



GRAND LYON
communauté urbaine

Grands Espaces, Ville Durable

Douze architectes et paysagistes

de Lyon Confluence présentent leur projet

DOSSIER DE PRESSE

Une exposition de la Sem Lyon Confluence

Du 20 octobre au 14 novembre 2004

Galerie des Terreaux, place des Terreaux (face Hôtel de Ville), Lyon 1^{er}

Ouvert du mercredi au dimanche de 12 heures à 19 heures

Ouvert le 11 novembre

La reproduction des interviews réalisées par Pierre Gras est autorisée.

Téléchargeables sur www.lyon-confluence.fr :

- Visuels des projets : rubrique Images
- Autres communiqués et dossiers de presse :
rubrique communiqués

Nouveau : mise en ligne d'une base de données :
rubrique « qui, quand, comment / tous les projets »

Contacts presse :

2eme Communication.Mediartis

Françoise Clergue

Tél. : 04 72 41 64 13

courriel : fclergue@2eme.com

Service de presse du Grand Lyon

Edith Martin

Tél : 04 78 63 45 82

courriel : emartin@grandlyon.org

Grands espaces

L'espace en ville est un bien rare. Or construire une ville agréable en demande beaucoup. Pour respirer, regarder autour de soi, marcher, jouer, s'asseoir dehors. Pour être ensemble. Car l'animation des rues et des places fait partie de la qualité de vie .

La Confluence recouvre quasiment la moitié de la presqu'île. Nous sommes à la fois au cœur de Lyon et au creux de l'enceinte naturelle que forment le Rhône et la Saône. Fallait-il étendre la ville dense jusqu'au point où la rivière rejoint le fleuve ? Fallait-il au contraire transformer ce territoire précieux en grand parc ?

Le choix a été fait d'un aménagement littéralement conçu à partir de ses espaces publics. Pour rendre hommage à ce site exceptionnel, le projet fait pénétrer la nature dans la ville, sous la forme de jardins aquatiques, d'une promenade au bord de l'eau, d'une vaste place nautique. Le reste en découle, si l'on ose dire : larges rues arborées rejoignant la Saône, jardins en cœur d'îlots, squares de quartier, pistes cyclables.

Tous ces espaces ne sont pas également vastes. Mais, ensemble, ils tissent une seule et même grande trame irriguant l'ensemble de la Confluence pour construire une ville remarquablement généreuse en espaces publics.

Ville durable

Une ville durable, comme son nom l'indique, est conçue pour durer. Comme le fleuve qui l'arrose, elle s'impose aux générations successives par une force, une simplicité qui lui permettent de s'adapter à des évolutions de mode de vie difficiles sinon impossibles à prévoir.

Le parc de Saône et la place nautique renouvellent entièrement la relation de la ville avec la rivière et la nature. Intimement inscrits dans le paysage très stable des berges, ils se placent dans un temps historiquement long. Les matériaux, les végétaux et leur mode d'entretien sont simples, économes en ressources et respectueux de l'environnement.

D'un point de vue social et économique, une ville durable est capable d'évoluer avec son temps, sans conflits d'usage, rigidités ni gaspillage. Sans lourdes et coûteuses restructurations. C'est une ville accueillante, vivante, mixte.

Ici point de recette miracle, point de Ville Idéale, mais quelques garde-fous : de la modestie, de la simplicité, du confort et un dialogue permanent, entre concepteurs et avec les habitants. Pour une ambition forte : que les habitants s'approprient cette ville qui est la leur.

Douze architectes et paysagistes de Lyon Confluence présentent leur projet

Le projet Lyon Confluence est conduit par la société d'économie mixte Lyon Confluence, dont le président est M. Gérard Collomb, sénateur maire de Lyon et président du Grand Lyon. Sélectionnés en avril 2000 à l'issue d'un concours, **François Grether**, architecte urbaniste, et **Michel Desvigne**, paysagiste, ont proposé le projet général d'aménagement du sud de la presqu'île et participent à la mise au point des projets particuliers. Les projets suivants sont présentés dans l'exposition.

Projet d'ensemble

François Grether, Michel Desvigne
Sem Lyon Confluence

Pôle de loisirs et commerces

Jean-Paul Viguiier
Unibail / MAB

Place nautique

Georges Descombes et ADR Architectes
Sogreah pour le bassin
Sem Lyon Confluence

Place des Archives

HYL (Hannetel Yver Laforge)
Sem Lyon Confluence

Passerelle de la place nautique

RFR
Sem Lyon Confluence

Tramway et cours Charlemagne

AABD Bruno Dumetier et Dominique Gautier
Architectes
SYTRAL

Pont ferroviaire

Soberco Architecture
Réseau ferré de France et SNCF

Archives municipales de Lyon

Albert Constantin (Atelier de la Rize)
Ville de Lyon

Parc de Saône

Michel Desvigne, François Grether
Sem Lyon Confluence

Parc de stationnement Perrache Sud

Atelier Arche
Eiffage Parking

Voiries ramifications du parc

Agnès Deldon, Alberto Giorgiutti et Thales
Sem Lyon Confluence

Projets présentés dans l'exposition Grands Espaces, Ville Durable



1 Parc de Saône
Michel Desvigne
François Grether
(Sem Lyon Confluence)

2 Ramifications du parc (voiries)
Agnès Deldon, Alberto Giorgiutti et Thales
(Sem Lyon Confluence)

3 Place nautique
Georges Descombes et
ADR Architectes
Sogreah (bassin)
(Sem Lyon Confluence)

4 Passerelle
RFR
(Sem Lyon Confluence)

5 Pont ferroviaire
Soberco architecture
(RFF/SNCF)

6 Pôle de loisirs et
commerces
Jean-Paul Viguière
(Unibail/MAB)

7 Place des Archives
HYL (Hannetel, Yver,
Laforge)
(Sem Lyon Confluence)

8 Archives
municipales de
Lyon
Atelier de la Rize
(Ville de Lyon)

9 Parc Perrache Sud
Atelier Arche
(Eiffage Parking)

10 Tramway et
aménagement du
cours Charlemagne
AABD - B. Dumetier
et D. Gautier Architectes
(Sytral)

L'espace public, ferment de l'imaginaire urbain

La Sem Lyon Confluence a demandé au journaliste Pierre Gras de rencontrer l'ensemble des concepteurs pour parler de leur projet. Les textes qui suivent sont le résultat de ces rencontres.

Refonder la ville à partir de l'eau, faire renaître un imaginaire urbain sur le Confluent, penser l'espace dans la durée, mêler intimement la ville et le parc, conjuguer continuité des espaces et diversité des usages, voilà quelques-uns des défis que relèvent les douze architectes et paysagistes de Lyon Confluence dont le projet est présenté pendant un mois au public dans l'exposition intitulée "Grand Espaces, Ville Durable".

Les espaces publics – parc, places et voiries aménagées – représentent une part essentielle du projet Lyon Confluence. Avec plus de quatorze hectares, ils occupent plus du tiers des surfaces qui seront aménagées en première phase, d'ici à 2015. Cette générosité en surface se double d'une véritable intelligence de conception, résultat de nombreux échanges entre plusieurs équipes de concepteurs. Une grande sobriété domine, qualité si difficile à atteindre et pourtant si nécessaire à la vie quotidienne des habitants et des usagers.

