

Christophe Béтин, Laurence Cottet-Dumoulin

# MÉMOIRE FLUVIALE, PLANIFICATION STRATÉGIQUE

LE CAS D'OULLINS DANS L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE

Que ce soit à la recherche de territoires de gestion « homogènes », ou pour des impératifs de planification, la pratique urbanistique évoque souvent la notion d'échelle « pertinente » de lecture d'un territoire. Cette échelle traduit à un moment donné l'état d'un processus inscrit dans la longue durée. Sorte de « construction empirique et pragmatique impliquée dans des situations socio-économiques datées » (Vant et Gay, 1997), elle bénéficie de possibilités de légitimation multiples ou parfois contradictoires. Rarement objectivable, cette échelle dite pertinente et qui sert à ordonner les représentations de l'espace et du temps, légitime des découpages socio-spatiaux qui résultent tantôt d'une lecture non linéaire d'une histoire économique et sociale, tantôt de la redécouverte d'un élément naturel au contenu symbolique fort. Ces découpages peuvent aussi résulter d'une volonté d'harmonisation d'échelles multiples convoquées dans la superposition d'infrastructures ou de territoires administratifs, vecteurs de logiques, d'histoires et de stratégies d'acteurs différentes.

Ces éléments d'analyse nous sont suggérés par la « confrontation » de deux travaux de recherche, l'un nous conduisant dans le quartier de la Saulaie à Oullins, commune de la première couronne lyonnaise et qui borde le Rhône à proximité de la confluence Rhône/Saône, l'autre sur le « territoire » fluvial du Rhône aval dans l'agglomération lyonnaise. Territoires mêlés, emboîtés, divisés puis aujourd'hui recomposés, la question de leurs rapports au fleuve constitue un bon analyseur de l'évolution de leurs échelles d'appréhension. En effet, l'évolution urbaine et sociale de la Saulaie est intimement liée à la présence du fleuve jusqu'à ce que ce quartier s'en trouve séparé dans les années 1960 par des aménagements de type utilitaristes<sup>1</sup>. Ces infrastructures d'agglomération ou d'initiative nationale constituent alors des ruptures décisives dans la relation ville/eau, et cela pour l'ensemble des communes riveraines du Rhône (Bethemont et Pelletier, 1990). Aujourd'hui, la redécouverte du fleuve devient un enjeu d'agglomération dans un contexte d'internationalisation de la ville de Lyon. En effet, si au début des années 1980 l'élément aquatique apparaît comme l'un des principaux supports du cadre de vie

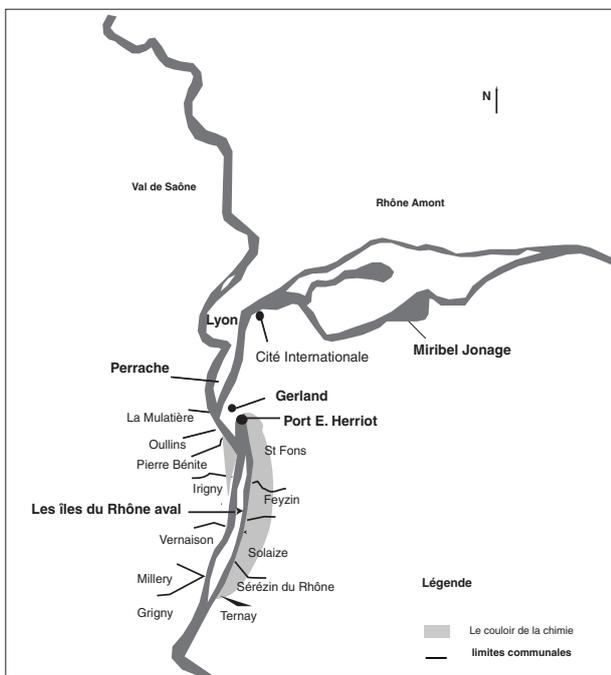
urbain, dans les années 1990 le fleuve devient un vecteur de projets et participe à la reconfiguration de nouveaux territoires à travers des documents de planification comme « Lyon 2010 » et le SDAU<sup>2</sup>.

Pourtant, la réconciliation de la ville et du fleuve ne va pas de soi. La requalification des sites semble difficile ou bien utopique face à l'irréversibilité de certains aménagements. Tandis que « Lyon ville fluviale » évoque une « harmonie perdue » avec le fleuve et renvoie à une vision idyllique de ses rapports avec l'homme, cette métaphore gomme certains aspects du développement urbain des communes limitrophes. Replacée dans une perspective diachronique, cette présence physique du fleuve est plus qu'un paysage, elle compose des territoires avec les espaces sociaux qui l'entourent (Debarbieux, 1996). Certains éléments puisés dans l'historique du développement du quartier de la Saulaie montrent comment le fleuve joue un rôle dans la transformation d'un territoire en enclave et dans sa stigmatisation sociale, à travers l'industrialisation puis la croissance économique et urbaine de l'agglomération lyonnaise. Puis, plus que le fleuve, c'est la rupture avec celui-ci qui autorise élus et urbanistes dans les années 1980 à mener une politique localiste et expérimentale dont les projets renouent avec la nostalgie d'un quartier convivial, circonscrit par une frontière alibi. Enfin, à partir des années 1990, le rappel de la thématique fluviale comme outil de planification accompagne un changement de perspective ; plus qu'un quartier, la Saulaie devient un « espace stratégique d'agglomération »<sup>3</sup> à vocation économique. Le fleuve fait alors l'objet d'une nouvelle construction sociale et devient créateur d'un vaste territoire dit « Porte Sud » de l'agglomération.

1. La construction de l'usine hydroélectrique et du canal de dérivation à Pierre-Bénite avec création d'un vaste terre-plein pour l'installation d'industries chimiques, futur « couloir de la chimie » ; l'aménagement de l'A6-A7 en plein cœur de Lyon, l'aménagement de parkings sur les berges...

2. « Lyon 2010 » est le document réflexif publié en 1987 qui préfigure le Schéma Directeur de l'Agglomération Lyonnaise (SDAU) approuvé en 1992.

3. Lyon 2010, op. cit.



Carte n° 1 : schéma de situation (échelle 1/25 000).

