

**Zeitschrift:** Werk, Bauen + Wohnen  
**Herausgeber:** Bund Schweizer Architekten  
**Band:** 70 (1983)  
**Heft:** 9: Lyon

**Rubrik:** Lyon, textes en français

#### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 13.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Lyon

Textes en français



### Projets pour une cité industrielle, 1760–1914

Page 21

Au découpage des terres en propriétés foncières, le projet entend substituer, par l'ordre le plus souvent, mais aussi par l'imaginaire ou le phantasme, une direction nouvelle destinée à inscrire sur le sol et dans les esprits ce que leur auteur, ou le groupe qu'il représente, considère comme «améliorations». Que le projet soit réaliste ou non, qu'il soit réalisé ou non n'altère en rien sa nature de projet qui en elle-même offre, pour la connaissance de la ville, une réserve d'interprétations stratégiques du territoire urbain.

Ce répertoire iconographique n'est pas la collection nostalgique d'objets non légitimés que l'historien d'art recueillerait par souci d'archéologie: pas plus qu'il n'entretient de relation hiérarchique avec la réalité bâtie, car au même titre qu'elle, il a participé et participe à la culture de la cité. Le projet, dans l'absolu, échappe à la surveillance des faits. Il est lui-même l'ordre donné aux choses de se soumettre à son dessin. Cette toute-puissance de l'auteur du projet, déniée le plus souvent, n'a d'égal que la résistance du contexte à transformer. Mais ce qui fait la spécificité irréductible du projet, c'est

moins sa capacité à agir sur l'espace que sa prise de position dans le temps. Dans le temps de l'industrie.

Ce temps de l'industrie commence à Lyon dès la seconde moitié du dix-huitième siècle. Les grands propriétaires fonciers, tout à la rentabilisation de leurs domaines, en sont les uniques acteurs: mais, pour en concevoir l'inscription dans la réalité urbaine, il leur faut passer par l'art de l'architecte, ou, si celui-ci en venait à trop céder au goût coûteux de la décoration, par l'ingénieur renommé plus économique et toujours assurément efficace.

#### Le projet de Morand

Parmi les réalisations lyonnaises de J.-G. Soufflot – la façade de l'Hôtel-Dieu, la Loge du Change, le Palais Archiépiscopal, le Théâtre – l'opération de création du quartier St-Clair par le remblaiement d'un bras du Rhône à l'extrémité nord de la ville est probablement celle qui introduit le mieux la ville de Lyon dans le futur processus de l'urbanisation de type industriel. Le succès financier d'une spéculation rondement menée suscite chez l'un des architectes du nouveau quartier, Antoine Morand, le désir de projeter au-delà du fleuve, sur les terres meubles des Brotteaux, non plus un quartier, mais une véritable cité. Alors que le rôle d'architecte de Soufflot s'était borné à rattacher l'île à la rive ancienne, celui-ci se réservant ensuite le soin de revendre les lots, l'action de Morand est plus emblématique, voire héroïque. De dessins d'élévation architecturale nous ne connaissons qu'une façade basse uniforme, composée à partir d'une répétition accolée d'une même plaque gravée. Par contre l'opiniâtreté avec laquelle il défend son plan, présenté en 1764, contre la résistance des Recteurs de l'Hôtel-Dieu, propriétaires des terrains voisins du Pré-Morand (dont il s'est porté acquéreur dès 1762), démontre sa conviction à fonder sur la rive gauche du Rhône les principes du développement industriel de la ville.

Utilisant la croisée perpendiculaire de deux allées de peupliers existantes, Morand ordonne son quartier en îlots réguliers qu'il ceinture d'un canal de dérivation en arc de cercle prenant en amont vers la Tête-d'Or, s'orientant vers l'est et rejoignant le Rhône au sud de la Guillotière. De nouveaux ports y sont aménagés pour recevoir les marchandises lourdes des Alpes, remplaçant ceux sur le Rhône.

Cette industrialisation de l'espace fondée d'une part sur les possibilités d'extension qu'offre la plaine de l'est et d'autre part sur les espoirs de la spéculation, la standardisation des masses d'implantation et le fonctionnalisme des infrastructures ont fourni à l'urbanisation du XIX<sup>e</sup> siècle non seulement un cadre mais un modèle.

#### La presqu'île de Perrache

A la fois plus logique mais finalement plus problématique, l'annexion des îles au sud du confluent – visible sur le plan de Joubert – est l'œuvre de l'ingénieur Antoine Perrache. Le projet général, conçu en 1766, est défini par le tracé rectiligne d'une longue digue sur le Rhône reliant le sud de la presqu'île ancienne à la Mulatière où, après une ample courbe de la Saône, les fleuves se rejoignent. Achevée en 1779 la digue est devenue l'actuel quai Perrache. L'ensemble se présente en deux parties distinctes, séparées par une gare d'eau en hémicycle; Soufflot, appelé en 1769 pour arbitrer un différend entre Perrache et le Consulat, en remodèle le plan. Au sud s'étend une vaste zone à laisser à l'agriculture et à la promenade; elle est traversée en son centre par un canal qui aboutit au confluent même et qui permet l'exploitation de nombreux moulins ici abrités des crues intempestives.

Si à la mort de Morand les Brotteaux sont encore déserts, lorsque disparaît Perrache les eaux démeurent indisciplinées. Au point qu'en 1805 l'architecte Curten, relevant la proposition d'élever à Lyon un palais impérial, use de ces méandres pour en faire un jardin dans «le goût chinois», où cascades, grottes, passerelles et petits édifices refoulent toute rationalité. C'est en fait l'architecte de Napoléon, Fontaine, qui dessine, en 1810, le plan d'un palais accompagné d'une place d'armes, le tout relié en droite ligne à une statue de l'empereur à Bellecour par ce qui sera plus tard la rue Victor-Hugo. Les eaux sont alors repoussées.

Mais, comme déjà en 1784, «la ville de Lyon manque d'emplacements pour les chantiers, elle en manque pour l'établissement d'engins utiles aux arts dans une ville qui leur est consacrée».

Avec son projet de 1825/26, époque à laquelle s'achèvent les études des frères Seguin pour la construction de la toute première voie ferrée, de St-Etienne à Lyon, le maire Lacroix-Laval entend résérer toute

cette aire à l'industrie. Les Seguin disposeront des surfaces nécessaires pour le chemin de fer, mais devront en créer le terminus, construire les ponts et creuser une nouvelle gare d'eau, avec l'engagement de favoriser l'implantation de nombreuses usines telles que verrerie, acierie, fonderies... En 1840, gare d'eau, débarcadère du chemin de fer, ponts, quelques usines comme celle de la Compagnie du Gaz, auxquels s'ajoutent la prison et un vaste arsenal, occupent les grands espaces autour de la place de l'Hippodrome. A la suite d'après discussions, l'emplacement actuel de la nouvelle gare ferroviaire est choisi, en 1851, scellant définitivement la coupure entre les terrains désormais isolés et timidement habités et le reste de la ville. La vocation industrielle de Perrache, dans un site qui par ailleurs ne cesse d'attirer l'imagination des artistes comme en témoignent tous les projets d'aménagement de la pointe du confluent, cède devant les avantages des liaisons naturelles de la rive gauche du Rhône.

