

Michel Roz

Bleu Lyon*. Nouvelle couleur des quais du Rhône

L'ADIEU AUX FLEUVES

En 1856 une énorme crue simultanée du Rhône et de la Saône fait se dissoudre dans l'eau des fleuves la quasi totalité de bâtiments de la presqu'île. A l'exception des riches édifices dont le socle du premier étage était en pierre, toutes les constructions d'alors étaient en pisé, en terre battue et banchée. L'énorme tas de boue qui en a résulté, une fois la désolation passée face à ce désastre, a constitué une disponibilité foncière immédiate. Le préfet Vaïsse a pu alors se faire l'égal de son homologue parisien Haussmann. Le centre de Lyon est très vite devenu un immense chantier pour acquérir à cette fin de siècle son visage actuel. Dans le même temps, l'empereur ordonna à la ville de se protéger des fleuves, leurs traversées urbaines furent endiguées; la rupture entre la ville et ses fleuves était consommée. A compter de cette catastrophe, plus d'un siècle d'une ignorance mutuelle de la ville et des fleuves s'est traduite, des les années soixante, par la façon systématique dont les berges de la Saône et du Rhône – les bas

ports – ont été livrées au stationnement automobile, en surface comme en infrastructure. Dans le même temps, les quais hauts ont été calibrés pour le transit rapide Nord-Sud de l'agglomération jusqu'à accepter le passage de l'autoroute A7.

LE RETOUR AU CENTRE

En 1990, l'équipe municipale met en œuvre une attitude de reconquête du centre ville, un retour au centre accompagné de l'affirmation de la capacité de la ville à se développer sur elle-même. Parmi les dispositifs adoptés par rapport à cette stratégie, signalons la requalification des espaces publics centraux accompagnant un programme de stationnement résidentiel en sous-sol. C'est nouvelle génération de parcs intègre un travail artistique mais surtout indique, dès l'arrêt de la voiture, un espace public central de qualité, perceptible et sécurisé. Le deuxième volet est le "plan lumière". La mise en lumière a changé d'échelle, elle passe de l'éclairage d'un monument historique à celui de sites

Bleu Lyon*. The New Color of the Docks on the Rhône

Michel Roz

FAREWELL TO RIVERS

In 1856 a huge simultaneous swelling of the Rhône and the Saône rivers caused the near totality of the buildings on the peninsula to dissolve into the water. With the exception of the more wealthy buildings whose ground floor walls were made out of stone, all the buildings of the time were made of rammed, beaten and banked earth. The enormous hill of mud that was left, once the desolation caused by the disaster had passed, created an immediate availability of land. The prefect Vaïsse was thus able to rise to the heights of his Parisian colleague Haussmann. The center of Lyon quickly became an immense construction site, and at the turn of the century acquired the appearance that characterizes it today.

At the same time, the Emperor ordered the city to protect itself from its rivers, and their urban courses were embanked; the division between the city and its rivers was consummated. Following this catastrophe, more than a century of mutual neglect between the city and the rivers caused the systematic conversion, after the Sixties, of the Saône and Rhône river banks – the lower ports – into automobile parking lots, on the surface or in infrastructures. At the same time, the upper quays were adapted for rapid North-South transit across the agglomeration, until even highway A7 was allowed to pass through.

RETURN TO THE CENTER

In 1990, the city government voted in favor of re-conquering the city center, a return to the city confirming the city's ability to develop into its core. One of the methods adopted for this strategy was the re-qualification of central public spaces accompanied by a program of residential parking in underground structures. This new generation of parks integrates an artistic endeavour, but most of all, by excluding vehicular traffic, it identifies a quality central public space, perceptible and secured. The second phase was the "light plan." The lighting changed scale, moving from the lighting of a



Differentes images d'un balcon vu de très près
Different views of a balcony, seen close up



40

importants, en particulier les sites des fleuves, sur leurs deux rives. Un plan de ravalement des façades des berges du Rhône, sur toute la traversée de la ville a complété cette volonté politique du redéploiement du centre ville.

RETOUR EN ARRIÈRE:

LA COULEUR FACILE

La couleur a pris place dans la réflexion urbaine par effet pervers du succès mérité de la rénovation du Vieux Lyon, quartier ancien, où la procédure de secteur sauvegardé a introduit des palettes de couleurs inspirées de la renaissance italienne. Cette palette d'ocres roses et jaunes, a été reconduite sur les quais de la Saône, elle l'a rendue très visible pour tous les lyonnais.

Les quais de Saône ont été la façade du Vieux Lyon. Ce succès d'estime, la redécouverte de la Saône, ont conduit par goût et par facilité tous les propriétaires à adopter les mêmes couleurs, jusqu'à l'absurde. Les ocres florentins ont orné les HLM des banlieues et les immeubles bourgeois du quai du Rhône, les transformant en pâtisserie orientale.

LA COULEUR URBAINE

A défaut de savoir quoi faire, il était clair qu'il ne fallait pas laisser faire cela.