"À Lyon, la qualité des espaces publics a marqué l'histoire récente des transformations de la ville, faisant référence en France comme à l'étranger, rappelle François Grether, architecte urbaniste en charge du projet. Avec Lyon Confluence, s'engage une nouvelle étape, dans laquelle, par leur ampleur et par leur originalité, les nouveaux espaces publics occupent une place essentielle dans la définition d'un grand et ambitieux projet urbain. Il ne s'agit pas pour moi de dessiner la ville sous tous ses aspects et une fois pour toutes... Au contraire, ma démarche travaille avec le temps des développements successifs. A partir d'orientations résolument définies, elle ménage une place à la créativité de chacun maîtres d'œuvre. La ville contemporaine est plurielle; les aménagements doivent témoigner de cette diversité."

Une démarche globale

Le plan global proposé par François Grether et le paysagiste Michel Desvigne propose une structure urbaine à la fois élaborée et évolutive, qui encourage la mutation du site vers davantage d'urbanité. Il favorise l'accessibilité d'un quartier où les flux sont très importants. Il identifie un certain nombre de points forts – le parc urbain, le pôle de loisirs et la place nautique, le musée des

confluences... Enfin, le pragmatisme et l'évolutivité sont à l'ordre du jour, car l'adaptation de l'ensemble des projets à ces différents objectifs sera indispensable sur la durée.

Le projet de pôle de loisirs et commerces, par exemple, "ne pouvait se concevoir sans un rapport étroit entre le bâtiment et l'espace public environnant, entre l'équipement proprement dit et la ville", explique son concepteur, l'architecte Jean-Paul Viguier. "L'idée est de rétablir dans le quartier une présence humaine, de créer un imaginaire urbain à partir du mouvement engendré par l'offre de loisirs et le commerce, qui sont des activités contemporaines majeures. La transparence du bâtiment, depuis lequel on pourra apercevoir les trains, le tramway, les bateaux sur la Saône ou à quai, est l'un des éléments essentiels de cette mise en relation."

Une relation privilégiée à l'eau

"La relation à l'eau et au paysage environnant est évidemment déterminante, poursuit Jean-Paul Viguier. Toutes les villes qui, en France ou à l'étranger, avaient perdu la mémoire de leurs fleuves s'efforcent de retrouver le plaisir du côtoiement de l'eau. Les fonctions festives du pôle de loisirs et de la place nautique, qui permettront de développer une relation plus intense entre la ville, la fête, l'eau et la lumière, vont dans le bon sens puisqu'il s'agit ici d'un enjeu de reconquête d'abord humaine du site du confluent." "L'eau est évidemment un atout dans cette refondation", ajoutent Georges et Julien Descombes, concepteurs de la future place nautique, espace original de la taille de la place Bellecour, sur lequel ils travaillent en étroite collaboration avec Olivier Meurant (Sogreah Maritime), chargé du creusement de la darse, Pierre Million (Soberco), chargé des ouvrages ferroviaires et Jean-François Blassel (RFR) qui réalisera la passerelle traversant sur le bassin nautique.

"Dans l'ensemble du projet, explique Georges Descombes, il s'agit de rechercher une certaine inspiration de la ville et de ne pas oublier que le rapport à l'eau est aussi un rapport à l'Autre. (...) Si l'on remonte la Saône en direction du Nord, on constate qu'il existe des constantes paysagères, liées au travail et à la rudesse des anciens usages industriels des berges. Ces espaces ne sont pas sans qualités. Il faut à la fois les conserver et les domestiquer. Quand on entrera dans la darse, en revanche, on découvrira un paysage beaucoup plus urbain, disposant d'un environnement bâti plus dense, autour d'un plan d'eau d'une dimension comparable aux grandes places historiques de Lyon. L'idée est de provoquer un choc émotionnel inattendu."

Quand la nature rentre en ville...

Ce choc se peut-être de même nature lorsque les Lyonnais découvriront peu à peu le vaste parc urbain que Michel Desvigne et son équipe, accompagnés par Agnès Deldon, Alberto Giorgiutti et Thalès Ingénierie pour l'aménagement des "ramifications" dans la ville, ont conçu à l'échelle du projet. "Plutôt qu'un parc unitaire, difficilement concevable autrement qu'à très long terme, nous avons proposé un système de parcs, diffus et mobile, qui puisse investir immédiatement, de façon provisoire ou pérenne, tout espace public disponible, rappelle Michel Desvigne. Chaque nouveau bâtiment construit sur le site doit être placé en connexion avec ce système de parcs, chaque habitant doit pouvoir vivre en relation directe avec un jardin ou une promenade. Depuis n'importe quel point de cette partie de la Presqu'île, il doit être possible de se déplacer en empruntant ces promenades et les rues jardinées, toutes connectées à la Saône qui constitue l'épine dorsale du projet."

Cette articulation entre espaces bâtis et espaces naturels ou aménagés de façon à favoriser la promenade ou les usages ludiques, pour les enfants comme pour les adultes, est décisive dans la démarche de Lyon Confluence : comme l'explique Agnès Deldon, "elle consiste à assurer des continuités entre des espaces et des fonctions de nature différente : des espaces naturels, des rues, des réseaux, c'est-à-dire la ville dans toute sa complexité".

Le rôle des infrastructures de déplacement

Cette complexité est également présente dans le travail remarquable d'insertion effectué par les concepteurs chargés des différents types d'infrastructures prévues sur le site . "Tout ce qui touche aux infrastructures en général et au domaine ferroviaire en particulier est par définition complexe, rappelle Pierre Million. Nous avons donc fait le choix, en liaison avec la SEM et les maîtres d'ouvrages du projet ferroviaire, d'un ouvrage linéaire d'une grande simplicité, affirmant sa fonction technique de transport, et nous avons cherché à positiver la place de ces ouvrages d'art dans le projet." Quant au prolongement du tramway, il va apporter au quartier non seulement une infrastructure de transport importante mais la requalification de cet axe majeur qu'est le cours Charlemagne. "La décision de mener à bien le projet de tramway a été prise au bon moment, c'est-à-dire en début d'opération, explique Bruno Dumetier. Elle permet aujourd'hui de se montrer ferme sur les objectifs de partage des usages de la voirie et de qualité urbaine globale. C'est un choix fondateur pour le devenir de la confluence. Il est essentiel en termes d'image, de développement durable et de transformation de l'espace public. "

Un travail d'équipe(s)

Ce projet constitue également l'occasion pour la ville de Lyon de réinventer pour le site du confluent un certain nombre d'éléments de son vocabulaire urbain : le rapport à l'eau, les quais, l'éclairage, le traitement des sols, voire certains éléments de mobilier urbain. De ce point de vue, les échanges entre les différents concepteurs sont tout à fait nécessaires et positifs. La qualité des intervenants – choisis pour l'essentiel sur concours – et de la collaboration de leurs équipes, à laquelle la SEM Lyon Confluence est particulièrement sensible, est à l'évidence un gage de réussite pour l'opération dans son ensemble. "Ce qui m'a frappé lorsque nous avons commencé à travailler ici, souligne notamment Jean-François Blassel, c'est la cohérence du projet d'ensemble dont nous sommes tous, dans les différentes équipes de concepteurs, les dépositaires."

Une démarche de développement durable

Cette collaboration "au service d'objectifs globaux de qualité urbaine", selon l'expression de François Grether, ne sera pas sans impact sur le développement durable souhaité et mis en œuvre dans l'opération Lyon Conférence. Au-delà des objectifs techniques de haute qualité environnementale ou de réduction sensible des nuisances de chantier (bruit, transport, traitement sélectif des déchets...) qui sont d'ores et déjà programmés, il s'agit d'aller vers une nouvelle manière de concevoir la ville sur la longue durée.