## Le fleuve : de la rupture physique à la stigmatisation sociale d'un quartier

Jusqu'au début du XXe siècle, l'urbanisation de la ville d'Oullins se concentre essentiellement dans deux quartiers, le centre, au fond de la vallée de l'Yzeron<sup>4</sup>, et la Saulaie, sur les bords du Rhône. La Saulaie, anciens brotteaux<sup>5</sup> fluctuants au gré des crues du fleuve et de l'Yzeron, devient au début du XIXe siècle un territoire soudé à la terre ferme, ordinairement appelé les « Saulées »<sup>6</sup>. Le pâturage communal, ouvert en 1831, fait de ce territoire un « bien patrimonial » aliéné au profit de tous. Mais très vite les potentialités du site offertes par la présence du fleuve redessinent les « Saulées » dans leurs contours.

### La lente construction d'une enclave

Les « Saulées » sont alors afferméées et mises en culture tandis qu'une partie est concédée gratuitement par la commune dès 1827, pour l'établissement de la ligne de chemin de fer de Lyon à Saint-Etienne, dans une perspective de valorisation des terrains puis de leur assainissement. En 1839, la municipalité espère que les ventes des communaux créeront aussi peu à peu « un village » dans les « Saulées » et que les industriels s'y établiront. Zone périurbaine façonnée par le chemin de fer pendant la seconde moitié du XIXe siècle (Chevandier, 1992), la construction « d'ateliers-voitures » en 1889 par la société Paris-Lyon-Marseille (PLM) affirme le caractère industriel d'un quartier où se sont déjà implantées d'autres industries liées au fleuve, notamment pour leurs besoins en eau

(fours à chaux, verrerie, constructions métallurgiques, tanneries, etc.).

Mais, si la voie ferrée est construite sur d'importants remblais, il faut attendre la construction de l'autoroute A7 le long des berges du Rhône dans les années 1960 pour mettre le quartier à l'abri des inondations<sup>7</sup>. Les débordements conjoints et réguliers de l'Yzeron et du Rhône mais aussi le caractère nauséabond de ces terrains marécageux, qui ont attiré des industries nuisantes, font que l'habitat ne s'y développe qu'après l'installation des premières usines et de façon anarchique, en pleine révolution industrielle. On comprend alors mieux comment la croissance économique, qui épuise très vite la ressource locale en main d'œuvre et qui a recours à l'immigration, fixe dans ce quartier inondable, inondé et longtemps insalubre, des populations précaires et stigmatisées. On y installe plus tard un centre d'hébergement de nord-africains en 1956, une cité de transit en 1957 et un foyer de « migrants célibataires » en 1972.

Enfin, en écho aux maladies infectieuses qui frappent le quartier au cours du siècle dernier (diphthérie en 1889 et typhoïde en 1898), l'Yzeron qui le borde au nord reste fortement marqué jusqu'à nos jours par l'image d'un « égout » à ciel ouvert, potentiellement malsain. Ainsi, en 1901, un mémoire d'expertise du service d'assainissement de Lyon écrit déjà qu'en



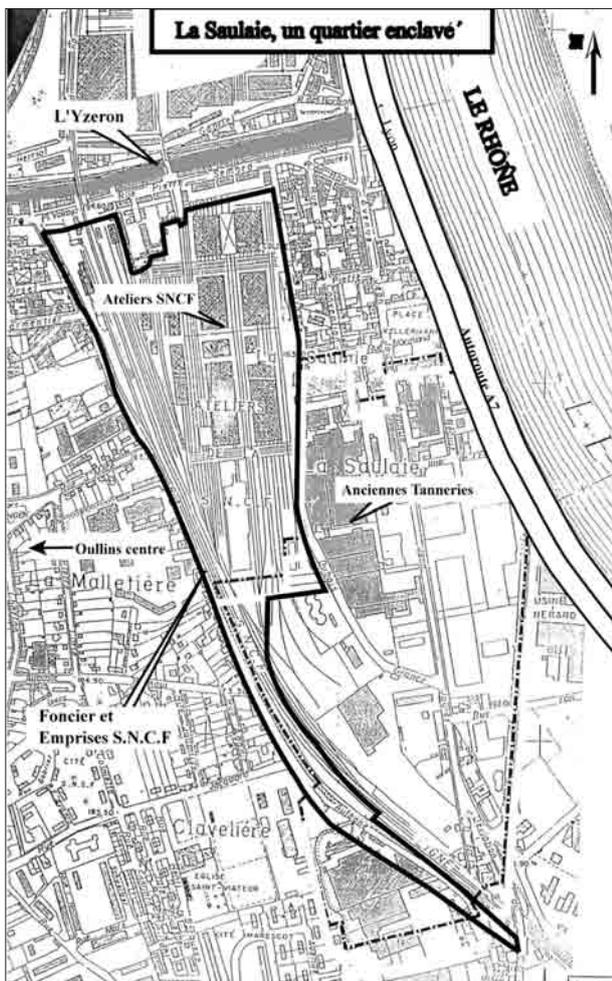
La Saulaie, un quartier enclavé.

4. Ruisseau au régime torrentiel qui prend sa source dans la commune du même nom et qui se jette dans le Rhône à Oullins.

5. Les Brotteaux de la plaine du Rhône peuvent être définis comme des îles et des bancs de graviers, couverts de maigres saulaies (Bravard J.-P., 1987).

6. Zone marécageuse alors plantée d'arbres de hautes tiges (peupliers, « forêt » de saules, etc.).

7. La littérature locale (Shimillum R., 1948) garde le souvenir de « l'impétuosité » de ce fleuve qui détruisait régulièrement les récoltes, déracinait les arbres et envahissait les maisons d'habitation.



Carte n° 2 : La Saulaie, un quartier enclavé.

période d'étiage, « seules les eaux industrielles et ménagères déversées par les égouts latéraux viennent alimenter ce cours d'eau capricieux [...], ces eaux stagnantes deviennent un foyer d'infection qui peut donner naissance à des maladies épidémiques, funestes à cette population laborieuse [...] La municipalité, soucieuse des conditions d'hygiène et de salubrité publique a voulu remédier à tous ces inconvénients en décidant de faire canaliser la rivière insoumise pour entraîner vers le fleuve ces liquides immondes ». Ainsi canalisé en 1905 par une digue en béton, régulièrement dégradée par les fortes crues, l'Yzeron recueille pourtant une partie des égouts individuels d'Oullins jusqu'à l'année 1964, date à laquelle la C.N.R.<sup>8</sup> fait remonter le lit du Rhône dans son cours inférieur pour maintenir l'Yzeron en eau et raccorde les derniers rive-rains au réseau collecteur. Cependant, l'absence de tirant d'eau dans le canal aménagé et le « mur liquide » que constitue le Rhône en font « une masse d'eau stagnante », une « nappe d'eau croupissante qui provoque avec la chaleur la formation de vase mal odorante et de gaz »<sup>9</sup>. Ces éléments laissent aussi entrevoir quel rap-

port peuvent entretenir les habitants de la Saulaie avec l'élément aquatique tout au long du XXe siècle, entre l'Yzeron « dépotoir » et le Rhône qui l'envase.

