



HAL
open science

L'influence du fleuve sur les formes urbaines : l'exemple de Lyon sur la rive gauche du Rhône 1781-1914

Anne-Sophie Cléménçon

► **To cite this version:**

Anne-Sophie Cléménçon. L'influence du fleuve sur les formes urbaines : l'exemple de Lyon sur la rive gauche du Rhône 1781-1914. Carlo M. Travaglini. La città e il fiume Secoli XIII-XIX, 394, Collection de l'École française de Rome, pp.253-263, 2008, 978-2-7283-0791-3. <hal-05619851>

HAL Id: hal-05619851

<https://hal.science/hal-05619851v1>

Submitted on 12 May 2026

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

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



Copyright - All rights reserved

L'influence du fleuve sur les formes urbaines : l'exemple de Lyon sur la rive gauche du Rhône 1781-1914 [Texte]

Anne-Sophie Cléménçon

Résumé

En un siècle et demi, un quartier important de la ville de Lyon, situé sur la rive gauche du Rhône, passe de l'état de marécages à celui de centre ville de la deuxième agglomération française. Cette mutation spectaculaire est étudiée ici selon un axe de recherche spécifique, l'influence du fleuve sur l'élaboration des formes urbaines. Le Rhône n'a pas seulement façonné la berge mais l'ensemble de ce territoire. Il a influencé des paramètres aussi divers que la forme physique du lieu, la réglementation urbaine et les constructions, la trame des voies, la valeur des terrains, la typologie architecturale... Ces éléments ne peuvent être déduits de la seule analyse des plans historiques, comme on le fait habituellement pour étudier les villes. Seul un travail sur les processus d'élaboration des formes urbaines, réalisé à partir d'un fond d'archives exceptionnel constitué par l'unique propriétaire foncier de ce territoire, est à même de révéler ces degrés d'imbrications.

Citer ce document / Cite this document :

Cléménçon Anne-Sophie. L'influence du fleuve sur les formes urbaines : l'exemple de Lyon sur la rive gauche du Rhône 1781-1914 [Texte]. In: La città e il fiume : secoli XIII-XIX. Rome : École Française de Rome, 2008. pp. 253-263. (Publications de l'École française de Rome, 394);

[https://www.persee.fr/doc/efr_0223-5099_2008_act_394_1_9213;](https://www.persee.fr/doc/efr_0223-5099_2008_act_394_1_9213)

Fichier pdf généré le 27/06/2024

ANNE-SOPHIE CLÉMENÇON

L'INFLUENCE DU FLEUVE SUR LES FORMES URBAINES

L'EXEMPLE DE LYON SUR LA RIVE GAUCHE DU RHÔNE
1781-1914

Les singularités de Lyon et de la rive gauche du Rhone

L'histoire de Lyon, la troisième agglomération française, est intimement liée à celle des deux cours d'eau qui la traversent : un fleuve, le Rhône, et son affluent, la Saône. Ce ne sont donc pas deux rives qu'il a fallu conquérir, comme dans la plupart des cas, mais quatre. Comme dans toutes les zones urbaines traversées par un cours d'eau, l'histoire de l'action des hommes sur les eaux est ancienne – ici dès avant les Romains –, et ponctuée des mêmes péripéties : inondations, cours d'eau détournés, bras et marécages comblés, endiguements, remblais, franchissements divers, bacs, passerelles, ponts¹... Retracer cette histoire serait ici de peu d'intérêt puisque, résumée, elle se rapprocherait étrangement de celle des autres cités. J'ai donc choisi de ne parler que de l'une de ces rives, la rive gauche du Rhône², selon un axe de recherche spécifique : l'influence du fleuve sur l'élaboration des formes urbaines lors du passage d'une zone rurale à un territoire urbain. Auparavant, il est important cependant de mettre en lumière les singularités de cette rive gauche et de situer quelques faits importants de son histoire liée au fleuve.