Comme l'explique Arnaud Hyver (HYL), concepteur de la place des Archives, contiguë à la gare de Perrache et aux Archives municipales (architecte : Albert Constantin / Atelier de la Rize), "du point de vue du développement durable, notre attitude consiste à respecter les gens, les lieux et les plantes à travers la douceur de l'éclairage, l'entretien ordinaire, le fonctionnement quotidien. L'innovation, c'est parfois de savoir rester simple. Nous avons également choisi pour le sol des matériaux issus de la région, en l'occurrence de la pierre blanche des carrières de l'Ain en majorité...". Au final, conclut Olivier Meurant, "c'est une démarche qui contribuera sans aucun doute à améliorer durablement le fonctionnement et l'image du quartier."

François Grether (architecte urbaniste du projet d'ensemble et du parc de Saône) :

“Rvéler le devenir et les lieux de la ville en mouvement...”

“Le rôle des concepteurs du projet d'ensemble consiste à établir et développer les orientations cohérentes et la démarche progressive des aménagements urbains et paysagers. L'intervention de l'urbaniste n'est pas directement visible dans les lieux, car elle ne se transcrit qu'à travers les réalisations successives des différents maîtres d'oeuvre. Auparavant et au fur et à mesure des développements, il convient d'élaborer les dispositions d'un projet urbain partagé, en relation avec les élus, les services, en concertation avec le public, les associations.

A Lyon Confluence, la méthode préconisée consiste à préparer les interventions des architectes appelés à mettre en oeuvre les différentes réalisations, puis à assurer le passage de relais avec ces divers concepteurs. Ceci revient à définir clairement, sous la forme de cahier des charges, les conditions d'inscription des programmes à réaliser dans le site et le projet global. Les cahiers des charges définissent la délimitation des emprises publiques, le découpage des terrains à aménager et à construire, l'organisation des espaces, l'implantation et la volumétrie des édifices, etc. Ils forment le cadre et le support des concours, qui permettent la sélection et le choix des maîtres d'oeuvre.

À Lyon, la qualité des espaces publics a marqué l'histoire récente des transformations de la ville, faisant référence en France comme à l'étranger. Avec Lyon Confluence, s'engage une nouvelle étape, dans laquelle, par leur ampleur et par leur originalité, les nouveaux espaces publics occupent une place essentielle dans la définition d'un grand et ambitieux projet urbain. Il ne s'agit pas pour moi de dessiner la ville sous tous ses aspects et une fois pour toutes... Au contraire, ma démarche travaille avec le temps des développements successifs. A partir d'orientations résolument définies, elle ménage une place à la créativité de chacun maîtres d'oeuvre. La ville contemporaine est plurielle; les aménagements doivent témoigner de cette diversité.

Le projet urbain est imaginé comme un scénario, pas encore un film. Il lui faut des acteurs de talent et différents angles de vue... Pour la première étape des aménagements, c'est désormais en grande partie chose faite. Les espaces publics pourront encore évoluer dans leurs détails et surtout dans leurs usages qui vont surgir; mais, l'organisation des lieux est fixée.

Des rapports étroits doivent relier le neuf et l'existant. La trame de Perrache est prolongée. Les fortes caractéristiques de la géographie entre Rhône et Saône, le relief des bords, la topographie

du confluent ont dicté la configuration des espaces publics. De manière assez classique, la conception de l'espace public est au centre du projet, comme la composante première, fédératrice et structurante.

Autre enjeu important dans la perspective du projet d'ensemble, comment envisager le devenir pour les infrastructures techniques ? Les ouvrages ferroviaires et autoroutiers ont profondément pénalisé le secteur du confluent. Face à cette donnée, les premiers aménagements doivent apparaître comme une démonstration concrète et exemplaire des formidables potentialités du site pour toute l'agglomération lyonnaise. L'effet recherché doit être le levier de futures transformations longues et coûteuses, telles que le déclassement de l'autoroute qui occupe abusivement les rives et la réorganisation du Centre d'échanges, dont le fonctionnement devra être ramené au niveau du sol de la ville.

Sur ce thème, l'objectif est de maîtriser et normaliser les relations entre ces infrastructures et les espaces urbains, en facilitant les parcours et en valorisant le paysage. Dans ce but, les premiers aménagements apportent des avancées significatives avec le prolongement de la ligne de tramway dans le cours Charlemagne rénové, avec l'inscription de la ligne de chemin de fer dans le contexte du quartier et avec l'ouverture de la gare de Perrache vers le Sud, sur la place des Archives.

La dimension originale et innovante du projet urbain se manifestera davantage par les architectures des édifices. Mais, la création du parc et port de la Saône autour d'une longue promenade, avec la réalisation de la vaste place autour d'un bassin nautique vont illustrer, de manière marquante, le nouvel essor du centre de Lyon. Partout, de Buenos Aires à Rotterdam, en passant par Barcelone, Gênes ou Shanghai, les villes se réinventent encore et toujours dans leurs rapports à l'eau. Lyon Confluence traduit cette volonté de renouveau singulier, au bénéfice de toute l'agglomération de Lyon."

François Grether est l'architecte urbaniste du projet Lyon Confluence. Il a tout d'abord exercé son activité au sein de grands services publics, en particulier comme responsable d'études à l'Atelier parisien d'urbanisme. Depuis 1992, avec son atelier, il a mené la conception de nombreux projets urbains comme ceux du Romarin à Euralille, des quartiers Nord à Amiens, de Gerland à Lyon, de l'île Seguin à Boulogne-Billancourt et enfin, celui de Clichy-Batignolles, site du projet de village olympique pour Paris 2012.

Michel Desvigne (paysagiste du projet d'ensemble et du parc de Saône) :

“La nature entre dans la ville pour mieux accompagner sa transformation”

“De Michel-Antoine Perrache à Tony Garnier, et bien sûr depuis, un véritable mythe de la confluence s’est construit à Lyon. Ces cent cinquante hectares situés entre Rhône et Saône prolongeront à terme tout le centre-ville vers le Sud. C’est donc un projet à la hauteur du mythe. Mais la reconversion de certains sites industriels et la transformation des infrastructures qui les accompagnaient seront nécessairement progressives.

Depuis plusieurs années, nous développons la notion de “nature intermédiaire” dans les espaces publics : créer un bois plutôt qu’un parc, une pépinière plutôt qu’un alignement ou encore une prairie plutôt qu’une pelouse. La nature devient un matériau vivant de la production de la ville, capable d’accompagner ses mutations dans le temps. Dans le cas du parc de Greenwich, près de Londres, nous avons voulu redonner des qualités à un site en attente de transformation en profitant de la création d’un grand équipement, le Dôme du Millenium. Sur le site de Lyon Confluence, nous cherchons à obtenir des résultats différenciés – certains immédiats, d’autres plus lointains – avec une économie de moyens et une vision à long terme, à l’instar de la promenade déjà réalisée le long des quais de Saône.

Plutôt qu’un parc unitaire, difficilement concevable autrement qu’à très long terme, nous avons proposé un système de parcs, diffus et mobile, qui puisse investir immédiatement, de façon provisoire ou pérenne, tout espace public disponible. Chaque nouveau bâtiment construit sur le site doit être placé en connexion avec ce système de parcs, chaque habitant doit pouvoir vivre en relation directe avec un jardin ou une promenade. Depuis n’importe quel point de cette partie de la Presqu’île, il doit être possible de se déplacer en empruntant ces promenades et les “jardins de ramifications”, tous connectés à la Saône qui constitue l’épine dorsale du projet.

Quatre types d’aménagement sont ainsi proposés : les rues jardinées, la promenade de Saône, les jardins d’eau et enfin les jardins de quartier, “espaces mixtes” entre jardins et espaces publics plus minéraux. Le projet prévoit une circulation nord/sud sur la totalité du parcours, mais il doit fonctionner également pour des usagers décidant de demeurer dans un seul espace. Cinq placettes

sont prévues au contact de la Saône pour rythmer la promenade tout en répondant aux usages de proximité.

