



**HAL**  
open science

# Passage urbain : les dessous du viaduc : ferroviaire de Jean-Macé (Lyon)

Axelle Michel

► **To cite this version:**

Axelle Michel. Passage urbain : les dessous du viaduc : ferroviaire de Jean-Macé (Lyon). Architecture, aménagement de l'espace. 2020. dumas-02899380

**HAL Id: dumas-02899380**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02899380>**

Submitted on 15 Jul 2020

**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.





# PASSAGE

# URBAIN

LES DESSOUS DU VIADUC  
FERROVIAIRE DE JEAN-MACE  
(LYON)

**MICHEL Axelle**

22 / 06 / 2020

Directeur de mémoire : SADOUX Stéphane

Organisme et tutrice de stage : Apertise Conseil - MANÇOIS Catherine

Université Grenoble Alpes - Institut d'Urbanisme et de Géographie Alpine

Master Urbanisme et Aménagement, parcours Design Urbain : Mention professionnelle



**AUTEURE**

MICHEL Axelle

**TITRE DU PROJET DE FIN D'ÉTUDES**

Passage urbain : les dessous du viaduc ferroviaire de Jean-Macé (Lyon)

**DATE DE SOUTENANCE**

06/07/2020

**ORGANISME D'AFFILIATION**

Institut d'Urbanisme et de Géographie Alpine - Université Grenoble Alpes

**ORGANISME DANS LEQUEL LE STAGE A ÉTÉ EFFECTUÉ**

Apertise Conseil

**DIRECTEUR DU PROJET DE FIN D'ÉTUDES**

SADOUX Stéphane

**COLLATION**

Nombre de pages : 119

Nombre d'annexes : 0

Nombre de références bibliographiques : 33

**MOTS-CLÉS ANALYTIQUES :**

Viaduc ferroviaire. Coupure urbaine. Transition. Passage. Friche industrielle.  
Urbanisme transitoire

**MOTS-CLÉS GÉOGRAPHIQUES :**

France. Lyon. Jean-Macé. Gerland. Guillotière

# RÉSUMÉ

Ce projet de fin d'études est une invitation à la découverte d'un lieu, un espace singulier, à la fois zone de coupure et de couture urbaine. Il s'agit des dessous d'un imposant viaduc ferroviaire, qui par sa position, scinde en deux le 7e arrondissement de Lyon. Si le viaduc représente une muraille au coeur du tissu urbain, ses dessous comptent en revanche, parmi les rares espaces permettant de réunir deux fragments d'une ville morcelée. Vous serez donc plongés dans ce PASSAGE, cette zone de transition où il règne une atmosphère particulière... Vous effectuerez cet itinéraire, tantôt transportés par le récit de ce lieu ou par les personnages qui le traversent, tantôt par des séries de photographies. Au-delà d'une simple traversée, vous êtes également invités à imaginer le devenir de cet espace, situé au sein d'un territoire enclin à de profondes mutations.

# ABSTRACT

This graduation project is an invitation to discover a singular space. A place both an area of separation and of urban sewing. This place underneath an impressive railway viaduct which by its position divides in two the 7th district of Lyon. If the viaduct represents a border in the urban fabric, in contrast, its underside is one of the rarest spaces that bring together two fragments of the city. You will be immersed in this PASSAGE, this transition zone where there is a special atmosphere ... You will follow this itinerary, sometimes transported by the story of this place or by the characters who cross it, sometimes by a series of photography. Beyond a simple crossing, you are also invited to imagine the future of this space, located in a territory inclined to profound mutations.

# REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier toutes les personnes qui m'ont aidé pour la réalisation de ce mémoire et celles qui m'ont soutenue lors de cette dernière année d'études.

En premier lieu, je tiens à remercier Stéphane SADOUX, directeur de ce mémoire pour m'avoir guidé tout au long de sa réalisation ainsi que pour ses conseils avisés et sa bienveillance.

Je souhaite également remercier Jennifer BUYCK et Nicolas TIXIER, directeurs du master Design Urbain, pour leur regard sur ce travail, ainsi que pour leurs suivis réguliers malgré des circonstances plus que particulières.

Aussi, un grand merci à l'équipe Apertise Conseil, pour leur accueil des plus chaleureux au sein de leur structure. Notamment, à Catherine MANÇOIS pour sa gentillesse et pour m'avoir toujours accordé le temps nécessaire à la réalisation de mon mémoire durant mon stage. Merci également à mes collègues de bureaux pour leur aide dans mes réflexions.

Je tiens aussi à remercier l'ensemble des DU, pour toute cette entraide au sein d'une année riche en émotions.

Enfin, un merci tout particulier à Clémence et Anne-Laure pour leur aide et leur prévenance, ainsi qu'à Myriam et Delphine, pour leur relecture et leur enthousiasme.

# SOMMAIRE

1  
2  
3

# **INTRODUCTION** **4**

## **COMPRENDRE / ANALYSE DU CONTEXTE** **6**

**LE VIADUC FERROVIAIRE DE JEAN-MACÉ / LES ORIGINES** **9**

**LE VIADUC AUJOURD'HUI / UN PÔLE MULTIMODAL** **13**

**DE PART ET D'AUTRE DU VIADUC / CÔTÉ NORD** **17**

**DE PART ET D'AUTRE DU VIADUC / CÔTÉ SUD** **25**

**UN SECTEUR EN MUTATION ?** **37**

## **RÉVÉLER / RENDRE COMPTE** **46**

**FONCTIONS ET MORPHOLOGIE DU SITE** **49**

**USAGES / UN ESPACE TRAVERSÉ** **55**

**AMBIANCES / UN ESPACE SINGULIER** **57**

## **RÉACTIVER / TRANSFORMER** **68**

**RÉINTERROGER / UN OBJET PLURIEL** **70**

**LA TRANSITION SPATIALE** **73**

**LA TRANSITION TEMPORELLE** **90**

**IMMERSION DANS LA MÉTAMORPHOSE DU PASSAGE** **104**

# **CONCLUSION** **112**

# **BIBLIOGRAPHIE** **114**

# INTRODUCTION

«*Le développement de la ville contemporaine, hétérogène et discontinue, s'est accompagné de la multiplication des barrières, matérielles et immatérielles, réelles ou fantasmées, transformant les parcours en une course d'obstacles*» (Institut pour la Ville en Mouvement, 2017, p.27). Ainsi la ville contemporaine est faite de nombreuses coupures urbaines. Parmi une multitude de coupures, il y a celles liées aux infrastructures de transport qui représentent bien souvent des coupures linéaires infranchissables. Le développement des voies de chemin de fer au XIXe siècle, suivi des autoroutes un siècle plus tard, ont bien souvent contribué à la croissance des villes, mais aussi à leur morcellement. Si ces infrastructures ont permis à certains quartiers de se développer, pour d'autres, elles ont en revanche contribué à en faire des espaces de relégation.

J'ai décidé de m'intéresser à l'une de ces coupures urbaines dans le cadre de mon projet de fin d'études. Elle se situe à Lyon, ville dans laquelle j'ai effectué mon stage et où j'avais déjà vécu auparavant. Cette coupure résulte d'un imposant viaduc ferroviaire qui scinde le 7e arrondissement en deux. D'une part, on trouve les quartiers de la Guillotière et Jean-Macé et le quartier de Gerland d'autre part.

Je me suis intéressée à cet objet, car il représentait selon moi une limite forte inscrite dans les représentations des habitants. En effet, sans savoir trop réellement pourquoi, il y a quelque chose qui fait que l'on n'a pas envie d'aller « derrière les voûtes » (expression lyonnaise qui désigne le mépris envers

les parties du territoire situées au sud du viaduc ferroviaire). C'est donc rempli d'a priori et sans avoir mis les pieds à Lyon depuis deux ans que j'ai choisi cet objet d'étude.

De retour sur Lyon, je suis partie à la redécouverte de ce site. J'ai choisi de m'intéresser à un endroit en particulier, l'une des rares entailles au sein de cette imposante muraille. Il s'agit d'un lieu où l'on passe au travers du viaduc, plus précisément en dessous ! Cet espace est situé le long de l'avenue Jean-Jaurès et est aujourd'hui doté d'une gare, la gare Jean-Macé. Il s'agit d'un lieu qui par sa morphologie — notamment car l'on passe sous deux trémies — possède une ambiance singulière.

J'ai donc arpenté ce site de long en large et en travers ainsi que ses alentours, jusqu'à en oublier mon postulat de départ : la coupure urbaine. En réalité, cet espace est l'un des rares qui permettent de relier les quartiers Guillotière/Jean-Macé et celui de Gerland. Plus qu'une coupure, c'est une zone de couture urbaine, une liaison, un espace de transition : un passage !

Je vous invite ainsi à découvrir ce lieu au moyen d'une longue traversée ! Dans un premier temps, vous partirez à la découverte de ce viaduc ferroviaire, de ses origines à aujourd'hui. Vous vous promènerez aussi dans ses alentours de manière à mieux connaître les quartiers par lesquels il est bordé. Ensuite, vous serez plongés à l'intérieur du viaduc, en immersion dans ce passage afin d'y découvrir ce qui s'y passe et son ambiance si particulière.



Vous ferez également un voyage dans le temps, car après avoir entrevu le passé de ce site, vous tenterez d'imaginer avec moi son devenir. Comment grâce à quelques interventions ce passage sera-t-il mis en valeur et transformé ?

Tout au long de cette traversée, j'ai cherché à vous faire part de mes propres ressentis et perceptions, parfois par les mots, mais bien souvent à travers l'objectif de mon appareil photo. Ainsi, à chaque étape du parcours, vous pourrez découvrir les lieux grâce aux photographies. Pour cela, j'ai la plupart du temps fait le choix du noir et blanc, qui permet selon moi de mieux faire ressortir les ambiances, les jeux d'ombre et de lumière, les contrastes, etc. Toutefois, certaines exceptions se sont glissées, notamment sur la partie qui aborde la transformation du passage, où la couleur s'avérait indispensable pour révéler les caractéristiques du site.

Désormais, vous en savez suffisamment pour entamer cette traversée. Bon voyage !



# 1. COMPRENDRE ANALYSE DU COI



# / NTEXTE







# LE VIADUC FERROVIAIRE DE JEAN-MACÉ / LES ORIGINES

“ LA GRANDE AFFAIRE DU XIXE SIÈCLE SERA LA BATAILLE DES TUNNELS, DES VIADUCS ET DES PONTS. ”

Serge Michel, in Chemins de fer en Lyonnais 1827 – 1957, 1986, p.19.

Les origines du viaduc remontent au XIXe siècle et sont le corollaire de la création du réseau ferroviaire français. En France, la première ligne de chemin de fer fut établie non loin de Lyon. Il s'agit de la ligne Saint-Etienne/Andrézieux ouverte en 1827. Cette ligne fut pensée en premier lieu pour le transport du charbon de la région stéphanoise, mais il faudra attendre encore quelques années pour voir se développer le transport des voyageurs. C'est en 1832, avec la ligne Lyon/Saint-Étienne, que le premier trajet ouvert aux voyageurs (moyennant un paiement) fut créé.

La construction du viaduc ferroviaire de Jean-Macé est un peu plus tardive et remonte aux années 1850 avec la création de la ligne Paris-Lyon-Méditerranée (PML). Cet axe prévoit notamment la création d'une gare qui, après de nombreux débats concernant l'emplacement, sera positionnée sur la presqu'île lyonnaise. Il s'agit de la Gare Perrache ouverte en 1856. Néanmoins, la rive gauche du Rhône sera également dotée d'une gare. Dans un premier temps, le secteur de Jean-Macé accueille une gare provisoire prévue lors de la création de l'axe Lyon/Valence en attendant la réalisation de celle de Perrache. Ensuite, il accueillera une gare de manière définitive, mais destinée aux marchandises et non pas aux voyageurs. Le complexe ferroviaire prendra également de l'ampleur en 1865 avec la création du dépôt PLM de

« Lyon-Mouche » – du nom du quartier dans lequel il est implanté – destiné à l'entretien des nombreuses locomotives de la compagnie. Ce site d'une emprise considérable (6 ha) fut d'ailleurs l'un des premiers de France à posséder des rotondes ferroviaires. La construction des voies ferrées ainsi que la formation du complexe ferroviaire seront un véritable moteur de développement pour le quartier de Gerland en participant très largement à sa vocation industrielle.

Durant la Seconde Guerre mondiale, le secteur de Jean-Macé est particulièrement touché par les bombardements. C'est donc à l'aune de la reconstruction que la SNCF décida d'engager des travaux de modernisation de la gare de marchandises. Pour cela, elle fera appel à l'architecte Bernard Laffaille (1900-1955) connu pour être l'inventeur des poteaux en V permettant l'allègement des structures. Ainsi, c'est sur les plans de Bernard Laffaille que Paul Peirani (architecte) et Jean Clet (ingénieur) réaliseront les deux bâtiments: les halles mécanisées de la Gare de la Guillotière, ouvertes dès 1949. De par sa position stratégique à la jonction entre plusieurs lignes de chemin de fer, la gare de la Guillotière sera un nœud important au sein du système ferroviaire lyonnais, mais aussi français. En effet, il s'agit à l'époque d'une gare relativement efficiente au point d'être la première de France en matière de tonnage de marchandises transportées.

Au tournant des années 2000, les fonctions du site seront fortement mises à mal. En 2002, les halles sont privatisées et concédées au Service National de Messagerie (SERNAM), spécialisé dans le transbordement de colis. Toutefois, l'activité cessa en 2005, faisant du complexe ferroviaire des halles mécanisées une importante friche industrielle d'une superficie de plus de six hectares.

En 2009, le viaduc ferroviaire connut une transformation importante. En effet, c'est à cette date que la gare de Lyon Jean-Macé est créée, au niveau de l'intersection entre l'avenue Berthelot et l'avenue Jean-Jaurès. Elle fut notamment conçue pour désengorger les gares Part-Dieu et Perrache. Bien qu'une partie du complexe des halles mécanisées fut détruite pour la réalisation de la gare, le projet fit le choix de préserver les bâtiments SERNAM, car ils présentaient une certaine qualité architecturale illustrant « le patrimoine industriel ferroviaire lyonnais <sup>1</sup> ». Dès cette période, des préétudes ont été réalisées pour penser le devenir potentiel de ces anciennes halles mécanisées.

La création de la halte ferroviaire fut également l'occasion de réaliser des travaux de requalification sous le viaduc participant à améliorer la lisibilité des lieux ainsi que le développement des mobilités douces grâce à l'élargissement des trottoirs par exemple. La sous-face du viaduc accueille désormais les deux entrées de gare, des voies de circulations (routières, piétonnes et cyclables), une station d'autopartage et un espace paysager comprenant du mobilier d'assise.

Trouver des informations détaillées sur l'origine et la construction du viaduc n'est pas chose aisée. Pourtant, le viaduc ferroviaire est régulièrement évoqué dans les ouvrages relatant de l'histoire du 7<sup>e</sup> arrondissement, comme s'il était un objet ancré dans l'espace, le temps et les perceptions. Les termes qui reviennent fréquemment pour le qualifier sont ceux de : limite, frontière, muraille, coupure, etc.



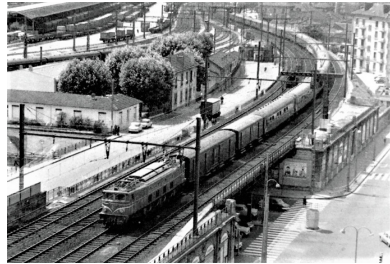
« Sous le pont des voies ferrés » © Archives Municipales de Lyon, 15 Ph-1-584

<sup>1</sup>Fiche N°20 : La Halle SERNAM, Parcours patrimonial – Quartier Jean Macé, LYON, 7<sup>e</sup> Arrondissement. Conseil de Quartier Jean-Macé, 2009.





Ancienne voie d'accès à la gare de marchandises Lyon-Guillotière, 2020 © Axelle MICHEL



Vue aérienne de la gare Lyon-Guillotière, 1966 © Michel LAVERTU Sur les rails du Lyonnais



Vue aérienne du complexe Lyon-Guillotière, 1964 © Sur les rails du Lyonnais









# LE VIADUC AUJOURD'HUI / UN PÔLE MULTIMODAL

“ L'AVENIR N'EST PLUS À L'HÉGÉMONIE D'UN SEUL MODE DE TRANSPORT, MAIS À UNE COMBINAISON DE MOBILITÉS [...] ”  
Patrick Ropert, in City Booster les gares à l'aube d'une révolution, 2017, p.79.

Aujourd'hui, les dessous du viaduc ferroviaire font partie intégrante d'un véritable pôle multimodal. Outre la voie ferrée et la Gare Jean-Macé créée en 2009, le secteur est également desservi par le métro B, le tramway T2 et de nombreuses lignes de bus. Il est aussi équipé en pistes cyclables et en stations vélo'v (station de vélos en libre-service). Depuis 2018, les trottinettes électriques en libre-service ont fait leur apparition à Lyon avec des services comme Limes ou Dott. On trouve ainsi dans le secteur de nombreuses trottinettes disponibles (de manière plus ou moins organisée). Cet espace constitue donc un point névralgique au sein du système de transport lyonnais.

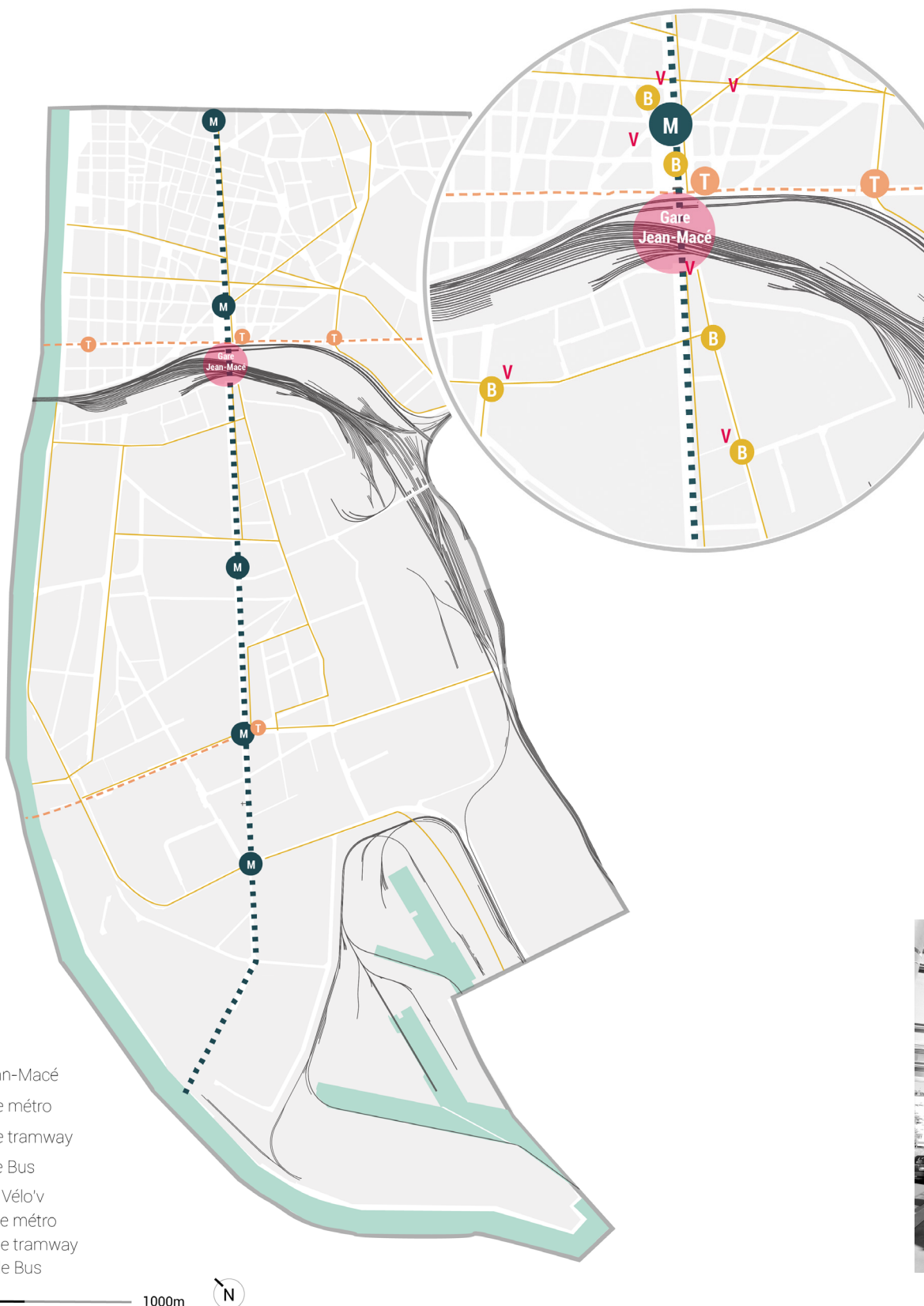
Quotidiennement, ce secteur est traversé par un nombre important d'usagers. Une partie provient tout droit de la gare, où les TER en provenance d'autres villes comme Bourgoin-Jallieu, Valence ou encore Mâcon viennent déposer les travailleurs se rendant à Lyon. En 2018, la fréquentation annuelle de la Gare Jean-Macé est estimée à plus de 800 000 voyageurs (SNCF Open data).

Un bon nombre d'arrêts de transports en commun se trouve sur la Place Jean-Macé qui jouxte la gare (au nord des voies ferrées). Cette place de forme rectangulaire est coupée en deux par l'avenue Jean-Jaurès. Elle comprend quatre jardins à la française, du mobilier

d'assise et elle est également bordée par quelques commerces. Cette place accueille un marché deux fois par semaine et un marché de bouquinistes une fois par mois. Hormis ces activités, il s'agit d'un espace principalement dédié aux mobilités.

À l'opposé, du côté de Gerland on trouve un carrefour résultant du croisement entre l'avenue Jean-Jaurès et la rue Victor Lagrange. Il est bordé par des bâtiments de hauteurs variées — allant du R0 pour les entrepôts au R+7 — et principalement dédiés aux activités économiques.

# Les principaux axes de transport du 7e arrondissement



Au-delà du pôle multimodal, on peut également noter la présence d'installations artistiques dans le secteur et même sur le viaduc. En effet, sur les voûtes des murs de soutènement situés du côté nord une importante fresque a été créée à l'occasion du centenaire du 7<sup>e</sup> arrondissement (2012). Cette fresque se séquence sur 24 panneaux placés de part et d'autre de la gare. Ils retracent l'histoire du 7<sup>e</sup> arrondissement et prennent la forme d'un carnet de voyage. Aussi, il n'est pas rare que des installations artistiques prennent place à l'intérieur de la gare. En 2017 par exemple, un partenariat a été établi avec le Musée des Confluences pour qu'une petite exposition présentant la collection d'objets du musée soit installée sur les quais de la gare.

Du côté de Gerland, une importante fresque murale est située sur le bâtiment à sept étages évoqué précédemment. Cette « fresque lumière » date de 2004 et dépeint un Lyon futuriste où les gratte-ciels côtoyés de voitures volantes, dépassent la basilique de Fourvière. Elle est visible depuis les voies de chemin de fer et la nuit elle s'illumine grâce à un dispositif lumineux (diodes et fibre optique) directement intégré à la peinture.

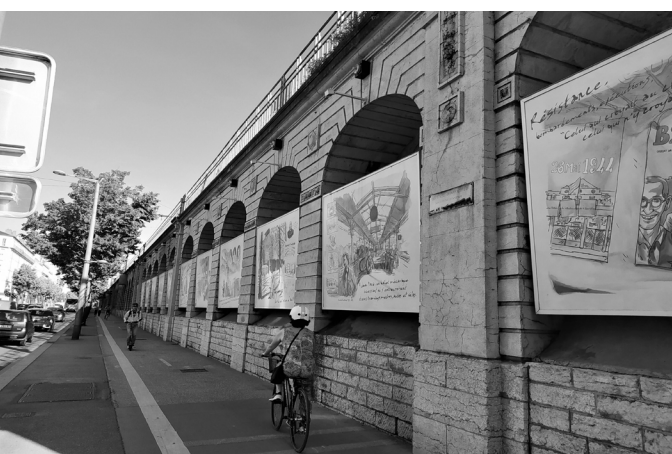


Fresque lumière © Axelle MICHEL

Si le viaduc ferroviaire est perçu comme une importante coupure au sein du tissu urbain, voire une véritable muraille, il est paradoxalement un espace de transition. Une couture urbaine faisant partie intégrante d'un pôle multimodal, et ce, grâce à une brèche située sous le viaduc le long de l'avenue Jean-Jaurès !