La relation entre Lyon et le Rhône n'est pas, jusqu'au XIX^e

¹ En 1982, une exposition qui a fait l'objet d'un catalogue a été consacrée à la relation entre Lyon et ses fleuves : Catalogue de l'exposition, *Lyon au fil des fleuves*, Lyon, juin 1982.

² Qui a fait l'objet de ma thèse de doctorat : A.-S. Cléménçon, *La fabrication de la ville ordinaire. Pour comprendre les processus d'élaboration des formes urbaines, l'exemple du domaine des Hospices civils de Lyon. Lyon-Guillotière. Rive gauche du Rhône. 1781-1914*, Université Lumière-Lyon 2, novembre 1999 (en cours de publication).

siècle, celle d'une ville traversée par un fleuve et organisée depuis longtemps sur ses deux rives. Cette histoire existe à Lyon, c'est celle de la Saône. Le Rhône, au contraire, comme la Garonne à Bordeaux et bien d'autres fleuves, n'est investi jusqu'à une date récente que sur l'une de ses rives, l'autre demeurant sauvage. Il constitue donc pendant longtemps la limite d'une ville pourtant fort ancienne, formant même pendant des siècles une véritable frontière, à la fois géographique, politique et symbolique. C'est alors un fleuve violent, au cours changeant, sujet aux inondations, physiquement difficile à traverser et encore plus à maîtriser. C'est aussi la limite d'un découpage politique puisque, jusqu'en 1734, il marque la frontière entre deux provinces françaises, le Lyonnais à l'ouest et le Dauphiné à l'est, qui furent même, un temps, une frontière entre le royaume de France et l'empire austro-hongrois. Puis la rive gauche du Rhône commence à se rapprocher administrativement de Lyon avec, en 1796, son rattachement au département du Rhône et, en 1852, le rattachement de la partie la plus proche du Rhône, la commune de la Guillotière, à la ville de Lyon. Ce territoire commence à être occupé de façon systématique à partir de la fin du XVIII^e siècle. Il va s'urbaniser extrêmement rapidement, en une cinquantaine d'années, car il constitue la principale zone d'extension d'une ville alors en plein développement. Un dernier élément accentue encore l'originalité de cette histoire urbaine et fluviale en même temps. Il se trouve qu'une grande partie de la rive gauche du Rhône a pendant longtemps appartenu à un unique propriétaire foncier, les Hospices Civils de Lyon. Il s'agit d'une structure liée à la gestion des hôpitaux lyonnais, à l'origine organe de charité catholique, qui a longtemps représenté un pouvoir riche et puissant au sein de cette ville. L'intérêt d'une telle configuration pour les historiens des formes urbaines vient du fait que cet organisme, pour gérer ses terrains, a constitué des archives d'une grande précision à la fois textuelle et cartographique, et cela pendant des siècles. C'est pourquoi j'ai choisi de mettre l'accent sur des faits qui ne peuvent être déduits de la seule analyse des plans historiques de la rive gauche, comme on le fait souvent pour étudier les villes. Seule la qualité de cette source et son exploitation approfondie permettent de mettre en lumière les processus d'élaboration des formes urbaines. J'ai sélectionné quatre thèmes qui m'ont paru particulièrement caractéristiques des mutations urbaines liées au fleuve. Il s'agit des toutes premières interventions des hommes pour gagner du terrain sur le fleuve dans le premier quart du XIX^e siècle, de l'action de remblayer le sol tout au long du siècle pour le mettre hors d'eau avant de construire, et de l'interdiction de bâtir en terre qui a été imposée à la suite de la terrible inondation de 1856 de façon à protéger les futures constructions. Le dernier thème, en forme de conclusion, est le fruit d'une analyse plus générale et plus clas-

sique qui confronte plans et textes et porte sur l'influence du fleuve sur l'urbanisation et l'architecture.

