



Le quartier de la Part-Dieu à Lyon **L'invention d'un centre-ville** 1960 - 1980

Résumé :

Au début des années 60, le centre de la ville de Lyon, à l'étroit dans la Presqu'île, étouffe, incapable de s'adapter à une société urbaine en pleine mutation. Une politique nationale d'aménagement du territoire, un maire de Lyon ambitieux aidés par une forte croissance économique sont le point de départ de l'aventure urbaine de la Part-Dieu.

L'opportunité est unique : il s'agit de réaliser sur un terrain vierge un centre-ville contemporain, devant bénéficier de tous les services existants tout en anticipant les besoins futurs de Lyon, « métropole d'équilibre ».

Cette synthèse retrace les premières réflexions urbaines imaginées pour le quartier de la Part-Dieu. Quelle était l'ambition du plan d'origine ? Elle montre comment les plans « rationnels » des urbanistes ont été confrontés à la dure réalité. Une série d'ajustements dénatureront profondément le parti initial. Le quartier se construit sans la cohérence urbanistique imaginée. Le pragmatisme économique et financier prend le pas sur la volonté de réaliser un quartier singulier.

L'étude se termine à la fin des années 70, lorsque la première phase du chantier s'achève.

Sommaire :

1. Imaginer un nouveau centre pour Lyon, « métropole régionale »	3
- Part-Dieu 1960, un « grand ensemble » au cœur de Lyon	3
- Le site de la Part-Dieu devient stratégique : « centre directionnel » de la métropole d'équilibre qu'est devenue Lyon	3
- Les acteurs imaginant le nouveau quartier	4
- Le parti d'aménagement du plan de 1967, l'un des plus abouti	5
- Construire un nouveau centre-ville... à partir de quels modèles ?	7
- La Part-Dieu et la restructuration de la rive gauche	9
- La concertation et la Part-Dieu	11
- L'enthousiasme et l'envie...	12
2. La mise en opération de la « ville rêvée »	13
- « L'opération du siècle »	13
- Une critique quasi immédiate du parti d'aménagement	16
- La SNCF ne fera pas de gare à la Part-Dieu...	18
- Du centre commercial prolongeant la gare au plus grand centre commercial d'Europe	19
- Une cité d'Etat amoindrie par une série de « démissions »	22
- Un désengagement progressif de l'Etat	23
- Des acteurs privés qui imposent leurs visions d'ensemble « à la parcelle »	23
- Un pôle culturel remis en question	24
Conclusion	25
Bibliographie	26

40 ans du Grand Lyon : un récit à partager

Après avoir créé une communauté de moyens il y a 40 ans de cela, sous l'impulsion de l'Etat, le Grand Lyon constitue aujourd'hui une communauté de projets autonome, reconnue pour son efficacité dans la gestion d'un territoire qui regroupe 57 communes et plus de 1,3 millions d'habitants. Mais l'histoire ne s'arrête jamais : cette collectivité reste en devenir et l'enjeu est désormais de constituer une véritable **communauté de destin**, inscrite dans le grand bassin de vie de l'agglomération, à savoir le territoire qui, de Saint-Etienne à Ambérieu-en-Bugey, de Vienne à Villefranche-sur-Saône, regroupe plus de 2 millions d'habitants. 2 millions d'habitants rapprochés par les réalités de la vie quotidienne, mais aussi par la nécessité de former une masse critique capable de maintenir la capacité d'innovation et le rang du Grand Lyon dans le contexte de la concurrence internationale du 21^e siècle. Pour y parvenir, il s'agit non seulement de partager collectivement des projets, mais aussi de se doter de racines communes.

C'est pour nourrir cette ambition que la Direction Prospective et Stratégie d'Agglomération du Grand Lyon a engagé, en lien avec le Service des archives et le Service de la communication interne, un travail de fond visant à écrire une première histoire de l'institution. L'idée est de rassembler et d'organiser les nombreux éléments de cette histoire qui existent déjà de manière éparse, afin de les rendre intelligible par un large public à travers une mise en récit.