Partons désormais à la découverte de ce qu'il y a de part et d'autre du viaduc.

Dans un souci de compréhension, j'ai fait le choix d'appréhender les quartiers de la Guillotière et Jean-Macé comme une seule entité, celle de la partie nord, et le quartier de Gerland comme celle de la partie sud, bien que d'autres découpages géographiques eussent été possibles.



Fresque du centenaire © Axelle MICHEL



**SECTEUR GUILLOTIÈRE /  
JEAN-MACÉ**

# DE PART ET D'AUTRE DU VIADUC / CÔTÉ NORD

Au nord du viaduc, on trouve ainsi les quartiers Guillotière et Jean-Macé. Cet espace qui constitue la partie haute du 7<sup>e</sup> arrondissement est délimité par le Rhône à l'ouest, par le Cours Gambetta au nord, par les voies de chemin de fer allant en direction de la Gare Part-Dieu à l'est et enfin par le viaduc ferroviaire au sud.

## **LA GUILLOTIÈRE : PREMIER SECTEUR D'URBANISATION DE LA RIVE GAUCHE DU RHÔNE**

À l'origine, la Guillotière était le principal faubourg de la ville de Lyon, constituant ainsi l'un des premiers secteurs urbanisés de la rive gauche du Rhône. Ce n'est qu'en 1852 que la commune de la Guillotière est rattachée à la ville de Lyon.

La création de ce bourg remonte au Moyen Âge grâce à l'installation d'un pont franchissant le Rhône. Différents ponts se succèdent au fil des années en raison de la précarité des constructions en bois. Il faudra attendre le XVI<sup>e</sup> siècle pour que le pont s'avère permanent. Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, la Guillotière est constituée de quelques habitations implantées le long d'une rue, appelée aujourd'hui « la Grande Rue de la Guillotière ». C'est également un lieu de passage vivant du commerce et de l'accueil des voyageurs. Le reste du secteur est occupé par des terres cultivées.

Bien que la Guillotière compte parmi les prémices de développement de la rive gauche du Rhône, l'urbanisation de cette dernière demeure tardive. En effet, il faudra attendre un endiguement progressif du fleuve pour que les populations s'y installent peu à peu. Différentes digues en terre furent construites, mais ce n'est qu'après les crues de 1840 et 1856 qui furent particulièrement dévastatrices pour le secteur de la rive gauche — alors en développement — qu'un véritable endiguement avec la création des quais fut établi.

Au XIX<sup>e</sup> siècle, les activités liées au transport de marchandises et à l'accueil des voyageurs sont progressivement remplacées au profit de la petite industrie sous la forme d'ateliers (faïence, verrerie, textile, etc.). Comme bien d'autres territoires, celui de la Guillotière va connaître une croissance démographique importante au cours de la Révolution industrielle. En raison de l'afflux de populations ouvrières, l'urbanisation s'effectue de manière quelque peu anarchique et au moyen de constructions très précaires. Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, la réalisation de grandes percées (le cours Gambetta, anciennement des Brosses et l'avenue Jean-Jaurès) viendra transformer le tissu urbain. Des immeubles bourgeois viennent s'implanter selon des logiques d'alignement le long de ces axes.



Outre l'industrie, le secteur de la Guillotière accueille également à cette époque certains bâtiments des universités lyonnaises. C'est en 1896 que le palais universitaire sera créé par Abraham Hirsch en bordure des quais. L'implantation de l'enseignement supérieur sera un véritable moteur de développement pour le quartier jusqu'alors peu peuplé.

L'urbanisation continue de progresser en direction du sud où le quartier Jean-Macé émerge au début du XXe siècle. C'est notamment le déclassement du Fort du Colombier et de la construction de la mairie du 7e arrondissement — achevée en 1920 — qui ont participé au développement de ce secteur. La construction d'une place est également imaginée devant la gare de la Guillotière. Pensée à l'origine selon un plan circulaire, elle adoptera finalement une forme rectangulaire afin de laisser passer en son centre, l'avenue Jean-Jaurès. L'implantation d'îlots réguliers viendra border la place du côté ouest, tandis que l'est demeure occupé par des terrains vagues qui accueillent de 1921 à 1926 un Luna-Park. Comme évoqué précédemment, ce secteur sera durement touché par les bombardements de la Seconde Guerre mondiale. Lors de la reconstruction, de grands immeubles viendront s'implanter le long de l'avenue Berthelot.

Depuis son origine, la Guillotière est un territoire d'accueil pour les populations immigrées. D'une halte pour les voyageurs, avant d'entrer dans

Lyon, elle se transforma en halte pour les immigrés venant travailler avant de rentrer au pays au XX siècle. Depuis la fin de la Première Guerre mondiale, des populations d'origines différentes sont venues s'y installer. En effet, le secteur a connu plusieurs vagues d'immigration, d'abord italiennes, puis maghrébines, asiatiques ensuite dans les années 1970 et enfin africaines.

Jusqu'aux années 1960, la Guillotière est un quartier ouvrier où la présence de l'industrie est encore visible au sein du tissu urbain. Néanmoins, les transformations des modes de production participeront au départ de l'industrie et au déclin des petits commerces au profit des supermarchés modernes. Le quartier se paupérise alors davantage. Le déclin industriel favorisera la mise sur le marché d'importantes parcelles qui feront l'objet d'opérations immobilières optant pour une architecture plus moderne. En 1985, la collectivité lança une importante opération de restauration-rénovation afin de redynamiser le quartier.



Atelier situé à la Guillotière, vers 1910 © Archives Municipales de Lyon



Plan de la ville de Lyon 1849, début d'urbanisation de la rive gauche du Rhône le long de la Grande rue de la Guillotière  
 © Bibliothèque nationale de France



Palais universitaire, vers 1910 © Archives Municipales de Lyon



Luna-Park qui borde la Place Jean-Macé © Bibliothèque Municipale de Lyon

## LA GUILLOTIÈRE : EN PASSE DE DEVENIR UN QUARTIER HUPPÉ ?

De nos jours, la Guillotière a bien changé. Si elle a été autrefois un espace de relégation pour la ville de Lyon, à la mauvaise réputation, elle est devenue, aujourd'hui, l'un de ses quartiers « branchés » (Brunot, Gomes & Compt, 2013). Bien que son identité cosmopolite demeure, avec ses différents sous-quartiers (chinois, africains, etc.), l'arrivée d'une nouvelle population jeune et plus aisée est en train de transformer profondément le quartier. Ce bouleversement s'explique entre autres par des prix de l'immobilier beaucoup plus attractifs que sur la presqu'île, pour un secteur situé à seulement 10 minutes à pied de l'hypercentre. Une nouvelle population, principalement des jeunes actifs, est donc venue s'y installer. Les rez-de-chaussée se sont progressivement transformés en bars et restaurants branchés ou encore en épicerie bio ou de commerce équitable. Beaucoup parlent alors de véritable « gentrification » ou « boboïsation » du quartier.

J'ai moi-même — dans une moindre mesure — pu constater ce changement. Lorsque je suis arrivée à Lyon en 2017 pour effectuer ma L3 à l'IUL, c'est un peu par hasard — et parce que c'était à proximité de l'institut — que j'ai posé mes valises en plein cœur de la Guillotière. Quand je racontais à certaines personnes qui avaient connu Lyon, mais qui n'y vivaient plus depuis un petit moment, que j'habitais là-bas, on me répondait :

“MAIS TU N'AS PAS PEUR ? C'EST UN QUARTIER MAL FAMÉ”

Pourtant, moi j'y voyais un quartier très agréable, avec de nombreux commerces de proximité, des bars, des restaurants, etc., et tout cela non loin des quais. En moins d'un an, j'ai pu constater quelques changements. Lorsque je me promenais dans les rues, je pouvais découvrir l'ouverture de nouvelles vitrines: commerces, galeries d'art ou encore bureaux d'architectes.

Néanmoins, ces profonds changements inquiètent les populations originaires du quartier, notamment en raison de la perte de liens sociaux entre les habitants et la flambée des prix de l'immobilier. Certains craignent que la Guillotière ne devienne comme la Croix-Rousse qui est l'un des quartiers les plus huppés de Lyon.





## LA GUILLOTIÈRE : UN TISSU URBAIN HÉTÉROCLITE

La partie nord du 7<sup>e</sup> arrondissement est donc caractérisée par un urbanisme ancien et un tissu urbain relativement hétérogène. La trame viaire est composée d'axes structurants qui ont orienté l'implantation du tissu constructif. Comme évoqué plus haut, la Grande Rue de la Guillotière constitue le tracé le plus ancien. Il s'agit ainsi d'un tracé plus organique encore perceptible au sein du tissu urbain. Les autres axes structurants comme le cours Gambetta, la rue de Marseille, la rue Garibaldi, l'avenue Jean-Jaurès ou encore l'avenue Berthelot, datent davantage du XIX<sup>e</sup> siècle et suivent un tracé plus rectiligne. Ce sont également ces axes qui accueillent les transports en commun (métro, tramways et bus). Certains axes comme le cours Gambetta ou l'avenue Jean-Jaurès sont le fruit des percées réalisées au XIX<sup>e</sup> siècle où le bâti est implanté à l'alignement et parfois avec une architecture de type haussmannienne.

En ce qui concerne la trame bâtie, on note un contraste de morphologie entre l'est et l'ouest. La partie ouest est principalement constituée d'îlots fermés, voire hyperdenses, lorsque l'élément bâti occupe totalement l'espace central de l'îlot. Cette forte densité ainsi que la fermeture de l'îlot sont caractéristiques d'un tissu datant du XIX<sup>e</sup> siècle. À l'ouest, le tissu suit davantage une organisation en damier comparativement à la partie est où l'implantation y est moins ordonnancée.



Architecture de type haussmannienne, avenue Jean-Jaurès © Axelle MICHEL

À l'est, le maillage viaire dessine des îlots de gabarits plus importants, mais moins denses en leur centre. On assiste également à une ouverture progressive de l'îlot avec la présence d'îlots semi-ouverts. Toujours à l'est on peut lire un important vide. Il s'agit du Parc Blandan, créé en 2014 sur l'emprise d'un ancien fort militaire (Le fort Lamothe), ainsi que du cimetière de la Guillotière Ancien.

Les différentes nappes de construction sont encore perceptibles au sein des quartiers de la Guillotière et Jean-Macé. On constate ainsi une importante diversité des styles bâtis. En effet, le processus d'urbanisation de la rive gauche du Rhône et les nombreuses rénovations qui ont été opérées sur les quartiers ont conduit à une juxtaposition d'éléments bâtis aux caractéristiques différentes. On peut identifier trois principaux types de bâtis. À savoir, un bâti plus ancien caractérisé par des maisons d'environ deux étages. On trouve ensuite des immeubles d'au moins cinq niveaux de type haussmannien, reconnaissables par leurs façades soignées et qui sont situés le long des grands axes de circulation (cours Gambetta, avenue Jean-Jaurès, rue de Marseille). Enfin, on trouve des bâtis plus récents datant des années 1970 et 1980 qui se caractérisent par des immeubles modernes souvent en rupture avec les éléments urbains préexistants. Quelques constructions plus contemporaines viennent ponctuer la diversité du tissu urbain.



Diversité des styles bâtis depuis la rue la Thibaudière © Axelle MICHEL







**SECTEUR GERLAND**

# DE PART ET D'AUTRE DU VIADUC / CÔTÉ SUD

Au sud de la voie ferrée se trouve le quartier de Gerland. Il représente près des deux tiers du 7<sup>e</sup> arrondissement, avec une superficie d'environ 700 ha. Ses limites sont assez lisibles avec le viaduc ferroviaire au nord et à l'est, le Rhône à l'ouest, ainsi que le Port Édouard Herriot sur la partie sud.

## **GERLAND : UN ANCIEN QUARTIER INDUSTRIEL**

Contrairement au secteur de la Guillotière, l'urbanisation de Gerland fut beaucoup plus tardive. En effet, situé au sein de la plaine alluviale du Rhône, Gerland est durant de longues années un territoire inondable où différentes îles forment une zone marécageuse. Les habitations y sont plutôt rares, on y trouve seulement quelques fermes entourées de champs. Il faudra attendre les années 1830 avec l'endiguement du Rhône et l'assèchement des îles pour favoriser la progressive urbanisation du territoire. Le processus d'endiguement s'effectue sur plus de 80 ans.

Le développement du territoire s'étend ainsi sur plusieurs décennies et sera favorisé par différents facteurs ayant conduit à transformer ce territoire agricole en véritable cité industrielle au XX<sup>e</sup> siècle. Tout d'abord, l'abondance de terrains vierges en bordure du Rhône contribue à l'implantation de certaines industries telles que la chimie.

La construction des voies de chemin de fer ensuite, aux alentours de 1852, ainsi que la création de la gare de Guillotière représenteront également un important moteur de développement pour le quartier. Par ailleurs, certaines usines possèdent leur propre raccordement au réseau ferré.

Toutefois, le tournant majeur du quartier se tiendra au début du XX<sup>e</sup> siècle lorsque Édouard Herriot (maire de l'époque) confie à Tony Garnier un important projet : la construction des abattoirs de La Mouche. L'architecte établit alors ce qui sera l'un de ses premiers grands projets (240 000 m<sup>2</sup>), avec la création de plusieurs pavillons ainsi qu'une grande halle de 17 000 m<sup>2</sup>. En 1914, les travaux sont interrompus pour accueillir l'Exposition Internationale de Lyon « La Cité Moderne ». Cette exposition se veut être une vitrine de ce qui se fait à l'époque en matière d'urbanisme et d'hygiénisme, conférant ainsi une nouvelle visibilité à ce quartier encore peu connu. Les bâtiments réalisés par Tony Garnier seront ensuite réquisitionnés par l'armée pour en faire une usine d'armement. Il faudra attendre 1928 — après des travaux de remise en état — pour que le site puisse accueillir sa vocation d'origine : le marché aux bestiaux. Les abattoirs vont donc représenter un moteur de développement important avec l'arrivée d'autres industries complémentaires comme les tanneries ou les usines de boyauderie.

Le développement industriel se poursuit avec des projets emblématiques comme la construction du port Édouard Herriot en 1939 jusqu'à atteindre son apogée au milieu du XXe siècle.

En revanche, le développement de l'habitat apparaît en décalage face à l'urbanisation industrielle. Il faudra attendre 1908 et la percée de l'avenue Jean-Jaurès, puis quelques décennies plus tard, celle du boulevard Yves-Farges pour favoriser l'implantation d'habitations sur leurs pourtours. Des sous-quartiers vont alors se développer autour des usines, mais le secteur demeure globalement ignoré par les investisseurs, notamment au sud. En 1930, le quartier accueille cependant le projet de « La Cité Jardin » qui constitue l'une des premières Habitations à Bon Marché (HBM) de la ville de Lyon. Toutefois, cela reste un projet isolé et bon nombre d'ouvriers, surtout les immigrés, vivent dans des baraquements non loin de là (il faut savoir que la Cité Jardin est interdite aux « étrangers » dans un premier temps). À cette époque, les ouvriers coloniaux (Italiens et Espagnols notamment) représentent 75 % de la population de cette partie du territoire et vivent dans des conditions extrêmes. Après la Seconde Guerre mondiale, les bidonvilles se multiplient jusqu'à l'intervention de Louis Pradel en 1956 qui ordonnera leur destruction. Les habitants seront progressivement relogés dans les foyers Sonacotra ou dans les HBM devenues alors accessibles.

Durant cette période, Gerland ne semble pas être un quartier où il fait bon vivre en raison des fortes nuisances liées aux usines. C'est également un quartier qui possède une mauvaise réputation. Des ouvrages relatant des mémoires habitantes évoquent ce phénomène et même la discrimination dont étaient victimes les personnes vivant dans ce quartier. L'expression « derrière les voûtes » désignait le mépris envers les parties du territoire situées au sud du viaduc ferroviaire.

“DERRIÈRE LES VOÛTES, COMME ON APPELAIT LES VOIES DE CHEMINS DE FER, IL FAUT BIEN LE DIRE, C'ÉTAIT LA ZONE<sup>1</sup>”

La période de déclin industriel durant la décennie qui suivit n'aura probablement pas arrangé la perception négative du quartier. Dès 1967, les abattoirs de la mouche sont transférés dans la ville de Corbas. Cette fermeture — en raison de l'évolution technique — marquera un tournant pour la vie du quartier. Dans les années 1970, les usines quittent progressivement le quartier — en premier lieu les activités annexes liées aux abattoirs —, laissant place à une multitude de friches industrielles.

---

<sup>1</sup>Extrait de l'ouvrage Gerland État de Lieux, une enquête ethnographique réalisée par Anne Jarrigeon (2008)





Vue aérienne sur les abattoirs Tony Garnier vers 1950 © Archives municipales de Lyon



Bidonville de la Lône Félizat 1950 © Archives municipales de Lyon



Démolition des abattoirs de Gerland, 1978 © Archives municipales de Lyon, Fonds Tabey

## GERLAND SOUS LES GRUES

Les nombreux terrains vierges désertés par les usines vont être le support d'une importante démarche de transformation du quartier lancée à partir des années 1980. Cette transformation de grande ampleur reposera entre autres sur le mythe technopolitain afin de redynamiser le territoire et faire de Gerland un lieu où la recherche, l'enseignement et l'industrie de pointe se côtoient. Ainsi, les activités tertiaires d'innovation et de recherche – notamment dans le domaine médical et des biotechnologies – vont peu à peu remplacer l'industrie lourde. Les nouveaux projets tentent, par ailleurs, d'adopter une architecture plus contemporaine.

L'un des projets les plus emblématiques de la construction technopolitaine et marquant un tournant vers la transformation de Gerland est certainement l'implantation de la section scientifique de l'École Normale Supérieure en 1986. C'est notamment sur les terrains des anciens abattoirs ayant pour parti été détruits que l'ENS – délocalisée de la Région parisienne – sera établie. Des traces de l'œuvre de Tony Garnier seront toutefois conservées. Il s'agit de la grande halle aux bestiaux, de deux pavillons d'entrée, ainsi qu'une arche. Ces éléments ont été inscrits à l'inventaire des monuments historiques dès 1975. La halle sera rénovée pour être transformée en salle de spectacle « La Halle Tony Garnier ».

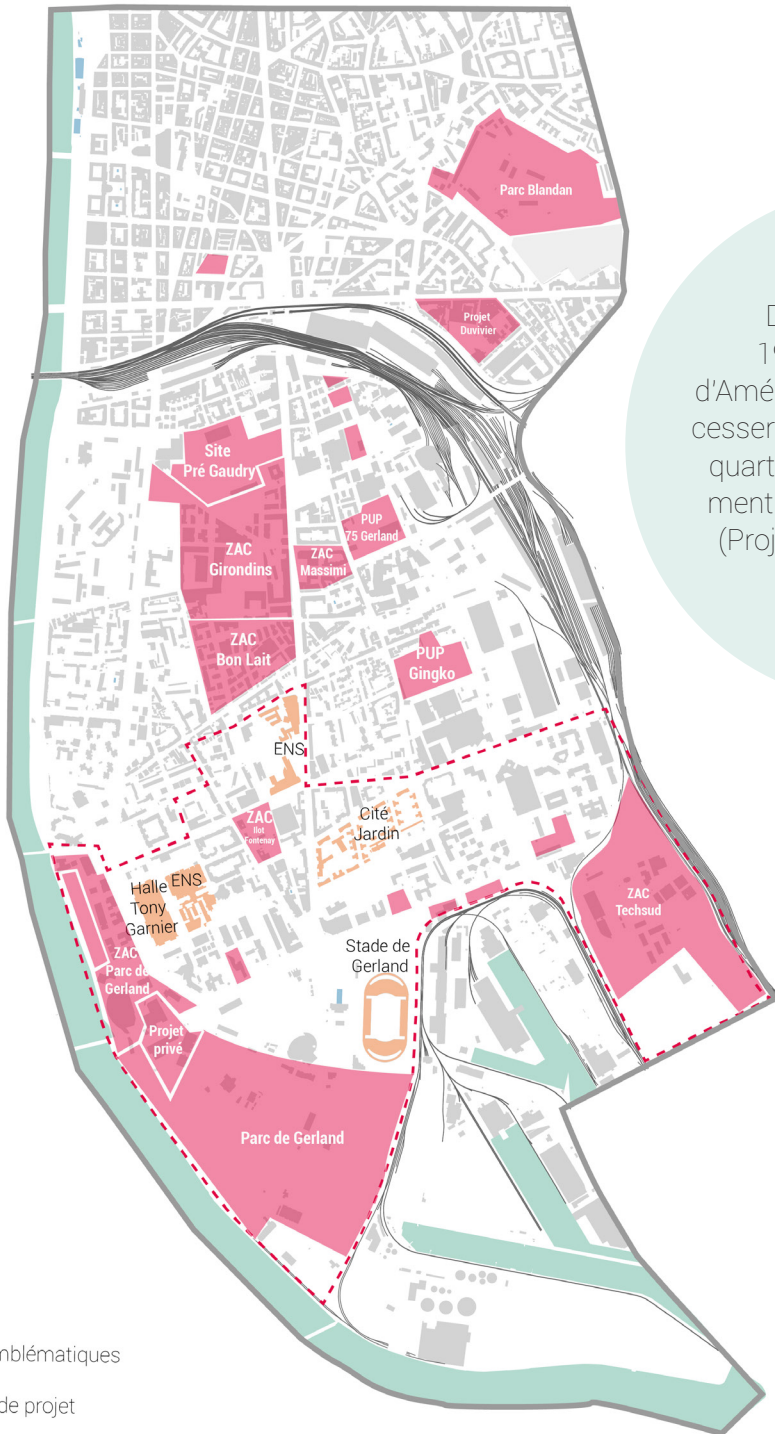
Ce projet préfigure d'autres programmes de reconversion des friches industrielles en vue de métamorphoser le quartier.

D'autres projets viendront également peu à peu renouveler le quartier comme la création du parc Gerland dès 1997, la modernisation du stade de Gerland (qui durant longtemps accueillit l'Olympique Lyonnais) pour la coupe du monde 98, la desserte du quartier par le métro dès les années 2000, etc. C'est aussi dans les années 2000 que la section Lettres et Sciences Humaines de l'ENS sera implantée sur le site d'une ancienne usine de ferraille servant à la fabrication du béton armé.

De telles transformations sont possibles dans la mesure où une équipe opérationnelle est créée à partir des années 1980 afin de gérer les importants projets d'aménagement. Elle se nomme aujourd'hui « la Mission Gerland ». La construction du technopôle dans le but de redynamiser cette ancienne cité ouvrière sera également accompagnée d'un important programme de densification urbaine. Si Gerland représente les deux tiers du 7<sup>e</sup> arrondissement, le territoire demeure relativement peu peuplé compte tenu de sa superficie. Ainsi, des programmes immobiliers de grande ampleur visant à recréer des sous-quartiers seront implantés au nord de Gerland, tandis que le sud sera plutôt occupé par les établissements liés au technopôle.



# Principaux sites de projet des 30 dernières années au sein du 7e arrondissement



Depuis les années 1990, les ZAC (Zone d'Aménagement Concerté) ne cessent de fleurir au nord du quartier suivies plus récemment par la création de PUP (Projet Urbain Partenarial).

Parmi les nombreux sites de projet, on pourrait par exemple évoquer la ZAC du Bon-Lait créée en 2004 sur une ancienne usine de laiterie (Le Bon Lait) qui représentait une friche de 8 ha. Ce projet se veut être l'une des « opérations phares<sup>1</sup> » de la transformation de Gerland avec la création d'un important programme mixte (près de 120 000 m<sup>2</sup> SHON) alliant : logements (environ 900), activités, commerces et bureaux. Le tout formant différents îlots ouverts reliés par des aménagements paysagers. L'un des autres programmes phares de la densification urbaine dans le secteur est certainement la ZAC Les Girondins. Située à côté de celle du Bon Lait, cette ZAC est de plus grande ampleur encore, avec une emprise de 17 ha. Lancée en 2012, elle vise à terme la création de 2900 nouveaux logements (à l'horizon 2027) accompagnés de commerces, d'activités tertiaires, d'équipements, dont deux écoles et une crèche ainsi que différents espaces publics. Cette ZAC a pour ambition de créer une nouvelle centralité au nord du quartier de Gerland.