#### La rive gauche du Rhône

Si la succession de plans d'aménagement de la presqu'île Perrache est justifiée par le besoin d'espaces industriels sur le sol lyonnais, de l'autre côté du Rhône les projets d'organisation urbaine de la commune de la Guillotière ont d'autres causes: améliorer les conditions d'hygiène, particulièrement dans la partie sud, et programmer les lotissements spéculatifs, notamment de la partie nord appartenant aux Hospices Civils de Lyon. En 1844, trois cents établissements sont classés insalubres. Primitivement isolées, les teintureries, verreries, tuileries, chaudironneries, vitrilleries sont rapidement environnées d'habitations précaires et surpeuplées. La fondation en 1854 d'une cité comme celle de l'Enfant Jésus par un abbé messianique ne peut endiguer la dégradation des conditions de vie. Toujours en 1844, l'administration militaire acquiert 28 hectares à la Part-Dieu pour y installer entre 1851 et 1863, soit sous le régime du préfet Vaisse, une caserne – cédée à la Ville de Lyon le 22 décembre 1960.

C'est à ce moment-là que l'architecte Christophe Crepet met au point son «Projet d'embellissement de la ville de la Guillotière» (1845). Dans les limites exclusives des fortifications militaires construites à partir de 1830, il systématisé à tout l'espace, alors largement inoccupé, la maille orthogonale de Morand (qu'il célèbre

à plusieurs reprises), traçant des quartiers entiers. Les circulations radiales comme le prolongement du Cours des Brosses (cours Gambetta), la création du Cours du Prado (rue de l'Université), parallèles comme le dessin du Cours Ste-Elisabeth (rue Garibaldi) large de 36 mètres, de la rue St-André (rue de Marseille) et d'une longue transversale, la rue des Charpennes (rues Moncey et Juliette-Récamier) préfigurent, avec les quais, la voirie contemporaine. Mais lorsque l'auteur déclare qu'au-delà des boulevards «s'arrêtera la ville de la Guillotière; le surplus de son territoire formerait la partie rurale par la création de jolis hameaux ou villages», il cède à un utopisme commode. Mais à part cette vue de l'esprit, avec Crepet le projet se situe davantage dans l'ordre de l'invention que dans celui de la création. Il dévoile sans cesse des possibles; non seulement il plane, il précise – tant les équipements, comme les deux gares d'eau, les abattoirs, les écoles, que les espaces verts expressément définis, comme le Jardin du Lac, les Champs-Elysées compris entre le fleuve et le projet de l'Hôtel de Ville qui annonce l'emplacement de la Préfecture choisi en 1879. Pour la réalisation de son projet, il en appelle aux Hospices Civils qui, dès après avoir compris l'opération Morand, avaient fait diviser en masses pour les vendre ou les louer tous les terrains incultes du nord de la Guillotière.

A la fin du texte qui accompagne son plan, Crepet ne se contente pas de flatter la Municipalité de la Guillotière, mais offre son projet également à la Ville de Lyon, bien susceptible un jour prochain d'annexer la rive gauche. Chose faite le 24 mars 1852. Au-delà des limites militaires, doublées dès les années 1850 par la voie ferrée Lyon-Genève, puis en partie démolies à partir de 1872, les quartiers de Gerland au sud, Monchat à l'est et la commune de Villeurbanne au nord-est font également l'objet de transformations. Il faut attendre le début du XXe siècle, soit la création des Abattoirs de Tony Garnier et le percement du prolongement de l'avenue de Saxe (avenue Jean-Jaurès), pour que s'accomplisse l'industrialisation de Gerland. A Monchat la création d'un important quartier d'habitation à l'initiative d'un très riche propriétaire J.-F. Richard-Vitton, à partir de 1858, décuple le nombre de maisons et multiplie par six le nombre d'habitants entre 1856 et 1896. La création de la voie

ferrée du chemin de fer de l'Est, envisagée dès 1845 pour drainer la concentration des industries, reprise par Bachelier en 1869, est mise en service le 30 octobre 1881. A l'est de Villeurbanne, l'ingénieur O'Brien ouvre en 1847 le canal de Jonage, complété en 1892 d'une usine et d'un barrage.

#### «L'urbanisme»

Les milieux lyonnais du bâtiment, architectes et ingénieurs, fort actifs au début de ce siècle comme en témoigne la très riche revue de *La Construction Lyonnaise*, produisent de très nombreux projets d'organisation urbaine. Parmi eux, les projets de boulevards périphériques circulaires, à la manière des rings allemands, de l'ingénieur Antoine Pallières, signifient la nécessité d'un changement conceptuel de l'échelle de la Cité. Une nouvelle culture urbaine visant la synthèse et la fonctionnalité des espaces apparaît à Lyon quand la France estime son retard face à l'étranger. Edouard Herriot prend dès 1912 la décision de créer une Commission pour l'étude d'un Plan d'extension et d'embellissement de la ville, alors qu'il faudra attendre 1919 et 1924 pour que la loi Cornudet soit imposée à toutes les grandes agglomérations françaises. Si les fruits de cette Commission, comme la première Exposition Internationale Urbaine de 1914, sont compromis par la guerre, toutes deux sont le signe d'une urgence des problèmes et d'une radicalité des solutions. Celle d'envergure exceptionnelle énoncée par Tony Garnier dans sa «Cité Industrielle», de son cadre hypothétique parce que prototypique, s'imprimera, sinon dans le plan d'urbanisme immédiat de la ville de Lyon, du moins dans l'organisation des nombreuses cités ouvrières d'habitation à bon marché de l'entre-deux-guerres.

Alain Charre



## Cinq exemples d'opérations immobilières, 1853–1914

Page 25

L'histoire de l'architecture est traditionnellement tournée vers les réalisations de prestige et les travaux des grands architectes. L'étude des problèmes complexes posés par l'habitation, qui seule autorise une appréhension globale de la ville, n'est amorcée, en France, que depuis quelques années. A Lyon, si l'on a commencé à s'intéresser aux immeubles anciens (du XVIIe au XVIIIe siècle) d'une façon encore très ponctuelle, ceux du XIXe siècle, qui couvrent pourtant l'essentiel de la ville, n'ont fait l'objet d'aucuns travaux. Il s'agit donc, ici, d'une première approche établie à partir de recherches en cours, et qui ne se veut en aucun cas une synthèse.

Dans cette deuxième ville de France, les années 1853–1914 correspondent à une période très riche en opérations urbaines. En effet, c'est la première ville après Paris à être touchée par l'haussmannisation qui, en cette période de pré-industrialisation, l'affirme dans son rôle de capitale du Sud-Est comme une place bancaire et commerciale. Ce phénomène aura des conséquences directes sur les transformations urbaines qui lui succéderont. En 1914, la guerre décime toute une génération d'architectes et de constructeurs, déterminant ainsi une rupture brutale dans le style et le savoir-faire.