Quelques faits concernant l'histoire du fleuve sont importants à connaître pour comprendre ce qui va suivre. Le premier pont sur le Rhône date de la période romaine. Il est à l'origine du développement en étoile d'un petit bourg et se prolonge vers le sud par la voie menant en Italie. Le deuxième pont n'est construit qu'à la fin du XVIII^e siècle et fait partie intégrante du projet de lotissement et d'extension de la ville sur la rive gauche conçu par l'ingénieur architecte Jean Antoine Morand. À partir de 1828, le nombre des ponts se multiplie et, à la fin des années 1850, les péages sont supprimés, rapprochant encore la rive gauche du Rhône de la ville mère. Les crues du Rhône se succèdent à un rythme parfois rapide et, au XVIII^e siècle, des travaux d'endiguement de plus en plus importants sont entrepris. Cependant, ils demeurent insuffisants pour enrayer les grandes inondations, comme celle de 1840 et surtout celle de 1856. À la suite de cette dernière, qui provoque la mort de nombreuses personnes et la destruction de centaines de maisons, la rive gauche est définitivement mise hors d'eau sous l'action du Préfet du Rhône, Vaisse (l'équivalent d'Hausmann à Paris).

Gagner du terrain sur les eaux, les premières actions

Avant que des organismes comme la Ville de Lyon, le Département ou même l'État ne s'intéressent à la rive gauche du Rhône, avant que la commune de la Guillotière ne se structure, avant que les moyens techniques ne progressent, les Hospices se sont trouvés bien seuls pour protéger leurs terres contre les déferlements continus du Rhône. Dans le premier quart du XIX^e siècle, il leur a fallu organiser une lutte quotidienne contre les eaux en inventant des actions à la portée de leurs moyens financiers et technologiques³.

À cette époque, la rive gauche du Rhône se présente comme une vaste plaine marécageuse d'où émergent deux pôles de construction, le vieux bourg de la Guillotière au sud et la « nouvelle ville » de Morand au nord, où se construisent déjà des immeubles de type urbain allant jusqu'à cinq étages. Autour, s'étend une zone à dominante rurale où s'installent déjà quelques hangars, entrepôts et usines. Les Hospices ont mis en place deux politiques qu'ils mènent en parallèle, la vente et la location. Dans le premier cas, les investisseurs qui

³ Sur ce thème, cf. l'article de D. Bertin et A.-S. Cléménçon, *La rive gauche, le fleuve à l'assaut des terres*, dans le catalogue de l'exposition, *Lyon au fil des fleuves* cit., p. 162-182.

achètent le terrain font le plus souvent construire des immeubles de rapport de qualité afin de rentabiliser l'opération. Dans le second cas, au contraire, les locataires des terrains érigent des bâtiments plus modestes et de types plus divers. En effet, au début du XIX^e siècle, le système de location à courte durée (alors trois, six, ou neuf ans) issu de la tradition rurale, qui est alors largement pratiqué par les Hospices, n'incite pas les locataires à investir dans une construction durable. Les Hospices ont très vite compris l'inconvénient d'un tel principe dans une zone en cours d'urbanisation, mais leur dépendance au pouvoir central français, des résistances dans la culture lyonnaise et bien d'autres paramètres ont retardé l'allongement des baux⁴. Le système avait surtout pour eux l'immense avantage de conserver intact leur patrimoine foncier, contrairement aux ventes.