Toujours dans le même secteur, on peut également évoquer le projet portant sur la friche Nexans, qui est intéressant pour sa proximité avec le viaduc ferroviaire. Ainsi, un important projet est prévu sur la friche Nexans (ancienne usine de câbles de Lyon) d'une superficie de 8 ha. Ce projet prévoit notamment la création d'un collège, 900 logements, un parc, un gymnase et l'implantation de la prestigieuse école de l'EM Lyon. Ces exemples révèlent bien l'importante mutation et la densification urbaine qui s'opèrent sur le quartier de Gerland,

permise grâce à une disponibilité foncière considérable. Le secteur de Gerland représente désormais un quart des constructions de logements neufs produits à Lyon chaque année. En une dizaine d'années, sa population a gagné environ 10 000 habitants et elle devrait très probablement doubler à l'horizon 2025 avec la livraison des nouveaux programmes immobiliers atteignant ainsi les 40 000 habitants.

Si la partie nord de Gerland est plutôt concernée par des programmes mixtes, mais où l'habitat prédomine, la partie sud est en revanche davantage dédiée à l'économie et l'innovation. C'est au sud que sont implantés les différents laboratoires de recherche, les établissements d'enseignement supérieur, les entreprises de renommée internationale telles que Sanofi ainsi que des pépinières dédiées aux jeunes entreprises spécialisées dans les sciences du vivant. Depuis 2014, une marque est établie pour désigner cet ensemble du territoire, il s'agit du « Biodistrict Lyon-Gerland ». Fruit du marketing territorial, cette appellation a pour objectif de promouvoir la place de Lyon parmi les leaders mondiaux dans le domaine des biotechnologies.

Le quartier de Gerland est donc en profonde reconversion depuis les années 1980 effaçant peu à peu les traces de cet ancien quartier ouvrier. C'est certainement — avec Confluence — l'une des illustrations les plus marquantes de la ville qui se reconstruit sur elle-même au sein de la Métropole lyonnaise.

---

<sup>1</sup>Le Bon Lait, la lettre d'information du projet le Bon-Lait-Gerland, automne 2006, n°1





Vue sur la friche Nexans et la ZAC Les Girondins en cours de livraison © Axelle MICHEL

## GERLAND : UN PATCHWORK URBAIN

Comme cité précédemment, la partie sud du 7<sup>e</sup> arrondissement a connu une urbanisation beaucoup plus tardive par rapport à la partie nord (Guillotière/Jean-Macé). Le maillage viarie est ainsi beaucoup plus lâche, car hérité du passé industriel du quartier. On constate quelques axes structurants comme le prolongement de l'avenue Jean-Jaurès, le boulevard Yves-Farges (datant des percées réalisées au XX<sup>e</sup> siècle) ou encore la Rue de Gerland qui elle, semble plus ancienne.

Au nord, derrière les voies ferrées, on peut constater une relative densité du bâti comparativement au reste du secteur, telle une première strate d'urbanisation en continuité du quartier Jean-Macé. Du reste, l'implantation du bâti ainsi que sa morphologie demeurent relativement disparates. De plus, malgré les importants programmes de densification urbaine qui commencent à se dessiner au sein du tissu, le secteur est encore moins dense comparativement à celui situé de l'autre côté des voies ferrées. Aussi, d'importants vides caractérisés par les friches industrielles qui perdurent sont toujours visibles notamment au nord.

On peut également lire une différenciation entre le nord composé de plus petites entités (caractéristiques d'un bâti dédié aux habitations et activités tertiaires) et le sud où de plus grosses emprises laissent entrevoir les limites du Biodistrict. Toutefois, ces différents éléments prennent des formes très diversifiées faisant de Gerland un véritable patchwork urbain.



Contrairement au secteur Guillotière/Jean-Macé, la présence des îlots fermés y est plus rare. En effet, l'arrivée des premières ZAC en France dans les années 1980 semble davantage prôner des îlots ouverts marquant ainsi un effacement progressif de la mitoyenneté (J. LUCAN, 2012, p.36). Cet effacement de la mitoyenneté est relativement perceptible au sein du tissu urbain de Gerland dont la reconversion démarre dès les années 1980, également par la création de ZAC.





Dans les importants programmes urbains - notamment de reconversion de friches industrielles - le terme d'îlot semble être progressivement remplacé par celui de macrolot comme l'explique Jacques Lucan dans son ouvrage *Qu'à va la ville aujourd'hui ? Formes urbaines et mixités*. Un macrolot désigne un îlot composé de plusieurs programmes (logements en accession et sociaux, activités tertiaires, commerces, équipements, etc.) réalisés par différents maîtres d'ouvrage et architectes (Ibid. p.87). L'ensemble des maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre travaillent de façon coordonnée et dans une même temporalité afin que la réalisation d'un programme n'en retarde pas un autre (Ibid.).

L'objectif du macrolot est triple. Il vise une mixité programmatique, une diversité architecturale et une rapidité de réalisation du projet. Il présente aussi des avantages économiques et permet la mutualisation de certains espaces comme le stationnement ou les espaces verts (Ibid.).

La pratique du macrolot est de plus en plus courante dans le processus de fabrication de la ville, puisqu'elle est également visible à Gerland avec des projets comme celui de la ZAC Les Girondins. Ce projet regroupe ainsi bon nombre d'acteurs à la fois publics comme la Mission-Gerland, la ville de Lyon et la Métropole, mais aussi les géants du secteur privé avec Bouygues Immobilier, ICADE ou encore Nexity.



Immeubles contemporains, ZAC du Bon Lait © Axelle MICHEL

Les différents programmes immobiliers établis depuis plusieurs décennies ont conduit à une juxtaposition des styles bâtis. Au détour de certaines rues, on retrouve encore quelques traces des constructions datant de la période industrielle sous la forme de petits pavillons ou maisons mitoyennes de faible hauteur (le plus souvent deux ou trois étages).

Les projets de densification datant de la deuxième moitié du XXe siècle prennent quant à eux la forme d'immeubles de hauteur importante pouvant aller jusqu'au R+8 et avec une allure moderne, ce qui contraste fortement avec le bâti plus ancien. Les constructions plus contemporaines sont également de hauteur importante pouvant dépasser les dix étages. Elles adoptent une architecture relativement sobre jouant sur la disposition des ouvertures et l'habillage de la façade (bois, structure métallique, etc.) pour créer une certaine diversité. Aussi, comme le souligne J. Lucan, la diversité architecturale paraît être « le maître-mot de l'urbanisme contemporain » (Ibid. p.57).

Si le quartier de Gerland se reconstruit sur lui-même, il peine pourtant à recréer une véritable vie de quartier au sein des nouvelles habitations et malgré les programmes mixtes les commerces hésitent encore à s'y installer. Aussi nombreux sont ceux qui constatent un délitement du lien social et un effet « ville-dortoir ». Pour ce dernier, la morphologie du quartier doit certainement y être pour quelque chose, avec ces grandes avenues bordées d'immeubles de bureaux où le calme règne. Il y a donc un fort contraste entre Gerland et l'animation des quartiers situés de l'autre côté de la voie ferrée.

“ AVANT TU AVAIS UNE VIE À GERLAND. AUJOURD'HUI GERLAND C'EST MORT ! JE NE POURRAIS PAS HABITER À GERLAND AUJOURD'HUI ET POURTANT J'Y AI GRANDI ! ”

---

1 Paroles de Patrick Giglio, extrait du film Gerland la fin des ouvriers par Alain Chenevez





Diversité des styles bâtis depuis la rue Marcel Mérieux © Axelle MICHEL



Vue sur un ancien pavillon Tony Garnier absorbé par les nouvelles constructions © Axelle MICHEL



# UN SECTEUR EN MUTATION ?

Bien que le quartier de Gerland soit un secteur en pleine mutation comme nous avons pu le voir précédemment, d'autres éléments laissent à penser que le viaduc lui-même ou bien ses alentours pourraient muter dans un futur plus ou moins proche.

## LA PETITE ÉCHELLE / LES VIADUCS URBAINS DES OBJETS RÉINVESTIS

Aujourd'hui, les viaducs urbains, qu'ils soient liés au chemin de fer, à l'automobile ou au métro, font de plus en plus l'objet de projets de requalification ou de mise en valeur. À l'heure où la ville se reconstruit sur elle-même, les ouvrages d'art de ce type représentent des espaces considérables, vacants ou sous-utilisés parfois, au cœur du tissu urbain. Ainsi, certains sont à l'abandon et d'autres sont en fonctionnement, mais bien souvent une seule partie de l'ouvrage est pleinement utilisée. Généralement, il s'agit du dessus, qui accueille les voies de circulation tandis que les dessous sont des espaces peu qualifiés, seulement traversés, voire évités. Les viaducs urbains représentent donc des interstices au cœur de la ville, qui sont aujourd'hui réinvestis aussi bien par le dessus que par le dessous.

L'un des projets les plus emblématiques en matière de réhabilitation de viaduc urbain est très certainement celui de La High Line de New York. Les dessus la voie ferrée désaffectée de la West-Side-Line ont été réinvestis pour en faire un parc suspendu de plus de deux kilomètres au beau milieu des buildings de Manhattan. Ce parc linéaire new-

Yorkais dispose d'une version française, dont il a largement été inspiré. Il s'agit de la Coulée verte René-Dumont, située à Paris dans le 12<sup>e</sup> arrondissement. Le projet commence en 1988 et transforme l'ancienne voie ferrée de Vincennes en un parc de près de cinq kilomètres de long. Si le dessus est gagné par une promenade plantée parsemée de mobilier urbain, le dessous est lui aussi transformé. En effet, en 1993, les arcades sont réaménagées pour accueillir des ateliers dédiés au métier d'art appelé aujourd'hui le viaduc des arts.

Ainsi, les dessous des viaducs urbains font de plus en plus l'objet de projet de requalification. À Paris, les projets de ce type ont déjà vu le jour — comme celui des terrains de basket situés sous la station de métro Stalingrad — et continuent de se développer. Plusieurs sont à venir comme une promenade urbaine reliant les stations du métro aérien Barbès-LaChapelle-Stalingrad qui prévoit différentes séquences dont un projet d'agriculture urbaine, ou encore, la « Station Blocpark », lauréat du « Réinventer Paris 2 », avec un projet prévoyant la création de différents blocs d'escalade, ainsi qu'un bar et un restaurant. D'autres exemples dans le monde montrent également le réemploi des dessous des viaducs : le réaménagement d'un viaduc autoroutier à Madrid, l'implantation d'un restaurant sur l'une des autoroutes les plus embrouillées de Mexico ou encore le projet « The Underline », un parc créé sous le métro aérien de Miami.





High Line, New York © David Shankbone, Flickr



Coulee verte René-Dumont, Paris © besopha, Flickr



# DESIGN



Terrain de basket sous le métro Stalingrad, Paris © hypebeast.com



« AutoBarrios SanCris », Madrid © Collectif ECT



Promenade urbaine Barbès-La Chapelle-Stalingrad, Paris © cultivonslaville.org



Restaurant sous un viaduc autoroutier, Mexico © cclamorera.com



« Station Blocpark » projet lauréat de Réinventer Paris 2 © sebastienregall.com



« The Underline », James Corner Field Operations, Miami © theunderline.org

## L'ÉCHELLE INTERMÉDIAIRE / AUTOUR DU VIADUC

Si de tels projets de transformation ne sont pas encore à l'ordre du jour concernant le viaduc ferroviaire de Jean-Macé, le potentiel de mutation à proximité immédiate du viaduc est pourtant considérable.

En effet, à environ une soixantaine de mètres du passage de l'avenue Jean-Jaurès, coïncée entre les voies ferrées, on trouve une importante friche industrielle : celle des Halles SERNAM. Construites juste après la Seconde Guerre mondiale, ces halles mécanisées servent au transport de marchandises durant près d'une cinquantaine d'années. Concédé en 2002 au Service National de Messagerie (SERNAM), le site fonctionnera jusqu'en 2005 où toute activité cessa, laissant les bâtiments en déshérence. Lors des travaux pour la création de la halte ferroviaire de Jean-Macé en 2009, une partie du complexe des halles est détruite tandis qu'une part importante est conservée, témoignant de la qualité architecturale des halles. Datant de 1947 et conçues selon les plans de Bernard Laffaille (1900-1955), ces halles sont le témoin d'une architecture industrielle d'antan. Aujourd'hui, cet héritage passé se compose de deux entrepôts d'environ 1 et 2 hectares chacun sur un tènement de près de 6 hectares qui va très probablement muter dans les années à venir.

Dès 2010, l'architecte Charles-Eliot Meyer remporte le Grand Prix de la Jeune Architecture de Lyon avec son Projet de Fin d'Études portant sur la réhabilitation des entrepôts de la Halle SERNAM. Ce PFE prévoit la création d'un « PAYSAGE PASSANT », c'est-à-dire un parcours paysagé comme une continuité de celui prévu par le projet des Berges du Rhône, mais au sein des terres. Il vise à réinscrire ce site délaissé au sein de la ville.

Ce PFE apparaît comme un premier coup de projecteur sur l'important site industriel désaffecté. En 2011, une conférence sur le thème « La Halle de la Sernam repensée au cœur des mobilités urbaines » est organisée par l'adjoint au maire du 7<sup>e</sup> arrondissement, où Charles-Eliot Meyer vient y présenter son projet. Cette conférence atteste d'une première prise en considération du site par les acteurs publics au vu d'une potentielle transformation.



« Paysage Passant » (PFE) © Charles-Eliot Meyer



En 2014, une partie du site accueille une occupation temporaire. Il s'agit de la FACTATORY, une résidence d'artistes mobile conçue par l'architecte Philippe Rizzotti et implantée sur l'espace vacant situé devant l'entrepôt nord de la Halle SERNAM et accessible depuis le passage. La FACTATORY se compose de 3 modules de 18 m<sup>2</sup> sous la forme d'ateliers pour ses locataires : artistes-plasticiens, designers ou architectes. Les modules peuvent également s'ouvrir sur l'extérieur afin d'augmenter la surface de travail. Ce projet est pensé comme une expérimentation via une occupation temporaire et modulaire du délaissé urbain et préfigurant sa transformation. En 2016, la FACTATORY accueille des étudiants de l'ENSBA – l'École nationale supérieure des beaux-arts de Lyon – pour un workshop intitulé « No-Limite », une invitation à interroger « les limites » du site et de ses environs. Cette occupation éphémère du lieu montre bien une volonté de réflexion et d'action sur le devenir du site de la Halle SERNAM. Depuis 2019, la FACTATORY est implantée sur un autre site de la SNCF au sein des Ateliers La Mouche situés au cœur de Gerland, révélant ainsi une certaine continuité dans le projet de réappropriation des délaissés ferroviaires.



La FACTATORY © Philippe Rizzotti



La FACTATORY © Philippe Rizzotti



La FACTATORY © Philippe Rizzotti

Plus récemment, le site des Halles SERNAM est convoité par la Métropole pour accueillir un projet d'urbanisme transitoire. En effet, la Métropole de Lyon souhaite engager une politique forte en matière d'aménagement provisoire des espaces au vu des importantes ressources foncières dont elle dispose, pouvant prendre la forme de friche industrielle. La volonté de la Métropole est ainsi d'aménager temporairement ces lieux en friche afin de ne pas figer les usages ni les fonctions, mais aussi pour faire émerger des projets par la rencontre entre différents acteurs et habitants, la mise en débat et l'expérimentation.

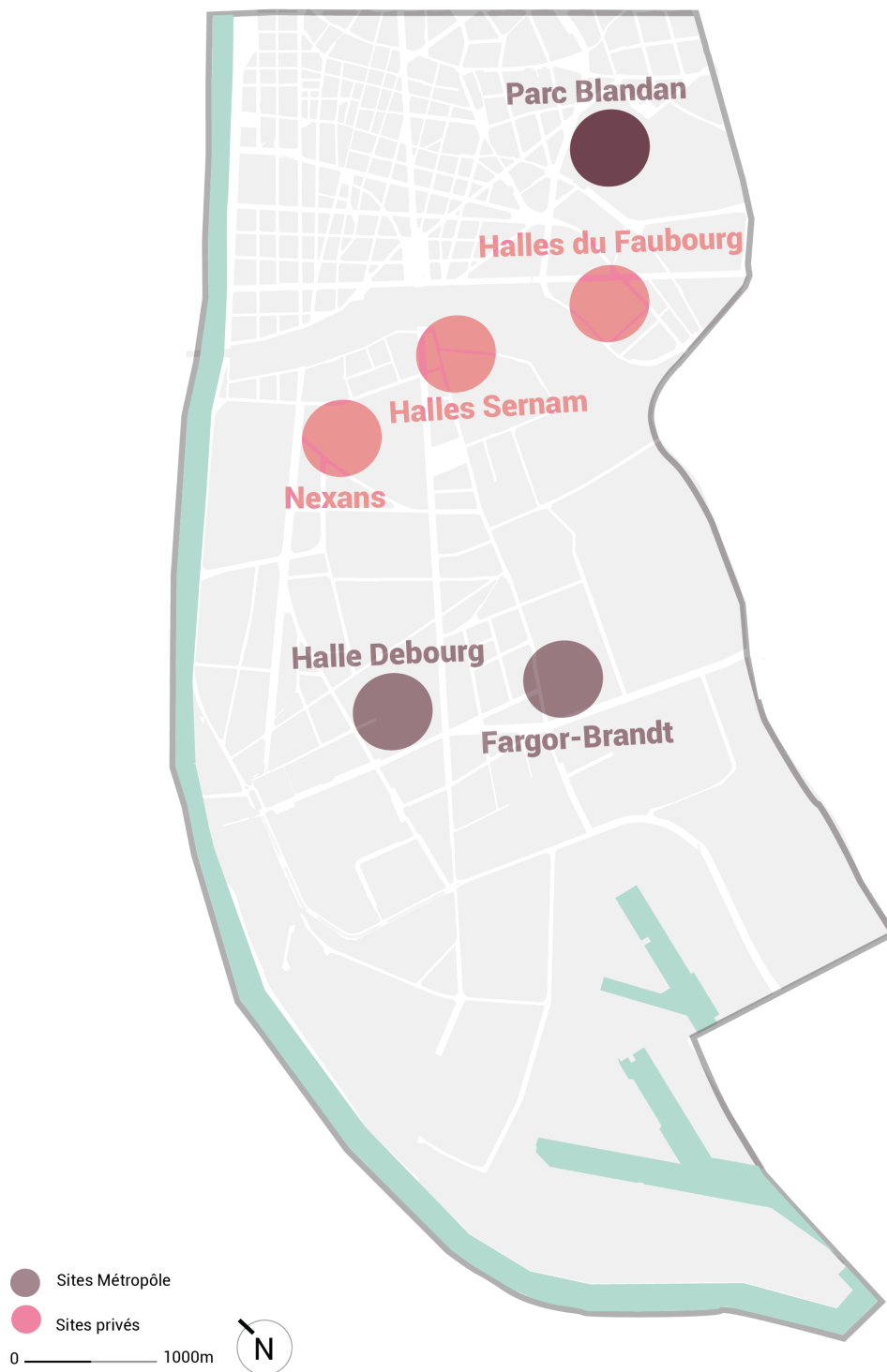
La Métropole de Lyon a défini des ambitions à l'horizon 2020 afin de favoriser son souhait de développement et de généralisation de l'usage de l'urbanisme transitoire sur son territoire. Pour ce faire, la Métropole a identifié des « sites pilotes » pour la mise en œuvre des projets d'occupation temporaire à court et moyen terme. 14 sites pilotes ont ainsi été identifiés au sein du territoire métropolitain, dont six, au sein du 7<sup>e</sup> arrondissement de Lyon. Il s'agit de la Caserne Blandan, Les Halles Jean-Macé (SERNAM), les Halles du Faubourg, la Halle Debourg et l'ancien site des usines Fagor Brandt. Deux de ces sites ont déjà accueilli des projets d'occupation temporaire. La friche de l'ancienne usine Fagor Brandt a reçu en 2019 le festival des Nuits-Sonores et la Biennale d'Art Contemporain faisant de ce site l'une des illustrations de l'engagement de la Métropole en faveur des projets d'urbanisme transitoire. La Halle Debourg a aussi accueilli « PEINTURE FRAÎCHE », un festival dédié au street art. Concernant le site des Halles SERNAM,

la programmation envisagée par la métropole est la suivante : Habitat, Économie Sociale et Solidaire, agriculture urbaine, économie circulaire, sport.

L'ambition de la Métropole envers le développement de l'urbanisme transitoire et son identification des Halles SERNAM comme « site pilote » laisse à penser que cet espace devrait muter dans un avenir relativement proche.



## Sites identifiés comme pilotes en matière d'urbanisme transitoire au sein du 7<sup>e</sup> arrondissement



## LA GRANDE ÉCHELLE / LE QUARTIER DE GARE

Le potentiel de mutation autour du viaduc pourrait se réaliser à une échelle encore plus large : celle du quartier. Dans son ouvrage *City booster les gares à l'aube d'une révolution*, Patrick ROPERT nous démontre en quoi les gares sont de véritables moteurs de développement urbain. Dès leur origine, les gares ont contribué au développement économique de certains quartiers à vocation industrielle, comme ce fut le cas pour Gerland. « *Comme les usines, elles [les gares] sont les terminaisons nerveuses de la révolution industrielle.* » (PROPERT, 2017, p.34.)

Durant l'âge d'or du chemin de fer au début du XXe siècle, nombreuses sont les communes qui souhaitent être raccordées au réseau ferroviaire (Ibid.p.35). Le développement des gares est généralement accompagné par des aménagements tels que la création d'un parvis ainsi que la percée d'une avenue servant à accroître leur accessibilité. Bien souvent, un tissu économique spécifique se développe autour d'elles avec l'implantation d'hôtels et de cafés (Ibid.). En ce sens, les gares structurent l'espace urbain et favorisent la formation de nouveaux quartiers.

“PAR SA VOCATION À FAIRE CONVERGER DES FLUX CONSIDÉRABLES DE BIENS ET DE PERSONNES, LA GARE EST, DÈS SON ORIGINE, UN POINT D'ARTICULATION ESSENTIEL AUTOUR DUQUEL LA VILLE MODERNE VA SE DÉVELOPPER. ELLE ENGENDRE UNE NOUVELLE GÉOGRAPHIE URBAINE, UNE NOUVELLE LOGIQUE DES COMPOSANTES DE LA CITÉ. ELLE MODIFIE L'ORDONNANCE DES AGGLOMÉRATIONS EN CRÉANT DE NOUVEAUX CENTRES DE GRAVITÉ [...]”

Si les gares et le réseau ferroviaire ont favorisé l'essor de l'industrie, tout comme le développement des loisirs et du tourisme en France, leur succès sera grandement compromis par l'avènement de la voiture individuelle et du transport aérien. La Seconde Guerre mondiale marque une phase décisive vers le déclin progressif du chemin de fer (Ibid. p.33). Ainsi, les différentes voies ferrées laissées à l'abandon, qui sont aujourd'hui réinvesties par certains projets, résultent entre autres de cette période où le train ne représentait plus la panacée en matière de transport.

Pourtant, les années 1980 signent un regain d'intérêt pour le train en raison de différents progrès et notamment l'arrivée du TGV. L'essor des lignes TGV favorise lui aussi le développement de quartiers, des quartiers d'affaires cette fois, comme ce fut le cas à Lyon avec la Part-Dieu. La redécouverte du train est également liée à la croissance urbaine où le rail apparaît comme une solution aux problèmes de congestions des grandes agglomérations. En province, le rôle du TER deviendra alors comparable à celui du RER parisien afin de transporter les habitants des banlieues vers les pôles économiques (Ibid.p.47).

<sup>1</sup> Jean Dethier, architecte et urbaniste in le temps des gares, exposition au Centre Pompidou, Paris 1978, cité dans *City booster : les gares à l'aube d'une révolution*

Les gares sont alors de plus en plus connectées aux autres modes de transport favorisant le développement de pôles multimodaux. La modernisation du réseau ferroviaire, les changements d'habitudes en matière de déplacements combinés aux défis écologiques actuels ont donné aux gares une place primordiale en matière de mobilité et d'aménagement du territoire (Ibid. p.33). Autrefois délaissés, les quartiers de gare ayant connu des programmes de rénovation et de densification deviennent aujourd'hui des secteurs prisés.

Si les gares favorisent le développement urbain, c'est aussi, car elles sont de véritables « Booster économique » (Ibid.). Elles agissent comme des leviers d'investissement où pour 1 € investi dans une gare ce sont 4 € d'externalités positives qui sont injectées dans le quartier environnant. Elles favorisent ainsi le développement immobilier et commercial. L'économie compte parmi les trois effets « city booster » de la gare sur la ville définis par Patrick ROPERT. Les deux autres concernent un effet de décloisonnement urbain et un effet sociétal conduisant les gares à devenir non plus seulement des lieux de passage, mais des lieux de vie (Ibid.).