#### Le quartier

Face à l'abondance et à la diversité des immeubles construits pendant cette période, le choix s'est porté sur cinq ensembles cohérents ayant eu un rôle déterminant sur l'évolution de la ville. Ils ont été retenus

aussi pour leurs dates de réalisation, pour leurs apports stylistiques, et dans quelques cas, pour le débat de fond qu'ils ont suscité.

A partir de 1853, un certain nombre d'opérations immobilières commandées par la Municipalité, bouleversent le centre. Elles reprennent les bases de projets conçus au cours de la première moitié du XIXe siècle, et dont un seul avait été exécuté, la percée de la rue Centrale. Ces réalisations concrétisent le souci de modernisme qui est un des moteurs de la spéculation immobilière à partir du second Empire. D'autre part, il s'agit de désenclaver le centre ancien (la presqu'île), sur lequel vient buter toute circulation, et d'assurer l'essor économique de Lyon.

La première percée, celle de la rue Impériale (rue de la République), est seulement un élément d'un projet plus vaste qui doit «transformer la ville et la percer en tous sens». Elle est conduite à partir de 1853 par le préfet Vaisse, émule de Haussmann à Lyon, et détermine un axe partant de l'opéra et conduisant à la place Bellecour. Cette création donne une impulsion nouvelle à la «régénération» de la presqu'île, puisque dès 1856 on trace la rue de l'Impératrice (rue E.-Herriot).

Après la mise en œuvre d'opérations plus ponctuelles et un ralentissement de la construction à la fin du second Empire, on envisage, à partir de 1880, une amélioration du quartier Grolée qui jouxte la rue Impériale. Bien que d'une utilité indiscutable en raison de l'insalubrité de cette zone, ce projet n'est clairement défini et réalisé qu'entre 1887 et 1894.

D'autre part, à cette même époque, on assiste à l'extension et à la mise en valeur de la rive gauche du Rhône. C'est le développement de ce que l'on a longtemps appelé «la nouvelle ville», entre le petit noyau urbain créé par l'architecte Morand à la fin du XVIIIe siècle, dont le tracé orthogonal des rues est prolongé, et le vieux bourg de la Guillotière.

Le quartier situé au nord de la préfecture, progressivement construit entre 1886 et 1906, ne constitue en fait qu'un exemple de ce qui se passe à l'échelle de toute la rive gauche, sur les terrains des Hospices Civils de Lyon. Il apparaît comme une exception dans la mesure où il ne constitue pas une opération d'ensemble patronnée par la Municipalité, mais une succession de petites opérations régies par les contraintes d'urbanisme

cohérentes imposées par les propriétaires fonciers.

Avec l'opération ponctuelle du quartier de la Martinière, réalisé entre 1900 et 1907, l'attention se porte à nouveau sur la presqu'île. A l'occasion du projet de construction de deux écoles dans ce quartier aux immeubles anciens et insalubres, la Municipalité décide une rénovation radicale et l'ouverture d'un grand axe, la rue de la Martinière, qui relie les quais de Saône à la rue Terme. On envisage, dans un avenir non déterminé, le prolongement de cette rue jusqu'au Rhône pour créer une liaison directe entre les deux fleuves, qui ne sera jamais réalisée. La période de réalisation du projet coïncide avec une crise grave du bâtiment, que l'on peut imputer en partie à une forte hausse des taxes sur les constructions, décrétée par la Municipalité pour compenser la suppression des octrois lyonnais.

Quant au quartier de la gare des Brotteaux, il est directement lié à l'implantation de la nouvelle gare. Celle-ci vient confirmer l'extension de la ville vers l'est et le rôle sans cesse croissant de la rive gauche. Les immeubles, qui s'élèvent à partir de 1909 entre le boulevard des Brotteaux, le cours Vitton et le cours Lafayette, ne couvriront l'ensemble de la zone que dans les années 1930.

#### Les maîtres d'œuvre

Dans le cas d'une opération d'ensemble régie par une société immobilière, les architectes qui la dirigent s'apparentent à de véritables maîtres d'œuvre. C'est le cas pour la rue Impériale avec B. Poncet, pour Grolée avec Delamarre et Ferrand (ingénieur), et pour la Martinière avec F. Clermont.

Même si les services municipaux donnent des indications précises pour le tracé des rues et apportent ensuite les modifications, en accord avec la société, ce sont les architectes qui parachèvent le dessin des îlots et qui découpent les parcelles. Ils vont même, dans certains cas, jusqu'à proposer le plan des voies à ouvrir (Martinière) ou un projet radicalement différent de celui du service de voirie (Grolée). En outre, ils mobilisent les capitaux, mettent en œuvre l'opération et traitent avec les entrepreneurs. La Municipalité se borne en quelque sorte à permettre ce type d'opération et, comme le veut sa fonction, elle achète les terrains correspondants aux rues et les viabilise. D'autre part, elle exempte les nou-

velles constructions des impositions en vigueur. On peut remarquer que la Société de la rue Impériale est la première à Lyon qui ait une réelle envergure et se révèle comme une réussite financière. Elle draine les capitaux lyonnais et va, de ce fait, entraver les tentatives qui lui succéderont.

Les quartiers de la Préfecture et de la gare des Brotteaux ont un mode de fonctionnement différent et relativement plus courant. Les rues sont dessinées par la Municipalité et le terrain ainsi morcelé, appartenant à un ou plusieurs propriétaires, subit les lois de l'offre et de la demande. Les mécanismes concernant le quartier de la Préfecture sont cependant intéressants à examiner. Après une longue période de location, les Hospices Civils, propriétaires du terrain, décident la mise en vente de celui-ci, soit par parcelles, soit par masses entières. De petites sociétés immobilières se portent alors acquéreurs, ainsi que des particuliers, mais aussi des groupements d'acheteurs qui se réunissent autour d'un notaire pour acquérir une masse entière. Celle-ci est alors redistribuée et chaque propriétaire s'adresse à l'architecte de son choix. Cependant, il arrive fréquemment que ces groupements soient formés de professionnels du bâtiment, sous la direction d'un architecte, qui réalise alors une partie ou l'ensemble de l'îlot. Celui-ci sera revendu quelques années plus tard, immeuble par immeuble, forme courante de spéculation immobilière.

#### L'îlot et la parcelle

A partir de l'analyse de la forme des îlots et du parcellaire se dégagent des constantes. Dans la presqu'île, les remaniements cisaillement un tissu urbain ancien (à partir du XVI<sup>e</sup> siècle), à très forte densification. D'autre part, la chèreté des terrains contraint à limiter la rénovation à une frange. Ainsi, au parcellaire très étroit et tout en profondeur se substitue, en bordure de rue, un parcellaire en largeur et de faible profondeur. L'unité de la rue ne laisse pas deviner l'irrégularité interne du nouveau parcellaire (plan a). Cependant, pour Grolée (plan b), la percée diagonale détruit entièrement le tissu ancien en certains points et donne naissance à quatre îlots homogènes de forme triangulaire. Lorsqu'il y a ratrappage avec le bâti préexistant, on ménage parfois des cours intérieures, fait relativement rare dans la presqu'île, où l'on trouve plutôt des puits de lumière. Au parcellaire de la rue

Impériale qui engendre une architecture de façade, s'oppose celui de Grolée et de la Martinière (plan d), où l'on décèle l'amorce d'îlots complets.

