

François Grether

Lyon Confluence, entre fleuves et projet urbain

32 Lyon Confluence, between Rivers and the Urban Project François Grether

It is probably a significant characteristic of our time that most cities around the world imagine and represent their urban renewal starting with their ocean waterfronts or their riverfronts.

The history of city planning may be expressed through the evolution of its many different relationships with water, a resource, a way out, an itinerary, a transportation route, a boundary, a landscape... So it is likely that at the turn of each historic period, the phenomenon of urban development must find its definition in relationship to the water, in regard to what is extraneous, facing the horizons that escape it.

Within the framework of this significant contemporary issue, Lyon presents the unusual characteristic of having a riverfront on two very different rivers, at their convergence, and at the conjunction of two river basins. But the Confluence also designates and encompasses a portion of land, which is softly immersed under a large open sky,

southwards in the direction of the Mediterranean.

DUALITY SAÔNE-RHÔNE

On the current territory of the Lyon Confluence, for a long time there were only maelstroms where the waters welled around the islands of Moignat, until the project by Michel Antoine Perrache.

On the edge of the Rhône river, the great linear route defined by Perrache made it possible, all at the same time, to complete the containment of the river and the construction of the Pont de la Mulatière bridge, to facilitate navigation, to fill ample areas of land to be occupied by the industry, and to open a route, at a national scale, between Paris, the Vivarais area and the Languedoc. The significance of this route became clear when the first railroad arrived, and later when the first highway came through. On the side of the Saône river, the wide bend of the waterway and the steep green slopes of the Balmes, on the contrary, characterized the breadth and permanence of the natural site. The dual nature of the site, defined by the opposing

C'est peut être un trait particulier de notre époque que la plupart des villes du monde imaginent et illustrent leur renouvellement à partir de leurs rivages maritimes ou fluviaux. Toute l'histoire de l'urbanisation s'exprime avec l'évolution de ses multiples rapports avec l'eau, ressource, exutoire, ligne de déplacement, voie de transport, limite, paysage... Il est ainsi vraisemblable qu'au tournant de chaque période de l'histoire, le phénomène de l'édification urbaine doit retrouver sa définition par rapport à l'eau, en regard de ce qui lui est extérieur, face aux horizons qui lui échappent.

Dans cette grande problématique contemporaine, Lyon présente la singularité d'être riveraine de deux fleuves très différents, puis de leur rencontre, à la conjonction de deux bassins versants. Mais la Confluence désigne et englobe aussi un bout de la terre, qui se noie doucement sous une large ouverture de ciel, en direction du Sud et de la Méditerranée.

DUALITÉ SAÔNE-RHÔNE

A la place du territoire actuel de Lyon Confluence, il n'y eut très longtemps que les tourbillons où se mêlaient les flots autour des îlots Moignat, jusqu'au projet de Michel Antoine Perrache.

Sur la face du Rhône, le grand tracé rectiligne défini par Perrache a permis, tout à la fois, de réaliser l'endiguement du fleuve et le pont de la Mulatière, de faciliter la navigation, de remblayer les vastes emprises du secteur et d'ouvrir un chemin à l'échelle nationale, entre Paris, le Vivarais et le Languedoc. La pertinence de ce tracé se retrouve avec l'arrivée de la première ligne de chemin de fer, puis avec le passage de la première autoroute. Du côté de la Saône, la large courbe du cours d'eau et les pentes abruptes et vertes des Balmes marquent au contraire l'ampleur et la permanence du site naturel.

La dualité du site, déterminée par les caractéristiques opposées de ses rives, est une donnée primordiale pour le projet urbain.

UN TERRITOIRE CENTRAL, DÉLIMITÉ, PRÉCIEUX

Site historique, la Presqu'île s'étend sur une grande longueur, depuis les pieds de la Croix Rousse jusqu'au confluent, alors qu'en sens transversal les bords des eaux sont toujours proches.

A cette configuration "d'entre deux", qui suit le long et lent cours des fleuves, correspond le déroulement des formes d'urbanisation successives. D'amont en aval, les lieux resserrés de la ville enclose sur elle-même s'ouvrent en espaces de plus en plus larges et s'agrémentent de grands arbres, puis de jardins. Plus loin, s'interposent les infrastructures techniques modernes et enfin les friches de l'époque industrielles en attente d'un nouveau destin.



characteristics of its banks, is a fundamental factor for the urban project.