L'ensemble de ces éléments tend à montrer que les gares agissent comme de véritables moteurs de développement urbain. Elles parviennent à redynamiser des quartiers entiers et contribuent à l'implantation de nouvelles activités. Pour exemple, la transformation de la Gare Part-Dieu à Lyon a largement initié la croissance du quartier de la gare devenu

aujourd'hui le 2e centre d'affaires français après la Défense. La revitalisation du quartier a ainsi conduit à une hausse considérable de la population (plus 10 % en moins de 10 ans). Si la gare de Jean-Macé est beaucoup moins importante, elle reste relativement récente (2009). Aussi, l'on pourrait se demander si l'implantation de la gare n'aura pas à terme des effets sur le développement et le dynamisme de ses quartiers alentour?



URGENCE  
ABSOLUE

NOHON

YSD

F





**2. RÉVÉLER /  
RENDRE COMPTE**



# FONCTIONS ET MORPHOLOGIE DU SITE

Si un dézoomé semblait opportun pour comprendre dans quels contextes et quelles dynamiques s'inscrivait mon objet d'étude (le viaduc ferroviaire), concentrons-nous désormais sur ses dessous ! En effet, j'ai choisi de ne pas me centrer sur l'ensemble du viaduc, cette muraille quasi infranchissable au cœur du 7<sup>e</sup> arrondissement, mais plutôt sur l'une de ses rares entailles. Plus précisément cette petite brèche située au croisement de l'avenue Jean-Jaurès et Berthelot et qui est aujourd'hui dotée d'une gare.

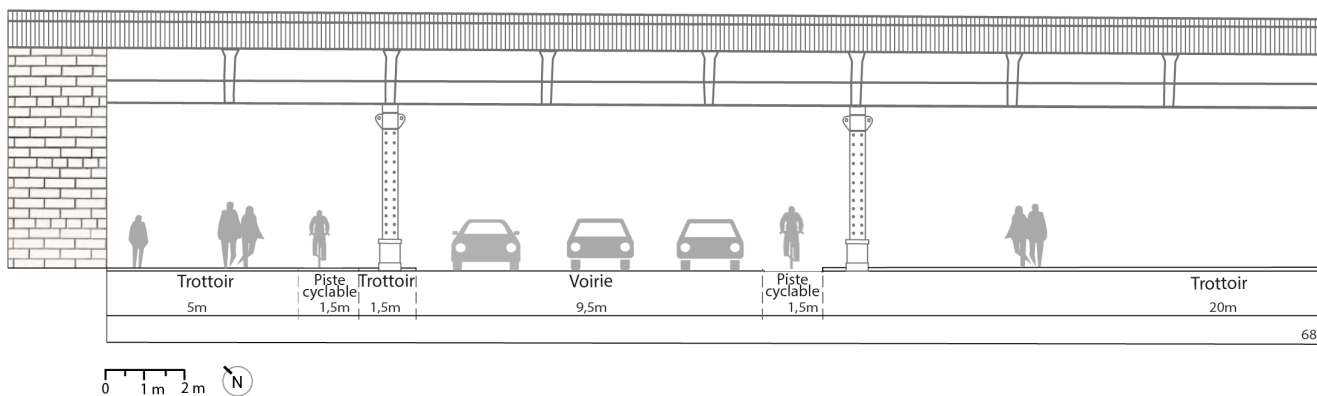
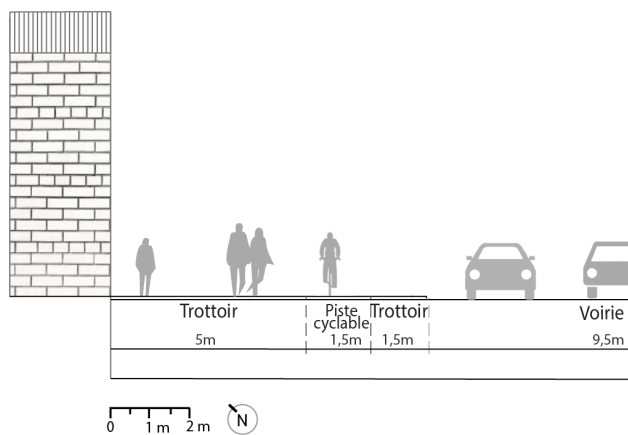
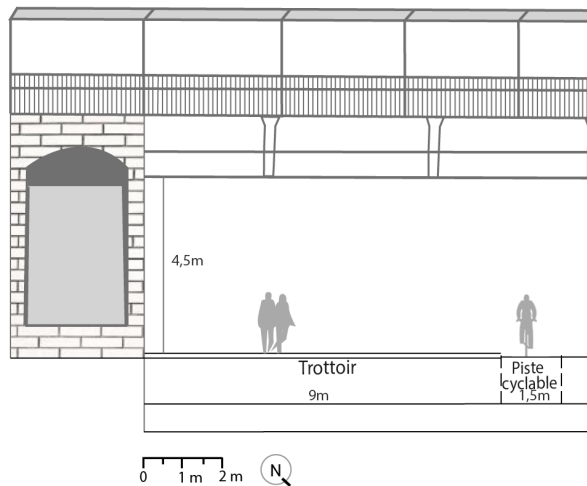
Plongeons dès à présent dans cet espace longitudinal d'environ 150 mètres de long. Pour vous aider à mieux comprendre les lieux, j'ai fait le choix de découper cet espace en trois séquences, déterminées selon leurs fonctions et leur morphologie. Ces séquences abritent principalement des fonctions circulatoires : voies piétonnes, cyclables, et automobiles en sous-face. La surface étant quant à elle, principalement dédiée aux voies de chemin de fer.



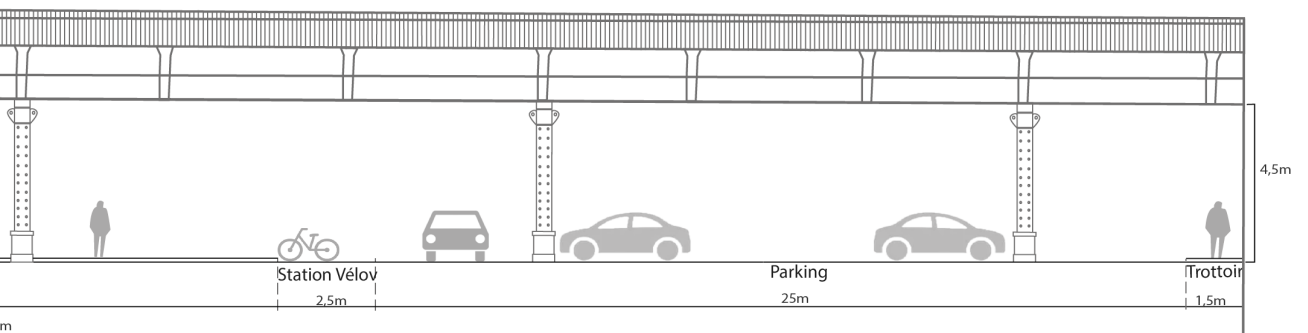
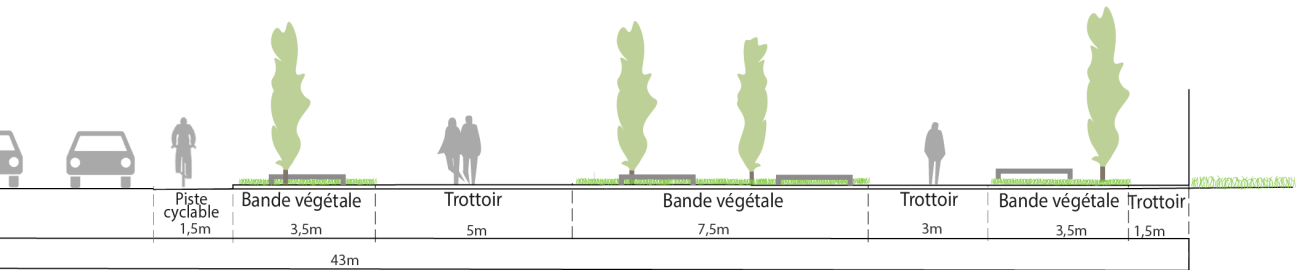
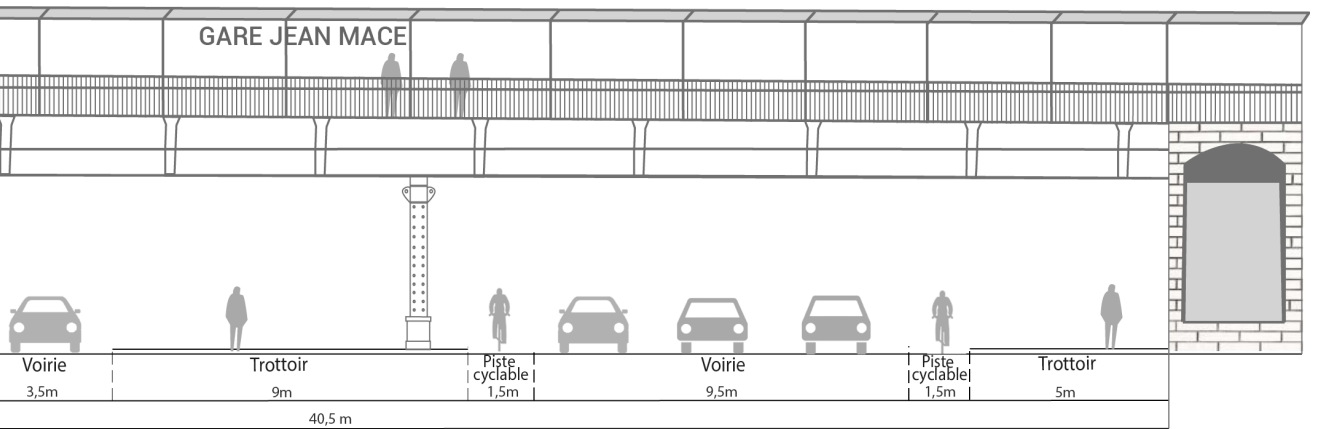
**SÉQUENCE 1** : Située au nord, il s'agit d'une séquence couverte par les voies de chemin de fer aériennes où l'on trouve la gare Jean-Macé. Les entrées de gare se situent aux deux extrémités du passage. Cette séquence mesure environ 30 mètres de long sur 40 mètres de large.

**SÉQUENCE 2** : Contrairement aux autres, cette section est découverte, elle présente les mêmes fonctions circulatoires que les autres à la différence qu'un aménagement paysager a été créé sur les voies piétonnes, accompagné par l'installation d'un mobilier urbain d'assise. Le côté est, est non cloisonné et offre une vue dégagée sur la friche de la halle SERNAM.

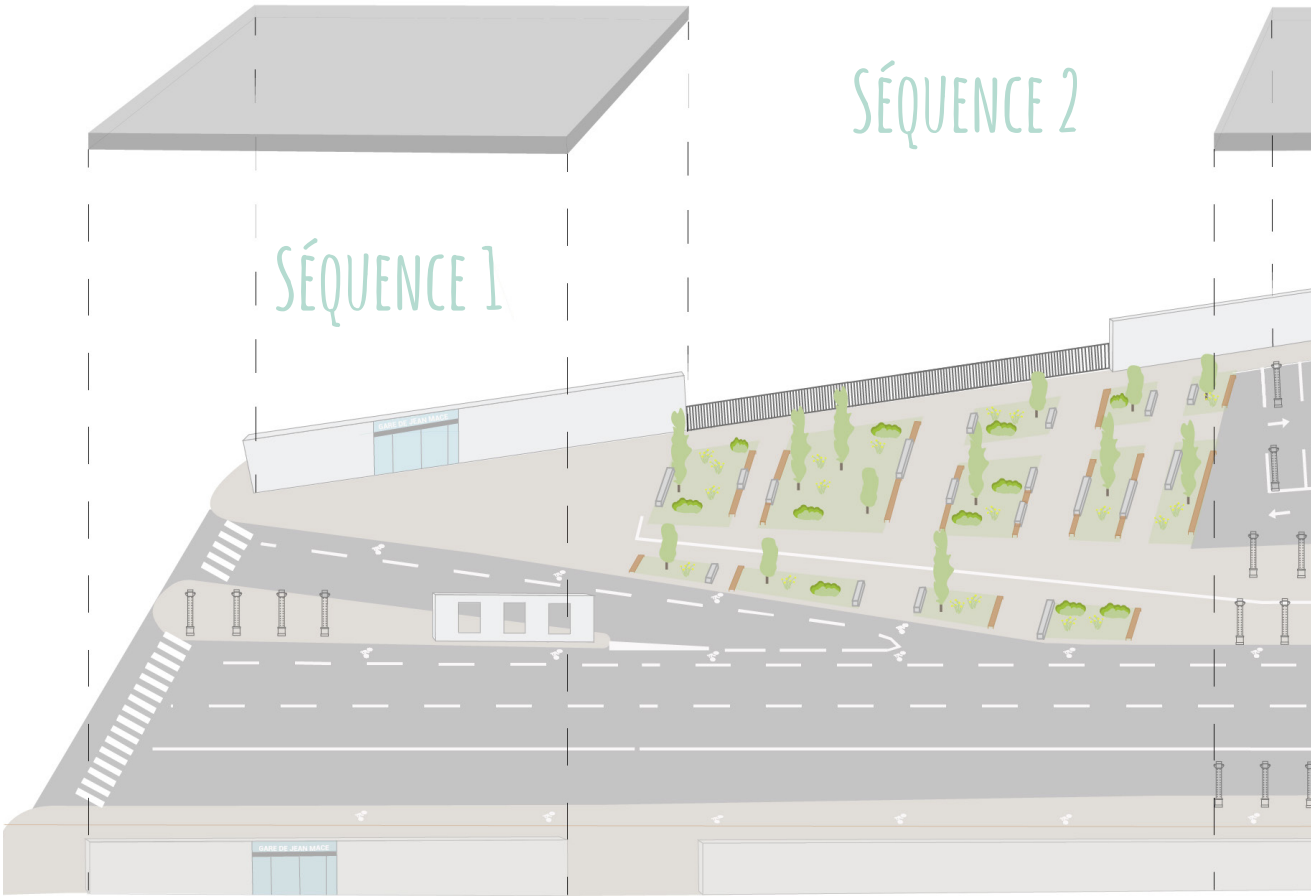
**SÉQUENCE 3** : Située au sud, elle est également couverte et mesure environ 70 mètres de long sur 68 mètres de large. Elle a la particularité de disposer d'une station d'autopartage ainsi qu'une station Vélo'v.



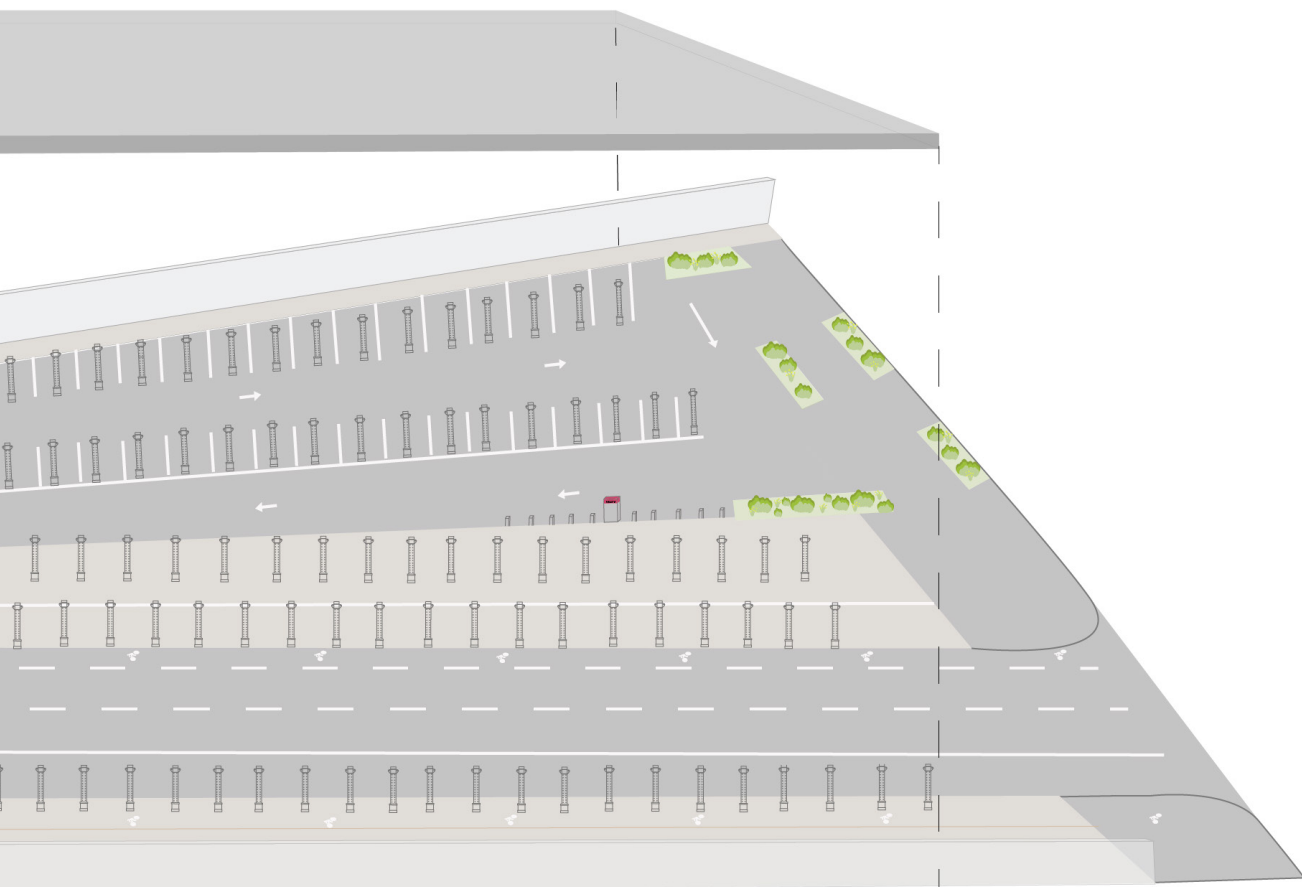




# Modélisation schématique des différentes séquences du passage



# SÉQUENCE 3





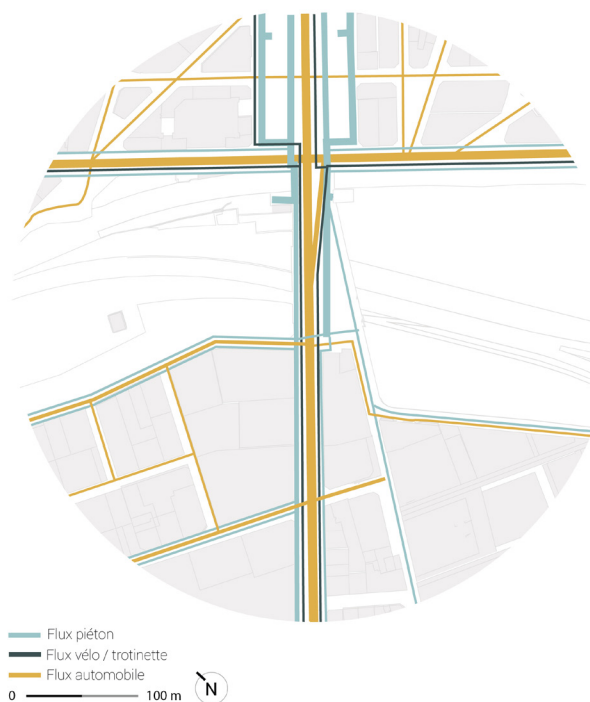


# USAGES / UN ESPACE TRAVERSÉ

Avec ses fonctions dédiées à la mobilité, cette brèche est avant tout un espace traversé. À pied, à vélo ou encore en trottinette, elle est empruntée de toutes parts et quasi à toutes heures par un nombre important d'usagers. La place de la voiture y est aussi considérable, car elle est traversée par l'avenue Jean-Jaurès et bordée au nord par l'avenue Berthelot qui comptent parmi les artères principales du 7<sup>e</sup> arrondissement. Ce va-et-vient entre piétons, automobilistes, cyclistes et trottiriders semble plutôt bien s'articuler, dans la mesure où je n'ai pas relevé de conflit d'usage lors de mes différents arpentages de terrain.

Qu'importe l'heure de la journée ou de la soirée, on y trouve des passants. Aux heures de pointe, ce passage devient une vraie fourmilière où le rythme des circulations est dicté par les feux tricolores. Une véritable chorégraphie se crée entre le ballet des piétons, des cyclistes et celui des automobilistes. Les rythmes sont également dictés par l'arrivée des tramways, des métros et des trains. La gare Jean-Macé est une gare régionale qui reçoit une centaine de trains par jour, en provenance de Bourgoin-Jallieu, Valence, Mâcon et Villefranche-sur-Saône en autres. En 2018, sa fréquentation est estimée à 857 555 voyageurs. Ce sont principalement des usagers quotidiens qui se rendent à Lyon pour leur travail ou leurs études. Une bonne partie des flux se dirige vers le côté nord pour regagner la bouche de métro (en direction de la Part-Dieu notamment) ou l'arrêt de tramway. Une autre part se dirige en sens inverse pour rejoindre le quartier de Gerland.

Cet espace est donc un lieu de mouvement ! Le rythme s'accélère lorsque les feux tricolores sont au vert, et que les voitures envahissent la traversée. Les passages des trains et des tramways viennent cadencer le tempo. C'est au moment où les feux piétons passent au vert que le rythme ralenti, dicté par différentes allures de marche, lentes ou rapides pour les plus pressés. Cyclistes et trottiriders apportent encore une autre variation. Et puis, les jours de beau temps, on peut même observer des temps de pause, pendant que quelques passants viennent investir les nombreux bancs qui composent l'espace paysager de la deuxième séquence.





# AMBIANCES / UN ESPACE SINGULIER

La morphologie longitudinale et parfois couverte tend à donner une atmosphère particulière au lieu. Selon la luminosité, on distingue seulement les silhouettes des passants, telles des ombres s'avançant vers nous ou s'éloignant au loin. Au fil des temporalités et à mesure que l'on s'enfonce dans le passage, des jeux d'ombre et de lumière se créent. La lumière reflète sur les parois qui bordent cette traversée donnant à ses murs blancs et scintillants des allures d'écaillés de poisson. Ces murs nous indiquent la marche à suivre, mais la traversée est parsemée de nombreux piliers métalliques sur lesquels repose l'imposante structure faite de métal et de béton. Selon les points de vue, ces piliers prennent l'aspect d'une forêt de métal dont la canopée ne laisse filtrer aucun rayon de soleil.

Si le passage est dégradé par endroits, il n'en perd pas moins sa qualité architecturale. Une certaine esthétique se dégage de ses piliers métalliques dont les chapiteaux rappellent ceux des colonnes ioniques de la Grèce antique. D'autres ornements sont présents en hauteur sur le tablier. Il suffit de lever la tête avant d'entrer dans le passage. L'architecture et la prégnance du métal nous plongent dans le passé en nous faisant imaginer l'époque industrielle.

La majeure partie de la traversée est faite de matières minérales ou métalliques. C'est seulement à mi-chemin, au niveau de la deuxième séquence, que l'on trouve un soupçon de végétation en automne et en hiver, et une flore luxuriante aux allures de jardin méditerranéen dès le printemps. Cyprès, hibiscus, plantes grimpantes et autres arbustes fleuris viennent donc parfaire le décor du passage, donnant un charme supplémentaire au lieu durant quelque temps.