A partir des documents d'archives disponibles dans et hors de l'institution (débat et délibérations de l'assemblée communautaires, journaux internes, archives de la presse locale et nationale, dossiers techniques produits par les différents services, fonds photographiques et filmographiques ...) ; de thèses et travaux d'étudiants sur l'histoire urbanistique ou politique de l'institution ; et enfin de recueils de témoignages rendant compte de la mémoire encore vivante du Grand Lyon (interviews d'agents et de retraités de la Communauté urbaine, d'élus ou ex-élus, de professionnels ayant travaillé sur les grands projets d'agglomération), une **chronologie générale** des mandatures, des réalisations et des événements marquants a été établie. Des **axes thématiques** ont été définis, qui sont autant de fils conducteurs pour analyser le passé et ouvrir sur l'avenir.

Ont ainsi été repérés :

- des **questions** et des **points de fragilité** dans cette histoire : une certaine lourdeur administrative, une complexité des rouages internes et des processus de décision ; une difficile lisibilité de l'institution et de ses champs d'intervention pour les citoyens et les partenaires de la Communauté urbaine ;
- des **permanences** heureuses dans cette histoire : la culture du pragmatisme et de l'expérimentation ; une forte propension à l'innovation technique, en même temps qu'à l'adaptation ingénieuse de techniques venues d'ailleurs ; une capacité à porter des grands projets et à agir malgré le risque ; le sens de la conciliation, qui permet de dépasser les conflits entre intérêts politiques, territoriaux et institutionnels ; la continuité des politiques publiques, condition pour agir sur le long terme... ;
- des **dynamiques de changement** : d'une appréhension mécaniste et technicienne de l'urbain à une approche plus sensible, prenant en compte la complexité, notamment au travers de la concertation avec la population ; de la tutelle de l'Etat à l'affirmation d'un pouvoir d'agglomération autonome ; l'extension des compétences et l'affirmation de nouvelles vocations de la Communauté urbaine au fil des ans ; « l'internationalisation » du Grand Lyon...

Ces permanences et dynamiques de changement, qui peuvent être considérées comme fondatrices d'un projet et d'une vision du futur, se manifestent de mille manières dans les moments-clefs de l'histoire de l'institution, et plus généralement de l'agglomération. La présente note éclaire l'une de ces étapes. Articulée à de nombreux autres textes, elle est l'un des éléments qui doivent permettre de constituer la trame de ce grand récit à partager...

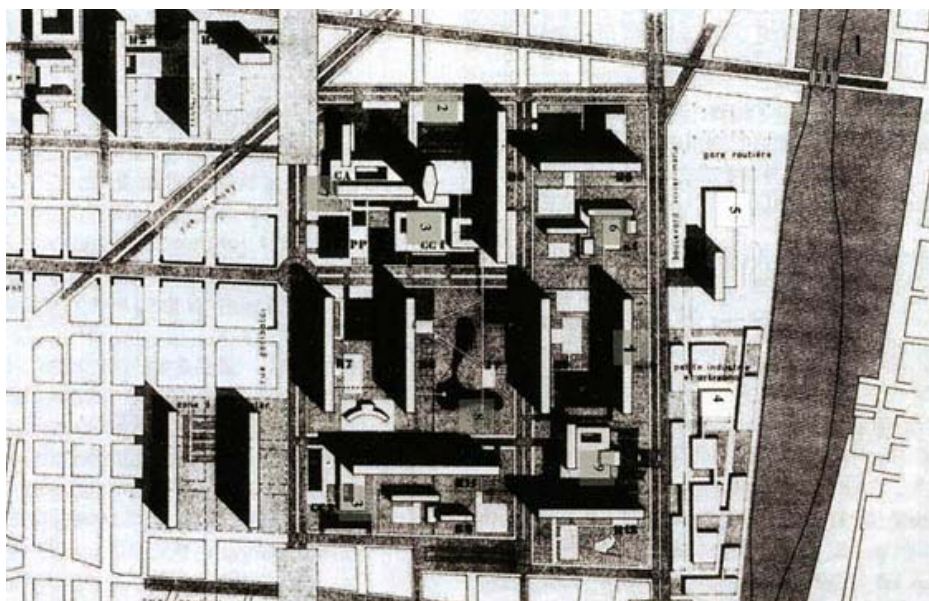
1. Imaginer un nouveau centre pour Lyon, métropole régionale

Part-Dieu 1960, un « grand ensemble » au cœur de Lyon

Dès l'élection de Louis Pradel au poste de maire de Lyon en 1957, les terrains de la caserne de la Part-Dieu sont convoités par la mairie pour un vaste projet de rénovation urbaine. « Mr Pradel donnera aux Lyonnais la caserne de la Part-Dieu, où seront édifiés les 2600 logements d'une cité résidentielle plus importante que celle de Parilly¹ ».