Ce territoire est le lieu de continuel et profonds bouleversements. Sans parler des inondations dévastatrices, ni même des crues régulières, le Rhône est à l'origine d'un certain nombre de «forfaits», comme disent les textes. Le problème le plus important est la variabilité incessante de son cours qu'il est impossible de prévoir. Cela atteint de telles proportions que les administrateurs de Lyon comme ceux des Hospices craignent que le fleuve ne s'éloigne définitivement de la ville. Cette préoccupation est tellement forte que, dès 1756, la Ville de Lyon et les Hospices décident de redresser le cours du fleuve par l'exécution conjointe⁵ d'un ensemble de travaux, dont la construction d'une digue (au Grand Camp). Les bouleversements topographiques dus aux variations du cours du Rhône sont tels qu'il n'est pas rare de voir apparaître ou disparaître des îles, des caps, des bras du fleuve. Ces terrains rayés de la carte possèdent parfois des habitations ou d'autres établissements qui sont eux aussi entraînés par les flots. Les modifications continues de la géographie provoquent des conflits d'ordre juridique liés à la propriété des sols. Cependant, l'aspect le plus affligeant pour les Hospices est le travail de sappe quasi journalier que le fleuve exerce sur leurs terrains en les rognant petit à petit, inexorablement.

Le fleuve, source de tant de maux, n'est pourtant pas le seul impliqué. Les hommes, souvent malgré eux, provoquent ou accentuent le phénomène de destruction. Cela se produit à l'occasion de grands travaux, comme ceux du sud de la presqu'île (menés par l'ingénieur Perrache) ou même ceux de la construction de la digue, qui modifient le cours du Rhône. Cela peut aussi se produire lors d'enlèvements de terrains. En effet, aussi étrange que cela puisse paraître,

⁴ Les Hospices, qui possèdent encore de nombreux terrains dans le centre de Lyon, pratiquent couramment aujourd'hui des baux de 99 ans.

⁵ Les financements ont été répartis ainsi : 2/3 pour la Ville et 1/3 pour les Hospices.

l'un des principaux fléaux contre lequel les Hospices doivent lutter est le vol. Des matériaux tels que sable, gravier, terre et pierre attirent la convoitise, en particulier des « sablonniers », dont le travail consiste à fournir des matériaux de construction aux entrepreneurs. Or, l'enlèvement du sol dans des zones déjà fragiles favorise les incursions du Rhône. Les particuliers n'hésitent pas, eux non plus, à se servir, non seulement au bord du fleuve, mais aussi sur les digues, où ils prennent blocs de pierre et terre pour réaliser leurs propres travaux. En dehors des vols, d'autres enlèvements ont lieu de façon non préméditée par la création de fossés visant à clore des propriétés ou à amener l'eau vers les moulins.

En ce début de siècle, les entreprises humaines face aux attaques du fleuve restent modestes. Elles relèvent plus d'une vision à court terme que d'une réelle tentative pour apporter une solution globale et définitive au problème. On se contente de réparer les dégâts occasionnés par le Rhône et de les prévenir dans la mesure du possible, tout en y consacrant des moyens financiers limités. Les Hospices entretiennent les ouvrages déjà existants comme les digues que l'on protège par un système de balises placées le long des berges. Ils tentent aussi de détourner le cours du fleuve des zones qu'il entreprend de saper, et de consolider celles-ci. Ils utilisent, dans la mesure du possible, la tendance des eaux à former des dépôts pour reconstituer certaines parties des terres. Différents systèmes sont adoptés, les barrages, les enrochements, les balises. Enfin, pour stabiliser les terres, ils développent certains types de plantations.

Devant la menace constante et les dégâts continuels auxquels étaient confrontés les hommes de cette époque, on se demande pourquoi ils n'ont pas envisagé dès le début une solution radicale, c'est-à-dire l'aménagement complet du cours du Rhône avec un système approprié de digues, quais, etc. Les Hospices, là aussi, ont très vite compris qu'il fallait dompter le fleuve pour aménager la rive. S'ils n'ont sans doute pas pris conscience, dès le début, de l'ampleur des travaux nécessaires; pour ceux qu'ils proposent alors, ils ne peuvent intervenir seuls. Or, ni le gouvernement, ni les départements du Rhône et de l'Isère, ni la Ville de Lyon ne veulent investir pour protéger cette zone délaissée, semi-rurale, inondable, et qui ne fait pas encore partie de Lyon. D'autre part, les progrès techniques ne sont pas assez avancés pour permettre le contrôle d'une telle masse d'eau. Pourtant, il faut sans doute ajouter à tout cela une autre explication : la fascination et la crainte qu'exerce ce fleuve sauvage sur les hommes et qui les paralysent. En effet, la lecture attentive des textes fournit un certain nombre de clefs sur l'emprise symbolique qu'exerce le fleuve. Il apparaît souvent comme un être vivant dont on dénonce « l'irritation », « l'inconstance », « la fureur » ou « la