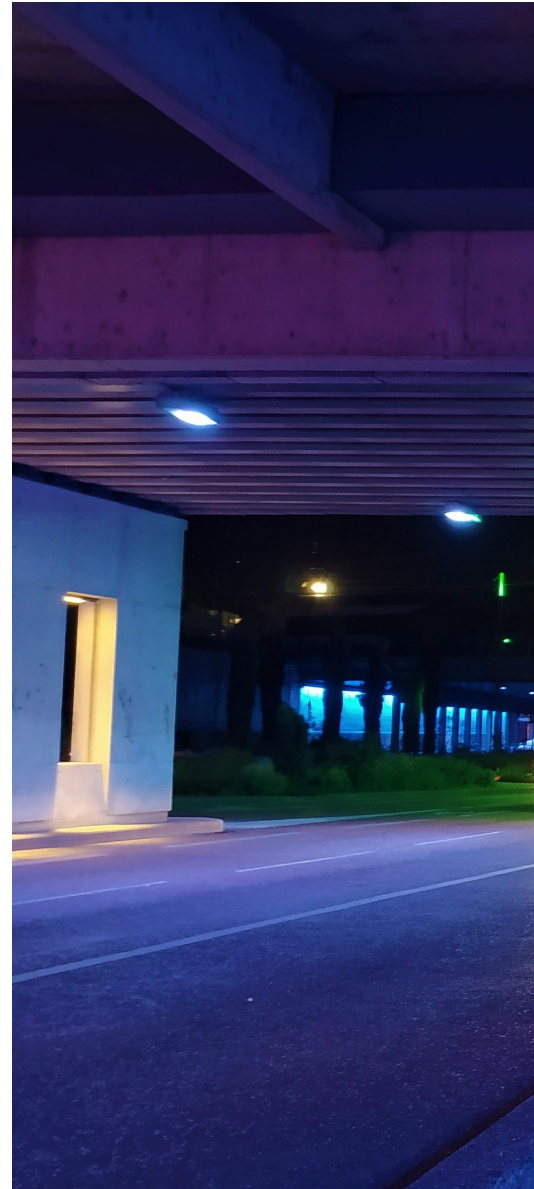
Ce site possède donc un certain charme, mais il n'en est pas pour autant un lieu idyllique ! Avis aux allergiques, les cyprès viendront titiller vos narines jusqu'à l'éternuement. De plus, l'ambiance olfactive n'est pas toujours des plus heureuses lorsque des odeurs d'urine, notamment au niveau du parking, viennent vous soulever le cœur.

Aux heures de pointe, la traversée devient un lieu bruyant. Non pas au sens désagréable, mais plutôt dans la mesure où les sonorités urbaines (circulation des deux roues et voitures, sifflements des vélos, klaxons à l'arrivée et au départ des tramways, etc.) liées à la forte affluence des lieux sont parfois accentuées par la morphologie du site. Les sonorités sont également rythmées par l'arrivée et le départ des trains.

Si l'on se trouve dans la trémie la plus importante – la troisième séquence – on peut entendre les trains passer au-dessus de nos têtes, tel un bruit de percussion, long et séquencé. Aux heures les plus calmes, le son de la circulation s'atténue, nous laissant entendre les bruits des oiseaux et la conversation de certains passants.

La nuit, cette traversée est beaucoup moins agréable. Le calme des lieux, couplé à sa morphologie, donne une atmosphère pas franchement rassurante. On en vient presque à regretter le tumulte des heures de pointe. Pourtant, un important dispositif d'éclairage a été mis en place. Une lumière bleutée est placée le long des parties couvertes, ainsi que sur le haut de la structure, de façon à illuminer le viaduc. Quant à la partie découverte, elle est teintée de rouge et de vert, grâce à des poteaux sur lesquels sont fixés des projecteurs. Si ces couleurs vives peuvent paraître attractives lorsqu'on passe en voiture ou qu'on les aperçoit au loin, lorsqu'on s'engouffre dans la traversée, seule, la nuit, elles ne parviennent pas à atténuer notre sentiment d'insécurité.

Une image vaut mille mots, alors pour donner à voir ce lieu à l'atmosphère singulière, voici de nouveau quelques photographies.







Mise en lumière de la structure de nuit © Axelle MICHEL

“ IL SE PASSE QUELQUE CHOSE DANS CE  
MOMENT DE TRANSIT QUI FAIT QU’ON EST  
UN PETIT PEU DANS UNE AUTRE SITUATION.  
IL Y A UN SEUIL À L’ENTRÉE ET UN SEUIL À LA  
SORTIE ET ON EST PLUS EXACTEMENT DANS LE  
MÊME MONDE [...]. ”

Mireille APEL-MULLER, Définition du passage, Institut pour la Ville en Mouvement (2016)



Détails structure © Axelle MICHEL



Détails structure © Axelle MICHEL





Séquence 1 © Axelle MICHEL





Séquence 1 © Axelle MICHEL



Séquence 1 © Axelle MICHEL



Séquence 2 © Axelle MICHEL



Séquence 2 © Axelle MICHEL



Séquence 2 © Axelle MICHEL





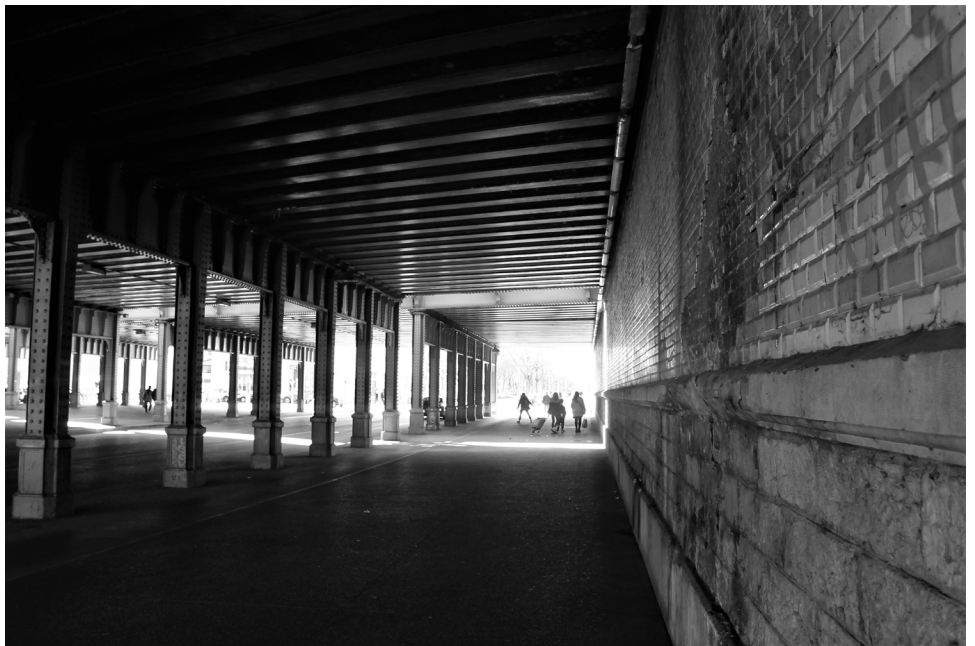


Séquence 3 © Axelle MICHEL





Séquence 3 © Axelle MICHEL



Séquence 3 © Axelle MICHEL



# 3. RÉACTIVER / TRANSFORMER





# RÉINTERROGER / UN OBJET PLURIEL

Nous sommes donc partis à la recherche des origines de ce viaduc ferroviaire pour mieux en appréhender ses dynamiques actuelles. Nous sommes aussi allés à la découverte de ce qu'il y avait de part et d'autre du viaduc : deux quartiers possédant chacun leur propre histoire, morphologie et ambiance. Nous avons également pu faire le constat, qu'il se situait au sein d'un territoire en mouvement où différents éléments de recherche nous amènent à penser que cet objet ou ses abords pourraient évoluer dans un futur proche. Puis nous nous sommes plongés à l'intérieur du viaduc, grâce à l'une de ses rares brèches permettant la liaison entre les deux quartiers. C'est donc sur cette liaison à l'atmosphère si singulière que j'ai décidé d'effectuer mon projet. Mais avant de vous laisser entrevoir le devenir de cet espace, tentons d'abord de le définir afin de mieux le requestionner.

Durant mes recherches, j'ai pu lire ou m'interroger sur différentes terminologies pouvant définir mon objet d'étude :

**COUPURE** FRONTIÈRE  
FRACTURE **LIMITE** BARRIÈRE  
TRANSITION INTERFACE LIAISON  
**PASSAGE** COUTURE ...

J'ai retenu trois termes qui selon moi définissent le mieux cet espace. Il s'agit des mots : coupure, limite et passage.

**COUPURE (urbaine) :** « *Emprise au sol dont la taille ou ce qu'elle accueille perturbe les relations entre les populations alentour.* »

Frédéric Héran, La ville morcelée, 2011.

**LIMITES :** « *Ce sont des frontières entre deux phases [...]. De telles limites peuvent être des barrières plus ou moins franchissables qui isolent une région d'une autre, ou bien elles peuvent être des coutures, lignes le long desquelles deux régions se relient et se joignent l'une à l'autre.* »

Kevin Lynch, L'image de la cité, 1994.

**PASSAGE :** « *Le passage sert à relier des espaces urbains séparés par des frontières qu'elles soient naturelles – un fleuve, une montagne – ou bien artificielles – une infrastructure comme une voie de chemin de fer ou une autoroute – en tout cas il sert à relier des morceaux de ville jusque-là séparés.* »

Mireille APEL-MULLER, Définition du passage, Institut pour la Ville en Mouvement, 2016.



Le viaduc ferroviaire est indéniablement une coupure urbaine forte au sein du 7<sup>e</sup> arrondissement de Lyon, séparant deux morceaux de villes, les quartiers Guillotière/Jean-Macé d'une part et Gerland d'autre part. Il représente ainsi une limite, « une frontière entre deux phases », une barrière, tandis que ses dessous sont davantage une zone de couture urbaine. Puisque j'ai décidé de me concentrer sur les dessous du viaduc et plus particulièrement sur l'une de ses entailles, c'est le terme « PASSAGE » qui m'est apparu comme le plus approprié pour définir mon objet d'étude. Car un passage c'est à la fois un lien, un lieu et une transition (Définition du passage, Institut pour la Ville en Mouvement).

Selon Marcel SMETS (architecte et urbaniste), pour qu'un espace soit qualifié de « passage » il faut qu'il réponde à deux critères. Le premier, celui de franchir des obstacles renvoyant à la notion de raccourci. Le second est celui de transition, les passages doivent se démarquer du reste de l'infrastructure à laquelle ils sont liés.

« CES NOTIONS DE RACCOURCI, DE TRANSITION ENTRE DES MILIEUX OU ATMOSPHÈRES DIFFÉRENTS, ET DE DOMAINE PUBLIC À USAGE PRÉFÉRENTIEL DES PASSANTS RÉGULIERS, SONT ESSENTIELLES POUR DÉMARQUER LES PASSAGES DES AUTRES CATÉGORIES D'ESPACES PIÉTONNIERS DONT LA FORME PEUT PARÂÎTRE SEMBLABLE. »

Marcel Smets, in Passages, espaces de transition pour la ville du 21<sup>e</sup> siècle, IVM 2017.

C'est notamment sur le caractère transitionnel du lieu que j'ai décidé de m'appuyer pour développer les interventions à venir sur le site. Car nous l'avons vu, ce passage se situe à la limite entre deux quartiers qui ont connu et connaissent encore des logiques de développement bien différentes, créant ainsi des morphologies et ambiances urbaines distinctes. Le passage se situe également au sein d'un territoire en pleine mutation, qui s'est déjà grandement transformé ces dernières décennies et qui devrait connaître encore de nombreux changements dans les suivantes. Ces différents éléments m'ont donc conduit à la problématique suivante :

EN QUOI LE RÉAMÉNAGEMENT DES  
DESSOUS DU VIADUC FERROVIAIRE DE  
JEAN-MACÉ CONSTITUE-T-IL UNE  
TRANSITION À LA FOIS SPATIALE ET  
TEMPORELLE, AU SEIN D'UN TERRITOIRE  
MORCELÉ EN MOUVEMENT ?

# PARTIS-PRIS

J'ai donc décidé de cibler mon projet sur une seule partie du viaduc ferroviaire de Jean-Macé qui a la particularité d'être l'une des rares liaisons au sein de cette imposante coupure urbaine. Il s'agit ainsi du passage, entre les voies de chemin de fer situées sur l'avenue Jean-Jaurès. J'ai choisi ce lieu pour sa position d'interface entre deux quartiers ainsi que pour le potentiel de mutation autour de l'objet qui est assez considérable, notamment avec la présence de la friche des Halles SERNAM. J'ai également pris le parti de me concentrer sur la sous-face de l'objet pour des questions de sécurité dans la mesure où la majeure partie de la surface est constituée par les voies ferrées en fonctionnement et les locaux de la SNCF.

## OBJECTIFS

In fine, l'objectif du projet est de créer une nouvelle transition entre les quartiers Guillotière/Jean-Macé et Gerland. La couture urbaine entre ces secteurs est déjà établie, il conviendra de travailler sur le développement de nouveaux usages et l'expérience du lieu pour dépasser la perception de coupure. Le réaménagement du passage vise à mettre en valeur son rôle de marqueur identitaire afin de renforcer le caractère transitionnel du lieu. La transition (spatiale) passe donc par un renforcement de l'identité et de l'usage du lieu pour faire de ce passage une expérience singulière dans le voyage quotidien des passants. Mais le passage c'est aussi l'une des rares brèches au sein de la coupure constituée par l'important complexe ferroviaire. Mettre en valeur le passage c'est laisser entrevoir ce complexe dont certaines parties délaissées sont amenées à muter dans les prochaines années. Le réaménagement du passage a également pour objectif de préfigurer et accompagner la mutation des lieux alentour et ainsi d'engager une transition temporelle.

LE PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DU PASSAGE EST UNE TRANSITION À LA FOIS SPATIALE (ENTRE DEUX QUARTIERS) ET TEMPORELLE (ENTRE LE PASSÉ, LE PRÉSENT ET LE FUTUR).

# LA TRANSITION SPATIALE

Le réaménagement du passage vise ainsi à favoriser la transition entre deux morceaux de ville en renforçant l'atmosphère particulière du lieu tout en développant de nouveaux usages. Non pas un lieu de connexion où l'on serait à moitié à la Guillotière ou à moitié à Gerland, mais plutôt un lieu singulier, un lieu d'un autre temps, un lieu où l'on voyage !

“ LE PASSAGE SE PRÉSENTE COMME UN VOYAGE EN CAPSULE [...] QUI FAIT ARRIVER LE PASSAGER DANS UN AUTRE UNIVERS ”

Marcel Smets, in Passages, espaces de transition pour la ville du 21<sup>e</sup> siècle, IVM, 2017.

## STRATÉGIE

Le découpage du passage en 3 séquences distinctes suppose d'effectuer le réaménagement selon deux échelles d'interventions : des interventions globales, c'est-à-dire sur l'ensemble du passage et des interventions ciblées, soit, distinctes en fonction des différentes séquences. Ces interventions relèvent de deux ordres. Premièrement, de la préconisation, qui correspond au fait de recommander vivement et avec insistance quelque chose. Secondement, de la suggestion, ou l'art de faire naître une idée, inspirer, et qui est par essence moins coercitive. Ces interventions, bien qu'elles puissent prendre différentes formes suivront une même thématique afin de créer une ambiance générale singulière au sein du passage.

“ DANS UN PASSAGE, ON EST NI DEDANS NI DEHORS, ON EST ABRITÉ, MAIS À L'AIR LIBRE, COUVERT, MAIS PAS ENFERMÉ. ”

Louis Aragon extrait du paysan de Paris (1926) cité dans Passages, espaces de transition pour la ville du 21<sup>e</sup> siècle, IVM, 2017.

Cette citation reflète assez bien les caractéristiques singulières d'un passage. C'est cette ambivalence entre l'intérieur et l'extérieur (« ni dedans ni dehors ») qui est choisie comme fil conducteur pour la transformation du passage. Ainsi, son aménagement vise à créer une ambiance singulière, un décor unique, une invitation au voyage au sein d'un espace étonnant, un lieu où l'on est à la fois dedans et dehors !

# INTERVENTIONS GLOBALES

Ces interventions portent principalement sur la structure même de l'ouvrage d'art afin d'engager une mise en valeur du passage. Elles visent à accompagner un changement de regard ainsi qu'un changement des pratiques par le développement d'une ambiance nouvelle. Cette mise en valeur du site a pour vocation de s'inscrire dans le temps et de planter le décor d'une nouvelle scénographie urbaine. Elle crée une ambiance générale au sein du passage ; un théâtre urbain animé par différentes scènes. Ce nouveau décor n'a pas pour objectif de transformer en profondeur le passage, mais plutôt de le révéler ! Il s'inspire et développe certaines caractéristiques du lieu afin d'en révéler sa qualité plastique.

**MISE EN VALEUR  
DU PASSAGE**



**SIMILAIRE /  
CONSTANT**

INTERVENTIONS



---

AMBIANCE GLOBALE « NI DEDANS NI DEHORS »

# TRAVAUX DE RAFRAICHISSEMENT





**Préconisations :** Si le passage présente une certaine qualité plastique, il est en revanche, dégradé par endroits. Sa mise en valeur passe d'abord par certains travaux de rafraîchissement notamment : de peinture (sous-face du tablier) de nettoyage et de réparation (faïence des parois). Ces travaux visent à remettre en lumière l'esthétique du lieu. Pour cela, ils seront faits dans un respect des couleurs et des matériaux existants et selon une certaine forme de sobriété. Ainsi, pour la peinture, les tons bleu et gris seront préconisés afin de s'harmoniser avec les parties métalliques de la structure. De la même manière, les travaux portant sur la faïence devront se fondre avec l'existant.



COLORIMÉTRIE PRÉCONISÉE



PEINTURE DE LA SOUS-FACE DU TABLIER



RÉPARATION DE LA FAÏENCE



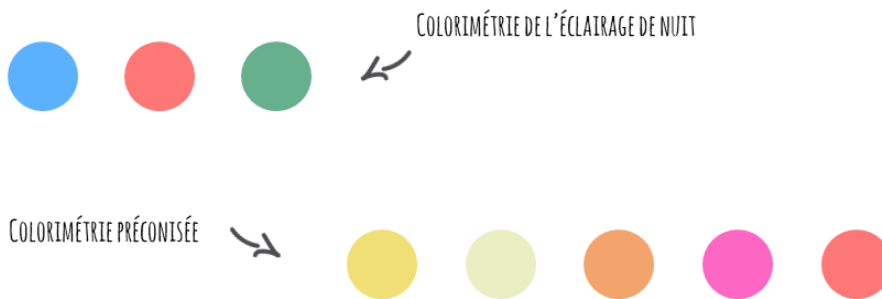
# MISE EN LUMIÈRE







**Préconisations :** Le passage possède déjà un dispositif d'éclairage conséquent, mais qui ne parvient pas suffisamment à atténuer le sentiment d'insécurité comme nous avons pu le voir précédemment. Bien que les couleurs vives qui ont été choisies puissent paraître attractives au loin ou en photographie, le passage demeure relativement sombre et inquiétant. C'est notamment en raison des couleurs « froides » qui y sont diffusées telles que le bleu. Ainsi, le travail de mise en lumière du passage s'effectue par une modification et un renforcement des dispositifs lumineux existants. La modification de l'éclairage s'effectue par la mise en place de lumières plus « chaudes » notamment la lumière jaune qui évoque un éclairage plus naturel/habituel.



**Suggestions :** Les dispositifs d'éclairage s'inscrivent dans le thème du « ni dedans ni dehors ». Les parties non couvertes du passage seront illuminées par un dispositif qui rappelle le mobilier d'intérieur et évoque le « dedans ». « Le dehors » est quant à lui évoqué par la mise en place de dispositifs lumineux rappelant un ciel étoilé, notamment sous les parties couvertes du passage.



AVENUE QUARTIER, QUÉBEC.  
© lightemotion.ca



LA FÉLICITA, STATION F, PARIS.  
© Axelle MICHEL



BEIJING, CHINE  
© t-i-l-t.com



# DÉPLOIEMENT DE LA VÉGÉTATION







**Préconisations :** La mise en valeur du passage s'effectue également par la valorisation et le déploiement de la végétation existante. En effet, de la végétation est déjà présente, mais uniquement au sein de l'espace paysager de la séquence 2. Dès le printemps, les parois sont recouvertes de plantes grimpantes donnant une autre atmosphère au lieu. Seulement, leur feuillage n'est pas persistant au fil des saisons. L'objectif est donc de développer cette caractéristique sur l'ensemble du passage et de manière pérenne afin que les plantes fassent corps avec la structure. Pour cela, deux palettes végétales sont préconisées. Une à base de plantes nécessitant peu de lumière pour les parties couvertes du passage. Une autre à base de plantes préférant le soleil pour la partie découverte venant compléter la flore existante. Les plantes présentes au sein des palettes sont choisies en fonction de différentes caractéristiques dont : l'exposition à la lumière, le fait qu'elles soient grimpantes, leur rusticité (résistance au froid) et la persistance de leur feuillage. Les floraisons des différentes plantes choisies s'étendent du mois de mars au mois de décembre.

## LES PARTIES COUVERTES



LIERRE COMMUN



CHÈVREFEUILLE DE HENRY



HORTENSIA GRIMPANT



OMBRE



PERSISTANT



GRIMPANTE



RUSTIQUE

## LA PARTIE DECOUVERTE



HOLBOELLIA CORTICEA



CLÉMATITE 'AVALANCHE'



CLÉMATITE D'ARMAND 'HUNDERSONII RUBRA'



SOLEIL



PERSISTANT



GRIMPANTE



RUSTIQUE

# INTERVENTIONS CIBLÉES

Contrairement aux interventions précédentes qui portaient principalement sur la structure et la mise en valeur du passage, celles-ci portent sur la diversification des usages du lieu. Comme nous l'avons vu précédemment, le passage se compose de différentes séquences, qui possèdent toutes des fonctions similaires les unes des autres (liées aux mobilités), mais aussi une certaine forme de singularité. Ainsi, le développement des nouveaux usages est pensé de manière à renforcer les singularités de ces différentes séquences urbaines tout en préservant la fluidité des fonctions circulatoires du passage.

Autres différences avec les précédentes interventions, ces nouveaux usages n'ont pas pour vocation de s'inscrire dans le temps. En effet, au vu du profond potentiel de mutation autour du passage, il paraît inopportun de développer de nouvelles activités qui seraient figées dans le temps. La diversification des usages s'effectue ainsi par l'installation de structures temporaires. Cette occupation temporaire vise à donner une nouvelle forme d'animation au passage de manière à favoriser l'appropriation de cet espace traversé. Néanmoins, différentes temporalités sont envisagées avec une différenciation entre le temporaire (qui ne dure que pendant un temps limité), le momentané (qui ne dure qu'un moment) et l'éphémère (qui ne vit qu'un jour). De cette façon, des installations pourraient rester un certain temps (le temporaire), mais dont le contenu pourrait évoluer (le momentané), tandis que d'autres installations pourraient être liées à un événement (l'éphémère).

**URBANISME  
TRANSITOIRE**



**SINGULIER /  
CHANGEANT**

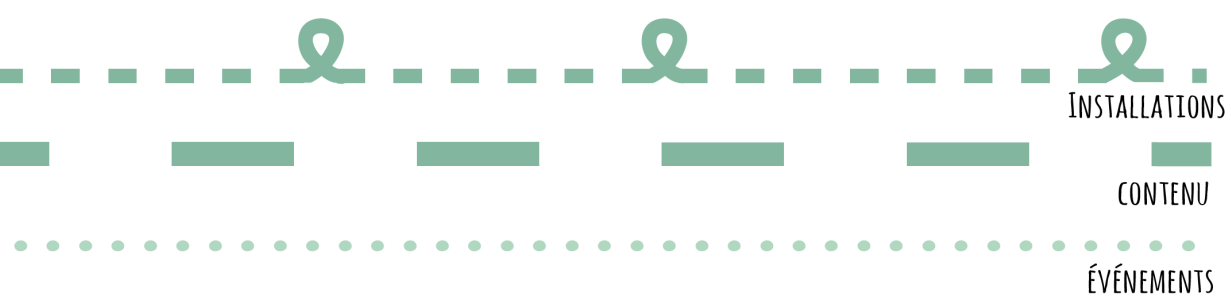
LE TEMPORAIRE

LE MOMENTANÉ

L'ÉPHÉMÈRE

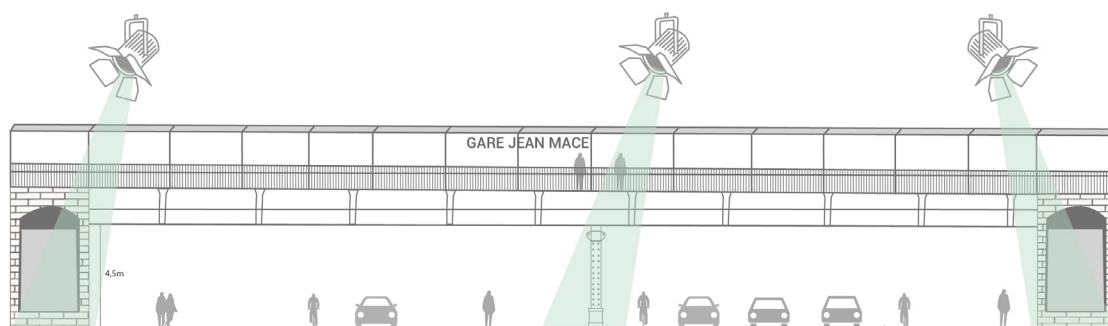




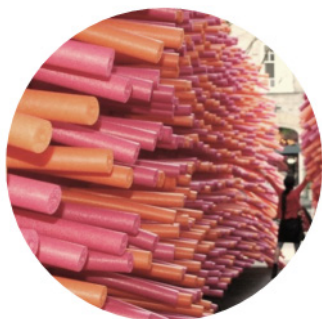


# SÉQUENCE 1

**Préconisations :** Cette première séquence se distingue des autres pour être la plus restreinte ainsi que par la présence des entrées de la gare. C'est certainement le lieu du passage où il y a le plus de mouvement. Pour cette raison et de façon à ne pas entraver les déplacements, il est préconisé d'installer les structures temporaires sur les parois du passage.