A cette époque, la municipalité dispose d'une forte capacité d'investissement mais les besoins d'équipements sont très grands. En 1958, une convention est passée avec la Société d'Équipement de la Région Lyonnaise, nouvellement créée. La SERL est chargée de l'aménagement des terrains de la Part-Dieu. Le premier projet, largement résidentiel, est approuvé par l'Etat. En 1960, les militaires s'engagent à évacuer le site par tranches successives pendant 5 ans. La ville de Lyon devient l'unique propriétaire du terrain.

Le premier plan produit pour le compte de la SERL est bâti sur une logique reflétant l'application des modèles urbains en vigueur à l'époque, tirés de l'application des préceptes de la charte d'Athènes². La priorité est donnée aux espaces verts et libres. En contrepartie, les hauteurs de construction sont élevées afin de ménager une forte densité. Les logements doivent être conçus pour donner à tous des espaces aérés et ensoleillés. Les équipements sont calculés en fonction du nombre d'habitants prévus. Le quartier peut fonctionner théoriquement de manière autonome. Il est majoritairement piéton, les parcours s'effectuent



dans les parcs en pieds d'immeubles.

Le nouveau quartier prend la forme d'un « grand ensemble » à majorité résidentiel bien équipé. Il comprend 8 immeubles d'habitation de 135 mètres de long, et de 53 mètres de haut en forme de « barres », une « maison de la radio », un hôtel de police, des équipements scolaires, un centre commercial, un centre administratif et des espaces verts.

Le site de la Part-Dieu devient stratégique : « centre directionnel » de la métropole d'équilibre qu'est devenue Lyon

L'organisation spatiale de la région : du PADOG à l'OREAM

Face à un développement urbain non maîtrisé, l'Etat réfléchit à une échelle d'intervention pertinente pour cadrer l'aménagement du territoire et la planification urbaine à un niveau régional. La région lyonnaise expérimente une réflexion à une échelle inédite englobant le département du Rhône, une partie de l'Isère et de la Loire. Les études du PADOG (Plan

¹ Le Progrès, 9 janvier 1958

² Ouvrage collectif rédigé par un groupe d'architectes du mouvement moderne dont Le Corbusier. Il propose des grands principes d'aménagement urbain. Son influence est souvent citée dans les projets urbains des années 50 à 70.

d'aménagement et d'organisation générale) démontrent que Lyon doit être pourvue d'un « centre capable d'accueillir des activités de direction et des équipements de niveau régional ³ ». Cette vocation est renforcée rapidement par la mise en place de la politique des « métropoles d'équilibres » prônée par la DATAR : l'OREAM (Organisations d'Etudes d'Aménagement des Aires Métropolitaines) Lyon – St Etienne – Grenoble. La métropole régionale lyonnaise doit être organisée autour d'un centre fort, à dominante « tertiaire supérieur », disposant de tous les équipements nécessaires au bon développement économique de la région et pouvant ainsi se passer des recours systématiques à la capitale parisienne.

La vocation du quartier de la Part-Dieu change donc radicalement : il doit devenir le deuxième centre de la ville et en même temps centre de ressources pour toute la région. Ce quartier moderne va devenir le prototype en France des centres administratifs et tertiaires devant se construire dans les « métropoles d'équilibre ». Les études du quartier de la Part-Dieu vont se développer sur la base de ces grands principes. Parallèlement, les études du PADOG puis de l'OREAM sont entreprises et apportent leurs lots de préconisations.

