



LES BALADES DE MYRELINGUES

Confluence



Suis-moi !

izi.travel



2 balades urbaines à partir de 7 ans

Durée : environ 1h30 + 1h00

Distance : 2km + 1,5 km

Difficulté : moyenne





Viens et joue avec moi ! Je m'appelle Myrelingues. Je suis un jeune escargot aventureux. Si tu es patient, je te ferai découvrir les différents quartiers de Lyon. Je te raconterai plein d'histoires - la grande Histoire, tu comprendras comment la ville s'est construite et quels sont les enjeux (pour la ville d'aujourd'hui. Alors, en balade ?



D'une traite, cette balade serait un peu longue. Notre conseil, suis la en deux temps !

- première partie des points 1 à 7
- deuxième partie des points 8 à 12.



Le Nuage de mots

Note tout au long de la balade les mots que le quartier de la Confluence t'inspire.





1

2

3



Place d'Ainay puis place Carnot puis dans les jardins suspendus de Perrache

Comment la ville a gagné du terrain sur le fleuve

Il y a 2000 ans, le paysage naturel de Lyon était très différent du paysage actuel. Il a été modifié par l'homme. Les fleuves ne suivaient pas le même cours et la pointe de la presqu'île était située entre l'actuelle place Bellecour et Perrache. L'espace actuel entre Perrache et le musée des Confluences était alors constitué d'un ensemble d'îles et de îlons.

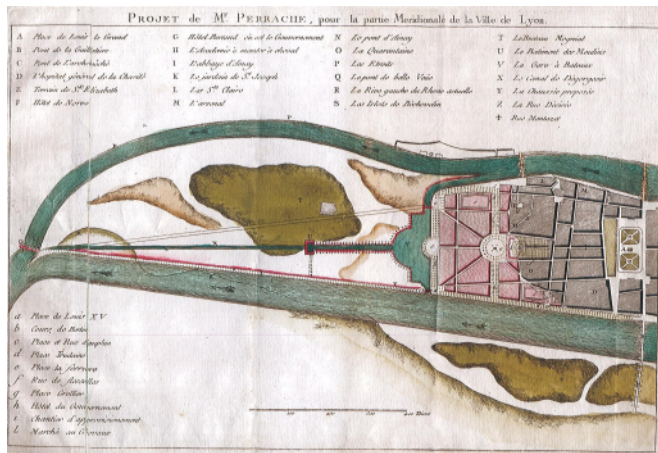


Au XVIII^e siècle, Lyon est à l'étroit, repliée en bordure de Saône ou autour de Saint-Nizier, coincée derrière ses remparts. Sur la rive gauche du Rhône ou à la pointe de la Presqu'île, il y a de l'espace. Mais ces terres sont inondables. Deux grands projets d'extension sont lancés à peu près en même temps : celui de Morand dans le quartier des Brotteaux et celui d'Antoine-Michel Perrache – qui donnera son nom au quartier, au confluent.

Un tel terrain, gagné sur la mer ou le fleuve, s'appelle un polder s'il se situe en dessous du niveau de l'eau ou un terre-plein s'il se situe au-dessus.



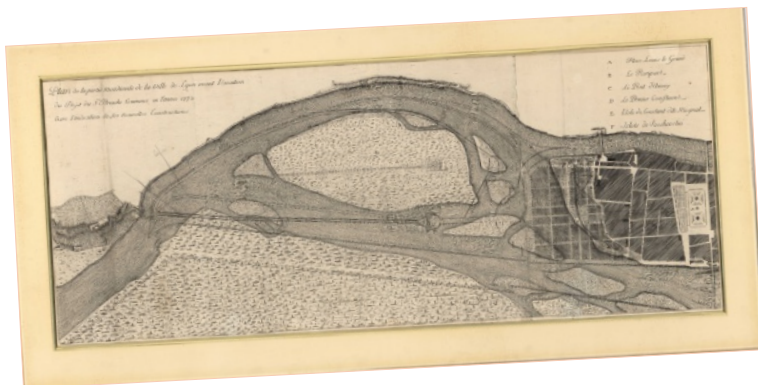
Pour agrandir la ville et la protéger des crues du fleuve, les deux projets prévoient de construire des digues, combler les cours d'eau, assécher les marais avec des remblais de terre et de roche, pomper l'eau.