**Préconisations :** Il pourrait s'agir d'installations artistiques, comme une invitation à ralentir pour observer, toucher, sentir, etc. Il s'agit de suggérer, inviter, mais ne rien imposer de manière à ne pas freiner la fluidité du passage.



DELIRIOUS FRITES, QUÉBEC.

© Collectif Les Astranotes, CBC



UNDERPASS PARK, TORONTO.

© vidualsignslog.blogspot.com

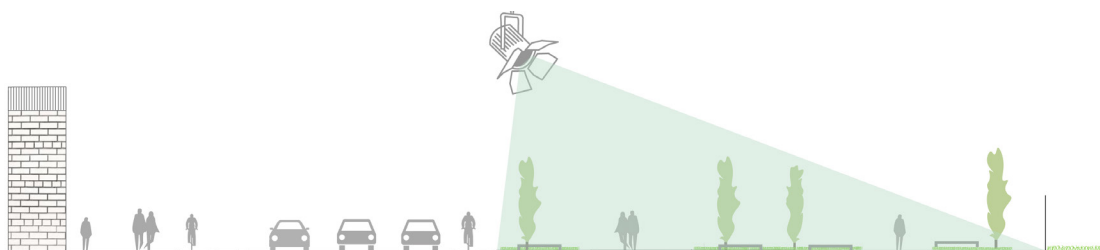


PARC CENTRAL DE SHINJUKU, TOKYO.

© Emmanuelle Moureau

# SÉQUENCE 2

**Préconisations :** Cette seconde séquence se distingue par la présence d'un aménagement paysager accompagné de mobilier urbain d'assise. Cet espace fut réalisé lors de la création de la gare. C'est un lieu où l'on peut s'extraire du tumulte du passage pour prendre une pause en s'asseyant sur l'un des nombreux bancs. C'est donc à cet emplacement que l'installation des structures temporaires est préconisée. D'une part pour sa configuration et de manière à préserver les fonctions circulatoires d'autre part.



**Préconisations :** Il pourrait s'agir d'une bibliothèque participative afin de laisser la possibilité aux passants d'effectuer leur pause en feuilletant un livre ou d'en emprunter un pour leur voyage en train. Ou, toujours dans une idée d'échange : une Givebox. Profiter de la fréquentation du passage pour en faire un lieu d'échanges. On passe par là et l'on vient se séparer d'un objet dont on ne se sert plus pour qu'il puisse profiter à quelqu'un d'autre.



↑  
"CHAPITRE D'ÉTÉ", PARC RUTHERFORD, MONTRÉAL.

© La pépinière



↑  
BOÎTE À DONT, PLACE FELIX EBOUÉ, PARIS.

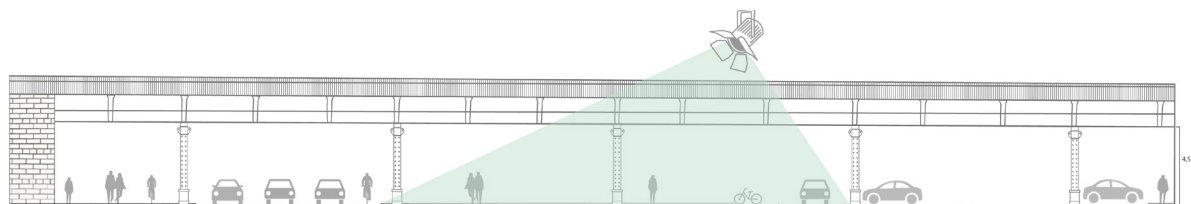
© capoupascal.info



# SÉQUENCE 3

## Préconisations :

**EMPLACEMENT :** Cette dernière scène est la plus étendue. Elle se distingue des autres pour avoir à l'une de ses extrémités une station d'autopartage. L'important espace couvert dont elle dispose sera privilégié pour accueillir la plupart des installations temporaires notamment en son centre, toujours afin de privilégier la fluidité des déplacements.



**RÉDUCTION DU PARKING :** Sans pour autant supprimer la station d'autopartage qui s'inscrit pleinement dans une nouvelle forme de mobilité, celle-ci pourra être réduite en fonction des installations. En effet, le parking n'est pas pleinement utilisé. La suppression de la voie servant à faire le tour du parking pourrait permettre de gagner de l'espace. Le parking demeure fonctionnel avec une voie de circulation centrale de plus de 5 mètres, conforme aux normes en vigueur en matière de parking en bataille.

**FONCTIONS :** L'une des activités qu'il serait recommandé de développer sur cette séquence est celle d'un commerce de bouche du type restauration sur le pouce et café. En effet, la Gare Jean-Macé est plus une halte ferroviaire plutôt qu'une véritable gare (il y a seulement des distributeurs automatiques et quelques bancs en extérieur). La création de cette structure pourrait permettre d'offrir un temps de pause et de quoi consommer aux usagers. De plus, au vu du nombre important de passants quotidiens la structure serait très certainement viable économiquement. Pour exemple, le chiffre d'affaires d'un commerce de bouche situé en gare est de 30 000 € par m<sup>2</sup> par an contre de 10 000 € au sein d'un centre commercial (P. ROPERT, 2017, p.127). Cette installation aurait pour but de créer un nouveau lieu de vie afin d'animer davantage les lieux et ainsi infléchir sur le sentiment d'insécurité notamment en soirée. La configuration du site peut aussi favoriser l'installation d'une terrasse amovible au grès de la météo (sous la partie couverte les jours de pluie et à l'entrée du passage les jours de beau temps par exemple).

**Suggestions :** La structure pourrait être temporaire tandis que le contenu c'est-à-dire le type de cuisine proposé pourrait changer de façon régulière (le momentané).

**\*\*\* APARTÉ \*\*\*** La référence de la Félicità à Paris, située au sein de la Station F, est relativement intéressante notamment pour l'usage d'anciens wagons de locomotives qui accueillent des cuisines. Ce réemploi est pertinent pour rappeler l'histoire des lieux. De plus, l'usage de mobilier d'intérieur comme celui des tapis pourrait faire écho à la thématique du « ni dedans ni dehors ».

En plus d'une structure proposant une activité de restauration, d'autres installations pourraient venir occuper le passage afin de procéder à la diversification des usages. Il pourrait s'agir de microarchitectures de jeux, d'installations artistiques, d'événements éphémères, etc.



LA FÉLICITA, STATION F, PARIS.  
© Instagram



HIGH LINE, NEW YORK.  
© Robert Stolarik pour le New York Times



LA FORÊT DE CORDES, COPENHAGUE.  
© overgadenovenvandet.wordpress.com



CINÉMA POPULAIRE, ALLEMAGNE.  
© Erika Hock



ARCHIWOOD EXHIBITION, MOSCOU.  
© behance.net



LE TUBE, PARC D'ATTRACTION ÉPHÉMÈRE, CENON  
© Bruit du Frigot



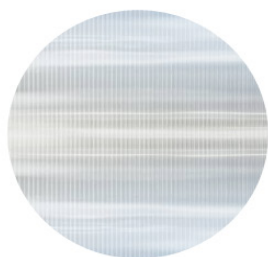
# PRÉCONISATIONS POUR L'ENSEMBLE DES INSTALLATIONS

Des préconisations qui concernent l'ensemble des futures installations sont établies de manière à garantir une certaine harmonie entre les différentes structures et préserver l'ambiance générale du passage. Ainsi, une palette de couleurs est réalisée. Elle est pour grande partie un dérivé de la colorimétrie du passage actuel, de façon à être en cohésion avec les éléments existants. Certaines couleurs plus vives ont été ajoutées de manière à pouvoir mettre des éléments en avant. Différents matériaux sont également préconisés et établis à travers l'étude de références de diverses constructions temporaires.

## COLORIMÉTRIE



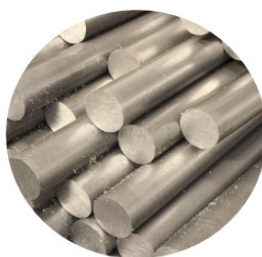
## MATÉRIAUX



POLYCARBONATE TRANSPARENT



BOIS



MÉTAL



CARTON

## MISE EN VALEUR DU PASSÉ

Une des autres préconisations — voire injonction — est que le réaménagement du passage doit mettre en valeur et raconter l'histoire des lieux. Ainsi il est vivement recommandé que certaines installations fassent échos et/ou mettent en scène le passé industriel du site et racontent le fonctionnement de cet immense complexe ferroviaire caché derrière les voûtes de soutènement. Photographies, films, témoignages, performances, etc. sont autant de médiums qui peuvent participer à la mise en valeur du passage tout en accompagnant une transition entre les usages passés, ceux présents, et les usages futurs.

## MISE EN OEUVRE POSSIBLE

Le projet de réaménagement du passage pourrait être porté par la ville de Lyon en ce qui concerne les interventions globales (rafraichissement/éclairage/gestion de la végétation). Pour les interventions ciblées, il pourrait s'agir d'un appel d'offres lancé par la métropole de Lyon dans le cadre du développement de l'urbanisme transitoire. Ainsi, les préconisations et suggestions développées précédemment font office de cahier des charges pour la réalisation du projet. Suite à la diffusion de l'appel d'offres, le porteur de projet procède à la sélection de plusieurs collectifs ou associations d'artistes/designers/architectes/urbanistes chargés de la réalisation des différentes structures et de leur éventuelle animation, toujours dans un respect du cahier des charges. Si plusieurs organismes peuvent être sélectionnés, il faudra qu'un seul soit désigné référent afin d'assurer la gestion et la coordination du projet sur un temps long.

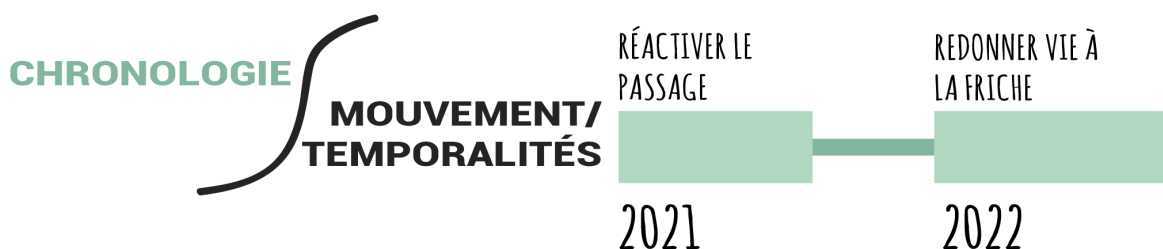


# LA TRANSITION TEMPORELLE

Le réaménagement du passage n'est pas seulement un moyen de favoriser une transition spatiale. Il s'inscrit dans un temps long, en évoluant et en s'adaptant aux changements de son environnement. Ainsi, l'ensemble des éléments que nous venons de voir précédemment préfigure la transformation d'un espace beaucoup plus vaste, dont le passage en est la porte d'entrée principale ! Partons dès à présent dans un voyage dans le temps, grâce à un scénario en quatre actes.

“ LA TRANSITION DU PASSAGE PEUT ÊTRE TRÈS UTILE COMME MOMENT OÙ LES GENS PEUVENT SE PRÉPARER À CE QUI VA VENIR. ”

Marcel SMETS, Définition du passage, Institut pour la Ville en Mouvement, 2016.



ASSISTER À LA  
MÉTAMORPHOSE

2026

EXPLORER LE NOUVEAU  
PROJET

2030...

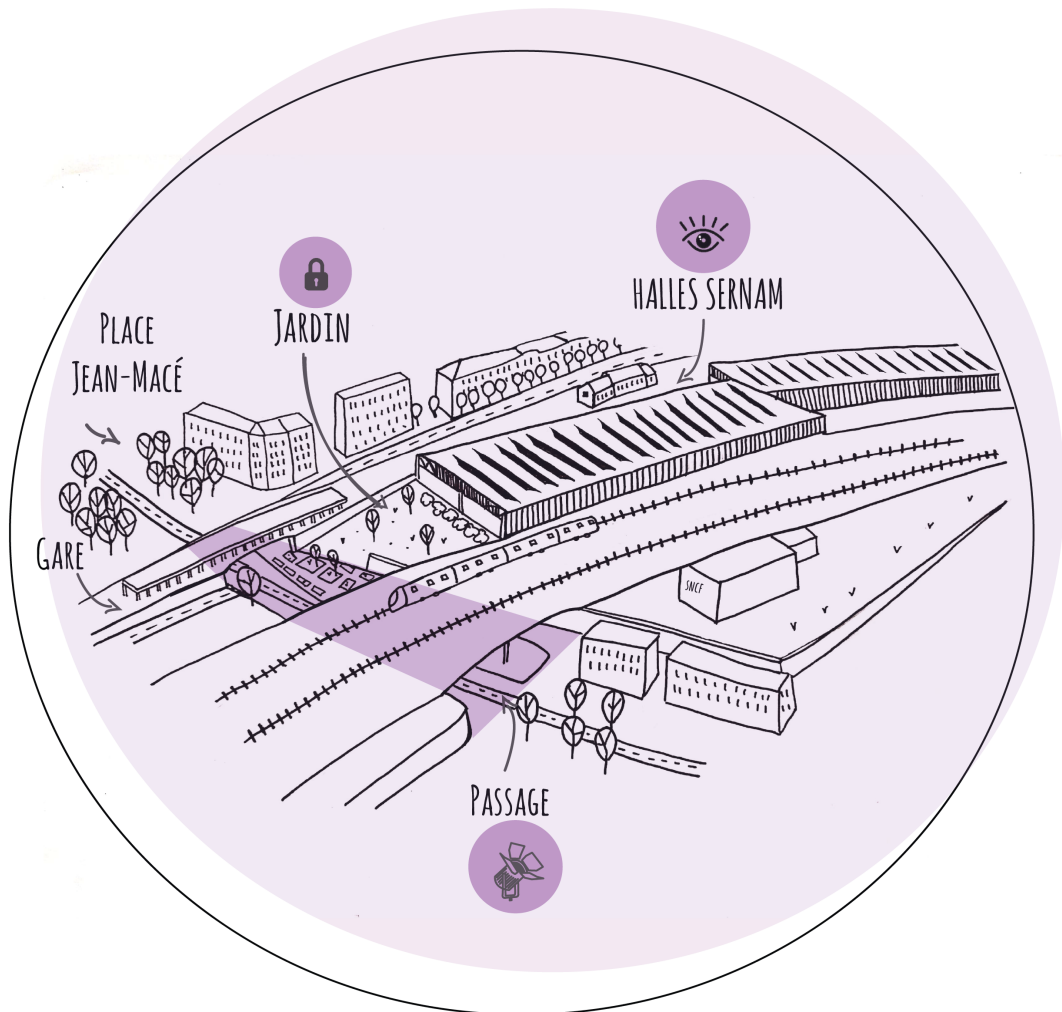
# ACTE 1 // // // //

## “ COUP DE PROJECTEUR SUR LE PASSAGE POUR UNE MISE EN LUMIÈRE DE LA FRICHE ”

Le réaménagement du passage débute. Il s'effectue grâce à deux éléments. Premièrement, un travail de mise en valeur de cet ouvrage d'art, au moyen de travaux de rafraîchissement et d'embellissement portant sur la structure et participant à la création d'une ambiance nouvelle. Secondement, par la diversification des usages via l'installation de microarchitectures temporaires/momentanées/éphémères destinées à donner une nouvelle forme d'animation aux lieux. Ces aménagements participent à la mise en valeur des lieux de façon matérielle, mais aussi de manière immatérielle en donnant à voir l'histoire des lieux. Plus qu'un simple espace traversé, ce passage a une histoire, il est l'un des maillons d'un important complexe ferroviaire qui a pris naissance lors de la révolution industrielle et qui a préfiguré le développement de tout un quartier. Le passage, c'est aussi une des rares brèches au sein de la coupure constituée par l'importante infrastructure ferroviaire. Pourtant, entre les murs de soutènement du viaduc, il y a une partie de la ville qui est inaccessible, invisible, juste perceptible, oubliée, ignorée, voire méconnue.

Réaménager et réanimer en premier lieu cette brèche, c'est commencer à la rendre visible et développer un nouveau regard sur ce pan de la ville oublié. Ce premier temps préfigure ainsi la transformation et la réappropriation d'un autre lieu, beaucoup plus vaste et accolé au passage : celui de l'immense friche industrielle des Halles SERNAM.





## TRANSITION

Plus d'une année est passée et les aménagements éphémères qui animent le passage ont servi de support de réflexion pour la définition de ceux qui allaient occuper provisoirement la friche. La barrière séparant le passage de la friche est désormais ouverte afin d'accéder à l'espace situé entre le passage et le premier bâtiment. Un jardin éphémère et comestible y est aménagé grâce à un système de bacs. Il vise à développer l'appropriation de l'espace et la transition jusqu'aux halles désaffectées. Les halles ne sont pas encore ouvertes, mais on peut les voir

d'un peu plus près et venir jardiner, découvrir de nouvelles espèces, les goûter, s'allonger dans l'herbe, pique-niquer, admirer les trains passer, etc. L'aménagement de cet espace ne demande pas à priori de mise en place de dispositif de sécurisation dans la mesure où il a déjà été ouvert dans le passé pour accueillir une résidence d'artiste éphémère. Le jardin est une continuité du passage. Outre les bacs à fleurs et potagers, certaines structures temporaires préalablement situées dans le passage viennent peu à peu réinvestir les lieux.

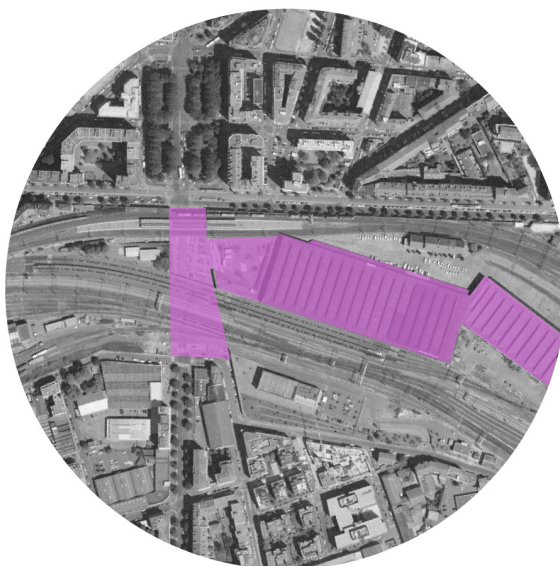


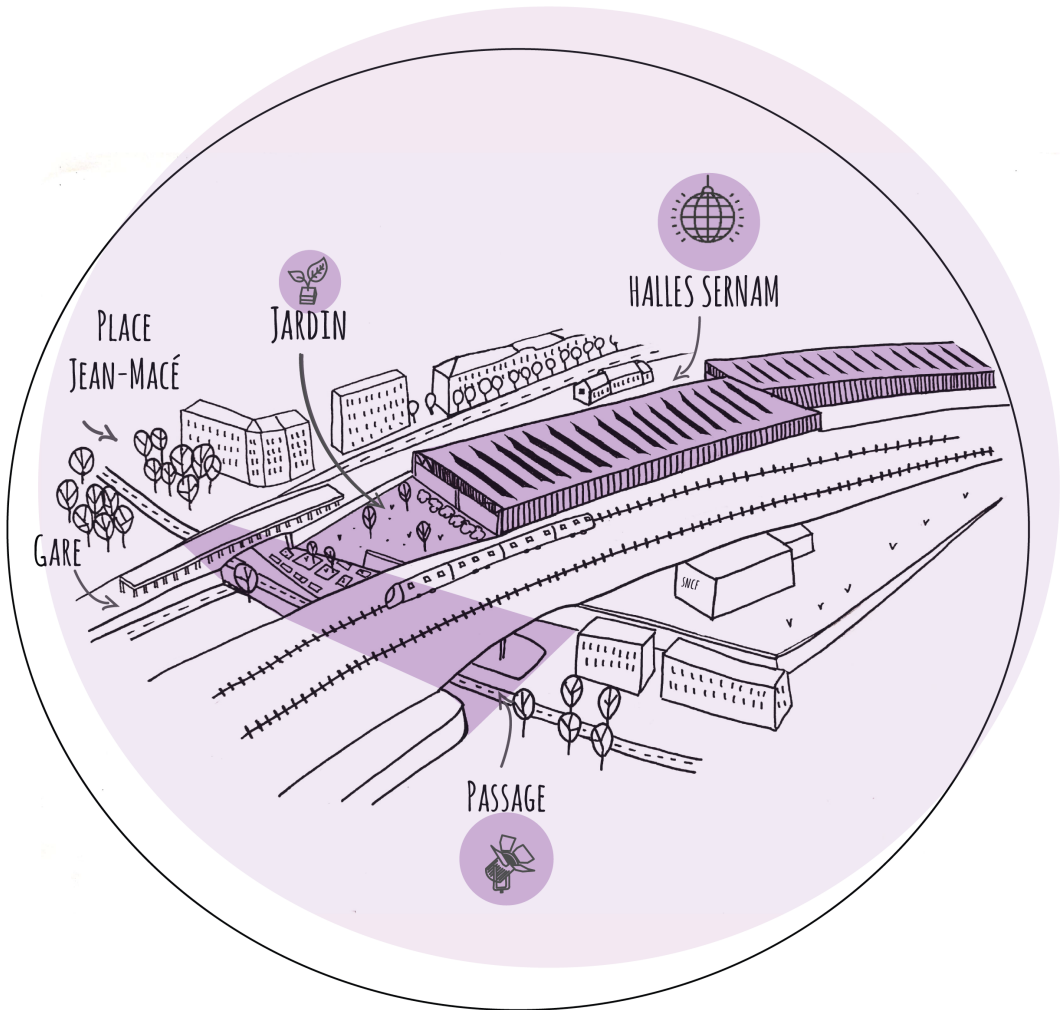
# ACTE 2 // // // //

## “ À LA (RE)DÉCOUVERTE DE LA FRICHE ”

Après d'importants travaux afin de sécuriser l'intérieur du site, les Halles SERNAM ouvrent leurs portes, grâce au projet initié par la Métropole de Lyon et qui a fait d'elles un site pilote en matière d'urbanisme transitoire. Au sein des deux immenses entrepôts réinvestis, on peut désormais profiter des nouvelles activités proposées. Découvrir leurs architectures industrielles singulières depuis l'intérieur, observer la ville depuis un nouveau point de vue, mais aussi commencer à imaginer ce que pourrait être ce lieu à l'avenir. L'aménagement provisoire du site permet avant tout de redonner vie au lieu, mais également de tester, expérimenter et imaginer quels usages il pourrait accueillir de manière temporaire dans un premier temps, et in fine de manière pérenne. Ce temps-là est à la fois un temps de réappropriation des lieux et l'occasion d'une mise en débat sur ce que pourrait être sa réappropriation future ou tout un chacun est bienvenu pour participer à cette expérience.

Situé à six mètres au-dessus de la ville et enfermé par les voies ferrées ce site n'est accessible qu'en seulement deux points dont le passage en est la porte d'entrée principale. Mais plus qu'un simple seuil, le passage est une continuité de la friche réinvestie. Les barrières séparant les deux ont été supprimées et les deux sites joints par le jardin, n'en forment plus qu'un. Les aménagements temporaires se retrouvent à la fois à l'intérieur des entrepôts, au sein du jardin et sur le passage où ces différents espaces fonctionnent en synergie.





## TRANSITION

Les installations temporaires quittent peu à peu les anciennes halles. Certaines viennent s'installer provisoirement dans le passage. Le Jardin éphémère libère également les lieux. Les bacs de jardinage sont déplacés pour venir occuper et transformer un autre lieu de la ville.