Sur la rive gauche, et pour les deux quartiers concernés, les îlots sont homogènes, de proportions plus grandes et plus régulières, conséquence d'une urbanisation récente. La rénovation est meilleur marché en raison des prix moins élevés des terrains, éloignés du centre, et de la précarité du bâti. En outre, de grands organismes tels que l'armée, les Hospices Civils, la société PLM, étant propriétaires de vastes terrains, il est possible de traiter avec eux pour des zones entières, ce qui exclut l'expropriation parcellaire par parcelle.

Pour le quartier de la Préfecture (plan c), les Hospices Civils, soucieux d'assurer une plus-value à leurs terrains, imposent à partir de 1887 un nouveau type d'îlot. A l'intérieur des masses déterminées par le tracé des rues effectué dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, ils dessinent au moment de la mise en vente un parcellaire très régulier et ménagent au centre une vaste cour-jardin, où toute construction est proscrite. Dans le quartier de la gare (plan e), le boulevard des Brotteaux établit nettement la rupture entre le tracé en damier des rues situées à l'ouest, datant de la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, et celui plus large, mais aussi plus irrégulier, du nouveau quartier. Dans ce dernier, se juxtapose un parcellaire régulier de type Hospices Civils, et un parcellaire plus anarchique dû à la diversité des propriétaires fonciers avant l'opération.

#### Les contraintes de voirie

Si le plan de l'immeuble est déterminé par la parcelle sur laquelle il est construit, son volume est étroitement dépendant des règlements de voirie, dans une proportion qui ne fera que s'accentuer au cours du siècle. A Lyon, dès 1825, on limite, pour des raisons de sécurité, la hauteur jugée démesurée des immeubles. Pendant la période haussmannienne, la réglementation se précise. La haute taille des immeubles reste cependant une caractéristique lyonnaise puisqu'en 1853, lorsque le décret des rues de Paris est applicable à Lyon, on remarque que la hauteur autorisée des maisons est supérieure d'environ quatre mètres à celle de la capitale. A la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, les contraintes de voirie qui réglementent au centimètre près le gabarit et la hauteur des

immeubles ainsi que l'importance des saillies, en fonction de la largeur des voies, deviennent toujours plus astreignantes; ce qui occasionne un grand nombre de dérogations. Dans le quartier de la Préfecture, par exemple, la conception par îlots homogènes entraîne l'érection d'immeubles de même hauteur sur les grandes artères comme sur les petites rues, ce que ne permettait pas le règlement en vigueur. A la Martinière, une autorisation spéciale est donnée pour ériger des dômes qui excèdent la hauteur réglementaire. Dans les deux cas, les services de voirie se retranchent derrière une terminologie vague et invoquent la recherche du «caractère monumental» sans s'atteler aux problèmes fondamentaux posés par l'érection de la ville.

#### Le débat

«L'embellissement de la ville» constitue le thème d'un débat qui surgit au tournant du siècle, à l'occasion de la réalisation du quartier de la gare des Brotteaux. La Construction Lyonnaise, revue locale d'architecture dont l'impact déterminant sur l'ensemble de la région reste à définir, est à l'origine de la polémique et s'en fait l'écho. Le tracé des voies du nouveau quartier que propose la Municipalité en 1897 est étiqueté et ne traduit qu'une vue à court terme. Polarisé par les problèmes de coût, le service de voirie ne pressent pas l'importance que peut acquérir cette zone organisée autour d'une grande gare, tête de pont de l'extension vers l'est de la ville. Les journalistes de la revue, bientôt suivis par la Société Académique d'Architecture, la Chambre Syndicale des Propriétés Immobilières et de nombreux architectes, critiquent vivement cette option et proposent des contre-projets. Ils font le constat de la médiocrité des immeubles lyonnais et de la mauvaise image de marque de la ville auprès des visiteurs: «La plupart des façades sont d'une banalité, d'une monotonie, d'une infériorité désespérante.» Ils incriminent directement la Municipalité et l'attaquent principalement sur deux points: la dichotomie qui existe entre la vision de la ville en plan et sa réalisation en volume: les services de voirie, «par définition, s'occupent de tracer des rues, sans grand souci de ce qui sera édifié en bordure»; et les règlements de voirie qui rendent impossibles toute diversité et toute originalité: «MM. les architectes paraissent disposés à secouer enfin le joug barbare qui, de-

puis trop longtemps, plie sous un gabarit absurde toutes nos constructions nouvelles.» Cependant, malgré le changement de Municipalité en 1905, le projet de la voirie est maintenu.

Cette polémique fondamentale sur la ville ne reste cependant pas sans écho. Une société pour l'embellissement de la ville se constitue, E. Herriot lance en 1909 un «concours des façades» et crée une commission traitant spécialement de ces sujets, à laquelle participera activement T. Garnier. Mais les problèmes de rénovation et surtout d'évolution de cette grande cité se posent déjà en d'autres termes. Le quartier de la gare, dont l'échec est sans doute l'indice de ce changement, clôt une période révolue. Les opérations immobilières du XIXe siècle, cautionnées par le pouvoir municipal, étaient entreprises par et pour une classe sociale bien définie, la bourgeoisie des affaires. Avec E. Herriot, dont l'appartenance au parti radical est déterminante, on se préoccupe davantage de mettre en place un plan d'extension et une infrastructure pour répondre à la réalité sociale et économique de la ville qui est alors appréhendée dans sa globalité.

Dominique Bertin et  
Anne-Sophie Clémenton



## Pour une histoire de la ville existante

Page 36

### La sédimentation des projets dans la ville

Pour mieux percevoir comment se constitue la forme physique de la ville contemporaine, et comment s'articule dans ce processus le niveau d'intervention spécifiquement architectural, il nous paraît prometteur de revisiter ces lieux où les classiques de l'historiographie de l'urbanisme moderne (Giedion, Pevsner, Zevi, Benevolo) ont unanimement situés les expériences initiales. En confrontant ces récits des origines, rédigés presque sur le vif, pressés de déceler la finalité de chaque séquence d'évenements comme pour hâter la marche vers un futur meilleur, à l'évolution urbaine de ces 70 dernières années, telle que nous la montre aujourd'hui une analyse morphologique respectueuse de l'inertie de sa structure, il devient possible de dépasser différents modes d'existence de ces projets pionniers de la modernité: leur existence proprement culturelle, symbolique, au sein de l'imaginaire collectif; leur existence matérielle, dans la texture urbaine; leur présence figurative dans le paysage de la ville. Autant d'aspects relevant d'une durée spécifique, soumis à une usure différente, tissant des relations spatiales distinctes. A cet égard, le cas de Lyon est exemplaire: la cité de Tony Garnier reçoit une place en vue dans la topographie du Mouvement moderne, à l'égal de l'Amsterdam de H.P. Berlage ou de la Vienne d'Otto Wagner. Dans un climat ouvert à l'idéologie du progrès industriel et au réformisme social, la grande ville semble avoir accompli un tournant décisif sous l'impulsion du projet visionnaire de l'architecte lyonnais, parvenu, dit-on, parmi les premiers à donner une expression adéquate aux besoins de son temps. Cependant, la