violence». Il est tantôt considéré comme un enfant terrible et fantasque, tantôt comme un dieu tout-puissant et cruel. Ce fatalisme atteint même les hommes de science comme les ingénieurs, qui baissent les bras devant l'ampleur du phénomène et affirment qu'il n'y a rien à faire. Les dévastations, les crues régulières sont liées au cycle des saisons et prennent en quelque sorte une dimension cosmique. On refait donc régulièrement, systématiquement, ce que le fleuve a défait.

Remblayer le sol pour le protéger des eaux

Si ces premiers travaux nous semblent immenses par leur ampleur géographique et par la régularité de l'effort mis en œuvre, une autre particularité de l'aménagement de la rive gauche lié au fleuve est aussi le résultat d'une œuvre titanesque : l'exhaussement de la plus grande partie du sol durant presque un siècle. En effet, l'une des techniques employées pour mettre cette zone hors de portée des inondations a consisté à remblayer les masses⁶ de terrain comme les voies, de manière à élever uniformément le niveau du sol au-dessus de celui atteint par les plus hautes crues.

Cette idée est ancienne, peut-être dès l'activité rurale, sans doute depuis l'occupation urbaine. Ceci nécessite la mise en place d'une quantité considérable de remblais car il faut rehausser non seulement les voies, mais aussi l'intérieur des masses. Les textes de l'époque, émanant aussi bien du conseil municipal que de l'administration des Hospices, se font l'écho de ce gigantesque travail : comment le financer ? Rassembler le plus grand nombre de partenaires ? Inciter les habitants, y compris les locataires des Hospices, à remblayer leurs terrains ? Où prendre la terre nécessaire sans dégrader les berges du Rhône ?... Cette forme de lutte contre les inondations est évidemment à mettre en parallèle avec les nombreux projets pour endiguer le fleuve.

Depuis le début du XIX^e siècle sinon plus tôt, les Hospices imposent à leurs locataires de surélever les masses de terrain au-dessus du niveau des plus hautes eaux en les remblayant, de les entourer de fossés et de prélever les matériaux dans des lieux d'extraction précis. Cela devait constituer un volume impressionnant de matériaux à déplacer et les textes mentionnent parfois une surélévation de 1 mètre. De son côté, le remblai des voies, qui s'effectue dans le cadre de l'activité municipale de la Guillotière, traverse des périodes d'activité plus ou moins intenses selon le dynamisme impulsé par les maires

⁶ Dans les textes, les Hospices nomment « masse » la zone de terrain délimitée par quatre rues, et « îlot » cette même zone une fois construite.

ou l'inquiétude provoquée par les inondations. Cette activité connaît un essor important dès 1824, se ralentit dans les années 1830 pour augmenter à nouveau après 1840, parallèlement à l'ouverture des rues, grâce à un emprunt effectué par le maire à la suite de l'inondation de 1840. Après son rattachement à Lyon, en 1852, le remblai des voies se poursuit.