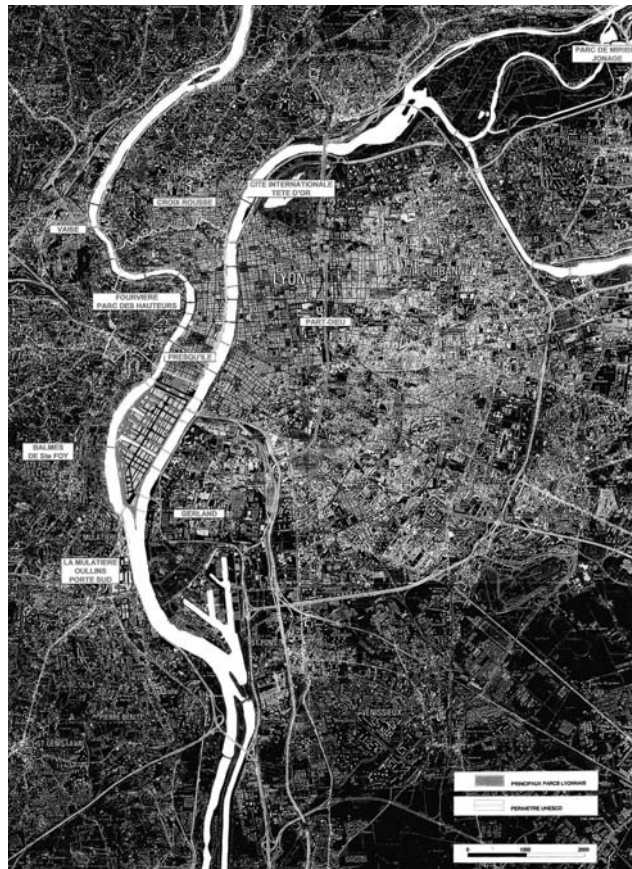
A CENTRAL, CIRCUMSCRIBED, PRECIOUS TERRITORY

A historical site, the Presqu'île extends lengthwise, from the foot of the Croix Rousse up to the confluence, while transversally, the edges of the water are always close together. This configuration "between the two", which follows the long slow course of the rivers, influences the development of successive forms of urbanization. From upriver to downriver, the self-contained places of the inward-looking city open onto increasingly wider spaces and adorn themselves with trees, then with gardens. Farther away, rise the modern technical infrastructures and finally the abandoned lots from previous industrial eras, awaiting their new fate. Where it meets the ancient city center, the Lyon Confluence district continued to maintain its logistical functions, now obsolete, for a long time. The state of abandon and the availability of the ground is manifestly in contrast with the attractiveness of the site and the interest of its position in

relation to the large urban sprawl. The same process produces similar situations in most large cities. This often generates the conditions that lead to important projects for the extension of city centers. In this case however, the rivers contain and very clearly limit the extension of possible development. This condition reinforces the exceptional value of this fragment of precious territory. It leads to a series of requirements for the diversity, the quality and the intensity of the programs and architectural works that can be carried out there.

A LIVING ITINERARY

The Confluence, the symbolic "Y" of Lyon, was the site of several projects that were never pursued. In the mission I have been entrusted with, I do not think it is productive to add yet another formal design, the solitary configuration of a section of city finished at the moment of its conception, and just as soon obsolete. On the contrary, my ambition is to highlight the characteristics of the site, the positive qualities of the existing, the perspectives offered by the river banks. These



Le confluent
(photo Erick Salliet)
The confluent

Le projet dans
l'agglomération
Infographie ASYLUM
The project in the
agglomeration
Infographie ASYLUM



34

Au contact du centre ville ancien, le secteur de Lyon Confluence a longtemps été maintenu dans des fonctions logistiques, aujourd'hui obsolètes. L'état d'abandon et de disponibilité des emprises est manifestement en contraste avec l'attrait du site et l'intérêt de sa position par rapport à l'étalement de la grande agglomération. Un même processus reproduit des situations semblables dans la plupart des grandes villes. Ainsi se présentent généralement les conditions qui permettent d'engager d'importants projets d'extension du centre. Toutefois, ici, les fleuves cernent et limitent très clairement l'étendue des aménagements possibles. Ce fait renforce la valeur exceptionnelle de ce fragment de territoire précieux. Il conduit à beaucoup d'exigences sur la diversité, les qualités et l'intensité des programmes et des architectures qui pourront y être réalisés.