Dans les deux cas, il est prévu de construire de beaux immeubles neufs pour attirer une clientèle fortunée. Le quartier Morand, ayant été construit en premier, attire la

bourgeoisie lyonnaise. Il n'y a plus personne pour acheter les lotissements de Perrache qui seront pendant longtemps mal lotis ou resteront de simples terrains vagues.

Localise sur le plan d'avant l'extension de Perrache l'endroit où seront construits les lieux suivants : la Gare de Perrache, le Lac Nautique, le Musée des Confluences, le Pont de la Mulatière.



Perrache : terre de trains



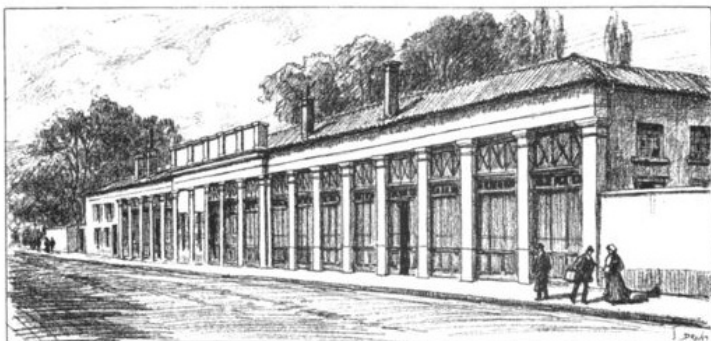
Devant la gare, rue de l'Esplanade puis place des Archives

Les terres gagnées sur le fleuve, au confluent, et la construction du Pont de la Mulatière sont nécessaires pour ouvrir une nouvelle route vers Lyon, moins accidentée et plus large que celle qui longe la Saône, au chemin des Étroits, au pied de la colline de Sainte-Foy-lès-Lyon.

Cette nouvelle route, plus directe, est prévue pour des véhicules tirés par des chevaux. Mais à peine les travaux de remblai terminés, un nouveau moyen de transport apparaît : c'est le train. Il va emprunter le même chemin, enjambant la Saône à la Mulatière et longeant le Rhône.

Deux des lignes les plus importantes de France passent ici :

- La ligne Lyon-Saint-Étienne, elle est la seconde ligne de chemin de fer construite en France. Elle a été essentielle pour convoier le charbon de Saint-Étienne vers les industries lyonnaises. Aujourd'hui encore elle est la ligne la plus fréquentée de France après les RER parisiens.
- La ligne Paris-Lyon-Marseille, c'est une grande ligne de chemin de fer qui traverse tout le pays et relie les trois plus grandes villes de France. C'est lors de la construction de la ligne PLM (les initiales de chaque ville) qui a été édifée la gare de Perrache et percé le tunnel ferroviaire de Fourvière.



L'ANCIEN « DÉBARCADÈRE » DU CHEMIN DE FER DE SAINT-ÉTIENNE, CHAUSÉE (AUG. QUAI) PERRACHE.

La gare de Perrache est surélevée par rapport au sol ; elle est construite sur un talus. Pour passer d'un côté à l'autre de la Presqu'île, on a percé des voûtes sous les voies ferrées. Les voies ferrées ont coupé la Presqu'île en deux. Elles forment comme une frontière.



Retrouve l'endroit où a été prise cette photographie de la gare. Qu'est-ce qui aujourd'hui a changé ?



Le sais-tu ?

La première gare à la Confluence n'était pas à Perrache. La ligne Saint-Étienne-Lyon arrivait à l'embarcadere du Bourbonnais, beaucoup plus au sud, sur les quais du Rhône.



La Ville Cachée



Dans le parc à l'arrière des arcades, 17 rue Delandine puis angle des rues Ravat et Smith

Au XIX^e siècle, le quartier Perrache n'est pas considéré comme faisant partie du centre-ville. Le centre-ville s'arrête au cours du Midi, qui deviendra le cours de Verdun. Au-delà, les terrains restent vides. Comme ils sont peu chers, la ville va y rejeter tout ce qu'elle ne veut plus voir : les usines, les loisirs, les prisons, et... les classes populaires.

À Perrache et à Gerland sont construits les premiers logements sociaux : les immeubles de logement économiques dit « Mangini » du nom de l'entrepreneur qui les fait construire. Plus tard, pour répondre au besoin de logement, la ville de Lyon va construire elle-même des « cités » ; ce sont de petits groupes d'immeubles. Ils sont appelés HBM pour Habitats Bon Marché.