Aujourd'hui, la Saulaie, territoire de quelques dizaines d'hectares, est bordée au nord par la digue bétonnée du « canal » de l'Yzeron, à l'est par l'autoroute qui dissimule le fleuve et à l'ouest par la voie ferrée. En un siècle et demi, les rapports hommes/fleuve à la Saulaie ont évolué d'une situation de proximité parfois difficile à la rupture physique consommée. Jusqu'à nos jours, le rôle du fleuve dans la stigmatisation sociale du territoire qui le borde est contrasté.

## D'un quartier populaire au quartier pluri-ethnique

L'urbanisation d'Oullins dans son ensemble se fait au rythme du développement économique de l'agglomération lyonnaise et l'histoire « orale » de ce quartier rend particulièrement compte des diverses vagues migratoires qui sont liées au quartier de la Saulaie. Le récit du fils d'un ancien manœuvre ardéchois du P.L.M. entend ainsi nous montrer que ce quartier des Ateliers, dans lequel ni lui ni son père n'ont jamais habité, n'était pas celui du cheminot<sup>10</sup>. C'est pour mieux nous parler aussi de l'alcoolisme et de la sociabilité douteuse des cafés des « bords du Rhône ». Dépeindre un tableau rude de la condition ouvrière et marquer la présence d'étrangers dans le « bas quartier des bords du Rhône » c'est aussi mettre un peu en perspective sa propre ascension sociale.

L'installation de la cité de transition dans les locaux des anciennes tanneries de la Saulaie en 1957, la même année d'ailleurs qu'une des plus importantes crues du Rhône<sup>11</sup>, bouleverse l'équilibre de ce quartier « populaire » qui a « absorbé en douceur » l'immigration rurale liée à l'activité ferroviaire à la fin du XIXe siècle ou l'immigration italienne, espagnole ou algérienne dans la première moitié du XXe siècle (Forêt, 1983). De « transit » dont il n'a que le nom, ce lieu de marginalisation contribue encore aujourd'hui, même après sa résorption, à cristalliser depuis le déclin de l'activité ferroviaire et industrielle l'image d'un quartier de tradition ouvrière « envahi » par « l'étranger ».

8. Compagnie nationale du Rhône. La réalisation du barrage de Pierre-Bénite permet en effet le relèvement du plan d'eau du Rhône.

9. Constats retrouvés dans la correspondance adressée par la commune à la CNR depuis 1964.

10. (Chevandier C., 1993, p. 106-107), ouvrage dans lequel l'auteur montre notamment que pas plus que la sociabilité aux ateliers ne phagocytait celle que l'on pratiquait dans la localité, l'ouvrier du PLM pendant les pauses ne pénétrait pas vraiment dans la Saulaie.

11. Coup du sort, qui à l'arrivée de 1500 étrangers, rapatriés et cas sociaux, ajoute au traumatisme « les risques de panique saisissant une population déplacée et fragilisée » (Chevandier C., 1992)

Le témoignage d'une femme dont le père était « contrôleur de fabrication » à la SNCF, nous renseigne sur les réseaux de sociabilités liés les uns au quartier, les autres au fleuve. Fortement attachée à la localité, la Saulaie représente pour elle le déclin d'une « cité industrielle » incarnée par les figures du saint-simonisme et les grandes propriétés bourgeoises. A la question de savoir si ce sont uniquement les « Tanneries »<sup>12</sup> qui ont déprécié le quartier, elle nous répond que non, que « difficilement les Oullinois iront habiter la Saulaie », parce que « le passage à niveau faisait une barrière dans Oullins ». « Les Sauléens » n'étaient donc ni vraiment des Oullinois, ni des cheminots. Les quelques figures en creux du « Sauléen » sont liées à une sociabilité de « petits cafés qui faisaient la friture sur les bords du Rhône » ou à celle de l'étranger qui y a toujours habité, comme ces « manœuvres italiens qui travaillaient dans le bâtiment » au début du siècle et qui vivaient dans des « baraquements sur les bords du Rhône ». Mais, paradoxalement, détaché du quartier, le fleuve jouit du prestige passé et anecdotique des promenades que l'on fait enfant sur les quais jusqu'à Lyon, du « bac à traile »<sup>13</sup>, de la Compagnie des Sauveteurs, ou encore de cet « esprit d'entraide » des Sauléens qui fait qu'ils sont si bien entre eux, surtout depuis qu'il y a des étrangers.

## La reconquête du fleuve comme processus de réconciliation d'enjeux territoriaux

Le quartier, coupé très vite du reste de la commune par la ligne SNCF, à l'exception du seul passage à niveau, et de la commune voisine par la digue du canal de l'Yzeron, voit donc se mettre en place dans les années 1960 la troisième des infrastructures qui le circonscrivent. En 1964, la construction de l'autoroute est accueillie favorablement par les élus locaux puisqu'elle est légitimée par trois arguments largement développés par la CNR Digue de protection, elle apporte une solution technique contre les crues du Rhône; contenant les crues, elle offre l'espoir d'une revalorisation économique des terrains anciennement inondables par leur reconversion en terrains industriels; enfin, elle répond à des préoccupations hygiénistes, puisqu'elle permet de relever le plan d'eau du Rhône, de remettre en eau toute l'année le canal de l'Yzeron et de régler ainsi les problèmes de rejets sauvages d'eaux usées trop « visibles ». Aussi, si l'on « prive » le quartier de son « accès au fleuve », argument qui sera développé plus tard mais qui n'est jamais évoqué pendant cette période d'essor économique et de progrès technique, c'est parce qu'il s'agit avant tout de se protéger de celui-ci, dix ans après les importantes crues de 1955 et 1957.

Plus que son accès au fleuve, ce quartier perd aussi les liens qu'il entretenait avec les communes voisines du sud de Lyon et cette rupture coïncide avec son

déclin économique alors que se renforce le pôle industriel du couloir de la chimie plus au Sud<sup>14</sup>. Cette dernière circonscription entraîne alors une nouvelle échelle de perception du quartier pour divers acteurs.

## Du quartier enclavé au « vrai » quartier

C'est encore à travers la présence de l'autoroute que la question du rapport au fleuve se pose dans les années 1980. Ce n'est pas l'objet technique, l'autoroute



En haut : les emprises SNCF; en bas : le quartier habité.