description des faits laisse planer une certaine ambiguïté sur les raisons de la fortune critique de Garnier, et sur les rapports qui unissent «Une Cité industrielle» (projet théorique rédigé à l'Académie de Rome entre 1899 et 1904) aux réalisations concrètes, effectuées pour la ville de Lyon sur mandat d'Edouard Herriot. Les uns tendent à inscrire ce rapport dans la dialectique de l'hypothèse théorique et de sa vérification dans le concret: «L'ensemble de l'œuvre construit confirme les antécédents théoriques, et c'est dans ce résultat, dans ce pont jeté entre la théorie et la pratique, que réside sa contribution au Mouvement moderne» (Benevolo). D'autres insistent sur le décalage dynamique séparant le moment du *projet*, anticipateur de la réalité prochaine, de celui de sa traduction dans le contexte urbain, qui révèle surtout l'entreprise des pratiques et des cadres conceptuels dépassés. Pevsner ne cache pas sa déception, dans cette phrase où Garnier se trouve associé de façon significative au futuriste Antonio Sant'Elia: «En architecture, hélas, la guerre et la mort prématurée de Sant'Elia en 1916, empêchent toute construction effective. Comme dans le cas de la Cité industrielle de Garnier, nous devons nous pencher sur des dessins, sur des visions de l'avenir.» Et Giedion, pour sa part: «La Cité industrielle a influencé nombre d'hommes qui travaillent à l'urbanisme de l'avenir. Cette influence est compréhensible: la planification de Garnier contenait, en puissance, les méthodes actuelles.»

En passant sous silence les stimulations reçues du contexte urbain, les potentialités mises à profit par les projets innovateurs, ces auteurs nous maintiennent, peut-être bien malgré eux, devant l'inconnue principale: dans quelles conditions la ville est-elle réellement transformable?

Il nous semble qu'en considérant les projets réalisés dans la ville contemporaine à l'abri des connotations dont l'historiographie des avant-gardes les a revêtus, il devient possible de comprendre comment l'innovation architecturale est inseparable de la base matérielle des poussées urbaines, qui lui servent de matrice.

Dans un premier temps, il s'agit de situer quelle partie de la ville prend un tour problématique entre les années 20 et 50. Ensuite, nous étudierons dans le détail deux quartiers qui nous paraissent représentatifs de la manière dont le projet mo-

erne se réfère aux données de la dynamique urbaine.

### Application du modèle de la croissance urbaine par paliers à l'exemple lyonnais.

A l'aide d'un schéma inspiré des modèles bien connus d'Eugène Hénard, nous nous proposons de réduire la structure complexe de la ville à un réseau de lignes directrices, calqué sur celui de la voirie, qui permet de localiser les différentes aires d'extension du tissu urbain. La croissance urbaine lyonnaise présente depuis deux siècles une asymétrie caractéristique: quittant l'axe Nord-Sud formé par le couloir Saône-Rhône, la ville s'éloigne des escarpements de Fourvière et de la Croix-Rousse, pour s'étendre d'Ouest en Est, dans la plaine du Bas-Dauphiné.

On assiste à une différenciation fonctionnelle et à une redistribution spatiale des activités centrales entre la rive droite de la Saône, la Presqu'île, et la rive gauche du Rhône, accompagnées d'un déplacement du centre de gravité démographique. La boucle du chemin de fer sur la rive gauche du Rhône, tracée à l'emplacement d'une première ceinture fortifiée ainsi que le boulevard périphérique, substitué à une seconde ligne de défense, délimitent des tissus urbains aux caractéristiques morphologiques distinctes.

Ces seuils sont doués d'une ambivalence fonctionnelle, d'une sorte de bipolarité, qui se manifeste dans la diachronie, au cours de la croissance graduelle de l'agglomération:

- lorsqu'ils coïncident avec la frange extérieure d'un secteur de l'extension urbaine parvenu à une certaine stabilité, ils induisent un mouvement de regroupement des installations particulièrement encombrantes (entrepôts, usines, ateliers, gares de marchandises, jardins maraîchers, parcs) autrefois dispersées en des points devenus plus centraux de l'aire concernée,

- lorsque par suite du développement urbain, leur position périphérique se trouve inversée en zone de suture avec un nouveau module, également pourvu de son propre centre de gravité, ces seuils tendent à se changer en éléments structurants de l'unité supérieure: on assiste à une densification progressive du tissu lâche de l'état antérieur, au profit d'installations douées d'une plus grande centralité.

A cet égard, la transformation de l'ancienne caserne de la Part-Dieu, autrefois en position marginale

par rapport au quartier de la Préfecture, en centre directionnel, commercial et résidentiel au niveau de l'ensemble urbain, montre bien comment une mutation d'échelle entraîne à longue échéance une redistribution de la signification des composants urbains. Le boulevard extérieur, le long duquel se succédaient autrefois des équipements de grande surface (asiles, hippodrome, grandes industries) est en passe de devenir l'axe d'implantation de services d'importance régionale (hôpital départemental, université, grands ensembles résidentiels).

Le secteur où se déroule l'essentiel de l'activité planificatrice et constructive de l'entre-deux-guerres se situe précisément entre ces deux seuils concentriques de la rive gauche du Rhône, à un moment de restructuration accélérée de la morphologie urbaine. Constituée d'abord par un tissu mixte de faubourgs linéaires, d'anciens villages ruraux (Villeurbane, St-Alban), de lotissements pavillonnaires et d'établissements industriels de différents calibres, cette aire de la ville se trouve graduellement soumise à un type d'urbanisation intensive, sous l'effet combiné du centre en progression dans sa direction et de l'essor d'une couronne de communes suburbaines (Vaulx-en-Velin, Décines, Bron, Vénissieux). D'abord clairement structuré par le faisceau des routes reliant Lyon à sa plaine, ce territoire suburbain évolue vers un ensemble neutre de tissus fragmentaires juxtaposés, de dimensions assez homogènes (tissu macrocellulaire), avant d'être réordonné par un jeu d'interventions ponctuelles, polarisatrices.

En résumé, le modèle d'analyse de la *croissance urbaine par phases*, tel que l'a élaboré l'école dite «morphologique», et qui décrit le changement urbain suivant une alternance de phases de complexification suivies par des phases de restructuration, lesquelles introduisent un niveau d'organisation supérieur de l'agglomération, nous semble guider efficacement le repérage de ces contraintes结构urales qui impriment à la ville les rythmes de la longue durée.