La construction de bâtiments publics modernes et de meilleurs logements d'habitation accessibles à tous participe du mouvement hygiéniste. L'hygiénisme est un courant de pensée médical et politique ; il veut améliorer la santé des populations mais aussi la morale et la sécurité. Pour cela il promeut l'hygiène privée c'est-à-dire la propreté des individus et la lutte contre tous les excès, et l'hygiène publique, c'est-à-dire la propreté et l'aération des rues.

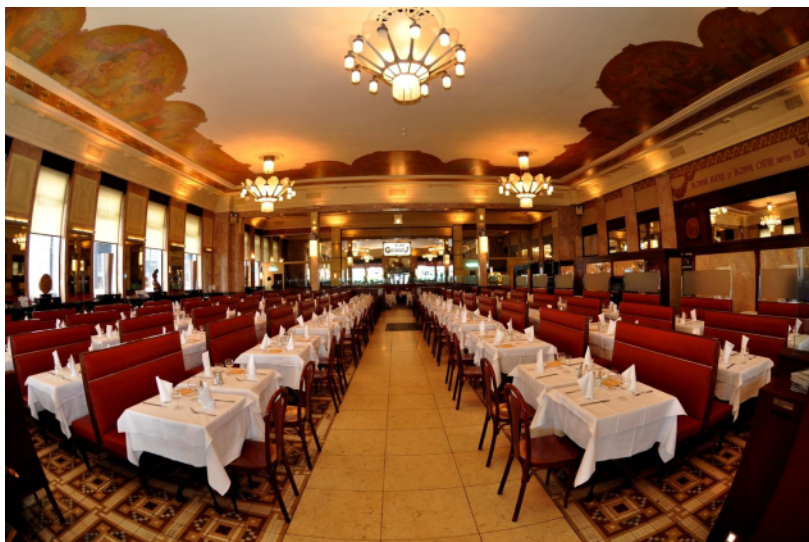
Promène-toi Rue Delandine et cours Suchet. Quelle différence remarques-tu entre les rues et les cours qui quadrillent le quartier Perrache (Suchet, Charlemagne, Bayard) ? Que reste-t-il de la prison ?



Le quartier a bien changé. Hier il avait mauvaise réputation. Cherches-y un lieu qui te paraît aujourd'hui dangereux.



Le Cours de Verdun, ou cours du Midi, situé devant la gare de Perrache était une large esplanade bordée de platanes. Elle traversait la presque île du Rhône à la Saône. Il était réputé pour être un des plus beaux cours de Lyon. C'est sur ce cours qu'avaient lieu chaque année des divertissements très populaires comme la vogue de Perrache ou le cirque. C'est aussi sur le cours de Verdun que se trouvaient deux des plus grandes brasseries de Lyon : la Brasserie Georges et la Brasserie Rinck.





Qu'y avait-il à la place de l'Église
Sainte-Blandine ? Trouve le nom
de la place pour le savoir.



Le quartier de Perrache possède peu
d'équipements sportifs. Il y en a tout de
même un qui est bien connu des
Lyonnais : la patinoire Charlemagne.
C'est la plus grande patinoire de Lyon.
Elle a été construite en 1967 lorsque la
ville a candidaté pour accueillir les Jeux
Olympiques. Les Jeux seront finalement
attribués à Grenoble.



Avec la proximité de la gare et du port,
des bâtiments spécialisés indispensables
au stockage, au transport, à la
transformation et au commerce des
aliments s'installent à Perrache : grenier à
sel, abattoir, minoterie industrielle,
brasseries, chais, entrepôts et même
entre 1961 et 2008 le marché de gros ou
marché-gare. La Confluence devient le
"ventre de Lyon".



Au bout du cours, sur la Saône, on jouait aux joutes. C'était un sport très apprécié des lyonnais. On pourrait même parler d'une institution !
Connais-tu les règles ?

Prolonge les quais, à droite de la photographie, et imagine d'autres activités nautiques. Tu vas dessiner le hors-champs de l'image. Est "dans le champ" ce qui est cadré lors de la prise de vue, la zone principale du sujet photographié. Est "hors champ" ce qui est à l'extérieur de l'image.