12. Nom donné à la cité de transit usuellement.

13. Barque reliée à un câble, qui permettait de traverser le Rhône grâce à un passeur.

14. Sous l'impulsion du secteur public (CNR et Société d'équipement de la Région lyonnaise) avec notamment les implantations de l'usine textile Rhône-Poulenc à Feyzin-Belle Étoile (1955) et de la raffinerie Elf (1964). (Duchêne F., *Identité territoriale et territoires de la chimie. Feyzin et la représentation du village agricole*, Lyon, ENTPE & Université Lyon II, DEA « Villes et Sociétés », 1994, p. 65)

comme digue de protection, qui est remise en cause, mais l'autoroute comme équipement au seul service de la grande ville; ce qui interroge les rapports



*Les fresques sur le mur de la cité de transit.*

Ville/fleuve dans un quartier qui connaît des problèmes sociaux d'un autre ordre que la peur des inondations. Malgré une première réhabilitation/résorption de la cité de transit à partir de 1975, les problèmes de cohabitation inter-ethnique et d'intégration des habitants des « Tanneries » dans le quartier sont exacerbés. Les élus locaux rappellent alors à la Courly<sup>15</sup> que les solutions aux problèmes Oullinois ne sont pas de leur seule responsabilité. Ils mettent en avant l'impact de l'autoroute A7 le long des berges, « supprimant le seul attrait que ce quartier avait pu se créer au fil des années »<sup>16</sup>. Ils contestent le classement du quartier tout entier au SDAU et au POS en zone industrielle et obtiennent de l'Agence d'Urbanisme des études préalables pour son aménagement. Ces études aboutissent à la mise en œuvre de deux procédures, une OPAH et une ZAC concédées à l'OPAC<sup>17</sup> du Rhône. Le travail d'accompagnement social<sup>18</sup>, réalisé par un groupe de recherche<sup>19</sup>, révèle que la spécificité du quartier n'est plus liée au site des berges du Rhône, ni à son caractère industriel ou « ouvrier », mais à sa dimension pluri-ethnique et que son enclavement le place dans une situation « d'invisibilité partielle » qui définit une échelle de quartier et qui garantit une certaine tolérance de la population extérieure. Même si les compromis de cohabitation sont fragiles, la question n'est pas tant de désenclaver le quartier spatialement que socialement, en attirant de nouveaux habitants sans briser l'équilibre, et institutionnellement en luttant contre la captivité sociale, économique et culturelle par une ouverture des équipements publics et des institutions, de l'école notamment (Payet J.-P., 1989).

Au-delà de ce constat sociologique peut-être mal

compris par les élus et les urbanistes, il faut souligner que la situation d'invisibilité partielle de ce quartier en terme d'enclave ainsi que ses spécificités socioculturelles contribuent certainement à en faire un formidable terrain d'expérimentation pour les élites politiques locales, voire l'État. En quelque sorte, c'est un peu comme si la rupture constatée avec le fleuve restaurait la nostalgie du vrai-petit-quartier bien circonscrit, qui plus est pluri-ethnique, et servait d'alibi à des expérimentations ponctuelles lorsque la reconversion du territoire à l'échelle de la ville s'avère plus problématique que ce que l'on a escompté.

En effet, pour les urbanistes mandatés, il s'agit alors de réorganiser le quartier dans ses micro-structures « internes », par une nouvelle définition des espaces publics dont l'étude sociologique a montré l'importance dans les échanges informels et la vie collective du « quartier-village », tandis que « la blessure ouverte due au passage de l'autoroute a laissé ce quartier ouvert. Il faut la refermer en rendant à la Saulaie son intimité et son unité ». Le parti retenu par l'architecte et conseiller technique de la collectivité en 1981 repose lui aussi sur le constat d'un quartier « sinistré par le passage de l'autoroute » et « qui à un moment donné avait une personnalité très particulière puisqu'il était au bord de l'eau et avait une vie un peu indépendante d'Oullins ». Son idée est alors de « travailler effectivement sur des espaces qui ont une valeur morphologique et qui peuvent donner le thème d'un renouveau », renouveau qui implique d'éloigner le fleuve et de remettre en question la nuisance autoroutière « y compris dans sa présence presque psychologique, (pour) arriver à faire là-dedans du logement social ». Il ambitionne alors de construire dans le cadre de la ZAC un parking silo de plusieurs niveaux « qui viendrait s'interposer »<sup>20</sup> entre l'autoroute

15. Communauté Urbaine de Lyon, appelée plus tard « Grand Lyon » sous Michel Noir, sigle plus signifiant pour Lyon mais contesté par les élus de la périphérie à l'époque. Cette dernière appellation apparaît plus loin quand elle est explicitement utilisée dans le discours des acteurs auquel nous nous rapportons.

16. Argument développé dès 1977 par la municipalité socialiste nouvellement élue (1977-1990), sous la pression du Comité pour la défense et le développement de la Saulaie, créé en 1976, avec des préoccupations en matière de qualité de vie. Cet argument est repris sous cette forme dans l'étude de réalisation de la ZAC en 1980.

17. Office public d'aménagement et de construction.

18. La municipalité et l'OPAC souhaitant travailler à partir d'une « photographie sociale » du quartier dont la composition sociale (et notamment le fort pourcentage d'étrangers) rend la compréhension difficile.

19. ARIESE (Association de recherches, d'interventions et d'études sociologiques et ethnologiques, Université Lyon II); cette association avait déjà travaillé sur le processus de résorption de la cité de transit quelques années auparavant.

20. Ces propos sont extraits d'un entretien avec l'architecte-urbaniste responsable du Plan d'aménagement de zone de la ZAC.

et le quartier et redonner une façade bâtie à sa place principale.

Mais la construction des logements sociaux, qui doit modifier le paysage social, c'est-à-dire attirer des familles, si possible d'origine française, de conditions sociales et économiques pas trop éloignées des habitants actuels, et remodeler l'environnement urbain pour la construction ultérieure de logements en accession à la propriété, n'entraîne pas la dynamique escomptée. La ZAC se révèle très vite déficitaire et le parking silo, qui doit faire retrouver au quartier son « intimité », n'est pas réalisé. Dès 1984, la commune envisage alors la restructuration complète de la cité de transit afin d'en retirer des conséquences positives pour la commercialisation, et tente de modifier l'image de la Saulaie par des réalisations artistiques de type muralistes ou la diffusion d'un film intitulé « la Saulaie, un village dans la ville ». En 1987, la résorption de la cité de transit est mise en œuvre tandis qu'une image symbolique de la présence d'un quartier résidentiel et de son appartenance au territoire communal est affichée par un traitement plastique de la façade autoroutière et de l'école qui la borde.