En ce qui concerne l'implantation des arbres, le principe d'aménagement repose sur une trame de sept mètres sur sept qui permettra de planter à la fois de grands sujets et de plus petits arbres sur un même secteur. À partir d'une palette végétale diversifiée, il s'agit de "sculpter des formes dans les masses végétales" pour produire un effet de diversité dans les hauteurs et dans le type de feuillage, et permettre une certaine transparence sur la Saône, les plus grands arbres intervenant davantage comme des "accidents" dans le paysage urbain.

Les choix de végétaux seront fonction de la plus ou moins grande proximité de l'eau. Dans les jardins aquatiques proches de la rivière, une flore diversifiée – en majeure partie d'origine locale – pourra s'épanouir. Même si leur caractère aquatique en fait des espaces un peu « précieux », les jardins seront accessibles en certains points par des ponts permettant de traverser à pied sec. Ces ponts pourront être retirés la nuit par exemple si l'on instaure des heures de fermeture. Enfin, les places de quartier seront plantées également, mais de façon à ce que les jeux pour enfants puissent y trouver leur espace. Il s'agit au final d'associer étroitement habitat et espaces extérieurs pour proposer une alternative à la séparation des fonctions et concevoir un véritable morceau de ville..."

Michel Desvigne est le paysagiste du projet Lyon Confluence. Issu de l'école du paysage de Versailles, où il a lui-même enseigné, il a réalisé de nombreux aménagements d'espaces publics et de jardins tant en France (Paris, Lyon, Bordeaux, Montpellier...) qu'à l'étranger. Il mène de front ces projets avec des études à grande échelle comme la transformation d'une vallée industrielle en Angleterre ou la charte du paysage de Bordeaux.

Georges et Julien Descombes (place nautique) :

“Le projet participe à la refondation de la Confluence”

“La chance du projet Lyon Confluence, c’est d’exister dès à présent et d’avoir néanmoins la capacité à intégrer les évolutions ou les besoins qui s’exprimeront ultérieurement. Car son parti pris est ferme et repose sur ce que nous avons appelé “l’intelligence territoriale”. La relation entre la ville et le parc est en particulier un élément décisif à nos yeux. La continuité urbaine et végétale qu’elle induit est intéressante non seulement du point de vue paysager, mais aussi par la hiérarchie des espaces publics, la souplesse des transitions ou le caractère évolutif des fonctions qu’elle propose. Pour le projet de place nautique, c’est déterminant.

Notre objectif est de créer à la fois une place généreuse et confortable, comportant la possibilité d’usages diversifiés, ce que sa taille – l’équivalent de la place Bellecour – permettra sans aucun doute. Les usages traditionnels des espaces publics seront complètement bouleversés, ne serait-ce que parce que les Lyonnais ne disposent pas, jusqu’à présent, d’un tel ensemble de quais aménagés d’un seul tenant et visibles en une seule fois. Selon les espaces que l’on choisira d’utiliser, l’ensoleillement, les moments de la journée ou de la soirée, ces usages pourront être tout à fait diversifiés. Ce sera un équipement d’un genre particulier, une machinerie du spectacle, une sorte de “théâtre urbain” inclus dans un espace portuaire. Mais il s’agit également un “socle” – au sens propre comme au figuré – pour reconstruire la mémoire lyonnaise de l’eau et participer à la refondation de la confluence entre le Rhône et la Saône.

L’eau est évidemment un atout dans cette refondation. Dans l’ensemble du projet, il s’agit de rechercher une certaine inspiration de la ville, de ne pas oublier que le rapport à l’eau est aussi un rapport à l’Autre. Il faut savoir fournir des signes de calme, de civilité, de dignité, lorsque l’eau entre dans la ville... Si l’on remonte la Saône en direction du Nord, on constate qu’il existe des constantes paysagères, liées au travail et à la rudesse des anciens usages industriels des berges. Ces espaces ne sont pas sans qualités. Il faut à la fois les conserver et les “domestiquer”, comme ont su le faire par exemple les Hollandais à Amsterdam (Borneo Docks) ou à Rotterdam (Koop van Zuid). Plus récemment, à Zürich (Limaat West), grâce à la superposition des fonctions, on a veillé à ne pas “chasser le travail” des espaces reconvertis.

Quand on entrera dans la darse, en revanche, on découvrira un paysage beaucoup plus urbain, disposant d’un environnement bâti plus dense, propre aux grandes places historiques, dont la

dimension est à l'échelle de l'agglomération lyonnaise. L'idée est de faire apparaître une sorte de parc portuaire dans la ville et de provoquer un choc émotionnel inattendu.

Ce choc sera pratiquement suffisant, à notre sens, pour créer l'événement. C'est pourquoi la place nautique proposera un vocabulaire relativement simple, plus végétal sur les quais Nord, davantage minéral sur les quais Sud, ce qui n'exclut ni la beauté ni la sensualité. Cette simplicité ne va pas forcément de soi : c'est à la fois la difficulté et l'intérêt d'une telle démarche. Mais elle sera de nature à faciliter les interactions, y compris visuelles, entre la place et les équipements ou espaces alentour (parc, pôle de loisirs, capitainerie et services aux plaisanciers...).

Il ne faut pas oublier que nous travaillons pour les générations futures : on ne réalise pas ce type de projet tous les matins ! Du point de vue d'une gestion économe de l'eau, du choix des essences de bois et des autres matériaux utilisés, ou encore de l'entretien des sols, la place nautique participera au développement durable et à la qualité urbaine. Il nous semble que l'espace public ainsi créé sera en soi une innovation, apportant au cœur de la ville un imaginaire, un espace de liberté dont la pérennité est garantie du fait même de la création du bassin nautique. Dans ce sens, le choix de la dénomination que prendra ce lieu ne doit pas être laissée au hasard."

Georges Descombes est architecte et professeur à l'Institut d'architecture de l'Université de Genève.

Julien Descombes est architecte directeur de projets. Diplômé de l'École d'architecture de Genève, il dirige depuis 2000 l'agence ADR Architectes. Georges Descombes et ADR Architectes sont intervenus en Suisse et en France, sur de nombreux aménagements de parcs urbains (Villars-sur-Glâne), de places publiques (Thônex, Zürich) et de rives de fleuves, notamment les berges du Rhône à Genève, qui a été distingué en 2000 par le prix Wakker.

Jean-Paul Viguier (pôle de loisirs) :

“Faire renaître un imaginaire urbain sur le confluent”

“Ce quartier de Lyon était pour moi un peu insaisissable, du fait même de la coupure des infrastructures, de la relation difficile de la ville aux fleuves... Cela me passionnait d’explorer à nouveau ce territoire de la confluence. Car on ne comprend les choses qu’avec patience et attention portée aux gens et aux lieux. J’aime cette idée de contribuer, à mon niveau, à cette démarche. L’une des forces du projet Lyon Confluence est, à mon sens, de prendre en compte les contraintes existantes, d’en rendre compte dans toute leur complexité et de ne pas chercher à les gommer, par exemple en matière de réseaux de déplacements.

Le plan global proposé par François Grether et Michel Desvigne propose ainsi une structure urbaine à la fois très élaborée et tout à fait évolutive, qui encourage la mutation du site vers davantage d’urbanité. Il favorise l’accessibilité d’un quartier où les flux sont très importants. Il identifie un certain nombre de points forts – le parc urbain, le pôle de loisirs et la place nautique, le musée des confluences... Enfin, le pragmatisme et l’évolutivité sont à l’ordre du jour, car l’adaptation de l’ensemble des projets à ces différents objectifs est absolument indispensable.

