré Editeur / Editions des Traboules, 412 p.

MERLIN Pierre (Dir.) ; CHOAY Françoise (Dir.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, PUF, 2009 (Rééd. 1988), 963 p.

NOBECOURTET Lorette et DAMEZ Jacques, *Lyon Confluence, Mémoires en mutation*, Cahier N°02, Paris, Textuel / Anatome, 2008, 63 p.

NOUHAUD Jean-Pierre ; DAMEZ Jacques, *Lyon Confluence, Mémoires en mutation*, Cahier N°01, Paris, Textuel / Anatome, 2008, 63 p.

PAYEN Jacques, « A propos de l'archéologie industrielle », *Revue d'histoire des sciences*, Vol. 35, N°2, 1982, p. 158-162

PAYRE Renaud (Dir.), *Lyon, ville internationale : La métropole lyonnaise à l'assaut de la scène internationale (1914 – 2013)*, Lyon, LIBEL, 2013, 287 p.

PELLETIER Jean, *Lyon : connaître son arrondissement - 2^e*, Lyon, Eds. Lyonnaises d'Art et d'Histoire, 1998, 96 p.

PELLETIER Jean, « Trois exemples d'utilisation de sites fluviaux : Edmonton, Montréal, Lyon. », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 57, n°3, 1982. p. 211-239.

PELLETIER Jean ; DELFANTE Charles, *Atlas historique du Grand Lyon*, Seyssinet-Pariset, Eds. Xavier Lejeune – Libris, 2004, 471 p.

PELLETIER Jean ; DELFANTE Charles, *Places de Lyon, portraits d'une ville*, Lyon, Eds. Stéphane Bachès, 2009, 160 p.

PELLETIER Jean ; DELFANTE Charles, *Plans de Lyon, portraits d'une ville*, Lyon, Eds. Stéphane Bachès, 2006, 159 p.

PELLETIER Jean, *Ponts et Quais de Lyon*, Lyon, Eds. Lyonnaises d'Art et d'Histoire, 2002, 128 p.

PELLETIER Jean ; DELFANTE Charles, *Villes et urbanisme dans le monde*, Paris, Armand Colin, Coll. « U », (Rééd. 1969)] 1997, 199 p.

PINARD Jacques, *L'archéologie industrielle*, Paris, PUF, 1985, 140 p.

POURSIN Claire ; PAYRE Renaud (Dir.), *Derrière les voûtes, au Confluent de projets urbains : Aménagement urbain et sociabilité dans le Lyon des années 1930*, Lyon, Université Lyon II – Institut d'Etudes Politiques de Lyon, juin 2008, 88 p.

PRIVAT-SAVIGNY Maria-Anne, *Lyon, Centre du Monde ! L'exposition internationale urbaine de 1914*, Lyon, FAGE ; Musées Gadagne, 2013, 336 p.

RIVET Felix, *Le quartier Perrache (1766-1946) : étude d'histoire et de géographie urbaines*, Lyon, Université de Lyon - Faculté des lettres (Organisme de soutenance), Coll. « Mémoires et documents - Institut des études rhodaniennes de l'Université de Lyon », 1951, 127 p.

ROUSSIAUD Jacques, *Lyon, la rivière et le fleuve*, Editions Lyonnaises d'Art et d'Histoire, Lyon, 2013, 151 p.

SAUZAY Laurent, *Louis Pradel, maire de Lyon : voyage au cœur du pouvoir municipal*, Lyon, Eds. Lyonnaises d'Art et d'Histoire, 1998, 269 p.

SEM Lyon Confluence, *Lyon Confluence. Lyon déploie son centre entre Rhône et Saône*, Lyon, septembre 2003, 19 p.

SPL Lyon Confluence, « La ville en bonne intelligence », *Le Journal de la Confluence*, n°3, Lyon, 2013, 48 p.

SPL Lyon Confluence, *Lyon Confluence*, Paris, Archibooks, Coll. « Parcours urbains », 2014, 167 p.

UZU Françoise (Dir.) ; CHALABI Maryannick ; BELLE Véronique ; HALITIM-DUBOIS Nadine ; DESSERT Éric (Photogr.) ; REFFLE Jean-Marie (Photogr.) ; COUDERETTE Martial (Collab.) ; GOURBIN Didier (Collab.) ; CHERBLANC Paul (Illust.), *Lyon : le confluent "derrière les voûtes"*, Lyon, Eds. Lieux dits, Coll. « Cahiers du patrimoine », 2005, 159 p.