Tout au long des années 1980, l'ambition des acteurs politiques locaux repose sur un positionnement identitaire du territoire communal par rapport aux logiques d'agglomération, perçues comme des forces qui agissent de façon unilatérale sur la banlieue. Cette construction d'une identité de ville à part entière s'appuie largement sur des procédures ou réseaux nationaux comme Ville-Banlieue ou Banlieue 89, et sur les services de l'État tels que les ministères de la Culture et de l'Équipement. Dans cette logique, les spécificités culturelles, les mémoires collectives et la tradition – présumée cheminote – du quartier de la Saulaie sont exploitées à travers des réalisations artistiques, tandis que l'action des aménageurs est caractérisée par l'articulation des lieux de communication et de rencontre du « quartier-village ». Aussi, si le rapport au fleuve et les usages sociaux qui lui sont liés n'en font plus partie, la présence de l'autoroute permet tantôt de circonscrire une échelle de quartier, pour les sociologues et les urbanistes, tantôt d'affirmer physiquement une limite communale ou encore pour les élus de dénoncer le développement de la ville centre au détriment de sa périphérie.

Pourtant, l'échec du processus destiné à « rééquilibrer » le quartier, couplé avec la fermeture des ateliers de la SNCF, amène timidement les acteurs politiques locaux dès la fin des années 1980 à remettre en cause l'échelle d'intervention sur ce quartier. Un nouveau projet urbanistique, effectué par R. Gagès<sup>21</sup>, va alors intégrer l'autoroute et le fleuve. Même si ce projet ne verra jamais le jour, car trop avant-gardiste, cette nouvelle réflexion, qui reste moins liée au devenir futur du quartier lui-même qu'à la poursuite de la politique

d'image de la ville toute entière, permet surtout d'arrêter le processus opérationnel mis en échec par les conditions socio-économiques de l'époque. Les élus souhaitent maintenant renforcer le positionnement identitaire de la ville par un projet d'envergure, qui tout en invalidant les hypothèses urbanistiques de la ZAC, permet d'offrir à Oullins une façade fluviale.

La municipalité engage aussi le dialogue autour des préoccupations de l'Agence d'Urbanisme à l'échelle de l'agglomération, parce que les enjeux coïncident autour de « l'espace du fleuve » notamment à travers le projet de requalification de l'autoroute A7 en boulevard urbain. Le projet de valorisation fluviale lyonnais s'inscrit dans un contexte urbanistique nouveau où la politique d'équipement fait place à une politique de recherche de qualité de l'environnement et du paysage.



*L'école de la Convention.*

Avec l'avènement de la politique « d'espace public »<sup>22</sup> dans les années 1990, le fleuve devient un enjeu urbanistique affirmé et constitue un élément de recomposition urbaine à l'échelle de l'agglomération. Ces réflexions offrent alors aux élus d'Oullins de 1990, de couleur politique plus en phase avec la majorité de la Communauté Urbaine de Lyon, une nouvelle lecture du territoire de la Saulaie qui en fait un « site d'agglomération ». C'est une rupture par rapport à la politique localiste conduite auparavant.

21. R. Gagès, architecte qui en 1985 proposera également un projet d'aménagement du quartier Perrache et de son Confluent, sans commande publique. Ce projet comme celui d'Oullins visait moins sa réalisation qu'une sensibilisation des hommes politiques aux potentialités de ces deux sites fluviaux.

22. La politique d'espace public à Lyon émerge avec l'arrivée de M. Noir à la tête de la Courly en 1989. Accompagnant les préoccupations des agences d'Urbanisme françaises concernant la ville et son développement, il s'agit de lutter contre la fonctionnalisation de l'espace et l'expansion urbaine.

## Du quartier au bord de l'eau au site fluvial d'agglomération

À partir de 1990, le quartier reprend place, pour les urbanistes et les élus, dans le territoire de l'agglomération. La nouvelle municipalité veut faire de la Saulaie le « poumon économique » de la commune, projet à la « mesure de l'enjeu pour l'avenir d'une commune qui doit s'appuyer beaucoup mieux que par le passé sur la synergie apportée par l'agglomération lyonnaise »<sup>23</sup>.

Un certain nombre de conditions semblent être réunies pour appréhender la Saulaie non plus dans une perspective de quartier-village, enclavé, appelé à se développer uniquement par rapport à la ville d'Oullins mais comme un espace charnière entre Oullins et le reste de l'agglomération, un espace appelé à s'ouvrir et à profiter de sa façade fluviale. Une nouvelle lecture du site est faite : il s'agit d'un site avant tout fluvial qui doit retrouver son paysage et son fonctionnement d'antan, constituant ainsi une vitrine fluviale valorisante tant pour Oullins que pour l'agglomération : « la Saulaie est le site d'extension naturelle d'Oullins vers le Rhône »<sup>24</sup>.

Ce nouveau projet semble faire consensus. Il constitue pour la commune un enjeu tant économique, urbanistique que social. En effet, Oullins, aujourd'hui presque entièrement urbanisée, subit depuis le début

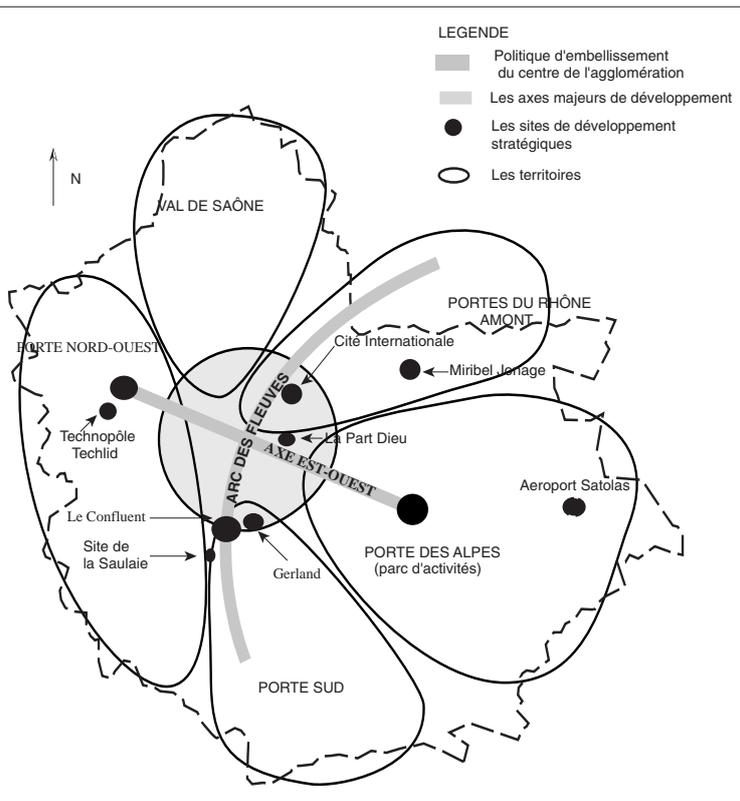
du siècle le mouvement de désindustrialisation qui s'amplifie avec la fermeture des ateliers SNCF. Les emprises SNCF et l'ancien tissu industriel de la Saulaie confèrent au quartier une image dévalorisante à modifier à tout prix. Ce site offre, dès le début des années 1990, l'opportunité pour Oullins de doter la Saulaie d'une nouvelle centralité autour d'un nouveau projet. Mais, face au constat d'un attrait résidentiel faible du fait d'une image fortement négative<sup>25</sup> et d'une concurrence forte d'autres sites de l'agglomération tels que Gerland, le projet de ZAC évolue et perd son caractère résidentiel ; la municipalité affirme la nouvelle « vocation » du site tournée vers l'économique. Notons que ce site contient les dernières réserves foncières vierges de la commune, susceptibles de concourir à son développement économique. L'enjeu en est d'autant plus important.