Le projet de pôle de loisirs ne pouvait donc se concevoir sans un rapport étroit entre le bâtiment et l’espace public, entre l’équipement proprement dit et la ville environnante. L’idée est de rétablir dans le quartier une présence humaine, de créer un imaginaire urbain à partir du mouvement engendré par l’offre de loisirs et le commerce, qui sont des activités contemporaines majeures. La transparence du bâtiment, depuis lequel on pourra apercevoir les trains, le tramway, les bateaux sur la Saône ou à quai, est l’un des éléments essentiels de cette mise en relation.

Ce projet constitue également l’occasion pour la ville de Lyon de réinventer un certain nombre d’éléments, formels ou plus informels, de son vocabulaire urbain : le rapport à l’eau, les quais, l’éclairage, le traitement des sols, les espaces verts, voire le mobilier urbain... De ce point de vue, les échanges entre les différents concepteurs sont positifs : nous avons ainsi avec Georges Descombes et ADR architectes un exemple de relation intéressante, établie sur la base d’une expérience commune de l’espace public et d’une véritable recherche dans la qualité des matériaux.

La relation à l’eau et au paysage environnant est évidemment déterminante. Toutes les villes qui, en France ou à l’étranger, avaient perdu la mémoire de leurs fleuves s’efforcent aujourd’hui de retrouver le plaisir du côtoiement de l’eau. Les fonctions festives du pôle de loisirs et de la place

nautique, qui permettront de développer une relation plus intense entre la ville, la fête, l'eau et la lumière, vont évidemment dans le bon sens puisqu'il s'agit ici d'un enjeu de reconquête d'abord humaine du site du confluent. Autour ou à l'intérieur du pôle de loisirs, plusieurs parcours seront proposés aux piétons : un circuit ouvert/couvert dans le bâtiment, sous la forme d'un mail débouchant sur un mur d'escalade, créant un climat vraiment inédit dans l'agglomération lyonnaise, un circuit en bordure des quais en rapport étroit avec les activités nautiques...

Il s'agit d'aménager des espaces suffisamment attractifs et sûrs pour que l'on ait envie de s'y rendre de jour comme de nuit entre amis ou en famille... La présence de vitrines commerciales en rez-de-chaussée et de restaurants en terrasses facilitera cette attractivité. Elle incite aussi le maître d'ouvrage et les utilisateurs à envisager d'emblée tous les éléments d'interface entre espace privé et espace public, ce qui n'est pas toujours le cas dans les équipements commerciaux.

L'intérêt pour l'architecture, le paysage et l'environnement, qui sont des éléments forts de la qualité urbaine aujourd'hui, devrait nous aider à réussir ce pari, y compris auprès des visiteurs étrangers. Il faut parvenir à créer un bouche-à-oreille positif autour de ces nouveaux espaces publics pour qu'ils deviennent, comme disent les Anglo-Saxons, un buzz , un lieu-phare, où l'on aura plaisir à se retrouver..."

Jean-Paul Viguier a réalisé, outre les sièges sociaux de grandes entreprises comme Alstom, Esso ou France Télévision, d'importantes opérations en région parisienne (ensemble Cœur Défense, Carré Sénart...). Il est l'auteur de bâtiments emblématiques comme le pavillon de la France à l'Exposition universelle de Séville ou l'hôtel Sofitel de Chicago. En matière d'espaces publics, ses références vont du parc André Citroën, réalisé en bord de Seine à Paris, à l'aménagement du site du Pont du Gard, inscrit par l'Unesco au patrimoine de l'Humanité.

Olivier Meurant (bassin nautique) :

“Un projet original qui remet en valeur le fleuve...”

“L’opération Lyon-Confluence est intéressante à plus d’un titre : sur une emprise restreinte, dans un laps de temps court, de nombreux intervenants, des entreprises de haut niveau, des consultants aux spécialités diverses vont se rencontrer et converger vers un projet cohérent. En tant que maître d’œuvre du bassin nautique, nous savons que le travail de coordination sera important. C’est un projet original, qui à la fois doit intégrer l’histoire de la ville – et notamment le passé industriel du site – mais qui aussi va marquer le futur de ce quartier et de ses habitants. Sogreah est basée à Grenoble ; nous avons une agence très active à Lyon ; Ce projet, de par sa proximité, nous tient donc particulièrement à cœur, nous qui travaillons souvent à l’export.

Le bassin nautique s’étendra sur 340 mètres de longueur et de 50 à 70 mètres de largeur, ce qui représente un linéaire de quais de l’ordre de 900 mètres. Il disposera d’une profondeur moyenne de 2,25 mètres (réglée par le barrage de Pierre-Bénite en aval), Les quais auront une hauteur comprise entre 3,25 m et 4,25 m. De ce fait, le bassin permettra l’accès de voiliers ou de bateaux de plaisance de taille moyenne. Une halte fluviale sera créée au sein du bassin pour les accueillir et leur fournir des services divers tels que l’eau et l’électricité. Le long du quai sud sont prévus des postes d’amarrage pour des péniches de type Freycinet qui abriteront des activités de loisir : café-concert, restauration sur l’eau...etc.

Un parement sera réalisé tout au long des quais, qui donnera une unité visuelle à l’ensemble du bassin et aux quais-promenades le bordant. Enfin, une passerelle permettra à la fois de disposer d’une vue en hauteur sur le site et bien sûr de faciliter les circulations piétonnes.

Nous travaillons en étroite relation avec les maîtres d’ouvrages (la SEM Lyon Confluence, la SNCF, RFF) et naturellement avec les concepteurs (l’équipe Descombes/ADR et RFR) qui définissent les différents aspects architecturaux et urbanistiques du projet. Les contraintes de la réalisation de la darse ne manquent pas en effet : un certain manque d’espace, compte tenu des volumes importants de terre (près de 140 000 mètres cubes) que nous devons excaver, trier et sortir du site, soit pour valorisation, soit pour stockage ou traitement ; la programmation des travaux de construction de l’ouvrage ferroviaire qui traverse la darse, simultanément aux travaux de creusement du bassin ; la nécessité de prévoir un renouvellement automatique de l’eau.

L’ouvrage doit être livré en 2007.

Même si techniquement, sa réalisation sera plus spectaculaire que vraiment complexe, le bassin nautique soulève également des questions de gestion environnementale. Les réponses se doivent d'être innovantes : tri des terres à la source, suivi du renouvellement et de la qualité de l'eau, gestion des nuisances du chantier... La présence de certains contaminants dans les sols conduira ainsi à organiser une collecte fine des terres excavées en fonction de leur destination finale. Ce projet est donc un exemple concret de démarche environnementale, démarche qui contribuera sans aucun doute à améliorer le fonctionnement et l'image du site."

Olivier Meurant est ingénieur chef de projet à Sogreah Maritime ; « la Sogreah », groupe de consultants spécialisés dans l'aménagement et l'environnement, notamment dans le domaine des infrastructures maritimes et fluviales, emploie 750 personnes en France et dans le monde. Le siège social de Sogreah Consultants est installé à Grenoble où se trouve située l'équipe chargée du projet de bassin nautique.

Pierre Million (ouvrages ferroviaires) :

“Positiver la place des ouvrages d’art dans le projet”

“L’opération Lyon Confluence a, de toute évidence, une logique forte. Concernant la réalisation des ouvrages ferroviaires, leur présence au sein du projet d’aménagement global a été considérée comme acquise dès l’origine des études. Les analyses et propositions ont porté sur l’intégration de ces équipements dans un environnement sensible en devenir où la plus grande attention est portée à la qualité du paysage urbain. Aussi, nous avons travaillé avec François Grether et les concepteurs d’espaces publics dans un esprit de coopération et de recherche de cohérence.