Les sommes investies pour réaliser cette immense opération, celles en particulier du remblai des voies, sont à la mesure de l'ampleur des travaux. Les financeurs sont nombreux, les plus importants étant la commune, les Hospices et les propriétaires. Des aides complémentaires proviennent des sources publiques ou privées comme la Préfecture, les Ponts et Chaussées, la compagnie des Ponts, le Génie, etc. La répartition du coût de ces remblais est extrêmement variable et dépend en grande partie du statut de la voie. Beaucoup de rues sont remblayées aux frais des seuls propriétaires des terrains, en particulier lorsqu'il s'agit de lotissements privés. La participation de la Ville peut donc osciller entre la charge la plus légère, comme dans ce dernier cas, à la plus lourde. Comme toujours, un partenariat privilégié est mis en place entre la Ville et les Hospices selon lequel les frais sont partagés également entre les deux administrations. À partir de 1846, lorsque l'étendu du domaine hospitalier se réduit, les frais des Hospices sont établis en fonction du type des voies, selon que celles-ci longent leurs terrains ou simplement les desservent. Cet accord largement appliqué est d'une telle efficacité qu'il est repris, quoique modifié, par le Préfet Vaisse en 1854, lorsqu'il envisage de viabiliser la rive gauche à grande échelle après son rattachement à Lyon. Le remblai remplit donc deux fonctions primordiales : la lutte contre les eaux et la viabilisation. Il a cependant une troisième fonction extrêmement importante dans l'urbanisation de cette zone. En effet, le réseau viaire, d'une géométrie rigoureuse, n'a pu voir le jour que grâce à un dispositif d'échanges mis en place par la Mairie. Il est fondé, pour aller vite, sur l'accord suivant : les propriétaires fonciers donnent le sol des voies et la Mairie assure les remblais et la viabilisation. Le remblai et le coût qu'il représente se trouvent donc être un élément de transaction essentiel dans les négociations complexes qui ont permis la réalisation du réseau viaire de la rive gauche au XIX^e siècle.

Après l'inondation de 1856, interdire les constructions en terre pour résister à l'eau

Jusqu'ici, il a été surtout question de l'aménagement du terrain qui précède l'édification du bâti. Le thème qui va être abordé maintenant concerne l'un des éléments lié au fleuve qui a le plus directe-

ment influencé les constructions : la réglementation interdisant de construire en terre.

L'inondation dévastatrice de 1856, si elle a tendance à épargner les édifices solides érigés sur les terrains déjà vendus par les Hospices, fait des ravages sur ceux des terrains loués. En effet, ils sont plus modestes donc moins solides, et souvent construits en terre, un matériau de construction particulièrement friable à l'eau. De fait, jusqu'à cette époque, un grande partie du bâti modeste de l'agglomération lyonnaise, y compris des bâtiments typiquement urbains pouvant atteindre sept étages, est édifié en «pisé de terre». Cette mise en œuvre traditionnel le issue de régions proches comme l'Ain et l'Isère connaît une large diffusion dans la région où il est considéré comme l'ancêtre du béton⁷, et où il est employé en totalité ou en partie dans les édifices.

Très rapidement après le désastre de 1856, le préfet Vaïsse prend un arrêté draconien visant à protéger les constructions des inondations, en particulier par l'interdiction presque totale de construire en pisé de terre. Pour saisir l'importance de cette nouvelle réglementation, un retour en arrière est nécessaire. Le premier règlement de voirie de la Guillotière, en 1828, n'impose aucune contrainte concernant la technique constructive ou les matériaux. Les inondations successives font pourtant, déjà, d'importants dégâts sur les bâtiments de la rive gauche. À la suite de celle de 1836, le voyer de la Guillotière propose d'imposer des soubassements en maçonnerie pour isoler le pisé, idée reprise après l'inondation en 1840 par le préfet, mais peu appliquée. Il faut dire qu'à cette époque, mis à part les problèmes d'inondation, le pisé est considéré comme un bon matériau, par les Hospices entre autres, car il permet une lutte efficace contre les nombreux incendies. L'arrêté de 1856, favorablement accueilli, montre combien l'attitude, face à ce matériau, a évolué en quelques années. Le texte de l'arrêté décrit les inconvénients du pisé qui, même avec un soubassement, s'écroule sous l'effet des infiltrations de l'eau et du poids des charpentes et ne tient pas l'enduit. Le pisé de mâchefer est assimilé, dans le texte, au pisé de terre car ils sont alors souvent associés dans les constructions. Il est donc inter-