L'agence d'urbanisme a été chargée d'organiser un concours national de concepteurs pour définir une palette de couleurs sur les quais du Rhône.

L'agence a formalisé la commande dans des termes urbains forts. L'analyse des moyens pour le retour au centre était l'amélioration de la lisibilité de "l'arc capable du Rhône". Cette métaphore signifiait la capacité d'accueil du site du Rhône. L'arc est la courbe depuis la cité internationale en projet au Nord, jusqu'à Gerland et le confluent au Sud. La couleur avait la charge d'exprimer l'unicité et l'importance du site.

L'HISTOIRE POUR RÉPONDRE: "GRIS"

Lauréat de ce concours, l'idée de ma réponse est venue autant en marchant qu'en lisant. Sur les murs comme dans les livres, c'est l'argument historique que j'ai utilisé. La ville de Lyon – deux mille d'histoire – a été en fait exclusivement une ville sur

historic monument to that of important sites, in particular sites overlooking the rivers, on both banks. A restoration plan for the façades on the banks of the Rhône river where it crosses the city, completed the political initiative to redevelop the city center.

A STEP BACKWARDS: EASY COLOR

Color took hold in urban thinking through a perverse effect of the well-deserved success of the renovation of Vieux Lyon, an ancient district, where the district preservation procedure introduced a palette of colors inspired by the Italian Renaissance. This palette of pink and yellow ochres was applied to the docks of the Saône, and made them highly visible to all the inhabitants of Lyon.

The docks of the Saône became the façade for Vieux Lyon.

This great success, the rediscovery of the Saône, led home-owners, out of taste or simplicity, to adopt the same color, to absurd lengths. The Florentine ochres decorated the low-income public housing in the *banlieues* and the middle-class buildings along the docks of the Rhône, transforming them into Oriental pastries.

URBAN COLOR

Despite a lack of clear alternatives, it was obvious that this could not be allowed to continue.

The city planning agency was instructed to organize a national concept competition to define a palette of colors for the docks of the Rhône.

The agency formalized the order in strong urban terms. The analysis of the means for the return to the center was the improvement of legibility in the "capable arc of the Rhône." This metaphor signified the receptive capacity of the Rhône site. The arc is the bend in the river from the planned international city in the North, down to Gerland and the confluent in the South. The object of the color was to express the uniqueness and importance of the site.

HISTORY BEHIND THE ANSWER: "GRAY"

A winner of this competition, the idea behind my response came to me by walking as much as by reading. On the walls like in books, I used historical arguments. The city of Lyon – two thousand years of history –

was in fact a city which faced the Saône river alone for eighteen centuries. The Rhône was its border: a border between the kingdom and the empire, between France and the Dauphiné. The second bridge on the Rhône, after the bridge of the Guillotière, may be attributed to Morand. It dates back to the end of the XVIIIth century.

This idea of a historical border several times over, reinforced the initial demand for uniqueness by giving it a meaning, the border needed to be singled out to convey the feeling of crossing it with the river to return to the center.

The primary color of this site unity is the color of the stone that built its architecture: the Villebois stone. This is a white or gray stone with bluish or beige reflections. It originates in the quarries of the Ain – on the side of the Rhône – and thanks to the new bridge it was no longer necessary to stock up in the Saône valley. That stone is not there by accident, it is everywhere, it provides an argument for the first part of the palette involving equipment, masonry and cornice moldings. It's light gray.

HISTORY AGAIN TO ANSWER: “BLUE”

But as one walks, one's gaze is also attracted by the metalwork, blurred until now by colors too blended into the general picture. Despite this discretion, curiosity got the best and they began to stand out, to become the symbol of the project.

The docks of the Rhône, and in particular on the right bank, were built very quickly, as a reflection of the industrial dynamics of the time. So rightly so, it seemed to me that the metalwork perfectly illustrated the introduction of industry into building and that it was important to point out this modernity, with color.

Then, returning to books, let us refer back to the Anglo-French debate during the second half of the XIXth century. From the same teaching position, Ruskin in London and Viollet-Le-Duc in Paris theorized architecture. They both referred to Gothic architecture as the height of architectural art.

Ruskin held the sophisticated form of the flame to be the ultimate, precise vocabulary and

the ornamental details to be close to nature. They reveal a capacity for manual craftsmanship that no industry could ever compete with.

Viollet-Le-Duc dwelled on the constructive logic of Gothic architecture, the rational economy of materials to indicate that in the modern era industry, with its foundries and steel, could do even better, in the same spirit.

Fifty years later, in pursuit of the “naturalist” tendency, Howard wrote “Tomorrows Garden Cities”, Tony Garnier, in pursuit of the other so-called “progressive” trend, designed the “Industrial City.”

And color? By default, yellow and red and all its ochre declinations are excluded because of the Vieux Lyon. Green is also excluded because of its “naturalistic tendencies.” What is left is blue. Hardware is available in all variations of blue.