Tout ce qui touche aux infrastructures en général et au domaine ferroviaire en particulier est par définition complexe, et même parfois ressenti comme agressif pour l’environnement. Nous avons donc fait le choix, en liaison avec la SEM Lyon Confluence et les maîtres d’ouvrages du projet (SNCF et Réseaux ferrés de France), d’un ouvrage linéaire d’une grande simplicité, affirmant sa fonction technique de transport, et nous avons cherché à positiver la place de ces ouvrages d’art dans le projet. Le passage d’un train dans cet espace public peut contribuer au vécu ludique souhaité.

Cette préoccupation se traduit par certaines options techniques pour la traversée de la darse : des matériaux peu bruyants, choisis après des études acoustiques très précises, qui ont conduit notamment à l’abandon de toute voie courbe sur le site, des appuis bien répartis entre le sol et le bassin nautique, la réalisation d’un tablier le plus fin possible de l’ordre de 1,20 m, ce qui est très peu pour un ouvrage de ce type, qui accueillera aussi bien des trains de marchandises que des TER... Ces définitions optimisent la fluidité visuelle et l’insertion paysagère. L’ouvrage participera pleinement, à travers le reflet de l’eau sur les sous-faces claires du tablier, à l’image de la future place nautique. La réalisation des ouvrages ferroviaires sera l’une des premières à être engagée, avant la fin de cette année, et sera largement entamée lorsque commenceront les travaux d’aménagement de la place nautique et des espaces extérieurs. Aussi, les propositions d’intégration ont été menées en pleine association avec l’ensemble des concepteurs des espaces publics.

À titre personnel, je dois dire ma satisfaction de travailler avec des partenaires attentifs, permettant des dialogues efficaces, grâce notamment aux nouveaux outils de conception qui évitent la multiplication des étapes techniques lourdes. Cela nous permet par exemple d’assurer sans difficulté majeure un suivi des détails avec Georges Descombes ou Jean-Paul Viguier, afin d’obtenir

des prestations qualitatives aux tangences des ouvrages d'art avec les espaces extérieurs tel le calepinage du traitement de sols au pied des piles par exemple.

A notre avis, la finalité du projet est de s'affranchir des limites du confluent et de connecter ce territoire largement ignoré à la ville dans son ensemble. C'est un très beau pari et je crois que ce qui se passe actuellement sur les espaces publics laisse bien augurer de la suite."

Pierre Million est architecte. Il dirige l'agence Soberco Architecture et Urbanisme (groupe Soberco) implantée dans l'agglomération lyonnaise depuis de nombreuses années. Son agence intervient fréquemment sur la réalisation d'ouvrages d'art et d'infrastructures intégrées dans des sites urbanisés existants.

Jean-François Blassel (passerelle du bassin nautique) :

“Un point télescope sur le site”

“Lyon Confluence propose une ouverture fortement symbolique de la ville sur l’eau. Elle permet de reconstituer une mémoire de la présence aquatique bien antérieure aux grands travaux d’aménagement menés par l’ingénieur Perrache, à travers le contact avec les fleuves, les balmes, les limites du confluent... Ce qui m’a frappé lorsque nous avons commencé à travailler ici, c’est la cohérence de ce projet dont nous sommes tous, dans les différentes équipes de concepteurs, les dépositaires. En outre, il est relativement rare que l’on nous confie à la fois l’étude technique et la réalisation, ce que nous considérons comme une marque de confiance. Ce n’est pas une situation courante.

Le projet de place nautique s’inscrit dans la double lignée des grandes places historiques de Lyon et des passerelles jetées par-dessus le Rhône et la Saône. On se trouve néanmoins dans une Presqu’île établie artificiellement au fil de l’histoire, et surtout dans sa partie la moins valorisée. Au sud de la gare, il n’existait pratiquement aucun espace public digne de ce nom. Nous intervenons donc avec le minimum d’a priori possibles sur ce que doivent être les espaces que nous contribuons à créer, même si les cahiers des charges sont extrêmement précis et précieux, par exemple vis-à-vis de la réalisation de la passerelle.

Il existe presque toujours, dans ce type de projet, une tension entre la volonté de faire passer des bateaux d’un certain gabarit et la pente de l’ouvrage, qui doit rester raisonnable pour les piétons. Le projet doit par conséquent contribuer à apaiser ces tensions et à adoucir les pentes. Ce que nous voulons faire, c’est mettre au service du projet d’ensemble la technologie propre à ce type d’ouvrage, et non pas créer un objet technique lourd ou trop prégnant dans le paysage. C’est un équipement qui doit par conséquent être conçu en relation directe avec ses usages. La qualité d’une réalisation en dit souvent beaucoup sur les intentions du maître d’ouvrage et sur le respect des futurs usagers. De ce point de vue, la passerelle ne sera pas un objet gratuit ou un espace extravagant, mais bien au contraire, à travers la qualité des matériaux utilisés ou les choix de mise en œuvre, un objet d’usage et un espace partagé...

Cette passerelle est, en d’autres termes, une nouvelle chance donnée à la relation entre l’homme, la nature et la ville sur ce territoire de la Presqu’île. Au-delà de la simple nécessité de pouvoir traverser la darse, ce sera un poste d’observation, un point télescope. La proximité de l’eau doit être sensible pour le piéton, non seulement par l’ambiance sonore, l’éclairage, mais aussi par la

transparence de l'ouvrage qui se diffusera jusqu'aux berges. Elle donnera à cet espace original l'un des éléments essentiels d'une qualité urbaine exceptionnelle."

Jean-François Blassel est ingénieur chef de projets chez RFR. Créée en 1981 par l'ingénieur britannique Peter Rice, cette entreprise a pour objet la conception et la réalisation de structures innovantes, à la frontière entre architecture et ingénierie. Jean-François Blassel a travaillé sur les infrastructures liées aux lignes TGV et participé à l'aménagement des gares nouvelles de Lille et d'Avignon. Il a dirigé récemment la réalisation d'une passerelle piétonne sur la Loire à Orléans.

Agnès Deldon et Alberto Giorgiutti (ramifications du parc et voirie) : “Une relation forte entre la ville et le parc”

“ La force du projet Lyon Confluence en matière d’espaces publics, c’est de placer tous les concepteurs face aux maîtres d’ouvrages et de les faire dialoguer, de telle façon que chacun puisse se situer dans un rapport équilibré entre ville et nature. Il s’agit d’une véritable invitation à intégrer la géographie et l’histoire dans l’aménagement de ce territoire.

Notre mission consiste à assurer des continuités entre des espaces et des fonctions de nature différente : des espaces naturels, des rues, des réseaux, c’est-à-dire la ville dans toute sa complexité... Même si l’étude des réseaux concerne l’ensemble de la zone d’aménagement concerté, notre responsabilité en matière de conception d’espaces publics se limite à des espaces bien déterminés : au nord, la rue Casimir-Perier jusqu’à son entrée dans le parc, la rue Denuzière entre Casimir-Perier et la darse, ainsi que la voie B le long du parc ; et au sud, la rue Montrochet.

Cela ne nous interdit pas de proposer une vision d’ensemble. Le projet vise à répondre globalement aux contraintes de voirie et de leurs usages, et à trouver une continuité et une familiarité, dans le dessin et dans le traitement des sols, entre le parc et ses prolongements dans la ville. Il s’agit aussi d’adapter les modes de gestion aux objectifs du développement durable – utilisation de matériaux perméables, infiltration de l’eau, entretien des différents types d’espaces verts... – en faveur d’un projet économe tant en ressources qu’en coût de fonctionnement.