Ce projet permet au quartier de retrouver une identité forte, en lien avec l'identité Oullinoise. En effet, la pluri-ethnicité, les friches et l'enclavement caractérisent aujourd'hui la Saulaie. L'imaginaire social, en particulier des vieux Oullinois qui n'y habitent pas, marginalise ce territoire, un peu « hors de la ville » en faisant coïncider, au mépris parfois de la chronologie, le déclin de la longue tradition ouvrière locale, la disparition des lieux et des facteurs de sociabilité liés au fleuve, l'enclavement du quartier avec l'image d'une immense friche industrielle, alors qu'une partie de ce quartier est habitée.

La construction d'une nouvelle image fluviale de la Saulaie n'est pas étrangère à l'acceptation sociale du projet. En affirmant la Saulaie comme un site fluvial, la municipalité fait appel à la mémoire collective et reconstruit ainsi l'identité du quartier. Elle fait référence à un passé idyllique<sup>26</sup> où les différences ethniques n'existent pas, où le fleuve est facteur de cohésion sociale, et où la Saulaie est déjà une zone de labours, accueillant diverses activités économiques liées au fleuve et pleinement intégrée à la commune d'Oullins.

La réémergence de la thématique fluviale semble vouloir favoriser la reconstruction sociale du quartier en s'appuyant sur son passé ouvrier et artisanal. Surtout, elle apporte une forte légitimité au nouveau projet : le développement économique semble, en référence aux expériences passées, le seul projet viable pour la Saulaie, susceptible de favoriser son intégration dans

Carte n° 3 : Principes du schéma directeur de l'agglomération lyonnaise.



23. Propos du maire d'Oullins extrait du compte rendu *in extenso* de la séance du conseil municipal du 10.02.90.

24. Agence d'urbanisme de Lyon, janvier 1991, « Cadrage urbanistique du projet de la Saulaie, commune d'Oullins ».

25. Expertise de l'agence d'Urbanisme réalisée par M. Steinbach en 1990.

26. Dans lequel ne sont gardés que les aspects les plus valorisants, qui n'ont pourtant jamais existé sans leurs corollaires : inondations, lieux marginalisés, etc.



*Le tissu industriel et urbain de la « Porte Sud rapprochée ».*

la commune. Il recueille ainsi l'assentiment d'une très grande majorité d'Oullinois, même si certains sauléens demeurent sceptiques.

La Communauté Urbaine de Lyon quant à elle porte intérêt, depuis la moitié des années 1980, au devenir de ce site, classé en « zone de développement stratégique » au schéma directeur de 1992. En effet les réflexions du document « Lyon 2010 », publiées en 1987, s'inscrivant dans une perspective d'internationalisation de la ville, définissent une stratégie où développement économique et qualité de vie doivent se concilier. Elles proposent un schéma général d'aménagement prévoyant notamment la structuration de l'espace autour des axes « arcs des fleuves » et « Est-Ouest » et la polarisation du centre lyonnais, et insistent sur la nécessité de renforcer les moteurs du développement économique par une diversification des sites d'accueil. La métropole doit organiser son déploiement nécessaire sur des secteurs à fortes potentialités, déploiement qui correspond davantage à la volonté d'accueillir des fonctions économiques et de loisirs qu'à un souci d'extension des aires résidentielles que les perspectives démographiques ne justifient pas.

Le document « Lyon 2010 » définit ainsi cinq sites majeurs de développement dont les quatre « portes » de l'agglomération<sup>27</sup>, territoires caractérisés par leur situation stratégique à proximité du centre lyonnais, leur attractivité et leurs potentialités. Ils recèlent de vastes friches industrielles qui présentent l'opportunité de repenser et organiser le développement de l'agglomération selon une véritable stratégie de planification. Ainsi, la « Porte Sud », qui s'étend du confluent du Rhône et de la Saône jusqu'à Ternay et Irigny constitue

l'un des secteurs les plus stratégiques et les plus dynamiques pour le développement futur de la métropole. Les sites tels que la Saulaie à Oullins, le Puisoz à Vénissieux, l'entrée Nord de St-Fons, Yvours à Irigny à l'état de friches constituent d'importantes réserves pour que la ville se recompose sur elle-même sans recours aux sites d'extension périurbains. Les projets communaux existants sont alors, aux yeux de la Communauté Urbaine de Lyon, à redéfinir en fonction d'un projet global « Porte Sud ». L'intérêt porté à ces sites est d'autant plus grand qu'ils participent de la même problématique que les quartiers sud de la ville de Lyon, Per-rache et Gerland, actuellement en mutation. La proximité de la Saulaie avec ces derniers la rend encore plus attractive.

Deux niveaux d'initiatives s'interpénètrent donc : l'agglomération et la commune, qui élaborent chacune des projets à des échelles de temps bien différentes. Le quartier de la Saulaie apparaît ainsi à l'intersection de préoccupations territoriales distinctes qui semblent lui avoir trouvé une vocation commune. Le développement économique fédère en effet des enjeux tant locaux que d'agglomération. La Saulaie, plus qu'un quartier, devient un espace charnière d'agglomération, un espace stratégique.

27. Les « portes du Rhône » dans la vallée du Rhône amont; la « porte des Alpes » à l'est; la « Porte Sud », Rhône aval et la porte au nord-ouest de l'agglomération.



dustrie lourde. En effet, les premières industries chimiques, recherchant la proximité de l'eau et rejetées des quartiers d'habitation pour cause de nuisances<sup>33</sup> s'implantent à St-Fons dès 1860 puis se développent progressivement le long du Rhône à Feyzin, constituant ainsi le « couloir de la Chimie ».