# ACTE 3 // // // //

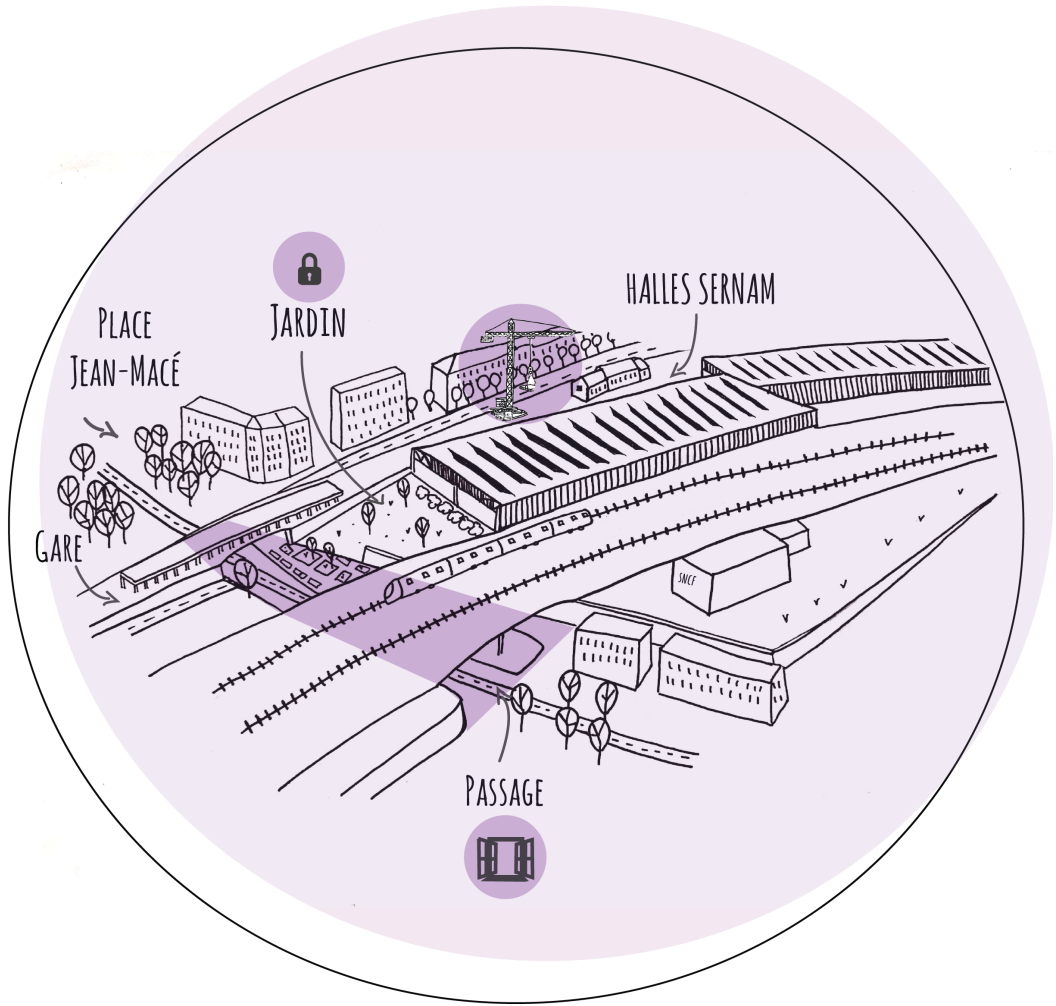
## “ PASSAGE : AUX PREMIÈRES LOGES POUR LA MÉTAMORPHOSE DE LA FRICHE ”

Les barrières se referment peu à peu sur la friche. Après plusieurs années d'expérimentation, réflexion et co-construction, le projet de reconversion des halles débute. La friche redevient alors inaccessible et cette fois-ci l'occupation temporaire est celle du chantier. Le va-et-vient des engins et matériaux servant au chantier s'effectue par la route de l'entrée nord située Rue Paul Duvivier. Du côté ouest, le passage demeure un lieu à part entière du projet et la fenêtre principale par laquelle entrevoir cet important chantier. Après avoir raconté le passé, le passage tente désormais de dessiner le futur des Halles SERNAM. Pour cela, il accueille notamment la maison du projet, une structure provisoire qui informe, établit des dispositifs de concertation et organise ponctuellement des visites de chantier.

À l'heure où la ville se reconstruit sur elle-même, les projets de reconversion de friche industrielle de cette ampleur (6 ha) seront de plus en plus rares. Les témoins ayant vu les terrains vagues de Gerland disparaître sous les programmes immobiliers pourront en attester. Dès lors, pourquoi ne pas assister et participer depuis les premières loges au spectacle de la métamorphose d'un tel lieu ?

Assister à la métamorphose d'un lieu, c'est s'inscrire dans une continuité, c'est entrevoir l'avenir tout en n'ignorant pas le passé. C'est là tout le rôle du passage : une transition à la fois spatiale, mais aussi temporelle entre le passé, l'instant présent et le futur.



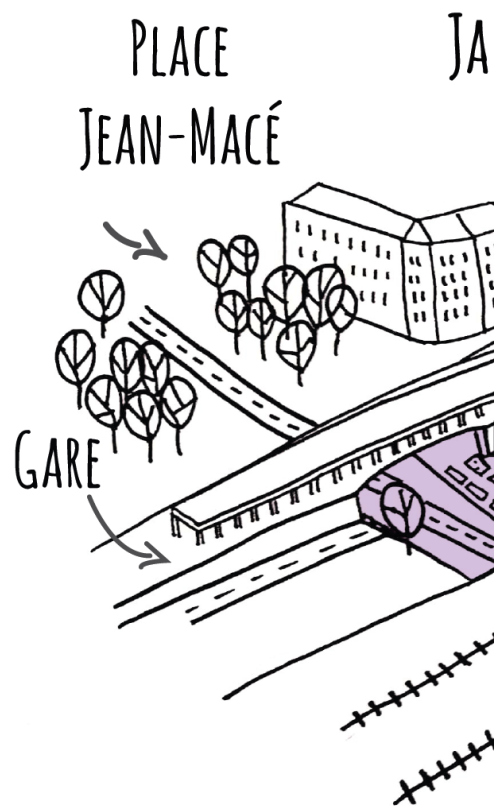




# PHASE 4 // // // ÉPILOGUE

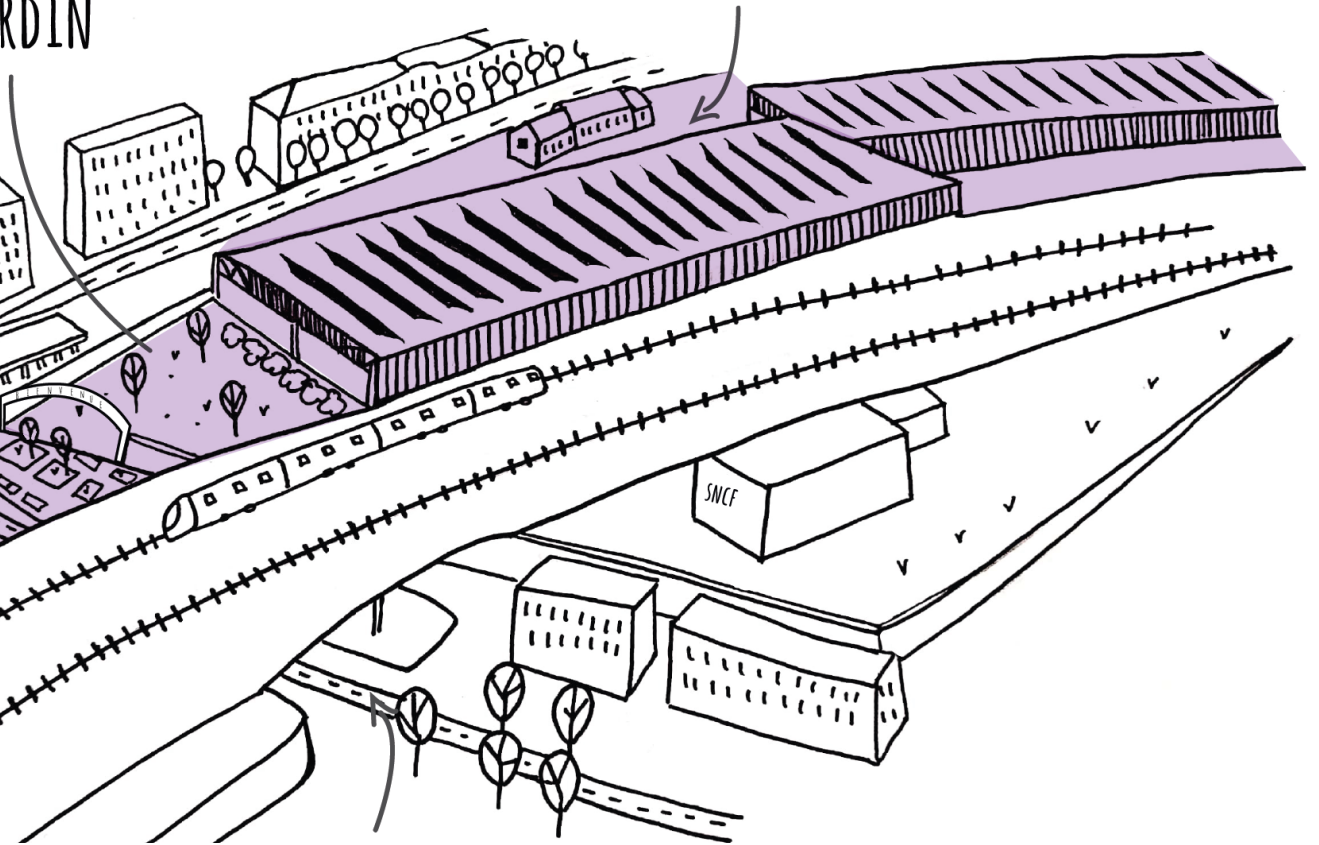
“ PASSAGE : LES COULISSES PRINCIPALES D’UNE NOUVELLE SCÈNE URBAINE ”

Les travaux de reconversion du site sont désormais achevés. Conformément à ce qui est ressorti des échanges, l’enveloppe des bâtiments a été conservée de manière à faire perdurer cette architecture industrielle témoin d’une époque passée. Cette partie de la ville presque entièrement cachée par les voies ferrées est redevenue accessible et le passage en est la principale porte d’entrée !



RDIN

HALLES SERNAM



# PHASAGE DU PROJET

2021



Ouverture du  
Jardin  
Éphémère

2022-2025



Ferme  
du s  
déplac  
du ja

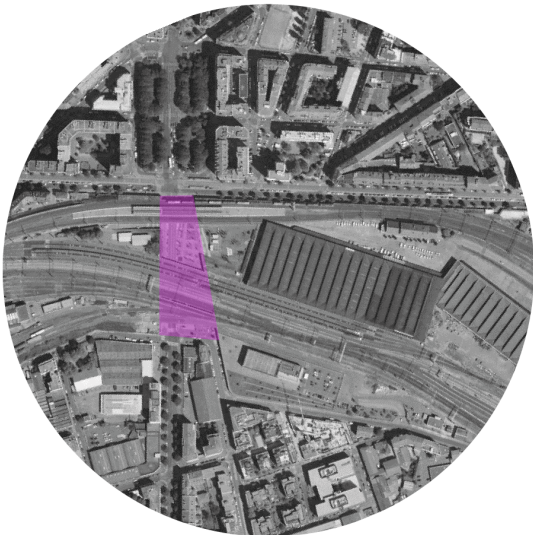
## (RÉ)ACTIVER LE PASSAGE

- Aménagement de l'espace (mise en valeur + urbanisme transitoire)
- Friche fermée/visible

## REDONNER VIE À LA FRICHE

- Friche ouverte
- Urbanisme transitoire au sein de la friche et du passage
- Expérimentation mise en débat du devenir de la friche

2025-2029



éture  
site  
ement  
rdin

Réouverture  
du site

2030...



## ASSISTER À LA MÉTAMORPHOSE

- Friche fermée
- Urbanisme transitoire au sein du passage + accueille la maison du projet (fait perdurer la mise en débat du devenir de la friche)

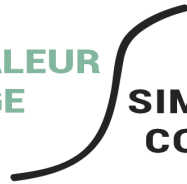
## EXPLORER LE NOUVEAU PROJET

- Reconversion de la friche achevée
- Passage porte d'entrée principale du nouveau projet



# RÉCAPITULATIF DES TEMPORALITÉS DU PROJET

MISE EN VALEUR  
DU PASSAGE



SIMILAIRE /  
CONSTANT

INTERVENTIONS



URBANISME  
TRANSITOIRE



SINGULIER /  
CHANGEANT

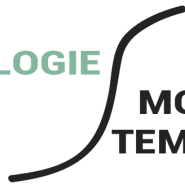
LE TEMPORAIRE

LE MOMENTANÉ

L'ÉPHÉMÈRE



CHRONOLOGIE



MOUVEMENT/  
TEMPORALITÉS

RÉACTIVER LE  
PASSAGE

REDONNER VIE À LA FRICHE



2021

2022

AMBIANCE GLOBALE « NI DEDANS NI DEHORS »

INSTALLATIONS

CONTENU

ÉVÉNEMENTS

ASSISTER À LA MÉTAMORPHOSE

EXPLORER LE NOUVEAU

2026

2030...

# IMMERSION DANS LA MÉTAMORPHOSE DU PASSAGE

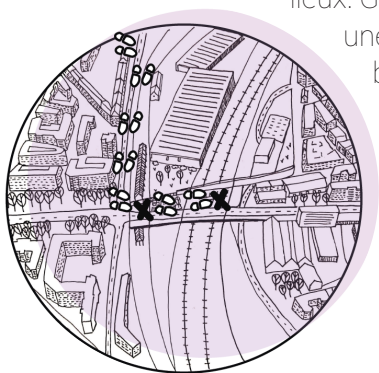
Après avoir vu les perspectives de réaménagement du passage et comment celui-ci s'inscrivait dans un temps long, en suivant les fluctuations de son environnement, je vous propose à présent une immersion dans ce lieu transformé. Afin de mieux imaginer et ressentir l'expérience du lieu, vous lirez dans les pensées de différents personnages qui arpentent cette traversée au cours de différentes temporalités, organisées selon un ordre chronologique.

“ CE QUI FAIT PASSAGE, C’EST AUSSI  
QUAND CET ESPACE DEVIENT LIEU, C’EST-À-  
DIRE QU’IL ABRITE DES USAGES SINGULIERS  
[...] ET TOUT À COUP CET ESPACE N’EST PLUS  
SEULEMENT UN LIEN, MAIS IL DEVIENT  
AUSSI UN ESPACE DE DESTINATION ... ”

Mireille APEL-MULLER, Définition du passage, Institut pour la Ville en Mouvement, 2016.

MATHILDE, 25 ANS, JEUNE ACTIVE, VIT À JEAN-MACÉ.  
DIMANCHE 24 JANVIER 2021, 16 H 58.

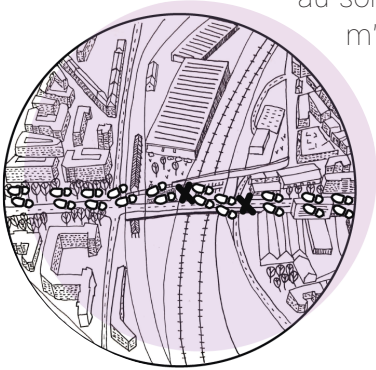
« En sortant de chez moi, les trombes d'eau s'abattent toujours autant sur le sol inondé. Mais cela ne va pas m'empêcher de sortir. Il faut que je m'échappe un peu de mon studio ! J'accélère le pas et suis déjà presque arrivée à la gare. Une fois là-bas je marque un petit temps de pause et profite d'être abritée par les voies ferrées pour reprendre ma respiration. Je me laisse légèrement distraire par l'exposition photographique présente à côté de l'entrée de la gare, mais je les regarderai plus attentivement une prochaine fois. Au retour peut-être ? En attendant, je veux seulement aller m'asseoir et boire un truc bien chaud. Je reprends mon courage à deux mains pour affronter une nouvelle fois la pluie. Je passe à travers le petit jardin avant d'être abritée de nouveau. Là, je longe les piliers enlacés par les plantes grimpantes jusqu'à la terrasse du café. Je me dirige vers le vieux wagon de locomotive complètement transformé et je commande un thé. Une fois le récipient brûlant entre mes mains, je pars m'installer à une table. Je sors un livre de mon sac et entame ma lecture. J'adore venir ici, même les jours de pluie l'ambiance y est toujours chaleureuse. Le mobilier dépareillé, les tapis au sol, les plantes suspendues et j'en passe. C'est un peu comme si l'on était dans un salon et dans un jardin en même temps. Ici, je me sens à l'abri. J'aime regarder les éclairs tomber au loin et entendre les clapotis de la pluie résonner sur la structure métallique. Je dévore les chapitres de mon livre. Il est 18 h passé, il faudrait peut-être que je songe à rentrer. Dehors, le ciel est noir et la nuit commence à tomber, ce qui contraste avec l'éclairage des lieux. Guirlandes lumineuses, lampions et autres lampes apportent une lumière tamisée et colorée, ce qui, je trouve, rend l'endroit beaucoup plus accueillant qu'auparavant. J'attends que la pluie se calme un peu avant de pouvoir repartir. »





THÉO 5 ANS, ÉCOLIER, VIT À LA ZAC DU BON LAIT AVEC SES PARENTS.  
MARDI 16 FÉVRIER 2021, 11 H 53.

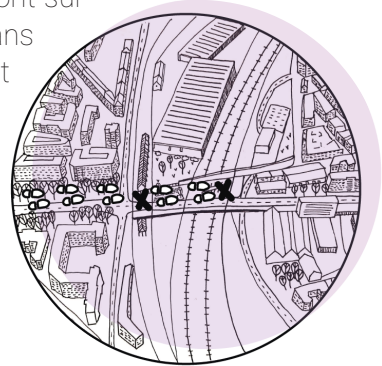
« C'est bon, le bonhomme est vert, on va pouvoir traverser. Et là, je peux aller à fond dans le tunnel avec ma trottinette. Ici, c'est trop bien parce que je peux aller super vite et tout droit, mais je passe loin de la route comme ça maman ne s'inquiète pas ! Avant elle voulait pas trop qu'on reste jouer ici, mais maintenant c'est plus pareil. Y a des gens, ils ont mis de la peinture, des lumières qui brillent de partout et des mini arbres sur les poteaux. Y a aussi une cabane pour mettre des livres, un train avec un monsieur qui fait à manger dedans et plein d'autres trucs. En ce moment, il y a des balançoires au toit du tunnel. Quand je les vois, je pose ma trottinette et je cours pour en avoir une. Maman m'aide à grimper et je commence à me balancer. Ici, c'est trop cool, car j'arrive à voir les trains passer ! Et puis c'est rigolo parce qu'un coup je suis à l'ombre et un coup je suis au soleil. Mince, maman m'appelle, on doit y aller, mais elle m'a dit que je pourrais revenir jouer au retour !



LÉA, 20 ANS, ÉTUDIANTE, VIT À LA CROIX-ROUSSE.  
SAMEDI 22 MAI 2021, 19H37.

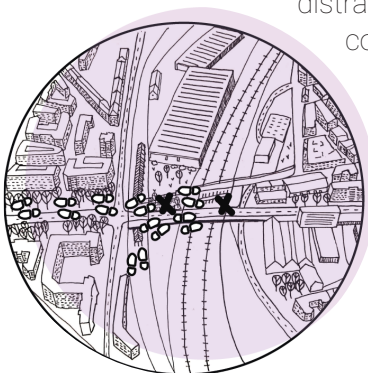
« Waaaw ! Si un jour quelqu'un m'avait dit que je viendrais ici pour une soirée, je pense que je lui aurais ri au nez. D'habitude, c'est plutôt le genre d'endroit qu'on préfère éviter en rentrant de nuit. Mais bon, apparemment ça a changé et j'ai vu des photos sur Instagram, ça avait l'air sympa. On verra bien. Je sors de la bouche de métro et me retrouve sur la place Jean-Macé. De là, je vois déjà quelques changements, à commencer par la lumière bleue qui a disparu, pour laisser place à des teintes plus naturelles. Je traverse l'avenue Berthelot et me retrouve au niveau de la gare. Des miroirs ont envahi cette partie du passage en recouvrant les murs et le plafond en béton brut. Je sors mon téléphone et m'arrête quelques instants pour faire une photo de moi en contre-plongée dans les miroirs. Le rendu est assez stylé avec les nombreux reflets des ampoules illuminées.

Je continue à avancer sous l'éclairage des lampadaires en forme d'abat-jour avant de regagner l'espace couvert. Ce que je regarde en premier c'est le plafond ! Il y a des centaines de guirlandes on dirait un ciel étoilé ! Il y a aussi une sorte de lierre qui a recouvert les piliers de la structure et grimpe jusqu'aux illuminations. On se croirait au fond d'un jardin d'une maison de campagne un soir de fête. Je sors de ma rêverie quand j'aperçois mes amis me faire signe au loin. Ils sont sur la terrasse de l'autre côté, autour d'une table basse, dans des chaises longues ! On va pouvoir manger un bon petit plat en profitant du coucher de soleil. J'accélère le pas pour les retrouver. »



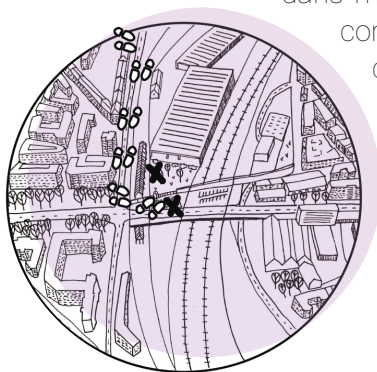
PIERRE, 38 ANS, VIT À BOURGOIN-JALLIEU, TRAVAIL À LYON.  
LUNDI 18 AVRIL 2022, 8 H 14.

« Mince, je suis pas mal en avance, j'aurais du prendre le train suivant. Je quitte les quais et emprunte les grands escaliers pour sortir de la gare. Une fois au niveau du sol j'hésite un peu. Est-ce que je prends le métro maintenant ? Finalement, j'en profite pour faire un petit détour et m'arrêter prendre une viennoiserie et un café dans le passage. Je m'installe sur l'un des bancs au milieu des fleurs et des cyprès pour les déguster. Je profite des premiers rayons du soleil tout en me laissant distraire par les nombreux passants à l'allure rapide qui courent sûrement pour être à l'heure au travail. Je ferais bien de me dépêcher un peu si je ne veux pas finir comme eux. »



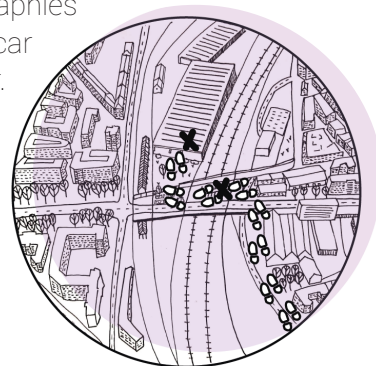
MATHILDE, 27 ANS, JEUNE ACTIVE, VIT À JEAN-MACÉ.  
MERCREDI 11 MAI 2022, 15 H 27.

« Je sors de chez moi avec mon totebag rempli de bouquins. Je longe les voûtes du viaduc ferroviaire jusqu'à la gare. Tiens, c'est nouveau ça ! Le plafond est rempli de ce qui ressemble à des centaines de cocottes en papier colorées. Amusant ! Je continue mon chemin jusqu'à la boîte à livres. J'y ai fait de bonnes trouvailles la dernière fois. Je restitue mes livres et en emprunte 3 nouveaux avant de jeter un coup d'œil à la boîte à dons. Là, j'aperçois une petite cafetière à l'italienne. Top !!! J'en voulais une justement ! Je glisse la mini cafetière dans mon tote bag, au milieu des bouquins. J'ai envie d'en commencer un ici. J'hésite entre aller au "locomotive-café" ou me poser pour lire juste là dans l'herbe du jardin qui vient de s'ouvrir. Il fait beau aujourd'hui, je vais opter pour la pelouse. Peut-être que cela me donnera envie de me lancer dans le jardinage qui sait ? »



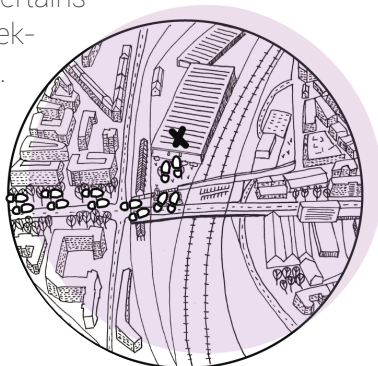
ANDRÉ, 82 ANS, RETRAITÉ, ANCIEN OUVRIER À GERLAND.  
JEUDI 6 JUILLET 2023, 13 H 39.