Le premier joueur à concourir s'installe à l'extrémité du tabagnon, c'est le nom de la plateforme qui est à l'arrière du bateau. Il est doté d'une longue lance qu'il tient à deux mains, et d'un plastron, que l'adversaire doit viser de sa lance. Chaque joueur doit pousser son adversaire à l'eau lorsque les bateaux se retrouvent côte à côte. Chaque confrontation se joue en trois passes. Les joueurs s'éliminent au fur et à mesure du tournoi, le vainqueur étant celui resté debout.

Port Rambaud



Devant la capitainerie de Port Rambaud



À la fin du XIX^e siècle, malgré ses deux cours d'eau, Lyon n'a pas de port adapté au trafic fluvial moderne. Il faut donc construire un port, plus grand, plus profond et équipé avec les outils les plus récents. On appellera ce port : le Port Rambaud.

Les berges de la Saône, à la pointe du confluent, sont le lieu idéal pour l'accueillir : la proximité du confluent offre un accès facile pour les navires venant du Rhône, la Saône est plus calme que le Rhône et permet un mouillage sûr, les terrains sont vierges, la gare et l'industrie sont situées juste à côté.

Il y a pourtant un inconvénient : l'espace de la Presqu'île est réduit. Une fois construit, il est rapidement devenu impossible d'agrandir le port pour l'adapter aux nouveaux besoins et aux plus gros bateaux. C'est pour cela que la ville va en construire un deuxième, cette fois sur le Rhône : le Port Édouard Herriot.

Les deux ports cohabitent pendant 50 ans mais, alors que le Port Édouard Herriot se développe : il a toute la place nécessaire, le Port Rambaud est de moins en moins actif. Le Port Rambaud ferme en 1993. Les bâtiments qui le constituaient deviennent une grande friche industrielle.





Apprends à reconnaître les différents types de bateaux que l'on pouvait voir sur le Rhône : le bac, les moulins à eau, les bateaux-bains, les plattes.

①



②



③



④



Le Projet Confluence



Place des Docks

La pointe du confluent est, dans les années 1990, un quartier en friche. Le port a été abandonné. Beaucoup d'usines qui dataient du début du XX^e siècle ne correspondent plus aux besoins et sont démolies. Le départ des prisons et du marché de gros est prévu. De nombreux terrains et bâtiments sont abandonnés et dégradés. Le quartier à proximité immédiate du centre-ville pose problème. Il a besoin d'un nouveau souffle. Un grand projet de rénovation du quartier est lancé en 1996. Il est alors prévu qu'il dure 30 ans.

À la fin du XX^e siècle, les grandes villes du monde entier mènent une compétition pour être la plus dynamique, attirer le plus de population, les meilleures universités, les plus grandes entreprises. Elles se comparent les unes aux autres à travers de grands classements internationaux. Lyon veut entrer dans la compétition. La Confluence doit transformer l'image de Lyon qui est considérée comme une grande ville provinciale endormie ; elle doit en faire une ville tournée vers l'avenir.

La Confluence devient un quartier écologique et technologique. De nombreux parcs sont aménagés pour que l'on ait envie d'y vivre. Les transports doux : bus, trams, vélo, piétons sont privilégiés. Une expérience de « smart city » est lancée, cela signifie que la ville ou des entreprises autorisées utilisent les nouvelles technologies dans les rues et dans les immeubles pour améliorer la vie des citoyens et limiter la pollution.

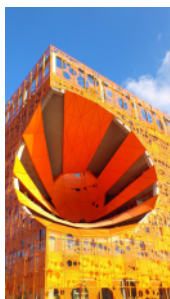


Observe le quartier pendant quelques minutes depuis l'esplanade François Mitterrand et liste les moyens de transport que tu as repérés



Cache-cache des bâtiments. Cherche et trouve les bâtiments suivants :

1



2

3



5



4



6



7



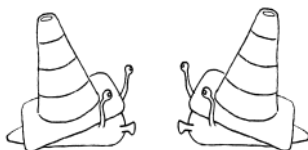
8



Traverser le fleuve : le Pont de la Mulatière



Promenade du jardin Gabriel Rosset



Les années 1950-1960 sont les grandes années de l'automobile. De plus en plus de ménages peuvent s'acheter une voiture. Pour répondre aux besoins des automobilistes, les États construisent des routes : les autoroutes. Les villes aussi s'adaptent : la ville moderne des années 1960 est une ville qui privilégie les voitures sur les autres modes de déplacement.