Aujourd'hui, l'insertion en milieu urbain de certaines entreprises<sup>34</sup> pose des problèmes de nuisances et de sécurité. Certaines entreprises ferment en vue d'une restructuration et modernisation ultérieure<sup>35</sup>. Face au besoin d'expansion, les activités telles que le Marché d'Intérêt National, la gare de marchandises de Perrache, les abattoirs de Gerland ont été relocalisées.

Ainsi, du fait de sa situation stratégique à proximité du centre-ville, le quartier de Perrache est désigné pour l'accueil de fonctions prestigieuses internationales, le site du Confluent<sup>36</sup>, unique en Europe, lui conférant une valeur symbolique exceptionnelle à valoriser dans le cadre de l'internationalisation de la ville. Gerland doit de même affirmer son caractère urbain, tout en conciliant urbanisation et développement économique : le quartier abrite un technopôle avec de nombreux sièges sociaux. Il s'agit pour les urbanistes et les élus de Lyon de « Pousser la ville vers le Sud », pour renforcer le poids de Lyon dans l'agglomération.

La « Porte Sud » rapprochée apparaît ainsi dotée de vastes terrains en mutation, atouts pour un projet d'envergure, mais elle souffre d'un déficit d'attrait important et renvoie une image désordonnée et peu valorisante, qui contraste avec celle que doit renvoyer une ville internationale.

## Une Porte Sud plus lointaine : requalification écologique des espaces « naturels »

Le territoire plus au sud, constitué de communes rurales telles que Irigny, Vernaison, Solaize, Ternay, donne à cette « Porte Sud », une image de verdure et de nature fortement marquée par la présence du Rhône. Le paysage verdoyant des îles du Rhône aval<sup>37</sup> tranche avec l'aspect industriel dont est fortement empreinte la rive gauche du Rhône et la « Porte Sud rapprochée ». Ces espaces, méconnus de la population et à l'état d'abandon depuis la construction du canal de la Compagnie nationale du Rhône, constituent une vaste friche voire un havre de verdure non loin du centre ville. Fortement convoités, ils font l'objet de nombreux projets depuis les années 1960. Depuis 1985, une réflexion sur le devenir de ces espaces est engagée et semble devoir aboutir à une requalification écologique du site. Ce projet, consensuel, est né de préoccupations paysagères locales convergentes de l'Agence de l'Eau, pour la qualité des eaux, du Grand Lyon pour la préservation des zones « naturelles » et la gestion plus équilibrée de son sol, et de la CNR pour la valorisation de son image.



Le port Édouard Herriot : la « façade fluviale » de la Sauleia.

Depuis le XIXe, la vocation de la « Porte Sud » ne cesse d'hésiter entre des lieux de services et d'industries et des lieux d'agrément à caractère naturel<sup>38</sup>. Jusqu'à présent, sur les territoires de la « Porte Sud » rapprochée, l'économie l'emporte de manière exclusive au détriment de la qualité des sites. Encore aujourd'hui, cette dialectique reste présente à l'échelle de l'ensemble de ce territoire. En 1989, une polémique au sujet du port Édouard Herriot<sup>39</sup> éclate entre le maire de Lyon, M. Noir, et la CNR : M. Noir souhaite alors le démantèlement du port et la création d'un parc qui soit le pendant du parc de la Tête d'or au nord-est de Lyon. L'image d'un port peu actif, plutôt assimilé à une zone industrielle aux installations dangereuses<sup>40</sup>, est en effet peu conciliable avec la nouvelle image de « ville

33. La société Perret, fabrique de soude et d'acide sulfurique, installée à Perrache depuis 1822, est contrainte à migrer à St Fons en 1857, sous la pression populaire.

34. Les industries du couloir de la chimie ou du port Édouard Herriot entraînent, du fait de leur insertion en milieu urbain dense, la présence de risque majeur (Martinais E., 1996).

35. On observe la fermeture partielle de Renault Véhicules Industrie à Vénissieux, la restructuration des ateliers SNCF à la Sauleia, d'Yvours à St Fons. La restructuration du couloir de la chimie reste probablement à venir.

36. Extrême pointe de la Presqu'île de Lyon, ce site à l'abandon a depuis sa création toujours fait l'objet de projets d'architectes irréalisés qui en font le site mythique de Lyon.

37. Les « îles du Rhône aval » constituent un territoire d'environ 200 ha, stabilisé suite à la construction du canal de dérivation de Pierre-Bénite en 1966.

38. Certains projets d'aménagement du nouveau quartier Perrache prévoyaient ainsi une vocation plus urbaine du site et une valorisation des façades fluviales comme le projet de parc de Curten sous Napoléon III.

39. En limite sud de Lyon, à proximité de Gerland face au Confluent.

40. Peu d'entreprises du port utilisent la liaison fluviale, tandis que les sphères de gaz et les dépôts d'hydrocarbures sont considérées comme des activités dangereuses du port.

moderne» que doit renvoyer Lyon dans le quartier de Gerland. Les deux vocations économique et écologique sont depuis deux siècles antinomiques. Qu'est-ce qui peut permettre de les concilier aujourd'hui ?

## Un territoire pour une stratégie d'internationalisation

A partir de 1987, la création d'un «territoire Porte Sud» au sein du document Lyon 2010 traduit la volonté de conciliation des différentes fonctions et images du site, en réponse à un nouvel enjeu : l'internationalité. Le projet d'internationalisation de Lyon constitue un pari ambitieux et impose de ce fait la mise



La Porte Sud éloignée : des paysages verdoyants.

en œuvre d'une véritable stratégie, relayée par une planification forte. La ville de Lyon, renforçant son centre, doit être capable d'attirer les fonctions et activités de haut niveau scientifique ou culturel, les sièges sociaux et les pôles de décision. La qualité urbaine devient ainsi un critère d'importance et la prise en compte de l'environnement devient incontournable. Dans un contexte d'internationalisation et de concurrence des territoires, l'image du site et la qualité de vie offerte constituent des éléments de marketing urbain, s'adressant tant aux sociétés qu'à leurs salariés (Labasse, 1988).