Il ne s’agit pas de donner systématiquement raison à la nature sur la ville, ou bien l’inverse : la rue est un espace de rencontre, d’élaboration de réponses négociées. Le fait d’y créer des espaces verts ouverts à différents usages en rend le fonctionnement plus complexe. Cela doit nous inciter à élaborer des solutions imaginatives, que nous nous employons à faire émerger.

Au départ, notre objectif a été de provoquer des “désirs de ville”, à partir d’images de référence sur les espaces publics, d’introduire une relation forte entre la ville et le parc, et de permettre une bonne appropriation des espaces ainsi remodelés. Notre expérience de Vaise (aménagement de la rue Marietton et de la rue de Bourgogne) nous a aidés à nous situer vis-à-vis de ces questions. Les choix de voirie ne sont jamais “innocents” : ils traduisent des options d’aménagement et pas seulement des réponses techniques. ”

Agnès Deldon, paysagiste, est diplômée de l'École nationale supérieure du paysage de Versailles. Après avoir été conseil du Grand Lyon sur les opérations de voirie, elle a réalisé différents espaces publics dans l'agglomération lyonnaise, et notamment à Lyon-Vaise et à Tassin La Demi-Lune. Elle est accompagnée dans ce projet par Alberto Giorgiutti, architecte-urbaniste. Ces deux concepteurs sont associés à Thales Engineering & Consulting, mandataire.

Arnaud Yver (place des Archives) :

“Créer un espace public vivant, ouvert, pérenne...”

“L’opération Lyon-Confluence est bien partie. L’objectif global reste de ressouder les morceaux de ville que sont les différents quartiers de Perrache, éparpillés de part et d’autre de la gare, et de créer des liens avec le secteur de La Mulatière et avec Gerland. Le choix de la centralité qui a été fait pour le confluent consiste à la fois à étoffer la Presqu’île au-delà de la coupure créée par la gare et par le centre d’échanges, et à “recoudre la ville”. Sa réussite suppose de créer sur ce site un nouveau pôle d’animation pour l’agglomération lyonnaise. À Gerland, ce phénomène se manifeste déjà et, en bord de Saône, de nouvelles pratiques sociales liées à l’eau commencent à se développer. Il s’agit de les amplifier et de leur donner une dimension durable.

Quand on réalise un grand parc, on peut chercher à déplacer ou à modifier ces pratiques. Sur la place des Archives, qui est de taille modeste, on ne doit pas s’attendre à de grands bouleversements à court terme. Le paradoxe était qu’il fallait concevoir un espace qui puisse à la fois résister aux évolutions et les accompagner sur la durée. Cette place sera un lieu de transition, de passage, dont la capacité à évoluer en lieu d’animation ne peut être qu’anticipée.

C’est pourquoi nous avons conçu un lieu assez ouvert, pas trop sédimenté, qui ne soit pas “ficelé” pour toujours alors même que certaines de ses fonctions sont appelées à évoluer. Il s’agit pour l’essentiel de dégager un espace central vivant et d’en faire un lieu pérenne, notamment grâce aux matériaux et aux végétaux utilisés. Il a fallu également gérer les contraintes liées à la réalisation d’un parking souterrain et d’une dalle. Grâce aux discussions menées avec Eiffage, délégataire de service public, nous avons pu contourner cette difficulté en décaissant légèrement l’ouvrage sur la partie où nous souhaitions planter de grands arbres, laissant libre le reste de la surface, ce qui a généré une économie du projet très convenable.

Du point de vue du développement durable, notre attitude a consisté à respecter les gens, les lieux et les plantes à travers la douceur de l’éclairage, l’entretien ordinaire, le fonctionnement quotidien. L’innovation, c’est parfois de savoir rester simple... Nous avons également choisi pour le sol des matériaux issus de la région, en l’occurrence de la pierre blanche des carrières de l’Ain en majorité. Enfin, nous souhaitons ne pas multiplier les éléments de mobilier urbain, au-delà des quelques fonctions utiles, de façon à dégager davantage de visibilité aux passants sur l’ensemble de l’espace.

Les objectifs de qualité globale et d'intégration urbaine constituent naturellement une priorité. Cette place à elle seule ne va pas transformer Lyon. Mais elle peut jouer son rôle à son niveau. Il faudrait pour cela la relier davantage aux autres espaces publics du secteur par des continuités plantées, des effets de terrasse, des circulations douces, en particulier sur le cours Charlemagne. On peut également envisager, pour faciliter ces liaisons et assurer une cohérence d'ensemble, de mettre en place une charte des matériaux s'appuyant sur un vocabulaire commun suffisamment large pour s'adapter aux différents espaces publics prévus et contribuant à la création d'un paysage urbain de qualité..."

Arnaud Yver, architecte, a été chef de projet au sein de l'agence Henri Gaudin puis a créé son activité libérale en 1993 avant de devenir administrateur de l'agence parisienne HYL (Hannetel Yver et Laforge associés) ou il développe essentiellement des projets d'espaces publics. L'agence HYL est déjà connue à Lyon pour avoir mené à bien le réaménagement de la Cité-jardin de Gerland et réalisé plusieurs places publiques dans le Grand Lyon.

Bruno Dumetier (prolongation du tramway) :

“Un tracé où le piéton aura une place décisive”

“Le projet Lyon Confluence répond, au fond, au vieux rêve des Lyonnais de supprimer la barrière historique entre le Nord et le Sud de la Presqu’île. Il s’agit de dépasser les phénomènes lourds matière de coupure avec le reste de la ville et d’illisibilité urbaine que le quartier a connu. Le prolongement de la ligne T1 du tramway, d’abord jusqu’au pôle de loisirs puis jusqu’au musée des Confluences à l’horizon 2007, est apparu en définitive comme la meilleure solution pour entreprendre cette démarche. Il va apporter au quartier non seulement une infra-structure de transport importante mais la requalification de cet axe majeur qu’est le cours Charlemagne.

Le tramway s’inscrit tout d’abord dans une logique de désenclavement. De ce point de vue, il convenait de prendre en compte soigneusement les futures voies et les aménagements urbains prévus dans le plan d’ensemble de Lyon Confluence conçu par François Grether et Michel Desvigne. Pour la place des Archives, par exemple, cela consistait à se mettre au service du plateau piétonnier qui sera créé et d’être le plus discret possible dans sa traversée – dans des conditions de sécurité acceptables par tous.

Ensuite, le tramway imprime au quartier, à travers le traitement d’une large avenue (une moyenne de trente mètres, ce qui est rare à Lyon), l’idée des fonctions urbaines que l’on souhaite y retrouver. Nous avons privilégié un tracé de voirie urbaine, le plus rectiligne possible, où le piéton ait une place décisive. Nous avons souhaité, par exemple, préserver ou développer les arbres d’alignement, permettre la cohabitation de différents types d’usage de la rue (notamment les “modes doux” de déplacement comme le vélo et le roller) avec le tramway ou l’automobile, et aller vers un traitement relativement homogène des matériaux au sol. Enfin, bien sûr, ce projet se réfère, en particulier lors des points de croisement, au projet de parc urbain et à ses “ramifications vertes” conçus par Michel Desvigne.

La décision de mener à bien le projet de tramway a été prise au bon moment, c’est-à-dire en début d’opération. Elle permet aujourd’hui de se montrer ferme sur les objectifs de partage des usages de la voirie et de qualité urbaine globale. C’est un choix fondateur pour le devenir de la confluence. Il est essentiel en termes d’image, de développement durable et de transformation de l’espace public. Il nous conduit également à davantage d’affirmation de la qualité urbaine nécessaire dans cette partie de la ville, sans pour autant négliger le dialogue avec les riverains et avec les usagers. Fin

2005, les Lyonnais découvriront sans doute, avec le nouveau visage du cours Charlemagne, une nouvelle manière d'être ensemble et de circuler dans la ville en bonne intelligence."