À Lyon cela se traduit par le passage de l'autoroute du soleil en plein cœur de la Presqu'île, mais aussi par la construction de l'échangeur de Perrache. Il est le symbole de cette présence de la voiture en ville.

L'échangeur de Perrache enjambe l'autoroute et redistribue son trafic. Il concentre sur un même lieu tous les moyens de transport : voiture, bus, tramway, métro, vélo, piétons... et permet de passer de l'un à l'autre.



Aujourd'hui, ce type de lieu s'appelle un pôle d'échange intermodal mais au moment de la construction, cela n'a pas de nom, c'est visionnaire. Mais, l'échangeur de Perrache

pose des problèmes : il a détruit un des plus beaux cours de Lyon, son architecture en forme de gros cube a choqué et choque encore, et surtout il bouche l'accès au quartier de la Confluence. Un grand projet est en cours pour ouvrir le passage vers la Place des Archives.

Le Timeline du Pont de la Mulatière : classe ces photographies du Pont de la Mulatière dans l'ordre chronologique

1



2



3



4



5



6



7



8



Un musée aux Confluences



Jardin du Musée des Confluences puis devant les bassins du musées

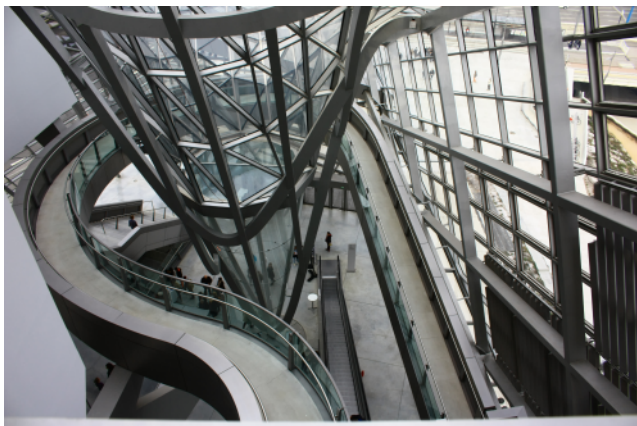
Construire un musée monumental pour changer l'image d'une ville et la dynamiser est un principe bien connu en urbanisme : cela s'appelle l'effet Bilbao. La ville de Bilbao, en Espagne, a ouvert, en 1997, le musée Guggenheim. Ce musée construit par un architecte très célèbre, Franck Gehry, a amené beaucoup de touristes et de nombreux articles de presse positifs. Depuis beaucoup de villes veulent faire la même chose.

Bilbao a inspiré Lyon. En 1999, le Musée d'histoire naturelle, dit musée Guimet, installé dans un vieux bâtiment proche du parc de la Tête d'Or, déménage. Un nouveau musée est construit à Confluence pour accueillir ses collections , le Musée des Confluences. Il ouvre en 2014 et le bâtiment est une œuvre d'art.



Le Musée occupe une place symbolique à l'entrée de Lyon ; il est érigé à l'extrême pointe du confluent, un espace qui avait toujours été à l'abandon. Le confluent possède maintenant un phare à l'architecture bien étrange. Esthétiquement on parle de dé-constructivisme car les architectes refusent l'architecture traditionnelle. Ils préfèrent les formes originales : tordues, inclinées ou incurvées, des empilements, des angles pointus, des lignes obliques ou un volontaire manque d'harmonie.

Leurs bâtiments sont des défis pour la construction.



À ton tour de dessiner une maison déconstructiviste.



Glossaire

Confluent : Le confluent est le lieu où deux cours d'eau se rejoignent. À Lyon, Confluence est, à partir des années 1990, le nom d'un quartier situé près du confluent du Rhône et de la Saône.

Digue : Une digue est une longue construction qui sert à protéger des eaux les terres situées près de la mer ou d'un cours d'eau. Elle est suffisamment élevée pour empêcher le passage ou le débordement de l'eau.

Friche industrielle : Une friche est un terrain qui n'est pas utilisé, laissé à l'abandon. Une friche industrielle est un ancien bâtiment industriel ou les terrains occupés par d'anciennes usines abandonnées.

Lône : Une lône est un bras mort d'un fleuve. Ce terme s'utilise essentiellement pour le Rhône. Les îlots formés par les lônes sont appelés des broteaux.

Mouillage : Le mouillage est un endroit abrité où un bateau peut jeter l'ancre.