« Ola ! Ça a drôlement changé ici, ça faisait un moment que je n'étais pas venu dans le coin. C'est différent et en même temps je reconnais bien les lieux, cette structure métallique, les piliers, la faïence, tout est encore là. Tout est là, mais avec un petit coup de neuf. J'avance au milieu des plantes et aperçois à ma droite une ancienne locomotive transformée en commerce. Elle est entourée de sofas et autres meubles tout droit sortis d'un salon ou d'un salon de jardin peut-être ! C'est assez saugrenu d'avoir mis ça là. De toute façon, je ne suis pas venu pour la déco, mais pour l'exposition sur la mémoire ouvrière de Gerland et la de Guillotière. Les premiers récits et photographies débutent ici, sous les voies ferrées. C'est agréable, car c'est à l'ombre et l'on peut sentir une petite brise passer. Je suis les panneaux d'exposition qui mènent dans ce qui ressemble à un potager, mais je ne tarde pas, car le soleil y est écrasant. Je marche enfin jusqu'à l'entrée dans la Halle SERNAM. Dire que j'y ai travaillé, je m'en souviens comme si c'était hier... »



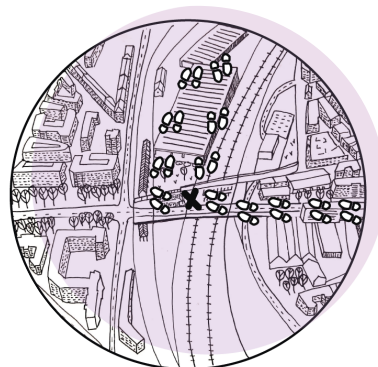
LÉA, 24 ANS ÉTUDIANTE, VIT À LA CROIX-ROUSSE.  
MARDI 3 DÉCEMBRE 2024, 14H10.

« Je sors du métro et pars en direction de la gare. C'est la première fois que je participe au Festival Lumière et à la Nuit du Cinéma ! J'ai hâte. J'ai pas mal hésité avec la Halle Tony Garnier, mais finalement je préférais la programmation de la friche. Dès l'entrée dans le passage, on est mis dans l'ambiance. D'immenses affiches de films cultes ont recouvert les entrées de la gare. La luminosité est beaucoup plus basse qu'en temps normal. Je pense qu'ils ont profité de l'obscurité du passage pour diffuser certains courts métrages comme ils le font parfois le week-end. Mais le film que je veux voir débute bientôt. Je traverse le jardin pour me rendre jusqu'à la friche. Waawww ! Elle a été transformée en salle de cinéma géante spécialement pour l'occasion. Plus que 5 minutes avant le début du film, je cours à la recherche d'une place. »



THÉO, 10 ANS, ÉCOLIER, VIT À LA ZAC DU BON LAIT AVEC SES PARENTS.  
MARDI 11 FÉVRIER 2025, 14 H 02.

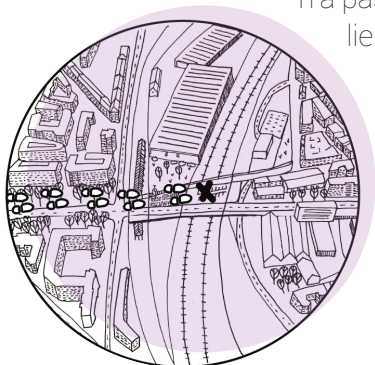
« Aujourd'hui, je suis content parce qu'avec ma mère on va faire un truc différent, mais elle ne m'a pas dit quoi. En sortant de la maison, on remonte la grande rue, celle qui conduit au tunnel des trains ! Pour l'instant, je ne vois pas ce qu'il y a de nouveau, on passe tout le temps par ici. Vers le milieu, on s'arrête vers les grands panneaux d'information avec des plans qui cachent le chantier. Ben ça alors ! Il y a un des panneaux qui s'ouvre, comme une porte. Un monsieur nous dit bonjour en me tendant un gilet orange et un casque jaune ! Il en donne à ma mère aussi puis nous dit : "Par ici, la visite peut commencer !" »





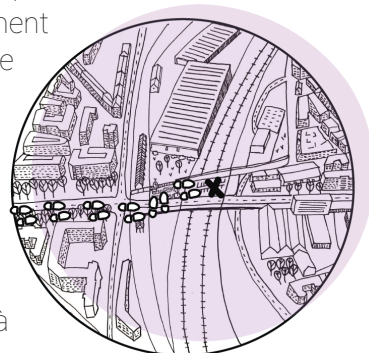
LÉA, 25 ANS, ACTIVE, VIT À LA CROIX-ROUSSE.  
SAMEDI 4 AVRIL 2026, 15H46.

« Je sors du métro pour regagner le passage. En traversant, je remarque ce qui ressemble à des panneaux suspendus au plafond. Une nouvelle expo ? En me rapprochant, je constate qu'il s'agit de panneaux d'information. Mince !!! J'ai raté un épisode ou quoi ? Moi qui voulais aller voir s'il y avait du nouveau à la friche, c'est raté. Ça m'apprendra à vouloir me laisser surprendre, sacrée surprise, un chantier ! Bon, ça fait un moment que je ne suis pas venue, mais quand même ! Un petit peu énervé contre moi-même, je commence à tourner les talons quand j'aperçois plus loin une maison du projet. Allez ! Je n'ai pas pris deux mètres pour faire demi-tour aussi vite et ça ne me fera pas de mal de me renseigner un peu sur ce qui se passe dans ma ville. Puis le "locomotive-café" n'a pas bougé lui au moins, tout comme la décoration des lieux, je vais peut-être rester un peu finalement... »



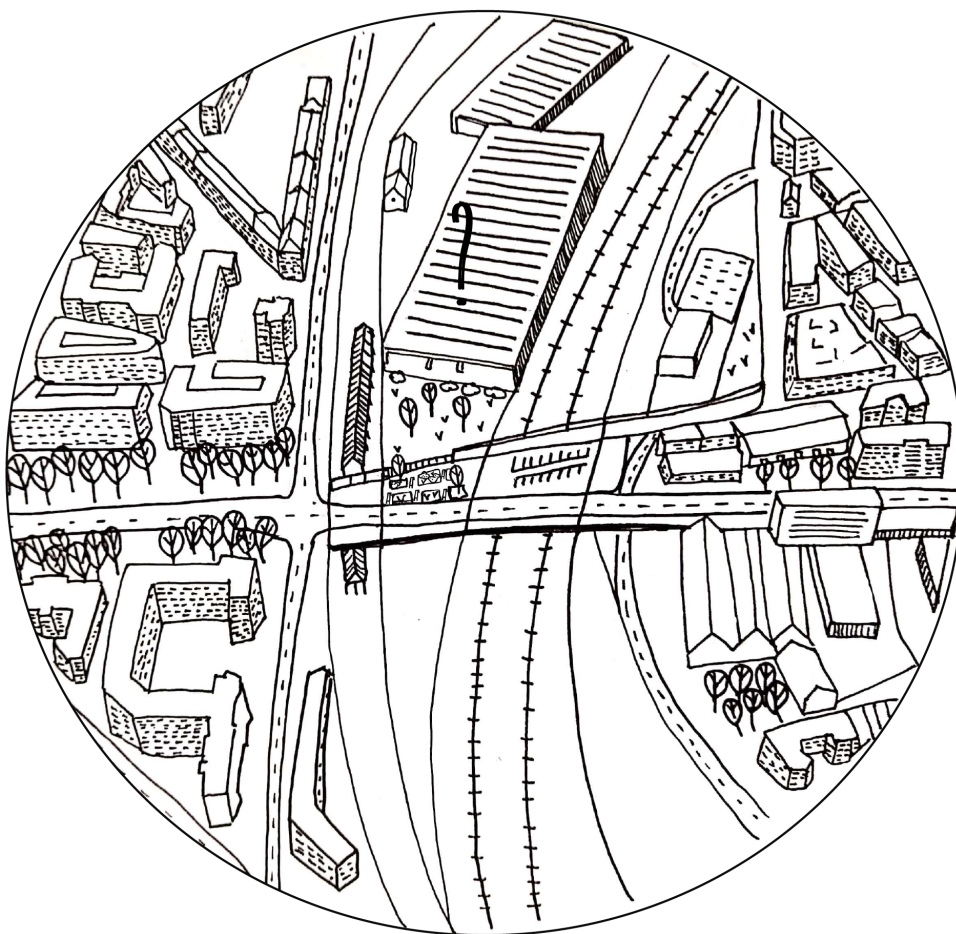
MATHILDE, 32 ANS, ACTIVE, VIT À LA GUILLOTIÈRE.  
DIMANCHE 7 FÉVRIER 2027, 11H21.

« Je descends l'avenue Jean-Jaurès en direction de la gare. Même si maintenant j'habite un peu plus loin, j'aime toujours venir au passage. Je crois même que son café est devenu l'un de mes endroits préférés ! C'est vrai qu'en ce moment il y a du changement avec le chantier juste à côté et des panneaux d'information un peu partout pour le dissimuler, mais l'ambiance chaleureuse est toujours là ! Et puis les plantes ont vraiment poussé comparées au début, elles recouvrent pratiquement toute la structure maintenant ! On se croirait presque dans une forêt ou je ne sais où. Le mobilier dépareillé coloré est toujours là lui aussi. Mais aujourd'hui, c'est un peu différent. Pas mal de chaises sont empilées pour laisser place aux étals du marché de bouquinistes. Avant il avait lieu place Jean-Macé, mais ici au moins les livres sont bien à l'abri. Je me dirige vers l'un des stands et commence à feuilleter quelques résumés ... »



2030...

Nul ne peut dire pour l'heure ce qu'il adviendra de la friche des Halles SERNAM. Cependant, une chose est sûre : le passage en sera l'une des portes d'entrée si ce n'est la principale ! Quoiqu'il arrive, il restera un lieu singulier comme il l'a probablement toujours été ! Je vous laisse donc imaginer seul le devenir de ce lieu dans les années à venir, car la traversée ensemble s'arrêter ici.



# CONCLUSION

Nous sommes donc partis à la découverte du viaduc ferroviaire de Jean-Macé et nous avons plus particulièrement arpenté ses dessous. Après un voyage dans le passé, les origines et les évolutions du viaduc nous ont été révélés, pour finalement voire qu'il faisait aujourd'hui partie intégrante d'un véritable pôle multimodal. Nous nous sommes également plongés dans l'histoire des quartiers par lesquels il est bordé afin de comprendre leur évolution, mieux en appréhender les morphologies, les ambiances et les dynamiques actuelles. Aussi, nous avons pu faire le constat qu'il s'agissait d'un espace situé au sein d'un territoire en mouvement et enclin à subir de profondes mutations, notamment car ce viaduc recèle entre ses murs de soutènement, une importante friche industrielle : celle des halles SERNAM. Toutefois, ce projet n'aborde pas la reconversion de la friche industrielle mais fait le choix délibéré de se concentrer sur la mise en valeur et le réaménagement d'un lieu particulier : un passage !

Le passage est en effet, l'un des rares espace permettant de relier deux fragments d'une ville morcelée, car si les infrastructures de transport ont permis de « rapprocher le lointain », elles ont, en revanche, « éloigné le proche ». (Institut pour la Ville en Mouvement, 2017, p.125.) Au-delà de ses fonctions, ce passage a attiré mon attention pour l'ambiance singulière qui y règne lorsqu'on le

traverse, me donnant envie de vous faire partager cette expérience et découvrir le lieu.

Si j'avais de prime abord quelques aprioris sur les lieux, que je percevais comme une limite, un espace que l'on préfère éviter, voire un lieu repoussant, force est de constater qu'au fil de mes traversées j'ai fini par l'apprécier et même lui trouver un certain charme. Peut-être vous aurais-je donné envie de découvrir ce lieu ? Quoi qu'il en soit, je vous ai invité à imaginer son devenir, ce qu'il pourrait être après de légères interventions et la mise en place d'installations temporaires de façon à ne rien figer dans le temps (au vu de la mouvance de cette partie du territoire). Ces aménagements visent ainsi à renforcer le caractère singulier du lieu, afin d'en faire un espace de transition, une expérience sensible dans le trajet quotidien des passants. Plus qu'une liaison entre deux quartiers, ces aménagements visent également une transition dans le temps. Ils cherchent à inscrire le passage dans les fluctuations de son environnement, à en faire un accompagnateur, voire un facilitateur des mutations urbaines alentour.

Il s'agit d'un projet qui n'engage pas de transformations extraordinaires de l'espace, mais qui vise à rendre le trajet des passants un peu moins ordinaire, en réalisant un travail sur les ambiances ainsi que sur la diversification des usages du lieu. Il a l'avantage de montrer

comment, par de petites interventions, sommes toutes peu coûteuses, on peut initier des changements de perception et engager des transformations de plus grande ampleur.

Les recherches sur la notion de passage réalisées par L'Institut pour la Ville en Mouvement (2017.), tendent à montrer que ce sont souvent des lieux « porteurs d'une urbanité singulière », mais qu'ils ont été en revanche, « les grands oubliés des fabricants de nos villes » faisant alors de ces passages dits « technocratiques » des lieux évités allant totalement à l'encontre de leur fonction originelle. Pourtant, il s'agit bien souvent d'espaces relativement restreints et qui, par conséquent ne nécessiteraient que de faibles investissements pour reconnecter des fragments de villes et faciliter, voire embellir le quotidien des passants. Aussi, ils occupent généralement une position stratégique au sein des systèmes de transport qui eux, sont des catalyseurs de la vie urbaine. Au vu de l'important mouvement qu'ils suscitent, ils sont de potentiels lieux de rencontre, de potentiels espaces publics détenteurs d'aménité. Ainsi, en réalisant des aménagements sur les portions les plus « critiques » de ces systèmes (les passages), les effets peuvent rayonner sur la « qualité globale de la vie citadine. » (Ibid.) Travailler sur ces espaces qui sont potentiellement source de renonciation

aux déplacements, notamment piétons, c'est peut-être aussi accompagner un changement de paradigme vers un déploiement des mobilités actives.



# BIBLIOGRAPHIE

## OUVRAGES

Banaudo, José (2001) *Sur les rails du Lyonnais. 01 Le grand réseau, de Marc Seguin au TGV*. Breil-sur-Roya, Ed. Du Cabri (159 p.) ISBN 2-908816-97-0

Betrin, Dominique (Dir.) et al. (2012) *Lyon, de la Guillotière à Gerland : le 7e arrondissement 1912-2012*. Lyon, Ed. Lyonnaises d'art et d'histoire (223 p.) ISBN 978-2-8414-730-14 2

Institut pour la Ville en Mouvement, sous la direction de Apel-Muller Mireille (2017) *Passages, espaces de transition pour la ville du 21e siècle*. Ed. ActarD Inc (256 p.) ISBN 9781945150463

Jarrigeon, Anne (2012) *Gerland : État de lieux*. Lyon, Ed. ENS édition (72 p.) ISBN 978-2-84788-350-3

Mathias, Cécile (2010) *Gerland sur les traces de son passé*. Villeurbanne, Ed. Du Mot passant (119 p.) ISBN 978-2-35792-016-3

Michel, Serge (1986) *Chemins de fer en Lyonnais, 1827-1957*. Lyon, Ed. Presses universitaires de Lyon (189 p.) ISBN2-7297-0285-7

Lucan, Jacques (2012) *Où va la ville aujourd'hui ? : formes urbaines et mixités*. Paris, Ed. De la Villette (205 p.) ISBN 978-2-915456-68-4

Lynch, Kevin (1994) *L'image de la cité*. Paris, Ed. Dunod (221 p.) ISBN 2-04-000494-7

Lyon Mission Site historique (2004) *Zoom rive gauche : lire la ville en creux et en relief : lieux, sites et acteurs du patrimoine*. Lyon, Ed. la Ville de Lyon (194 p.)

Pelletier, Jean (1997) *Lyon : Le 7e : connaître son arrondissement*. Lyon, Ed. Lyonnaises d'art et d'histoire (96 p.) ISBN 2-84147-050-4

Ropter, Patrick (2017) *City booster : les gares à l'aube d'une révolution*. Ed. Neuilly-sur-Seine : Débats publics (196 p.) ISBN978-2-916962-91-7

Vasquez, Émile (1986) *Gerland que j'aime : la vie du quartier 1803-1983*. Lyon, Ed. Lyon (205 p.)

## DOCUMENTS

ENSAL PFE (2009-2010) Charles-Eliot Meyer, PAYSAGE PASSANT. Disponible sur : <http://pfe.lyon.archi.fr/2010;pfe:spa01>

Fiche N°20 : La Halle SERNAM, Parcours patrimonial – Quartier Jean Macé, LYON, 7e Arrondissement. Conseil de Quartier Jean-Macé, 2009

Grand Lyon (2019) Septembre 2019 - Visite de rentrée : découverte des lieux et projets marquants du territoire et projection sur l'année à venir. Lyon.

Le Bon Lait, la lettre d'information du projet le bon lait-Gerland, automne 2006, n°1 Girondins Gerland au cœur de nos envies. Dossier de presse. 2017

## ARTICLES EN LIGNE

Bibliothèque Municipale de Lyon (2012) *Lyon : le 7e arrondissement se penche sur son histoire*. L'influx [en ligne]. Lyon [Consulté le 22 février 2020]. Disponible sur : <http://www.linflux.com/lyon-et-region/lyon-le-7e-arrondissement-se-penche-sur-son-histoire/>

Brunot, Jordane. Gomes, Marine. Compte, Antoine (2013) *Guillotière. Le nouveau quartier branché de Lyon*. Tribune de Lyon [en ligne]. Lyon. [Consulté le 6 avril 2020]. Disponible sur : <https://tribunedelyon.fr/2013/09/25/guillotiere-le-nouveau-quartier-branche-de-lyon/>

(2011) *Le projet de la Halle de la Sernam a été présenté en mairie*. Le Progrès [en ligne]. Lyon. [Consulté le 12 mars 2020]. Disponible sur : <https://www.leprogres.fr/rhone/2011/09/20/le-projet-de-la-halle-de-la-sernam-a-ete-presente-en-mairie>

Naselli Adrien (2018) *A Lyon, le nouveau Gerland est-il « un quartier à vivre ou un quartier à vendre » ?* Le Monde [en ligne]. Lyon [Consulté le 30 mai 2020]. Disponible sur : [https://www.lemonde.fr/smart-cities/article/2018/05/09/a-lyon-le-nouveau-gerland-est-il-un-quartier-a-vivre-ou-un-quartier-a-vendre\\_5296699\\_4811534.html](https://www.lemonde.fr/smart-cities/article/2018/05/09/a-lyon-le-nouveau-gerland-est-il-un-quartier-a-vivre-ou-un-quartier-a-vendre_5296699_4811534.html)

## SITOGRAPHIE

La Halle Tony Garnier. Histoire de la Halle [en ligne]. [Consulté le 15 mars 2020]. Disponible sur : [https://www.halle-tony-garnier.com/fr/lieu/histoire\\_de\\_la\\_halle](https://www.halle-tony-garnier.com/fr/lieu/histoire_de_la_halle)

Letsgofrance (2018) Le Biodistrict Lyon-Gerland, une vitrine internationale [en ligne]. [Consulté le 21 mai 2020]. Disponible sur : <https://letsgofrance.fr/french-excellence/le-biodistrict-lyon-gerland-une-vitrine-internationale/>

Lyon Mairie du 7. Les grands projets [en ligne]. [Consulté le 28 février 2020]. Disponible sur: <https://mairie7.lyon.fr/decouvrir-le-7e/les-grands-projets>

Newyockcity.fr (2011) High Line Park à New York [en ligne]. [Consulté le 27 mars 2020]. Disponible sur : <https://www.newyorkcity.fr/high-line-park-new-york/>

Only Lyon Tourisme (2018) Fresque du centenaire [en ligne]. [Consulté le 22 mai 2020]. Disponible sur : <https://www.lyon-france.com/Je-decouvre-Lyon/sites-et-monuments/Sites-et-monuments-remarquables/Fresque-du-Centenaire>

Paris Zigzag, Section Balades : La coulée verte de Paris, un endroit unique au cœur de la capitale [en ligne]. [Consulté le 27 mai 2020]. Disponible sur : <https://www.pariszigzag.fr/balades-excursions/balade-paris/la-coulee-verte-paris>

Ressource0 (2016) No Limit, un workshop à la Factatory [en ligne]. [Consulté le 29 avril 2020]. Disponible sur : <http://www.ressource0.com/?agenda=no-limit-un-workshop-a-la-factory>

Rizzoti, Philippe (2014). Factatory [en ligne]. [Consulté le 12 mars 2020]. Disponible sur : <http://www.philipperizzotti.net/fr/factory-3/>

SNCF (2017) Exposition « carnet de collection » en gare de Lyon Jean-Macé [en ligne]. [Consulté le 22 mai 2020]. Disponible sur : <https://www.garesetconnexions.sncf.fr/gare/frhtf/lyon-jean-mace/actualite/15609/exposition-carnets-collections-gare-lyon-jean-mace>

Tous à pied (2019) Éviter et briser les coupures territoriales [en ligne]. [Consulté le 21 février 2020]. Disponible sur : <https://www.tousapied.be/articles/eviter-et-briser-les-coupures-territoriales/>

## VIDÉOS

INA. Aménagements de la gare de marchandises SNCF de la Guillotière [vidéo en ligne] Dailymotion, mise en ligne 2010 [Consulté le : 4 avril 2020]. Disponible sur : <https://www.dailymotion.com/video/xfdz9m>

Institut pour la ville en mouvement. PASSAGES [Vidéo en ligne] YouTube, 2016 [Consulté le : 1 juin 2020]. Disponible sur : <https://youtu.be/hWa9A-lb9jI>

Chenevez, Alain. Gerland : métamorphoses d'une Cité industrielle [vidéo en ligne] Vimeo, 2013 [Consulté le : 20 mai 2020]. Disponible sur : <https://vimeo.com/57888698>



# TABLE DES MATIÈRES

<b>INTRODUCTION</b>	<b>4</b>
<b>1. COMPRENDRE / ANALYSE DU CONTEXTE</b>	<b>6</b>
<b>LE VIADUC FERROVIAIRE DE JEAN-MACÉ / LES ORIGINES</b>	<b>9</b>
<b>LE VIADUC AUJOURD'HUI / UN PÔLE MULTIMODAL</b>	<b>13</b>
<b>DE PART ET D'AUTRE DU VIADUC / CÔTÉ NORD</b>	<b>17</b>
La Guillotière : premier secteur d'urbanisation de la rive gauche du Rhône	<b>17</b>
La Guillotière : en passe de devenir un quartier huppé ?	<b>20</b>
La Guillotière : un tissu urbain hétéroclite	<b>21</b>
<b>DE PART ET D'AUTRE DU VIADUC / CÔTÉ SUD</b>	<b>25</b>
Gerland : un ancien quartier industriel	<b>25</b>
Gerland sous les grues	<b>28</b>
Gerland : un patchwork urbain	<b>32</b>
<b>UN SECTEUR EN MUTATION ?</b>	<b>37</b>
La petite échelle / les viaducs urbains des objets urbains réinvestis	<b>37</b>
L'échelle intermédiaire / autour du viaduc	<b>40</b>
La grande échelle / le quartier de gare	<b>44</b>
<b>2. RÉVÉLER / RENDRE COMPTE</b>	<b>46</b>
<b>FONCTIONS ET MORPHOLOGIE DU SITE</b>	<b>49</b>
<b>USAGES / UN ESPACE TRAVERSÉ</b>	<b>55</b>
<b>AMBIANCES / UN ESPACE SINGULIER</b>	<b>57</b>

<b>3. RÉACTIVER / TRANSFORMER</b>	<b>68</b>
<b>RÉINTERROGER / UN OBJET PLURIEL</b>	<b>70</b>
Partis-pris	<b>72</b>
Objectifs	<b>72</b>
<b>LA TRANSITION SPATIALE</b>	<b>73</b>
Interventions globales	<b>74</b>
Interventions ciblées	<b>82</b>
Préconisation pour l'ensemble des installations	<b>88</b>
Mise en oeuvre possible	<b>89</b>
<b>LA TRANSITION TEMPORELLE</b>	<b>90</b>
Acte 1	92
Acte 2	94
Acte 3	96
Acte 4	98
Phasage du projet	100
Récapitulatif des temporalités du projet	102
<b>IMMERSION DANS LA MÉTAMORPHOSE DU PASSAGE</b>	<b>104</b>
<b>CONCLUSION</b>	<b>112</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>114</b>