Bruno Dumetier, architecte implanté depuis 1982 à Lyon, a réalisé de nombreux projets d'infrastructures de transports (les deux premières lignes de tramway de Lyon, le tram-train de Mulhouse, la nouvelle ligne de l'Est lyonnais Léa, qui reliera la Part-Dieu à l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry...). L'agence AABD s'est élargie récemment à de nouveaux associés (Dominique Gautier, à Lyon, et Stéphane Conquet, à Paris) et s'est déployée sur de nouveaux sites urbains à reconquérir comme l'opération "Carré de Soie".

Dominique Bourreau (parc de stationnement Perrache Sud) : "Créer un véritable espace public en sous-sol"

"Dans cette opération, la relation de travail s'est révélée très positive tant avec les responsables de la SEM Lyon-Confluence qu'avec les différents concepteurs retenus pour les espaces publics ou les équipements programmés. Il faut saluer le fait que l'équipe des concepteurs soit placée en permanence en situation de dialogue au service d'une meilleure maîtrise des opérations d'urbanisme et des objectifs qui leur sont fixés par le(s) maître(s) d'ouvrage.

Ainsi, grâce à la discussion menée avec Arnaud Yver (HYL) et le groupe Eiffage, constructeur et exploitant du parc, nous avons pu résoudre des questions techniques liées à l'importance de l'enracinement et à la taille des arbres sur la place des Archives. Il s'agit d'ailleurs d'un projet très sobre et bien conçu, sachant que la position de cet espace public est tout à fait intéressante du point de vue urbain, avec notamment ses perspectives d'extension jusqu'au Rhône.

Le nouveau parc de stationnement du quartier de Perrache a été conçu dans la continuité des parcs lyonnais, qui allient respect des sites d'implantation et qualité de matériaux au service d'une circulation aisée des usagers, automobilistes, cyclistes ou piétons. Il va contribuer à la fois à améliorer la desserte de la gare côté sud et à répondre aux besoins particuliers d'un quartier en développement. Mais il est important également en termes d'image pour les usagers de la gare, des Archives municipales ou d'autres équipements du quartier. C'est pourquoi nous avons porté une attention toute particulière à l'ambiance, à l'éclairage et la dimension ludique des espaces qui seront utilisés par plusieurs milliers d'usagers chaque jour.

Dans tous les projets de parcs de stationnement sur lesquels nous intervenons, nous cherchons à restituer un véritable espace public, et non pas seulement une "boîte avec des voitures dedans", en relation étroite avec son environnement. C'est une constante de nos projets – qui existait d'ailleurs bien avant que l'on généralise le concept de développement durable ou le label HQE. Il s'agit de prolonger l'espace extérieur sensible par un espace souterrain avec des qualités presque équivalentes d'espace urbain. Pour cela, la lumière, mais aussi la scénographie et le traitement paysager, sont essentiels, car ils contribuent à donner confiance aux usagers.

Pour ce projet dont le concept est basé sur la diffraction de la lumière et l'introduction d'une végétation de faille comme celle que l'on trouve par exemple dans les gorges de la Langouette (Jura), Arche s'est associé ainsi les services du concepteur lumière, Cobalt, partenaire habituel de

l'agence, et de l'«artiste-botaniste» Patrick Blanc, qui ont traduit cette idée de manière créative. Cobalt a proposé un système d'éclairage à la fois structurant et poétique, qui donne le ton de l'ambiance du futur parc. Et Patrick Blanc a mis au point un processus de plantation original, pratiquement sans terre, pour habiller les murs du parking et participer à la régénération de l'air. Cette découverte, élaborée lors du premier festival des jardins de Chaumont, devrait sans aucun doute être appréciée par les usagers...”

Dominique Bourreau, architecte, est avec Chiara Bortoletto, Michel Maurice, Christian Messner, Michel Morales et Frédéric Ragot l'un des six associés de l'Atelier Arche, fondé en 1979 à Lyon. Prix d'architecture publique en 1996 pour le lycée de Cibeins, pour sa promotion du chauffage au bois, et primé en 2003 par l'Ademe pour la réalisation d'un ensemble de logements bioclimatiques à Villeurbanne, Arche s'est illustré depuis une vingtaine d'années dans la réalisation d'équipements ou de structures se situant dans la logique du développement durable.

Albert Constantin (Archives municipales de Lyon) :

“Un équipement largement ouvert au public”

“L’installation des Archives municipales de Lyon dans le quartier de Perrache, à l’automne 2001, a constitué le premier investissement public du projet Lyon Confluence. L’ambition de ce projet est forte. Il fallait donc que les premières réalisations d’équipements et d’espaces publics soient à niveau. La nouvelle vie de ce bâtiment est un élément important de la transformation du quartier, car c’est un lieu de mémoire, un peu introverti mais visité par plus de 15 000 personnes chaque année, mais également le lieu où se conserve la trace des actes d’aménagement de la Ville de Lyon (plans, délibérations officielles et même maquettes...). Il ne s’agit donc pas moins que de transformer la notion d’archive, qui devient une matière vivante, accessible, outil de connaissance et de culture, en la connectant davantage avec la ville.

Une seconde tranche de travaux vient tout juste de commencer, qui consiste en une extension du bâtiment réhabilité par la création d’un véritable accès public à partir de la future place des Archives. Grâce à une sorte de gril technique offrant, comme dans un théâtre, des opportunités de scénographie et incitant les riverains ou les passants à entrer dans le bâtiment et à découvrir ses activités – en particulier les expositions –, cette extension proposera, en dialogue avec la nouvelle place, un espace ludique jouant sur une impression confortable de dedans/dehors.

Avec la nouvelle façade des Archives, ce qui aurait dû rester caché – un, mur-pignon en pierre meulière du début du siècle dernier – deviendra visible et essentiel. Ce qui devait être fermé deviendra ouvert, puisque ce nouvel espace scénique, réalisé comme une vitrine sur la place et sur la ville, comportera l’entrée principale du bâtiment tout en valorisant son travail auprès du grand public. Les Archives municipales deviendront ainsi un véritable équipement culturel acteur de la cité et générateur de dynamique urbaine.”

Au-delà du seul bâtiment, ce qui me semble important, c’est de créer une véritable entrée de la gare de Perrache côté Sud, en connexion avec la ville, dans la mesure où le site est appelé à se développer tant en matière d’habitat ou d’activités qu’au plan ludique et commercial. Ce développement se formalisera d’abord par un immeuble d’angle construit à proximité des Archives et le passage du tramway, puis, à terme, par la création d’un bâtiment d’accueil par la SNCF et la transformation du site des prisons.

Le véritable grand projet est celui qui saura faire de ces espaces situés autour de la seconde gare lyonnaise l'un des accès majeurs au centre-ville. C'est un objectif important en matière de développement durable. Il nécessite non seulement une attention particulière apportée aux espaces publics créés, mais un investissement permanent, notamment humain, qui touche à tous les aspects de la vie de la ville."

Avec son Atelier de la Rize, désormais adossé à un groupe de dimension nationale (AIA), Albert Constantin, architecte, a réalisé la transformation de bâtiments historiques (Manufacture des tabacs, Halle Borie, Halle Tony Garnier) ainsi que l'agrandissement et la modernisation du Stade de Gerland à l'occasion de la Coupe du monde de football 1998. De nouveaux projets conduisent aujourd'hui l'Atelier de la Rize à intervenir dans de nombreuses villes françaises ou étrangères, comme à Turin, où Albert Constantin réalise le village olympique des Jeux d'hiver 2004.