Pôle d'échanges multimodal : Un pôle d'échanges est un lieu qui facilite la circulation entre différents modes de transport de voyageurs. Pour le transport des marchandises on parle plutôt de plate-forme multimodale. Ces notions sont récentes, elles ne sont utilisées que depuis les années 1990.

Presqu'île : Une presqu'île est un morceau de terre entouré d'eau et attaché juste à un endroit au continent. À Lyon, la Presqu'île correspond au centre ville. C'est cette bande de terre qui va de la pointe du confluent jusqu'aux pentes de la Croix-Rousse.

Urbanisme : L'urbanisme est l'art de construire les villes. Un urbaniste est donc comme un architecte, mais au lieu de dessiner seulement une maison ou un immeuble, il organise et aménage toute la ville ou plus souvent un quartier.

Réponse aux jeux

p.9 : La photographie a été prise à un emplacement qui correspond à peu près au haut des escaliers de la rue du Bélier. Entre temps les parking et surtout la passerelle entre la gare et l'échangeur ont été construits. Elles bouchent la vue sur la gare. p.11 : les cours sont larges et plantés d'arbres, les rues sont plus étroites. il reste de la prison le bas des murs rue Delandine, le portail d'entrée cours Suchet et les 5 branches de l'étoile que l'on a pu voir à l'arrière du portail ou derrière les vitres de la faculté catholique rue Delandine. p.13 : C'est l'hippodrome de Lyon qui se trouvait à la place de l'Église Sainte-Blandine. p.15 : 1. bateaux bains, 2. moulins à eau, 3. platte 4. bac, p.17 : 1. 42 quai Rambaud, 2. 4 quai Antoine Riboud, 3. 48 rue Denuzière, 4. 43 quai Rambaud, 5. 40 quai Rambaud, 6. 59 quai Rambaud, 7. 45 quai Rambaud, 8. 56 quai Rambaud, p.19 : dans l'ordre 6-2-4-3-8-5-1-7



Crédits photo

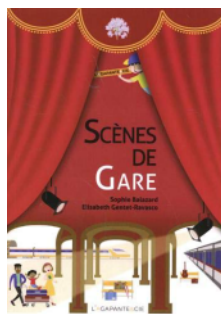
p1 : Yves Jalibert, BML, P0998 002 01139 / p.2-3 : carte Google Earth Landsat/Copernicus / stockjuu, Vectors by Vecteezy / p.6-20 : / Iyi Kon, Vectors by Vecteezy / p6-7 : Emmanuel Vingtrinier, Le Lyon de nos pères, Bernoux, Cumin et Masson, Lyon, 1901, RES 156437 / Projet de M. Perrache pour la partie méridionale de la ville de Lyon, Coste 168 / Plan de la partie méridionale de la ville de Lyon avant l'exécution du projet du sieur Perrache commencé en l'année 1772, avec l'indication de ses nouvelles constructions, Coste 167 / p.8-9 : Emmanuel Vingtrinier, Vieilles pierres lyonnaises, Cumin et Masson, Lyon, 1911, RES 156435 / Fonds cartes postales : B01CP69000 000648 / p.10-11 : BML, Fonds Sylvestre, P0546 S 1657 / BML, Serge Vincent, P0744 002 00108 / BML, Benjamin Larderet, P0739 001 00009 / p.12-13 : BML, Fonds Sylvestre, P0546 SA 15-18, P0546 S 2415 / BML, Gabriel Meunier, P0794 001 00005 / BML, Fonds Vermard, P0702 B01 01 551 00071, P0702 B06 23 197 00003, P0702 B06 23 693 00002, P0702 B04 16 183 00004 / p.14-15 : BML, Fonds Sylvestre : P0546 06958, P0546 S 0844, P0546 S 3698, P0546 SA 09-28, P0546 S 2302 / Musée Gadagne, Bains Maderni, quai de Retz, inv. 41.219 / BML, Maison du Fleuve Rhône, MDFRB04CPFR 000239-1 / p.16-17 : BML, Sylviane Blanchoz-Rhône, P0733 001 00145 / BML, Jean-Pierre Boursier, P0929 009 00017, P0929 013 00025, P0929 013 00039, P0929 013 00041, P0929 013 00032 / BML, Dominique Chanut, P0776 001 00010, P0776 001 00019 / BML, Nathalie Bouillaud, P0799 001 00038 / BML, Loïc Vendrame, P0911 001 00105 / p.18-19 : BML, René Lanaud, P0793 028 00112, P0793 038 00516 / BML, Fonds Lyon Figaro, [Le pont de La Mulatière], sans cote / BML, Maison du Fleuve Rhône, MDFRB04CPFR 000808 / BML, Fonds Sylvestre, P0546 S 3567, P0546 SA 19-01 / BML, Fonds Vermard, P0702 B04 16 235 00012 / BML, Nathalie Bouillaud, P0799 009 00029 / Emmanuel Vingtrinier, Le Lyon de nos pères, Bernoux, Cumin et Masson, Lyon, 1901, RES 156437 / p.20-21 : BML, Jean-Claude Goutelle, P0749 002 00004 / BML, Jean-Pierre Boursier, P0929 020 00007, P0929 020 00023 / et bien sûr, Myrelingues, notre mascotte dessinée par Joséphine Montel.