Le fleuve et ses rives deviennent un atout à valoriser tant au niveau communal qu'au niveau de l'agglomération. La ville de Lyon s'est ainsi appuyée sur la qualité du site fluvial de Gerland, notamment la présence de berges encore «naturelles», sur le caractère novateur d'une telle restructuration de quartier en front de fleuve en communion avec l'eau, pour affirmer la nouvelle image «moderne» de Gerland, attirer sièges sociaux et promoteurs et favoriser le développement de projets économiques de grande envergure : la création d'un technopôle spécialisé dans le biomédical. Le

quartier Perrache-confluent fait l'objet depuis peu d'un ambitieux projet inscrit dans le plan de mandat de Raymond Barre, élu maire en 1995.

Mais, toutes les communes du Sud lyonnais ne possèdent pas les mêmes potentialités et les mêmes atouts. Certaines d'entre elles, comme Oullins, St-Fons, Irigny, desservies par une image et un environnement moins valorisants, par une identité moins marquée, subissent souvent la concurrence d'autres sites de l'agglomération. La construction d'un territoire «Porte Sud» tente l'assimilation des diverses communes à une même image de modernité où se mêlent développement économique et préservation de l'environnement. Les communes aux potentialités plus réduites doivent bénéficier de l'effet d'entraînement des grands projets Perrache et Gerland. Les sites d'Oullins et de St-Fons doivent à terme, dans la lignée du projet de bio-pôle de Gerland, pouvoir attirer entreprises et sièges sociaux.

Le projet d'internationalisation fait ainsi apparaître le besoin de solidarité entre les communes et la nécessité de créer des ensembles cohérents. Le fleuve est alors symbole d'unité et créateur de territoire. Le rappel de l'existence du fleuve, sa valorisation, devraient raviver une identité commune et renforcer les solidarités communales.

D'autre part, au travers du fleuve, l'image de la ville-nature peut être affirmée et la cohérence du territoire «Porte Sud» confortée : le fleuve apparaît en effet comme un éperon de nature pénétrant jusqu'au cœur de la ville, faisant lien entre des territoires verdoyants, industriels ou de banlieue. Les projets de requalification des îles du Rhône aval, d'aménagement des franges du port Édouard Herriot, de valorisation des rives de Gerland et Perrache ou de réhabilitation future de l'autoroute A7 le long du Rhône en rive droite s'inscrivent dans cette logique.

## Échelles d'espaces, échelles de temps ?

La construction sociale d'une échelle commune de perception d'un territoire nécessite de fédérer de nombreux acteurs. Dans le cas présent, cette échelle résulte avant tout d'une volonté du pouvoir d'agglomération, même si ce projet recueille l'adhésion des diverses communes concernées. Projet d'agglomération négocié, cette reconfiguration des territoires répond aussi à une volonté d'affirmation de la ville-centre en lien avec le développement de sa périphérie, dans un contexte d'internationalisation. Malgré tout, cette échelle de perception du territoire hiérarchise aussi les temporalités des projets en fonction des préoccupations qui ont nourri sa propre construction. A titre d'exemple, la requalification de la façade fluviale de la Saulaie dépend de l'avancement du projet Perrache/Confluent, ne serait-ce que pour le déclassement de l'autoroute A7. Or, au

niveau micro-local, du quartier par exemple, la temporalité relative à l'échelle globale de perception du projet « Porte Sud » peut ne pas dialoguer avec les autres temporalités ; notamment avec celles des projets qui n'ont joué qu'un rôle marginal dans la constitution de ce territoire, comme le projet de Développement Social et Urbain mis en œuvre à la Saulaie.

Par ailleurs, la mythification d'un élément naturel et patrimonial comme le Rhône, de surcroît atemporel, permet de faire adhérer les communes à un projet autour d'une « redécouverte » du fleuve. Cette redé-

couverte ne peut se réaliser pour nombre d'entre elles qu'à très long terme, au regard de la temporalité des processus qui ont scandé l'histoire de leurs rapports avec le fleuve. L'enjeu consisterait alors, pour ces communes comme pour la Communauté Urbaine, à concilier ce long terme avec les nécessités à plus court terme réclamées par les citoyens, ici de développement socio-économique, là de requalification écologique.

**Christophe Bétin,  
Laurence Cottet-Dumoulin**

## BIBLIOGRAPHIE

Bethemont J., Pelletier J., « Lyon et ses fleuves, des berges aux quais retrouvés », *Revue de Géographie de Lyon*, vol. 65, n° 4, Lyon, Imprimerie des Beaux-Arts, 1990.

Bravard J.-P., *Le Rhône du Léman à Lyon*, Ed. de la Manufacture, 1987.

Chevandier C., *Cheminots en usine, les ouvriers des ateliers d'Oullins au temps de la vapeur*, Lyon, Ed. P.U.L., collection du centre Pierre Léon, 1993.

Chevandier C., « La rive droite du Rhône après la confluence avec la Saône : une zone périurbaine façonnée par le chemin de fer », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 516, 1992, Paris.

Debarbieux B., « Le lieu, fragment et symbole du territoire », *Espaces et Sociétés*, n° 82-83, Paris, Ed. L'Harmattan, 1996.

Demesteere R., Padioleau J.-G., *Politique de développement et démarches stratégiques des villes*, 1990.

Foret C., « La Saulaie ou l'équilibre en sursis. Captivité et Inter-

culturalité dans un quartier populaire. », Lyon, Université Lyon II, ARIESE, décembre 1983.

Labasse J., *La notion de ville internationale*, Bordeaux, CPAU Éditions, séminaire du 31 mai 1988.

Martinais E., « Gestion du risque industriel et conflits territoriaux, le cas de St-Fons, commune de l'agglomération lyonnaise », *Revue de Géographie de Lyon*, vol. 71, n° 1, 1996, Lyon, Imprimerie des Beaux-Arts.

Payet J.-P., « La couleur de l'école », *Informations Sociales*, n° 6, 1989, Paris, CNAF.

Shimillum R., *Souvenirs d'Oullins*, recueil de documents et de textes historiques, ouvrage manuscrit, Archives municipales d'Oullins, (à partir de) 1948.

Vant A., Gay G., « Saint-Étienne métropole ou le découpage du territoire minime », *Revue de Géographie de Lyon*, vol. 72, n° 3, 1997, Lyon, Imprimerie des Beaux-Arts.

**Christophe Bétin**, ingénieur des Travaux Publics de l'État, est doctorant en géographie, section urbanisme et aménagement, au laboratoire RIVES (Recherches Interdisciplinaires Ville, Espace, Société) de l'ENTPE.

**Laurence Cottet-Dumoulin**, ingénieur des Travaux Publics de l'État, est doctorante en géographie, section urbanisme et aménagement, au laboratoire RIVES (Recherches Interdisciplinaires Ville, Espace, Société) de l'ENTPE.