Etat des lieux du centre-ville lyonnais : exigü et difficilement transformable

Le centre de Lyon se limite à une partie de la Presqu'île ainsi que quelques « digitations » le long de voies de communication en rive gauche du Rhône : cours Vitton, Lafayette, Gambetta. Selon Charles Delfante, ce centre n'a pas retrouvé son attractivité commerciale d'avant-guerre et sa zone d'influence ne dépasserait plus la commune de Lyon. Le quartier est par ailleurs « encombré » de petites activités industrielles résiduelles, bref son tissu urbain est inadapté à toute modification, à moins de faire table rase du bâti.

Le niveau de sous-équipement du centre-ville de Lyon est à l'époque criant : pas de bibliothèque moderne, pas de grande salle de concert, de cinémas d'art et essai, de lieux d'exposition ou de salles de conférences « en un mot comme en mille, le centre de Lyon était exigü, obsolète, peu amène et ses composantes tombaient en déréliction⁴ ». Du point de vue de l'organisation des différentes administrations, le bilan n'est guère meilleur : « les directions ou délégations départementales des administrations centrales étaient éclatées en 99 implantations différentes, tandis que les services municipaux étouffaient dans les combles du Palais Saint-Pierre⁵ ».

Les acteurs imaginant le nouveau quartier

Devant ce constat sévère, implacable même, une équipe pluridisciplinaire associant l'atelier d'urbanisme et des bureaux d'études se voit doter de moyens pour imaginer un nouveau centre moderne pour Lyon et l'agglomération. La démarche entreprise se veut rationnelle, analytique. De grands objectifs sont édictés avec en même temps des moyens pour les réaliser. L'équipe d'urbanistes et d'experts va imaginer en quelque sorte un morceau de « ville idéale » en plein cœur de Lyon.

L'atelier d'urbanisme de la ville de Lyon (ATURVIL) est créé en 1961. Financé à 70% par l'Etat, il va consacrer une grande partie de son activité à l'élaboration des plans de la Part-Dieu. C'est un acteur central, faisant la liaison entre les bureaux d'études spécialisés, la municipalité lyonnaise, la SERL et les services de l'Etat. Dirigé par Charles Delfante, urbaniste et architecte, l'atelier se voit confié d'énormes responsabilités : imaginer 50 hectares d'une ville au caractère nouveau, devant permettre à Lyon de se développer et de se moderniser. Il s'agit de programmer dans l'espace un ensemble cohérent d'activités, anticiper les besoins des 30 prochaines années, faire que le tout « fonctionne » dans des délais très courts ! « Je recrute du personnel en toute hâte ! J'engage un jeune architecte qui allait devenir mon adjoint, Claude Monin, quelqu'un de remarquable, très rigoureux. Je monte une équipe et on attaque des analyses ! Le ministère a voulu que l'atelier ait un support juridique. Ce fut une société civile d'architectes : Delfante-Monin-Laforge ! C'est donc cette société civile qui a pris les rênes de

³ Charles Delfante, entretien sur la planification par Stéphane Autran le 30 mai et 10 juillet 2008

⁴ Charles Delfante dans « Les années Part-Dieu », 1995

⁵ ibid.

l'atelier d'urbanisme de la ville de Lyon ! La même équipe reste en place jusqu'au départ de Claude Monin en 1970 ou 1972. Claude a décidé de partir quand on a commencé à dénaturer le projet. Claude était une lame d'acier, inflexible. Un beau jour il s'est planté devant moi et m'a dit « Les compromis vont devenir de la compromission ! ». On ne m'enlèvera d'ailleurs pas de l'idée que si Zumbrunnen est décédé si jeune c'est en partie à cause de cette – pas tout à fait - « compromission » ! On essayait seulement de « tenir » ! Et d'un autre côté comme disait Louis Pradel : « Je sais que ça ne vous plaît pas, mais si vous partez j'en prendrais un autre qui lâchera tout !⁶ »