UNE DÉMARCHE VIVANTE

La Confluence, l'"Y" symbolique de Lyon, a été le lieu de multiples projets sans suite. Dans la mission qui m'est

confiée, je crois qu'il ne convient pas d'ajouter un autre dessin formel, la figuration solitaire d'une partie de ville achevée dès sa conception et aussi vite périmée.

Tout au contraire, mon ambition est de faire valoir les données du site, les acquis positifs de l'existant, les perspectives offertes par les rives des fleuves. Ces forces latentes, déjà là, sont à conjuguer avec les ambitions de toute nature que peuvent porter les responsables et tous les acteurs de l'agglomération. Cette démarche de progressivité doit mener de front des vues d'avenir pour une longue durée et certaines réalisations particulièrement significatives à court terme.

COMPOSANTES ESSENTIELLES DU PROJET URBAIN

Alors que les rapports de voisinage sont suppléés par les moyens de déplacement et de communication, il n'est plus possible d'envisager la constitution de "tissus urbains", concrétisation de "tissus sociaux".

Au Sud de la Presqu'île et de la ville historique, le projet de Lyon Confluence a pour première ambition de

latent forces, which are already there, must be conjugated with every type of ambition brought by the inhabitants or the leadership of the agglomeration. This progressive approach must lead to long-term visions for the future, and certain particularly significant projects to be completed in the short-term.

ESSENTIAL COMPOSING ELEMENTS OF THE URBAN PROJECT

Whereas relationships of vicinity may be supplemented by means of transportation and communication systems, it is no longer possible to conceive the constitution of "urban fabrics", concrete counterparts to "social fabrics." South of the Presqu'île and the historic city, the primary ambition of the Lyon Confluence project is to constitute, between the Saône and the Rhône rivers, a dense and composite urban development, typical of a contemporary city center. Nevertheless, building in our time unequivocally demands new relationships with the site and its natural elements, the water of rivers, vegetation, the sky...

On the basis of these significant preliminary requisites, the urban project relies primarily on the contrast and the complementary nature of the two environments: the compact nature of urban spaces and built forms; the open quality of natural and connected leisure spaces.

The specific texture of the urban project lies in using ramifications to cross-link the characteristic places on the geographical site and the port and park complex, linked to the banks of the Saône, with the succession of urban forms and significant architectural buildings.

Given that the shore of the Rhône river is occupied by the highway, the Saône river alone, with the view towards the Balmes on the opposite bank, can currently offer a wide open space for the enhancement of the site and for the first construction projects to extend the existing district.

The notions of park and port may be closely associated here, and perhaps even fused, in a single notion of creating open spaces for the pleasure of sensory perception and for leisure under different complementary forms, commercial, cultural, sports.

The port finds its extension in the riverside docks, and in the form of "darses" or basins reaching further inland.

PORT RENEWAL

In the modern era, ports have become systematically specialized, to the point of losing their overall meaning. A place of hospitality and escape, where changing movements and activities become performance and provoke reverie, the port need not necessarily be industrial or have a vocation to transport heavy materials. On the Saône, it is important to maintain a riverbank propitious to daydreaming and relaxation, by developing all possible relationships with the waterway, both on the site and in the landscape, and in the port, which still preserves several characteristic aspects of its past in the quays and in the docks. By avoiding the introduction of leisure boat parking, the Confluence project should facilitate an ample renovation in the uses and the spaces of the port, with highly diversified activities, passenger transportation, river tourism, leisure, sports and educational activities, river barges and other recreational facilities, promenades along the banks...

In order to give power and magnitude to the presence of this port, it was decided to create a nautical basin that penetrates into the heart of the city. The opening work on the site will be the construction of this basin, which will bring the waters of the Saône up to Cours Charlemagne, at the heart of the district.