Exemple: le rôle joué par l'opération d'aménagement du quartier des Etats-Unis dans la morphologie du secteur Sud-Est de Lyon peut être résumé aux transformations suivantes:

– La radiale tracée entre l'avenue Berthelot et Vénissieux, l'un des centres industriels importants (Usines

Berliet) de la ceinture de Lyon, prend place dans l'intervalle entre les anciennes radiales vers Marennes et Heyrieux, pour déboucher sur le boulevard périphérique. Cette avenue de grand trafic, en déclassant les routes de faubourg parallèles, occasionne également un renversement hiérarchique au sein des axes «porteurs» du développement urbain: tracé en pleine zone périphérique, au dos des tissus linéaires ou pavillonnaires préexistants, le boulevard des Etats-Unis devient l'axe de densification principal de tout ce secteur Sud-Est.

– A partir d'un noyau initial fortement structuré (la Cité d'habitations à bon marché de Tony Garnier), un tissus d'alignement constant se déroule le long du boulevard, au Nord comme au Sud, édifié en plusieurs étapes jusque dans les années soixante. Les franges de cet aménagement, tout comme celles des lotissements latéraux plus anciens demeurent mobiles.

– Le boulevard exerce une force d'attraction sur les services spécialisés (commerce, lycées, services socioculturels) et tend à concentrer les traits monumentaux du secteur.

#### **Le travail rhétorique du projet modernisateur.**

La complémentarité que manifestent les projets de constitution du tissu et les projets de restructuration dans le modèle esquisse ci-dessus, montre bien que les uns et les autres participent d'un lent processus évolutif, ponctué de noeuds problématiques. Selon cette conception, nous ne pouvons pas souscrire à une explication de la modernité comme *rupture* radicale avec les pratiques instituées et libre invention d'un univers formel adéquat à la nouvelle réalité de la société industrielle. De plus, la pauvreté d'une historiographie qui ne sélectionne que les projets de restructuration en les détachant de leur contexte problématique pour ensuite les aligner sur l'échelle du progrès, devient patent: c'est le caractère proprement opérant du projet qui est perdu pour la compréhension. Il nous paraît utile de rappeler dans ce contexte, que «quel que soit son génie, aucun architecte ou designer ne peut parvenir à rendre fonctionnelle une forme neuve (ni ne peut donner forme à une fonction nouvelle) sans prendre appui sur des processus de codification existants» (Umberto Eco). Ceci en vertu du principe sémiologique essentiel de la redondance, selon lequel il est impossible

de produire un message de haut contenu informatif sans y inclure de référence à du déjà connu. Dans ces conditions, nous inclinons à récupérer le qualificatif de «moderne» dans la terminologie de l'histoire urbaine, non pas pour désigner le type de projet architectural qui présente quantitativement le minimum de redondance possible, mais au contraire celui qui parvient à valoriser ce rapport inévitable à la tradition comme *condition de sa propre efficacité*: en transformant le rapport indissolublement dialectique entre redondance et information en un rapport intentionnellement rhétorique entre norme et dérogation, ce type de projet rend possible à la fois

- une compréhension critique de la tradition (rechargée de sens comme terme explicite d'une comparaison)
- le décodage des nouvelles valeurs (d'usage et symbolique) qu'il apporte, puisqu'il intègre le système d'attentes propre à la collectivité des usagers.
- la mesure de l'écart, c'est-à-dire l'appréciation du caractère innovateur qui le sépare du contexte problématique.

En faisant servir la notion de «modernité» non plus à la désignation d'une période déterminée de l'histoire mais à la caractérisation d'une certaine conception du projet architectural en général, il convient alors d'en spécifier le contenu dans tous les cas de son emploi.

#### **Le quartier des Etats-Unis.**

L'aménagement que nous prenons en considération est le quartier réalisé entre 1928 et 1935, et non le projet initial de 1920. Nous proposons d'en décomposer les principaux thèmes en descendant du parti architectural d'ensemble à la typologie des bâtiments. A l'époque où la Commission d'extension et d'embellissement de la Ville mandate Garnier de dresser les plans d'un ensemble d'habitatis à loyer modéré pour une population d'environ 12 000 personnes (1700 logements inaugurés en 1935) entre la Guillotière et Vénissieux, le statut de ce secteur Sud-Est est en pleine mutation. Il est parcouru par une tension dynamique qui associe le centre-ville en expansion et la couronne suburbaine gagnée par le développement industriel. Dans cette situation intercalaire, Tony Garnier configure son projet comme un élément de transition, nettement distinct des pôles qu'il relie, la «grande ville»

et la «périphérie»: la forme de fuseau de son plan d'extension crée une opposition avec les tissus de prolifération qui accroissent l'aire urbaine en anneaux concentriques. Le motif central est une avenue radiale de faubourg longue de 5 km, portée aux dimensions d'un boulevard de 50 m de largeur. Dérogeant au principe linéaire du faubourg, Garnier surimpose à l'axe principal une grille de parcours secondaires, qui assurent la multiplication du bâti en profondeur. La grille elle-même se distingue des plans de voirie couramment appliqués dans les lotissements spéculatifs (module uniformément répétitif) par la hiérarchie qu'elle instaure au sein des différentes circulations (piétonniers et automobiles). La structuration du bâti obéit également à ce principe de variation raisonnée sur des thèmes existants: le tissu est le résultat d'une synthèse entre l'ilot typique de l'urbanisation Hausmannienne, l'agrégation en rangées des immeubles de faubourg et l'ordre discontinu des tissus pavillonnaires. L'ordre continu commun aux deux premiers types est rompu pour permettre la suppression des cours et un développement maximum des façades (optimalisation de l'éclairage, de l'aération et de l'ensoleillement des espaces intérieurs). Le type des maisons varie de celui de l'immeuble de rapport urbain, dont il reprend la volumétrie et la densité de logement, tout en l'articulant en plusieurs corps de bâtiment autour d'une cage d'escaliers, qui dessert deux appartements par palier.

#### **Villeurbane: la Cité des Gratte-ciel.**

Si le secteur Nord-Est rassemble les mêmes composants urbains que l'arrondissement analysé plus en détail précédemment, il est animé d'une dynamique différente: une zone inondable l'encerle en deçà du boulevard périphérique et du canal de Jonage et refoule le transit plus au Sud vers le noyau villageois de Cusset. Le développement urbain adhère peu aux routes de desserte des bourgs ruraux périphériques (Vaulx-en-Velin) mais procède plutôt «en tache d'huile» à l'investissement des structures rurales disponibles. Le projet, établi vers 1930 par les architectes Morice Leroux et Robert Giroux (Hôtel de Ville) pour la Société Villeurbanaise d'urbanisme, manifeste l'intention de concentrer en un point fort de l'aire les caractères du développement urbain à venir. L'orienta-

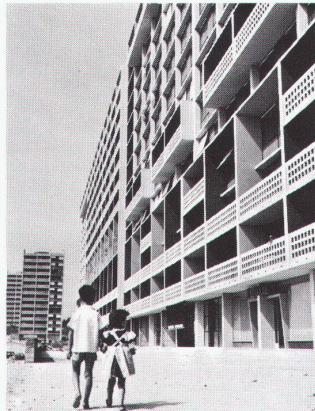
tion Nord-Sud de l'ensemble respecte la structure du finage préexistant, formé de blocs de parcelles longitudinaux, alignés perpendiculairement à la route d'accès au centre-ville. L'aménagement de la Cité des Gratte-ciel, avec sa porte monumentale sur le cours Emile Zola, ouvrant une perspective raccourcie sur l'Hôtel de Ville, tire de cette situation une certaine autonomie.