Lors de l'élaboration du projet, sept rapports sont produits par l'équipe tripartite ATURVIL, aidée des deux bureaux d'études, le BERU (dirigé par Mr Peycayre) et la SETEC (dirigé par Mrs Saias et Grimond). Ils concernent par exemple les compte-rendus des voyages à l'étranger, les premières grandes options (développer le secteur tertiaire régional à la Part-Dieu), l'analyse des besoins en circulation, l'analyse sociologique, le déplacement de la gare à la Part-Dieu, etc. L'équipe doit être en mesure de faire des estimations précises des besoins en superficie des différentes activités envisagées dans le quartier pour le traduire ensuite spatialement en dessinant un nouveau quartier. L'équipe de techniciens locale est aidée par un illustre architecte, Eugène Beaudoin, membre de l'académie : « Eugène Beaudoin a eu un peu l'influence du maître, c'est « la statue du commandeur ». A l'époque du projet Part-Dieu, et il ne faut pas oublier un détail : votre serviteur a 38 ans ! Et tous ses collaborateurs ont 30 ans ! Ca ne fait pas très sérieux dans la capitale ! On met donc au dessus de ces jeunots un conseil qui a de la bouteille, membre de l'institut ! La grande idée de Beaudoin, raisonnant d'hélicoptère, c'était la liaison : Fourvière / Saint Jean / Presqu'île / Préfecture / Part-Dieu / et Gratte-Ciel. Il a eu une vision d'avenir ! A l'atelier, nous ne pouvions pas l'avoir pour l'excellente raison que nous nous heurtions à une règle chic qui était la limite des communes de Lyon et de Villeurbanne ! Eugène Beaudoin était quand même un peu à côté de la réalité, je me souviens d'une réunion à la Préfecture, Louis Pradel lui disant « Monsieur Beaudoin vous qui dessinez bien, je vous amènerai voir sur place et vous ferez des croquis après ! » Il avait en effet fait un plan grand comme la pièce, dessiné au fusain et au pastel ! En tous les cas, je ne sais pas qui au ministère a eu cette idée assez géniale de faire faire une critique dynamique du projet en dehors des contingences locales ! Cette critique est exprimée par quelqu'un qui ne pouvait pas être taxé de partialité, c'était quelqu'un d'extérieur donc quelqu'un d'objectif !⁷ »

Le parti d'aménagement du plan de 1967, l'un des plus abouti

Selon un programme réalisé par la SERL, le nouveau quartier doit comporter un centre administratif des services de l'Etat et de la collectivité, un centre d'affaires, un centre culturel disposant de plusieurs équipements, des logements ainsi qu'une gare centrale. C'est sur la base de ces grands principes que vont se succéder une série de plans de 1963 à 1970. « La Part-Dieu se différencie de ce qui a été fait ailleurs parce que son plan est le résultat d'un raisonnement logique qui commence à la région urbaine et qui finit au quartier ! C'est d'ailleurs peut-être même un défaut du bonhomme : il faut qu'il y ait une suite logique et un cartésianisme poussés à l'extrême ! On invente le PADOG, puis dessous il y a un plan directeur, et puis le plan d'urbanisme de détail inter-quartier ! Tout ça est d'une logique implacable !⁸ ».

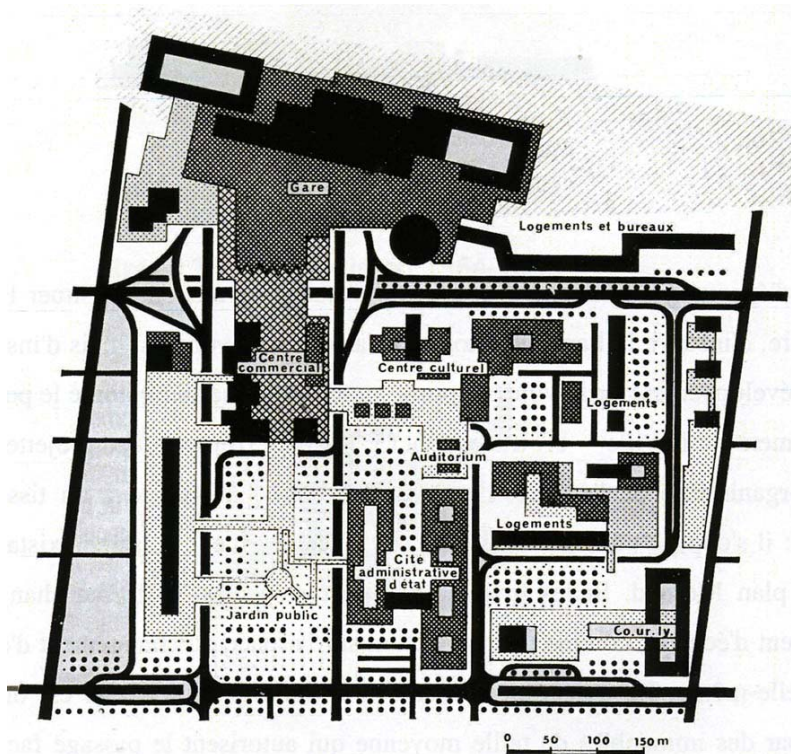
Le programme comprend deux objectifs majeurs : un accueil confortable pour les activités centrales d'une métropole et « l'amélioration de la qualité » dans tous les domaines. Le plan présentant la plus grande cohérence urbaine est celui de 1967. D'Est en Ouest, le quartier est accolé à une gare assez monumentale faisant la liaison avec le quartier de la Vilette. Le parvis de la gare est prolongé par un centre commercial imaginé à la manière de rues commerçantes en direction du Rhône. Un immeuble de grande hauteur, la tour « signal » est implanté au cœur du centre commercial. Elle doit symboliser le centre d'affaires, à la manière des beffrois⁹. Le centre commercial se prolonge sur une esplanade formant un parc public. La superficie dévolue aux espaces verts et parcs atteint 5 hectares.