CREATION OF A PARK

An urban project cannot be conceived without including a major park, as a counterpoint to the built forms. But, within the narrow limits of the Confluence territory, the expanse of a unitary park, as wide as it is long, would create the disadvantage of reducing or dividing the extension of the future district. The width of the Saône river bed, added to the height and the forest masses of the Balmes, constitute a large natural space, which suggests the installation of an original type of park more appropriate to the configuration of the site.

In collaboration with landscape architect Michel Desvigne, we propose a park system that consists in distributing the places of leisure within the district in direct relationship to the built forms. This park is conceived as the composing principle of a natural green pattern which irrigates the entire district. It includes a main, relatively narrow

constituer, entre Saône et Rhône, un développement urbain composite et dense, de centre-ville contemporain. Cependant, l'édification de notre époque réclame avec force des rapports nouveaux avec le site et ses éléments naturels, l'eau des fleuves, la végétation, le ciel...

C'est à partir de ces grandes données initiales que le projet urbain repose d'abord sur le contraste et la complémentarité de deux ambiances: la compacité d'espaces urbains et de formes bâties; l'ouverture de lieux d'agrément naturels et continus.

La contexture spécifique du projet urbain consiste à entrecroiser, sous la forme de ramifications, les lieux caractéristiques du site géographique et l'ensemble port et parc, liés aux rives de la Saône, avec la succession de formes urbaines et de réalisations architecturales significatives.

Compte tenu de l'occupation de la rive du Rhône par l'autoroute, seule la Saône, avec la vue des Balmes sur la rive opposée, offre dès maintenant un large espace ouvert pour la mise en valeur du site et pour les premiers programmes à construire dans le prolongement du quartier existant.

Les notions de parc et de port peuvent ici être étroitement associées, et même fusionnées, dans une même optique d'espaces ouverts pour l'agrément des perceptions sensibles et pour les loisirs sous différentes formes complémentaires, marchandes, culturelles, sportives. Le port est étendu sur les quais riverains, ainsi que sous la forme de darses ou bassins à l'intérieur des terres.

RENOUVEAU PORTUAIRE

Dans la période moderne, les ports ont été systématiquement spécialisés, au point de perdre leur sens général. Lieu d'accueil et d'évasion, où les mouvements et les activités changeantes s'offrent en spectacle et incitent à la rêverie, le port n'est pas nécessairement industriel et voué au transport des matériaux pondéreux.

Sur la Saône, il convient de maintenir une rive propice à l'imaginaire et à la détente, en développant toutes les relations possibles avec le cours d'eau, celles du site et du paysage et celles du port, qui garde encore, avec les quais et les docks, plusieurs aspects caractéristiques de son passé. En évitant d'installer des parkings de bateaux de plaisance, le projet de la Confluence devrait faciliter un vaste renouvellement des usages et des ambiances portuaires, avec les activités les plus diversifiées, transports de passagers, tourisme fluvial, plaisance, pratiques sportives et éducatives, péniches-équipements de loisirs, promenades des berges...

Dans le but de donner force et ampleur à la présence de ce port, il est envisagé de créer un bassin nautique pénétrant à l'intérieur de la ville. Le lancement des



36 aménagements est marqué par la réalisation de cette darse, qui fait venir l'eau de la Saône jusqu'au cours Charlemagne, au milieu du secteur.

CRÉATION D'UN PARC

Le projet urbain ne peut être imaginé sans comprendre un grand parc, en contrepoint des formes bâties. Mais, dans les limites étroites du territoire de la Confluence, l'emprise d'un parc unitaire, aussi large que long, aurait l'inconvénient de réduire ou diviser l'étendue du futur quartier. La largeur du lit de la Saône, augmentée par le relief et les masses boisées des Balmes, constitue un large espace de nature, qui conduit à imaginer l'installation d'un parc original et approprié à la configuration du site. Avec Michel Desvigne, paysagiste, est proposé un système de parc consistant à répartir dans l'ensemble du secteur des lieux d'agrément en relation directe avec les formes bâties. Ce parc est conçu comme la composante principale d'une trame verte irriguant l'ensemble du secteur. Il comprend un parcours principal, relativement étroit, mais étendu tout au long du rivage, sur plus de 2 km, ainsi que des épaissements et des "ramifications" transversales, qui pénètrent dans la profondeur des emprises bâties. Le jeu de ces ramifications permet la démultiplication linéaire des faces à faces entre les édifications, les jardins, la promenade, les loisirs...