⁷ La filiation s'est faite par la mise en œuvre. Le pisé de terre est tassé entre des planches de bois appelées «banches». Il mute ensuite, vers le milieu du XIX^e siècle, en «pisé de mâchefer» qui emploie les scories de la métallurgie, puis en «béton banché» qui deviendra plus tard, avec une transformation technologique importante, le béton armé. Sur ce thème, cf. D. Bertin, A.-S. Cléménçon, *L'architecture en terre, un mode de construction urbain, le cas de Lyon et sa banlieue*, dans François Cointeraux, 1740-1830, *architecture de terre*, Ministère de l'urbanisme et du logement, Secrétariat de la Recherche Architecturale, Paris, rapport 1^{ère} phase mars 1981, rapport 2^e phase décembre 1981, rapport 3^e et dernière phase mars 1983.

dit, à l'avenir, d'employer ces deux techniques de construction à Lyon et à Villeurbanne (sauf en dehors de l'enceinte militaire, pour des édifices ruraux, et dans certaines conditions). Le pisé existant, s'il est abîmé, doit être démolé, sinon consolidé dans certains cas. Les pans de bois sont eux aussi interdits à cause des incendies, et la maçonnerie est préconisée.

Le degré d'application de l'arrêté est difficile à évaluer. Il semble que l'administration ait été plus rigoureuse pour les nouvelles constructions que pour le pisé existant. Le règlement municipal de voirie de Lyon de 1872, repris par le règlement général de voirie de 1874, renouvelle l'interdiction du pisé de terre dans l'agglomération urbaine, même s'il en adoucit beaucoup les conditions d'application comme s'il était nécessaire de se plier à une résistance de fait de la part des bâtisseurs. De toute façon, en restreignant l'édification des constructions précaires, cette interdiction a entraîné, ou du moins accéléré, une mutation qui se dessinait déjà dans le bâti de cette zone qui, en moins d'un siècle, va devenir le second centre-ville de Lyon.

La relation entre le fleuve, l'urbanisation et l'architecture : l'analyse des plans

Après l'exploitation d'informations qui ont émergé grâce à l'analyse en profondeur des textes, je propose de terminer cette présentation par une approche plus classique et plus globale qui constituera une forme de conclusion. Il s'agit de partir d'une question très simple : qu'est-ce qui est visible de la relation entre le fleuve, l'urbanisation et l'architecture si l'on considère les plans successifs détaillés de la rive gauche ainsi que l'état actuel ? La connaissance de l'ensemble des archives, et pas seulement des plans, permet de compléter les réponses.

La première observation qui peut être faite concerne l'orientation du réseau viaire. En effet, il est évident que le damier de la rive gauche est placé en rapport étroit avec le cours du fleuve auquel il est strictement parallèle ou perpendiculaire. Cela présente bien des avantages : les voies sont dans l'axe du débouché des ponts et ménagent de belles perspectives sur le fleuve. Les archives montrent, par exemple, que lors de la première extension du plan Morand au sud, les rues perpendiculaires au fleuve ont été pensées par les Hospices de façon à ménager un point de vue sur le bâtiment le plus monumental de la rive droite, l'Hôtel Dieu⁸. L'histoire complexe de la

⁸ Cette référence est toute naturelle de la part des Hospices puisque l'Hôtel-Dieu est en quelque sorte leur « maison mère ».

mise en place des voies nous apprend que cela ne s'est pas fait sans mal. En effet, lorsqu'il s'est agi de prolonger au sud le damier original implanté par Morand aux Brotteaux, les techniciens de la voirie ont été confrontés au fait que le fleuve s'incurvait vers le sud ouest. Il a donc fallu trouver une astuce pour réorienter l'axe des voies de façon à ce qu'elles restent parallèles ou perpendiculaires au fleuve. C'est le cours Gambetta, créé vers 1845, qui agit comme une colonne vertébrale autour de laquelle se réorganise le réseau viaire au sud.