⁶ Charles Delfante, entretiens avec l'équipe EDU-INSA, 1999-2000

⁷ ibid.

⁸ ibid.

⁹ Nadiya Karpenko, Eléments pour une archéologie commentée du projet de la Part-Dieu, INSA-IUL, 2000



Au Sud du centre commercial, le centre culturel occupe l'espace central du quartier, il est prolongé par la cité administrative. Les autres espaces sont occupés par des bureaux et des logements. La circulation à l'intérieur du quartier est imaginée majoritairement piétonne, au moyen d'un parvis (ou promenade) surélevé de la rue, à 1,5 m de haut. Ce système élaboré de dissociation des trafics permet un calme et une sécurité pour les piétons. Cette volonté de séparer les types de circulation est en vogue à l'époque, elle figure parmi les préconisations du courant moderne en architecture, en particulier la charte d'Athènes. Dans le cas lyonnais, la conception du quartier n'échappe évidemment pas aux théories modernistes de l'époque mais il semble que le système de passerelles surélevées soit une

réponse pragmatique aux caractéristiques du site. Les techniques de construction de l'époque ne permettent pas de creuser facilement en sous-sol dans une nappe phréatique affleurante. Des parkings automobiles semi-enterrés sont proposés. Cette « dalle » naît de ces contraintes technique d'aménagement.¹⁰ « Ce n'est pas de l'urbanisme de dalle ! Nous proposons un nouveau sol naturel ! Mon idée était de fabriquer, à la manière de Léonard de Vinci, un sol naturel sur lequel les gosses pourraient gambader sans danger. La notion première, c'est la sécurité. Dès le début du XXe siècle, les urbanistes imaginent la maison dans la verdure, loin de la rue corridor, synonyme de promiscuité, sur-densité, tuberculose, etc. Seulement, on s'aperçoit que ça ne fonctionne pas car il manque une certaine convivialité. Entre les voitures qui foncent sur trois ou quatre files et les piétons il y a des heurts et un danger de mort. On pense donc à recréer un sol et des rues avec tout ce que ça remplit de poésie. C'est sur cette base que se présentent les premières esquisses du centre commercial : le long de rues et de places...¹¹ »

La trame orthogonale née du plan Morand est conservée à la grande différence que l'on double la taille des îlots, permettant de changer d'échelle en construisant des édifices plus hauts, tout en conservant un éclairage naturel.

L'axe Nord-Sud s'organise autour de la rue Garibaldi. Elle est traitée à la manière d'un boulevard vert, reliant le parc de la tête d'Or au fort Lamothe. Il doit, selon Charles Delfante, devenir les « Champ Élysées » de Lyon. L'axe Est-Ouest permet de relier la Presqu'île à la Part-Dieu grâce aux rues Servient et Bonnel. La circulation piétonne est surélevée et isolée du flot automobile. Le cheminement piéton doit être orienté le long de portiques jusqu'au Rhône.