VARNET F.-A., *Géographie du Département du Rhône*, Péronnas (Ain), Les Editions du Bastion, 1897, 437 p.

VESCHAMBRE Vincent, « Le recyclage urbain, entre démolition et patrimonialisation : enjeux d'appropriation symbolique de l'espace. Réflexions à partir de quatre villes de l'Ouest », *Norois Revues*, Vol. 195, 2005 N°2 : « L'appropriation de l'espace : sur la dimension spatiale des inégalités sociales et des rapports de pouvoir », p. 79-92

VOLLERIN Alain, *Histoire des Biennales d'art contemporain de Lyon*, Lyon, Eds. Mémoire des Arts, 2003, 117 p.

Z Architecture, *La Sucrière (1932 – 2012) : 80 ans, doyenne des docks*, Les Editions de Z, Lyon, 2011, 126 p.

A ces références, nous pouvons ajouter les trois expositions proposées dans la ville de Lyon en 2018, qui ont été des sources d'inspirations à cette étude :

Lyon sur le divan, les métamorphoses d'une ville, proposée par les Musées Gadagne (17 novembre 2017 – 17 juin 2018).

La ville, mode d'emploi, proposée par Lyon Parc Auto au Parc République (20 janvier 2018 – 20 mai 2018).

La Confluence, 15 ans déjà, proposée par les Archives Municipales de Lyon (18 avril 2018 – 20 octobre 2018).

Table des matières

SOMMAIRE	6
CHAPITRE 1 : LA CONSTRUCTION D'UN NOUVEAU QUARTIER	16
1.1. VERS UNE NOUVELLE PORTION DE VILLE.....	17
1.1.1. La zone du confluent jusqu'au XVIIIe siècle	17
1.1.2. Construire sur la rivière	20
1.1.3. La création d'un nouveau quartier gagné sur le fleuve.....	23
1.2. L'EXUTOIRE URBAIN	28
1.2.1. La nouvelle destinée d'un quartier	28
1.2.2. De la gare d'eau au port moderne	32
1.2.3. Les infrastructures du premier port moderne lyonnais	36
CHAPITRE 2 : LA VIE DES DOCKS	43
2.1. L'EVOLUTION DES LIEUX DANS LA SECONDE PARTIE DU XXE SIECLE	44
2.1.1. L'épisode de la Seconde Guerre Mondiale et l'évolution des infrastructures	44
2.1.2. Les problèmes structurels du lieu dans la fin du XXe siècle	51
2.1.3. Quand le quartier « d'au-delà des voutes » est oublié.	54
2.2 . « FAIRE ENTRER LYON DANS LE TROISIEME MILLENAIRE » (R. BARRE, 1999)	58
2.2.1. Doubler le centre-ville sans étendre le territoire.....	59
2.2.2. Le projet urbain « Lyon Confluence » et la reconquête urbaine.....	66
2.2.3. Le nouveau quartier des « Docks » : le cœur du projet.....	72
CHAPITRE 3 : LYON-CONFLUENCE : PROJETS, INSPIRATIONS ET REALITES.....	81
3.1. UN ANCIEN ESPACE POUR UNE NOUVELLE DESTINEE.....	82
3.1.1. Le Quai Rambaud : Symbole de la modernité lyonnaise.....	82
3.1.2. La friche industrielle et l'urbanisme	91
3.1.3. La place de l'eau	94
3.2. UNE NOUVELLE FAÇON DE FAIRE VIVRE L'HISTOIRE.....	99
3.2.1. L'application de l'archéologie industrielle et la valorisation du bâti.....	99
3.2.2. L'art et l'architecture au service de la mémoire	104
3.2.3. La recréation d'un patrimoine industriel.....	107

CONCLUSION	115
TABLES DES FIGURES	118
TABLE DES ANNEXES	120
SOURCES	136
Archives Municipales de Lyon	136
Archives de la Communauté du Grand Lyon – La Métropole.....	141
Archives du Département du Rhône et de la Métropole de Lyon.....	143
Sources imprimées	149
Archives audio-visuelles	151
Maquettes	152
BIBLIOGRAPHIE	154