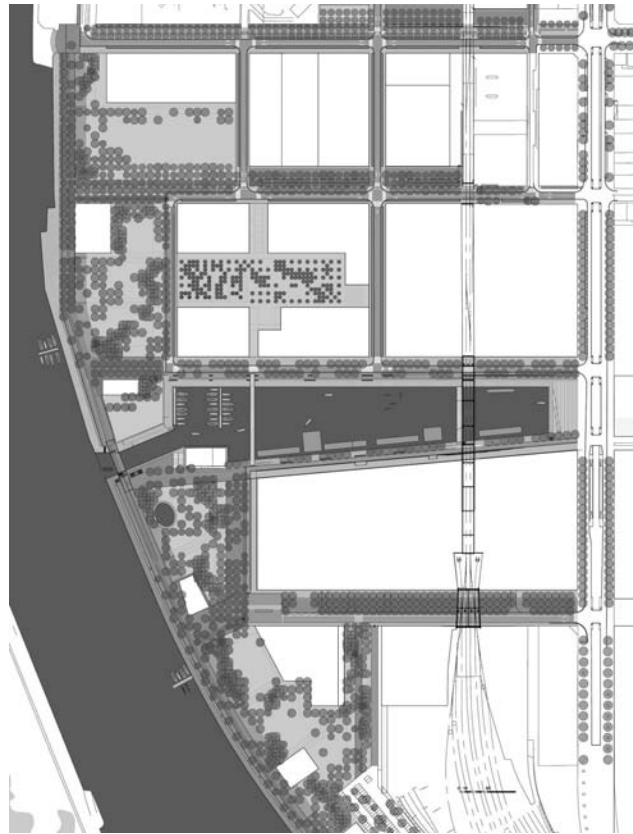
PRINCIPE D'INTÉGRATION DES NOTIONS DE PORT ET PARC

Le port et le parc sont tous deux étendus le long de la Saône. Chacun de ces espaces joue avec les éléments naturels, accueille les promeneurs, constitue un lieu de détente, d'animation, de rencontre et appelle la fréquentation de divers publics.

Toutefois, le port occupe en priorité les quais et l'eau du fleuve. Il comprend des installations bâties et des activités, les "docks". Il appartient a priori au domaine public fluvial, exploité par Voies Navigables de France et ouvert en permanence pour ses besoins de desserte et de sécurité. Au contraire, le parc urbain est surtout défini par ses masses végétales. Il ne comprend ni voie circulée, ni constructions, à l'exception d'équipements ou concessions de dimensions mesurées, les "pavillons". Il relève du statut spécifique des jardins de la collectivité locale. Il est en principe clos et fermé pendant la nuit, par mesure de sécurité.

L'association du port et du parc en une même entité territoriale est l'une des principales idées originales du projet de Lyon Confluence. Celle-ci consiste, d'une part, à qualifier le port par son cadre aéré et paysagé, et d'autre part, à singulariser le parc par son ouverture sur une rive fluviale et par les activités liées à l'eau.