Non seulement les voies de la rive gauche du Rhône sont orientées en fonction de l'axe du fleuve, mais elles entretiennent une relation étroite avec la rive droite. Avant même que ne soient projetés les nombreux ponts qui relieront les deux berges, et donc les deux réseaux viaires, Morand conçoit les rues de son lotissement dans le prolongement exact de celles de la rive droite. Les plans qu'il dessine en apportent la preuve puisque les deux réseaux sont reliés par des pointillés qui traversent l'eau. Cette prévision permet aux ponts, construits parfois bien plus tard, de se placer sans difficulté à la jonction de deux voies. L'urbanisation des rues qui prolongent les ponts s'effectue de deux façons selon le moment où le pont est édifié. Si la zone que le pont rejoint sur la rive gauche n'est pas encore urbanisée, la voie qui le prolonge alors va constituer un axe d'urbanisation très intense. C'est le cas, par exemple, du cours Lafayette, dont les bords vont se bâtir extrêmement rapidement depuis le fleuve. Mais le pont peut aussi relier un quartier déjà construit. Alors, il accélérera le développement de ce quartier dans son ensemble. Il est intéressant de constater que le plan de la rive gauche du Rhône, bien que conçu par une commune indépendante de Lyon, a toujours été pensé dans ses différentes phases comme une extension de la grande ville voisine.

Parallèlement à la mise en place de ce réseau de voies se construisent les bâtiments. Les plans successifs de la rive gauche font apparaître un mouvement d'urbanisation en relation avec les berges beaucoup moins simple qu'on aurait pu le penser. Le pont et le vieux bourg de la Guillotière mis à part, la progression à partir du lotissement Morand s'effectue en trois temps. Le mouvement progresse d'abord d'est en ouest à partir du Pré Morand, le lieu des premières constructions, jusqu'aux rives du Rhône qui sont alors bâties, mais seulement dans les limites du plan Morand. Il se poursuit ensuite vers le nord et surtout vers le sud, ainsi que le long du cours Lafayette qui prolonge le troisième pont, mais sans rejoindre les berges toujours fluctuantes. Ce n'est que lorsque celles-ci sont aménagées – rattachement des îles à la rive, comblement des bras, des zones marécageuses et enfin, construction des quais –, que le tissu urbain atteint le fleuve. Il apparaît donc avec évidence que les rives

elles-mêmes, loin d'être l'axe d'urbanisation prioritaire, sont au contraire investies en dernier sauf dans le cadre du projet fort de Morand. Elles viennent après les voies qui prolongent les ponts et après le remplissage sud nord. Les parcelles qui longent la rive, après avoir accueilli un bâti précaire lié au stockage des matériaux ou à l'activité portuaire, acquièrent alors une très forte plus-value. En effet, non seulement elles occupent un emplacement privilégié avec vue, air et lumière, mais elles fonctionnent comme une réserve foncière puisque, autour d'elles, la ville s'est déjà constituée. Ce retard d'urbanisation leur est donc propice. C'est ainsi que s'y élèvent des édifices qualifiés de «définitifs» par les Hospices. Le plus souvent immeubles de rapport, ils constituent l'enfilade des quais, ce que l'on appelle «le front du Rhône», d'une architecture forte et homogène.

Les quelques thèmes abordés ici montrent bien que le Rhône a profondément façonné l'ensemble de ce territoire, et pas seulement ses berges. Il a influencé des paramètres aussi divers que la forme physique du lieu, la réglementation urbaine et les constructions, la trame viaire, la valeur des terrains, la typologie architecturale... Cette intimité entre un fleuve maintenant calme, endigué, et presque contrôlé, et la ville qui le borde n'est pas décelable à la simple lecture des plans. Seul un travail historique sur les processus d'élaboration des formes urbaines est à même de révéler ces degrés d'imbrications.

Anne-Sophie CLÉMENÇON