But the definition is not only by default, blue is the closest color to steel, to steel turned blue by the tempering process, to the reflections of the sky on glass façades.

It is a more characteristic color of modern industry.

THE RESULT

There was never any intention to create a regulation palette, but to propose a chart that could be discussed time and time again with the residents involved, adding businesses and directors sometimes too. For the good of this negotiation process (more than 1000 meetings for 350 buildings), the blue palette took its place.

Today “le Bleu” has become a label. Real estate exchanges in announcements no longer highlight addresses as they did before, but indicate “docks of the Rhône.” Others have been recently posting “docks of the Saône.”

Apart from this recognition, my greatest hope is to have participated, with a simple project, in a reconciliation: that of the city and its rivers.

* Michel Roz, *Bleu Lyon. Nouvelle couleur des quais du Rhône*, Edition Pierre Mardaga, Liège, 1994.

la Saône durant dix huit siècles. Le Rhône en était la frontière: frontière entre le royaume et l'empire, entre la France et le Dauphiné. Le deuxième pont sur le Rhône, après celui de la Guillotière est dû à Morand. Il date de la fin du XVIIIème. Cette idée de la frontière plusieurs fois historique, renforçait la commande initiale de l'unicité en lui donnant un sens, la frontière devait être marquée pour donner le sentiment de la franchir avec le fleuve pour le retour au centre. La couleur première de cette unité du site est celle de la pierre constitutive des architectures: la pierre de Villebois. C'est une pierre blanche ou grise aux reflets bleutés et beiges. Elle est originaire des carrières de l'Ain – côté Rhône – grâce au nouveau pont il n'était plus nécessaire de s'approvisionner dans le val de Saône. Cette pierre n'est pas là par accident, elle est présente partout, elle argumente la première partie de la palette concernant les appareillages, les maçonneries et les modénatures. C'est gris clair.

L'HISTOIRE ENCORE POUR RÉPONDRE: “BLEU”

Mais en marchant, la vue est aussi attirée par les ferronneries, jusque là effacées par des couleurs trop fondues dans l'ensemble. Malgré cette discrétion, la curiosité l'a emporté et elles se sont imposées, pour devenir l'emblème du projet.

Les quais du Rhône, en particulier la rive droite, se sont construits très rapidement, à l'image du dynamisme industriel de l'époque. Or justement, il m'a semblé que ces ferronneries illustraient parfaitement l'introduction de l'industrie dans l'immobilier et qu'il était important de montrer cette modernité, par la couleur. Pour, retour aux livres, replaçons nous dans le débat Anglo-Français de la deuxième moitié du XIXème. Du même poste d'enseignement Ruskin à Londres et Viollet-le-Duc à Paris théorisent l'architecture. Ils en appellent tous deux à l'architecture gothique comme représentant le summum de l'art architectural.

Ruskin retient la forme sophistiquée du flamboiement ultime, le vocabulaire précis et

les détails ornementaux, proches de la nature. Ils révèlateurs de la capacité du travail manuel qu'aucune industrie ne pourra concurrencer.

Viollet-le-Duc s'attarde sur la logique constructive du gothique, l'économie rationnelle des matériaux pour indiquer qu'à l'époque moderne, l'industrie avec les fontes et l'acier peut faire encore mieux, dans le même esprit.

Cinquante ans plus tard, dans la poursuite de la tendance “naturaliste” Howard écrit “Les cités jardins de demain”, Tony Garnier dans la poursuite de l'autre tendance dite “progressiste” dessine “La Cité industrielle”.

Et la couleur? Par défaut, le jaune et le rouge et toutes les déclinaisons ocrées sont exclues pour cause de Vieux Lyon. Le vert est exclu à son tour pour “tendance naturaliste”, reste le bleu. Les ferronneries sont proposées dans toutes les variantes de bleu.

Mais la définition n'est pas seulement par défaut, le bleu est la couleur la plus proche de l'acier, de l'acier bleui par la trempe, des reflets du ciel dans les façades en verre. C'est une couleur plus caractéristique de l'industrie moderne.

LE BILAN

Il n'a jamais été question de faire une palette réglementaire, mais de proposer une charte discutée à chaque fois avec les intéressés résidents, associant parfois les entrepreneurs et régisseurs. Au bénéfice de cette pratique de concertation (plus de 1000 réunions pour 350 immeubles) la palette bleue a pris sa place. Aujourd'hui “le Bleu” est devenu un label. Les mutations immobilières dans les annonces ne font plus état des adresses comme auparavant, mais indiquent “quais du Rhône”. D'autres depuis peu affichaient “quais de Saône”.

Au delà de cette reconnaissance, j'espère plus largement avoir participé, avec un simple projet, à une réconciliation: celle de la ville et de ses fleuves.

* Michel Roz, *Bleu Lyon. Nouvelle couleur des quais du Rhône*, Edition Pierre Mardaga, Liège, 1994.