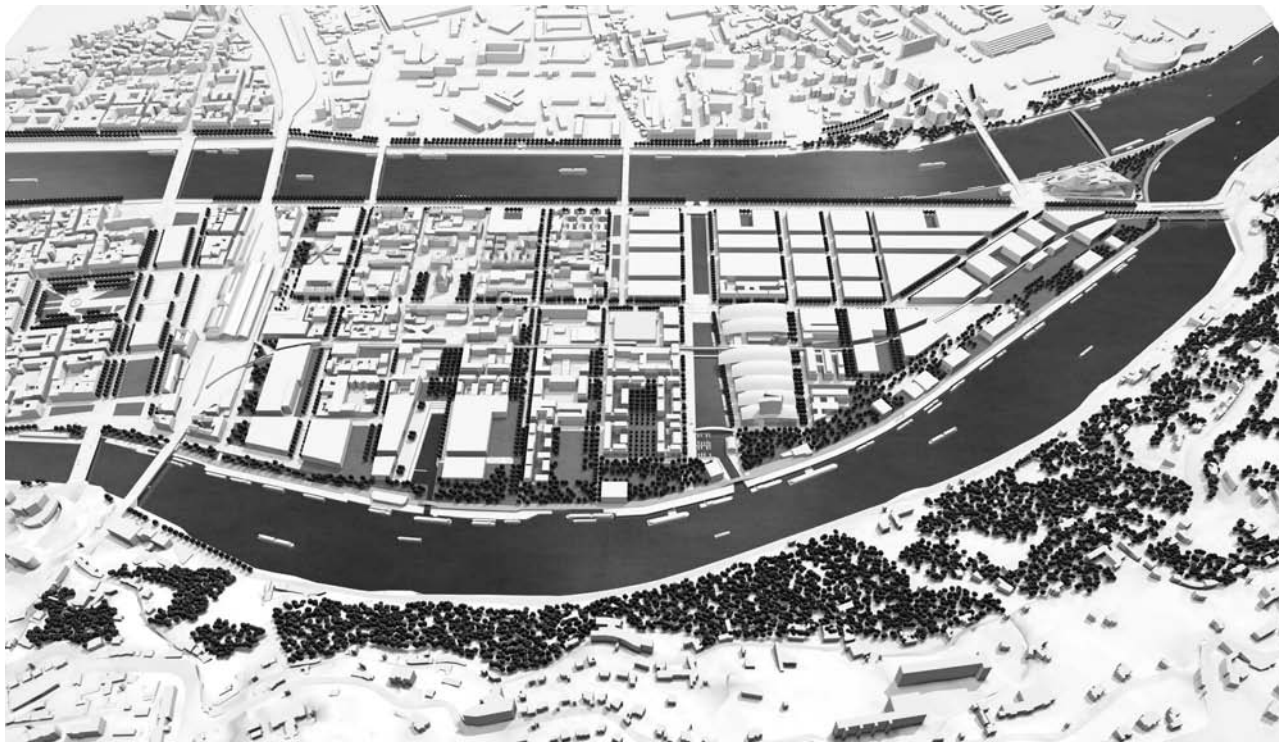
Ce "port-parc", programme hybride vert et bleu, apparaît comme un projet innovant. Sa forme est celle d'un



Pôle de loisirs et
place nautique
(Architecte Jean Paul
Viguière)
Recreational hub
and nautical square

Parc et place
nautique (François
Grether architecte)
Park and nautical
square

Projet d'ensemble et
le parc ramifié
(François Grether
architecte)
Project overview
and the park
ramifications



paysage mixte, entrecroisant le cours de l'eau, les quais, des arbres, des traitements de sols minéraux et végétaux, des parcours, des docks et pavillons et surtout de multiples motifs attractifs.

UN PREMIER BASSIN PORTUAIRE

Au départ des aménagements, le sens des réalisations initiales est déterminant pour qualifier l'ensemble du projet. Dans cette perspective, il est proposé de créer une première darse fluviale entre la Saône et le cours Charlemagne, à proximité du quartier existant de Sainte Blandine.

Ce grand bassin portuaire avec ses quais et avec l'édification de programmes de loisirs est d'abord conçu comme un espace public singulier, une "place nautique" qui prolongerait l'enchaînement successif des places des Terreaux, fermée et minérale, de Bellecour, terre-plein cerné d'alignements d'arbres, de Carnot, jardin public. La darse et ses quais sont conçus tout à la fois comme une vaste place publique et un port fluvial, éléments essentiels au départ du projet urbain Lyon-Confluence. Ce lieu d'accueil, d'évasion et de représentation doit exprimer les relations privilégiées du secteur avec ses fleuves, comme ces ports qui, depuis leurs origines croisées, associent l'eau, la navigation et la ville.

Etendu de la Saône jusqu'au cours Charlemagne, le bassin manifeste la présence de l'eau dans le renouveau de la ville, à côté du quartier existant et au cœur des nouveaux aménagements. La place nautique prolonge et enrichit la succession des places de la Presqu'île du nord vers le sud et la progression historique de leurs caractéristiques, du plus minéral enserré dans le bâti vers l'ouverture sur les éléments de paysage naturel.