Le motif central thématisé ici, est l'impassé de desserte typique du tissu pavillonnaire. Elle est élargie aux proportions d'un mail, conclu par une place monumentale qui en accentue le caractère public. Le réseau de distribution secondaire est reporté à l'intérieur du bâti, où les liaisons verticales sont réunies entre elles par des «rues intérieures» semi-publiques. Cette combinaison associe les systèmes d'accès individuel du tissu pavillonnaire et collectif de l'immeuble de rapport. Tout en rappelant par ses dimensions, par le traitement différencié de ses façades antérieures et postérieures, par son principe de correspondance symétrique, les constructions en ordre continu sur espace clos (rue corridor, place publique) typiques de l'urbanisme haussmannien, l'ordonnance du bâti y déroge sur les points suivants:

- le niveau des rez-de-chaussée marchands et le reste de l'élévation sont soumis à un traitement dissocié;
- au niveau du mail, la paroi continue des vitrines définit un espace longitudinal homogène, propre à accueillir certaines significations représentatives;
- l'espace privé de la cour est refondu dans l'articulation à redans des étages supérieurs, assurant à la façade un développement maximum.

Dans le cas de la Cité des Gratte-ciel, on peut observer comment tant du point de vue constructif (squelette d'acier + remplissage de briques) que distributif, le type de l'immeuble de rapport urbain est subsumé dans une macrostructure, qui anticipe un développement de la ville où la cellule habitative est intégrée sans solution de continuité à l'architecture de la ville.

*Christoph Luchsinger et Sylvain Malfroy*



## Bron-Parilly et le Mouvement Moderne 1950–1960

Page 42

Après la Guerre, une nouvelle génération d'Architectes Lyonnais qui se situait dans la trajectoire du Mouvement Moderne International des années 20 et plus particulièrement de Le Corbusier, mit fin à ce qui avait été entre les deux Guerres, «L'Ecole Lyonnaise» située dans la mouvance de Tony Garnier.

Ce qui permit à ce nouveau courant de concrétiser et de préciser ses positions, fut en 1952, l'étude et la réalisation d'une opération exceptionnelle: «L'Unité de Voisinage de Bron-Parilly», réalisée dans le cadre de la loi également exceptionnelle, créant les secteurs industrialisés de la construction que Claudius-Petit, alors Ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme, avait fait voter.

Bron-Parilly qui fut le manifeste de notre mouvement, était dans notre esprit le point de départ d'une nouvelle aventure architecturale. Il en fut, en réalité, l'apogée et en marqua le terme.

A l'origine de ce mouvement intimement Lyonnais, il n'y a pas chez ceux qui l'animeront par la suite, de volonté de se grouper, et encore moins de constituer une école. C'est en fait un ensemble d'actions dans des domaines à première vue différents mais en réalité fondamentalement complémentaires qui, aidé du hasard, donna forme à notre mouvement.

Tout a commencé avec le Schema Directeur d'urbanisme pour

un développement cohérent de l'agglomération Lyonnaise que nous avons Franck Grimal et moi-même exécuté sous la direction de l'Urbaniste Jean Revillard. Ce plan était dans la ligne des recherches des planificateurs britanniques dont les travaux sur ce que l'on appelait à cette époque des Unités de voisinage, étaient très considérés.

Dans ce plan, dès 1950, ont été localisées, en périphérie de la ville et de préférence sur les collines, à partir des domaines militaires dont les ouvrages stratégiques nous semblaient dépassés, quatre unités de voisinage: Montessuy – La Duchère – Sainte-Foy et Bron-Parilly.

C'est ainsi que le logement social s'installait sur les collines.

Trois d'entre elles ont été réalisées: Bron-Parilly (1950–1960), La Duchère (1957–1970), Montessuy (1961–1965).

Parallèlement à ce travail et comme il se trouvait autour de nous, des peintres qui, sans vouloir brûler leur chevalet, se tournaient de plus en plus du côté de l'Architecture, nous avons très naturellement conduit ensemble, une recherche importante sur l'architecture polychrome.

Par la suite nos rencontres se firent autour de l'extraordinaire personnalité de Marcel Michaux. C'est ainsi que se retrouvaient, dans le cadre amical de la Galerie Folklore, à côté de son animateur Marcel Michaux, le peintre Claude Idoux, les sculpteurs Etienne Martin, Bouget, et plus tard des Amado, les architectes comme Franck Grimal, François-Régis Cottin et moi-même, puis par la suite l'architecte Jean Zumbrunnen.

Ces rencontres nous amenèrent naturellement à confier à Claude Idoux, la polychromie, aujourd'hui détruite, de Bron-Parilly et aux Amado, la gigantesque fresque de 54 mètres de long sur 5 mètres de haut puissamment composée à partir de briques creuses colorées et vernissées.

Mais, pour nous, jeunes Architectes construire en 1950 pour l'Office Départemental des H.L.M., dans le cadre du secteur industrialisé, les 2600 logements sociaux de Bron-Parilly, c'était appliquer les idées fortes du Mouvement Moderne des années 20–30.

Tout revenait à notre mémoire: «Architectes, Peintres et Sculpteurs doivent découvrir le caractère fondamentalement complexe de l'Architecture», Walter Gropius et surtout le mot

d'ordre de Le Corbusier: «Que la Grande Industrie s'empare du Bâtiment.»

Bron-Parilly serait donc le premier grand chantier industrialisé de France.

Dès cet instant apparaît l'ambiguïté entre notre volonté d'industrialiser le bâtiment en l'ouvrant à la grande industrie et l'idée limitée que les grandes entreprises du bâtiment et des travaux publics, nouveaux protagonistes de la préfabrication, se faisaient de l'industrialisation.

De cette ambiguïté naquit la controverse qui vit, malgré la réalisation de Bron-Parilly, sombrer nos espoirs.

Le terme «industrie» entraînant l'idée de «série» d'aucun pouvait, en effet, penser qu'il suffisait de fabriquer un certain nombre d'éléments identiques pour se prétendre pionnier de l'industrialisation. Le terme de préfabrication se mêlant à celui d'industrialisation, il devenait possible à toute entreprise de bâtiment ayant «fabriqué» dix éléments semblables de se proclamer «industrialisée», sans que soient imaginées les conséquences économiques, architecturales, plastiques de la mise en œuvre de cette nouvelle technologie.

Or, il nous semblait absolument contraire à toute logique de chercher à «préfabriquer» des éléments de caractère traditionnel.

«Concevrait-on qu'une grande industrie veuille se mettre à préfabriquer des carrosses? Non! elle fabriquera des automobiles. Voilà, en réponse, ce que j'écrivais en 1951.

Nous pensions qu'il ne servirait à rien de chercher à préfabriquer des objets périmés mais il fallait au contraire fabriquer des objets nouveaux, conçus et réalisés pour satisfaire les besoins des hommes de notre époque.