La Bibliothèque buissonnière



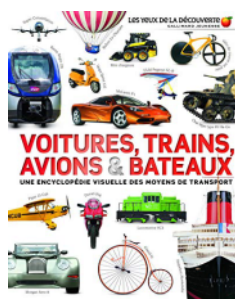
Qu'est-ce qu'un fleuve ?, Monika Vaicenavičienė, Cambourakis, 2019.

Tandis qu'elle tisse une couronne de fleurs, une petite fille interroge sa grand-mère sur le fleuve : d'où il vient, à quoi il sert, etc. Elle découvre ainsi combien les fleuves sont nombreux et précieux..



Scènes de gare, Sophie Balazard, Elisabeth Gentet-Ravasco, l'Agapante & Cie, 2020.

Ce recueil est composé de huit courtes pièces de théâtre qui ont la gare pour lieu commun.



Voitures, trains, avions & bateaux : une encyclopédie visuelle des moyens de transport, Clive Gifford, Gallimard-Jeunesse, 2015.

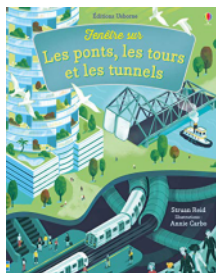
Sur la route, sur les rails, dans les airs ou sur la mer, découvre l'histoire et l'univers de tous les moyens de transport. Les voitures de légendes, les trains mythiques, les immenses paquebots ou cargos et les fulgurants jets militaires te livrent tous leurs secrets dans cette riche encyclopédie. Suis l'incroyable évolution de tous les types de véhicules, des premiers prototypes jusqu'aux engins les plus sophistiqués d'aujourd'hui !





Un port au fil du temps : l'histoire d'un site portuaire, depuis le campement préhistorique jusqu'au grand port industriel d'aujourd'hui, Anne Millard, Steve Noon, Gallimard-Jeunesse, 2006.

Retrace l'évolution d'un port, depuis son installation dans une baie naturelle jusqu'aux quais modernes actuels. Outre les changements d'architecture, le lecteur suivra aussi les évolutions techniques sur les quais ou dans les bateaux ainsi que les différents types de commerce pratiqués.



Fenêtre sur les ponts, les tours et les tunnels, Struan Reid, Annie Carbo, Usborne, 2019.

Une invitation à découvrir la construction d'ouvrages d'art et de génie civil du monde entier, représentés de manière détaillée, en soulevant les rabats, du tunnel sous la Manche au viaduc de Millau en passant par la tour Burj Khalifa à Dubaï.



Devinez quoi ! : quatre objets du musée des Confluences, Betty Bone, Ed. courtes et longues, 2012.

Voici quatre objets. D'abord énigmatiques, leurs formes se reconstruisent à mesure que l'affiche se déplie. Chaque pli a son importance, chaque étape du pliage-dépliage agit sur la taille, l'aspect, le sens même de l'objet : en manipulant l'affiche, on sera déjà en train de lire. Un « livre-affiche » à tenir, tourner, transformer, placarder, questionner ; une invitation à observer, chercher et trouver.



Cette nuit-là... au musée, Isabelle Simler, Ed. courtes et longues, 2015.

Dans le Musée des Confluences, les derniers objets viennent juste d'être installés. La nuit, alors que tout est calme, un papillon s'envole et se pose sur un dinosaure. Alors, tous les trésors que renferment les collections s'animent. Aux premières lueurs du jour, animaux et fossiles doivent retrouver leur place.