Le bassin portuaire est destiné simultanément aux plus diverses forme de navigation fluviale. A côté d'une petite halte pour la plaisance, doivent trouver place différentes pratiques sportives (initiation à la voile, aux canoë, kayak, joutes...), touristiques (locations de bateaux...), récréatives (restauration, expositions sur péniches et pontons...), événementielles (spectacles nautiques, fêtes, concerts...), etc.

La superficie de la darse est de 2 hectares. A son pourtour, sur une surface équivalente, des quais ouverts en permanence, sont inscrits dans la continuité des voies publiques et du parc de la Saône. Chacun des côtés du plan d'eau présente des caractéristiques particulières en raison de l'ensoleillement et des fonctions riveraines. En dépit de la coupure de l'ouvrage ferroviaire, qui surplombera le bassin et ses quais, la place nautique constitue surtout un grand espace de promenade et de rencontre, ouvert entre la "grande rue" centrale du secteur en direction de la Saône et des hautes Balmes de la rive opposée.

trail which extends along the entire length of the riverbank, over 2 km, as well as wider areas and transversal "ramifications" which will penetrate into the depth of the built areas. The pattern of these ramifications will allow a linear multiplication of face to face relationships between the buildings, the gardens, the promenade, the leisure activities...

THE PRINCIPLE OF INTEGRATION OF THE NOTIONS OF PORT AND PARK

The port and the park both extend along the Saône River. Each of these spaces interacts with the natural elements, welcomes strollers, constitutes a place for relaxation, animation, meeting, and draws a variety of users. However, it is the port that primarily occupies the docks and the waters of the river. It includes built installations and activities, the "docks." It belongs *a priori* to the public river domain, exploited by the Voies Navigables de France and permanently available for its commuter traffic and security needs. On the contrary, the urban park is primarily defined by its plant masses. It includes neither a circulation route, nor constructions, except for limited-size facilities or concessions, the "pavilions." Its specific status is to be a garden for the local collectivity. In principle it is contained and closed at night, for security reasons. The association of port and park in the same territorial entity is one of the principal original ideas of the Lyon Confluence project. It consists, on one hand, in qualifying the port with its airy and "landscapy" setting, and on the other, at characterizing the park by its open front on the river's edge and its activities related to the water. This "port-park", a hybrid green and blue program, appears as an innovative project. Its form is that of a mixed landscape, blending the waterway, the docks, the trees, the treatment of mineral and vegetable soils, the trails, docks and pavilions and especially its many attractions.

A FIRST PORT BASIN

At the start of construction work, the significance of the first construction projects is fundamental to qualifying the entire project. In this perspective, we propose creating the first basin between the Saône River and

Cours Charlemagne, near the existing neighborhood of Sainte Blandine. This large port basin with its docks and with the construction of leisure programs is primarily conceived as an unusual public space, a "nautical square" which would extend the sequence of places at the Terreaux, closed and mineral, Bellecour, an embankment planted with rows of trees, and Carnot, a public garden. The basin and its docks are conceived simultaneously as a large public area and a river port, essential elements for launching the Lyon-Confluence urban project. This place of hospitality, of evasion and of representation must express the district's privileged relationship with its rivers, as in the ports, which from their earliest mixed origins, associate water, navigation and the city. Extending from the Saône all the way to Cours Charlemagne, the basin emphasizes the presence of water in the renovation of the city, beside the existing district and in the heart of the new developments. The nautical square extends and enriches the sequence of places on the Presqu'île du nord towards the south and the historic progression of their characteristics, from the most mineral enclosed by the built fabric towards the wide open view onto the elements of the natural landscape. The port basin is simultaneously designated for the most varied forms of river navigation. In addition to a small pleasure stop, it must provide space for a variety of sports (initiation into sailing, canoeing, kayak, competitions...), as well as tourist activities (boat rentals...), recreational activities (restoration, exhibits on river barges and pontoons...), and events (performances on the water, festivals, concerts...), etc. The surface of the basin is 2 hectares. Around its perimeter, on an equivalent surface, permanently open docks are inscribed into the continuity of public circulation routes and the park on the Saône River. Each side of the water plane presents specific characteristics depending on the incidence of sunlight and the riverside functions. Despite the breach created by the railway structure, which will surmount the basin and its docks, the nautical square becomes primarily a large promenade and meeting space, open onto the "wide central street" of the district in the direction of the Saône river and the high Balmes on the opposite shore.