Si l'utopie du Mouvement Moderne des années 20–30 et 50–60 fut de croire comme Walter Gropius qu'élaborer une architecture expressément conçue pour une production industrielle protégerait la production en série et la maison, de l'anarchie mécanicienne évitant ainsi que l'homme ne devienne ainsi esclave de la machine, je dirais que pour l'essentiel c'est le besoin d'une éthique en architecture qui marquera ce mouvement.

Harmoniser l'expression architecturale et celles des arts en général avec les nouvelles possibilités qu'offrait l'époque était sa raison d'être.

Après les années 60, ce furent

pour un grand nombre d'architectes, les règles asservissantes de la production pour la production qui dictèrent leur conduite architecturale et urbanistique.

C'est ainsi que la préfabrication, en s'appuyant sur la démagogie du «goût» reproduisit en masse les modèles anciens sans bien sûr, en retrouver les qualités.

C'est pourquoi, plus que cette indigence intellectuelle, certains critiquent le mode production des logements en souhaitant un illusoire retour à l'artisanat.

En 1979, d'importantes modifications ont été apportées à une grande partie des façades des immeubles de Bron-Parilly afin d'assurer l'insonorisation des logements le long d'autoroute Lyon-Grenoble.

Ces modifications qui étaient devenues nécessaires pour le confort des habitants, ont totalement dénatré l'esprit de la réalisation initiale. Toutes ces décisions n'ont pas été prises par les mêmes hommes même si c'était le même Ministère.

Les uns et les autres n'ayant jamais pris conscience de l'importance de l'opération.

*René Gagès*



## Les Grands Travaux, 1983

Page 49

En 1920, Tony Garnier publiait un recueil de projets sous le titre «les grands travaux de Lyon»; il présentait bon nombre des grands équipements qui, au début du siècle, allaient ponctuer le développement de l'agglomération lyonnaise: les abattoirs de La Mouche, le stade de Gerland, l'hôpital de Grange-Blanche, etc. Plus de soixante ans après, le recueil des «Grands Travaux de Lyon» reste ouvert. Certaines villes évoluent par transmutations progressives, organiques. D'autres suivent une planification d'ensemble longuement pensée et discutée. Lyon évolue par «opérations», et même opérations chirurgicales: ablation, greffe, substitution, déplacement des organes essentiels.

On a pu dire qu'il existait une tradition lyonnaise du brutalisme architectural (1); probablement Lyon se caractérise-t-elle aussi par une forme de brutalisme urbanistique, où «le thème central demeure la solution idéale pour un endroit particulier au moment présent, chaque nouvelle construction étant regardée comme le prototype, réussi ou non, d'un nouvel ordre urbain» (2).

Après les grands travaux de la première moitié du siècle, la période 1940-1960 vit en fait peu de grandes opérations sur Lyon même, et le lancement de divers grands ensembles de logements sociaux en périphérie (Bron-Parilly, la Duchère, les Minquettes...). C'est réellement dans les années 1970 que s'est affirmée une nouvelle vague de grands travaux d'équipements collectifs intéressant la ville proprement dite. On peut, en gros, les ramener à deux domaines:

### - Les communications:

On avait prévu à ce moment que Lyon serait quadrillée d'auto-

routes urbaines. Cette philosophie rapidement abandonnée, du fait entre autres des réticences de la population, laisse toutefois un témoin: l'in-vraisemblable traversée du centre de Lyon par l'autoroute Paris-Marseille, à laquelle la construction du centre d'échanges de Perrache tente de palier sur le plan urbain.

La politique des transports avait une alternance heureuse avec la création du métro, qui compte aujourd'hui trois lignes et dont l'extension se poursuit. Ces travaux considérables ont eu, en surface, des effets déterminants, et notamment la transformation de l'artère principale du centre (la rue de la République) en une rue piétonne de 3 km de long. Le dernier atout de ces aménagements est l'achèvement récent de la nouvelle gare ferroviaire de la Part-Dieu.

Remplaçant l'ancienne gare des Brotteaux, la nouvelle station accueillera les lignes du train à grande vitesse (TGV) qui mettra dès septembre 1983 Lyon à deux heures de Paris. L'ouverture de cet équipement, transversal aux voies, s'accompagne de programmes importants de bureaux, et offre à la restructuration l'ensemble du secteur situé à l'est du faisceau ferroviaire.

### - Les services publics et tertiaires:

Le plus gros impact urbanistique sur la ville dans les vingt dernières années aura probablement été la création du «centre directionnel» de la Part-Dieu, rive gauche du Rhône, sur les terrains d'une caserne désaffectée.

Plus qu'un véritable quartier, c'est un vaste lotissement qui juxtapose un important complexe commercial, des immeubles de bureaux et sièges bancaires, mais aussi des équipements publics de premier plan (bibliothèque, auditorium, grandes administrations, siège de la Communauté Urbaine...). Il correspond à un déplacement considérable de l'activité tertiaire au sein de la cité, la création d'un second centre de gravité par rapport au centre traditionnel.

D'autres opérations chirurgicales plus récentes devraient également provoquer des mutations d'envergure dans le tissu urbain: ainsi la démolition des anciens abattoirs de Gerland en 1978 (œuvre de Tony Garnier, dont on a toutefois conservé la grande Halle) laisse place à une opération d'urbanisme et de construction de tout ce quartier Sud, bén

néficiant entre autres de la décentralisation de l'Ecole Normale Supérieure de Paris.

Enfin, le transfert du Parc des Expositions (Foire de Lyon, «Euroexpo») vers la banlieue de Bron-Chassieu, outre les effets qu'il aura sur cette périphérie, dégage au centre ville des hectares particulièrement convoités, entre le Parc de la Tête-d'Or et la berge du Rhône.

Mais l'un des aspects les plus étonnans de ce jeu de puce est probablement l'incertitude qui règne sur le devenir du patrimoine architectural historique désaffecté. Ainsi est-on encore incapable de définir la vocation à long terme de l'ancienne grande Halle des abattoirs de Tony Garnier à Gerland (1906), classée monument historique: on y installera provisoirement des tennis. On ignore également quoi faire de l'ancienne gare des Brotteaux, autre monument historique classé, abandonnée pour créer à quelques centaines de mètres la nouvelle gare de la Part-Dieu (la grande verrière de la gare sera malheureusement démolie, ce qui lui ôte une forte part de son intérêt architectural.) On s'interroge toujours sur le devenir du Palais de Justice, édifice classique à colonnades monumentales, lorsqu'un nouveau palais de justice aura été construit en rive gauche. Et conservera-t-on les importants bâtiments 1930 du Palais de la Foire de Lyon, et à quel usage?

Peu de villes disposent actuellement d'un tel patrimoine vacant... et d'autant d'incertitudes.

*Alain Lagier,*

(1) Guy Vanderaa: Existe-t-il une «Ecole Lyonnaise d'Architecture? Pignon sur rue No 26.

(2) Reyner Banham: «Le brutalisme en architecture», Editions Dunod