Le plan du quartier est donc d'une grande limpidité. Les cheminements desservent des équipements organisés de manière logique et pertinente. Au niveau du « style » d'organisation, le plan de la Part-Dieu apparaît innovant dans sa manière d'adapter les équipements et architectures contemporaines dans un site urbain central. Contrairement aux « modernes », le plan ne renonce pas à la rue (le « plan libre »), ni à l'organisation en îlots plus ou moins ouverts. Inspirée en partie des « modernes », la déambulation des piétons se distingue par des itinéraires séparés des rues dédiées aux automobiles. Les boulevards plantés, la composition urbaine et ses perspectives, l'animation de la rue avec ses places et fontaines sont de facture plus classique.

¹⁰ Nadiya Karpenko, op. cit.

¹¹ Charles Delfante, entretiens avec l'équipe EDU-INSA, 1999-2000

Le quartier est donc multifonctionnel, composite avec des logiques empruntées à plusieurs courants et époques d'urbanisme, le tout intégré dans une trame « Morand » adaptée. Le plan d'épannelage du projet de la Part-Dieu montre que les réflexions sur la transformation du tissu urbain dépassent très largement le périmètre de l'opération pour s'étendre sur la rive Gauche du Rhône, jusque dans les quartiers de la Guillotière. Le quartier modèle de la Part-Dieu peut-il servir d'exemple pour la rénovation urbaine qui se prépare dans les quartiers dont le tissu urbain est alors en très mauvais état ? « Ce plan d'épannelage projette à moyen et long terme l'organisation de l'espace. La Part-Dieu donne naissance à un tissu urbain de type nouveau : il s'oppose au tissu serré des rues qui constituent la trame existante – notamment celle du plan Morand. Si les grands axes sont respectés, la forme change : il s'agit d'un changement d'échelle, comme une projection sur l'espace du changement du rôle de la ville elle-même¹² ».

La nouvelle gare est le moteur de développement du futur centre. Stratégique, l'équipement fait vivre le quartier en l'ouvrant sur l'extérieur. L'équipement « gare » a été repéré dans la totalité des nouveaux quartiers étrangers que l'équipe d'urbanistes étudie. A Lyon, elle permet de lier le nouveau quartier central au bâti ancien et de franchir les voies ferrées, coupure historique dans l'urbanisation. Le métro lyonnais, alors en phase de conception, est immédiatement intégré au projet. On prévoit une station débouchant à la future gare de la Part-Dieu.

Une place centrale est donnée à la présence d'espaces dédiés à la « puissance publique » : administrations, ministères, établissements culturels... La cité administrative d'Etat, d'une capacité de 70.000 m² doit permettre le regroupement de services, alors disséminés dans la ville. Une mairie annexe de Lyon est d'abord envisagée avant que ce projet ne se transforme en hôtel de la communauté urbaine. Le « pôle culturel » est composé d'un regroupement ambitieux et unique d'équipements tels que théâtre national populaire, maison de la radio, auditorium, bibliothèque municipale, salle d'expositions, cinémas. Enfin, les immeubles de bureaux destinés à recevoir les sièges sociaux des grandes entreprises internationales ou nationales occupent 200.000 m² de planchers utiles.

Les plans se succèdent avec peu de changements majeurs ; on note un renforcement progressif de l'importance donnée à la fonction directionnelle et donc au pôle tertiaire supérieur, au détriment des logements.

« A un certain moment, on voulait – fiasco total ! - essayer de donner au projet Part-Dieu une identité, une originalité dans la tradition lyonnaise. Avec Robert Auzelles, on a rencontré beaucoup de personnes en leur demandant leur avis sur la Part-Dieu. On est allé voir Pierre Cardin pour savoir, comment lui, dans sa tête de créateur, il voyait le quartier : il nous a dit quelque chose d'extraordinaire avec une vision de 30 ans d'avance : « le luxe n'est pas dans l'argent mais dans la nouveauté, dans la création ! » Dans le Progrès du 5 novembre 1970, Charles Delfante résume son ambition pour ce second centre de Lyon qui devra être en 2000 une seconde « rue de la ré [...] le second pôle d'une métropole d'équilibre d'un million sept cent mille habitants [...] La Part-Dieu se paiera le luxe de la nouveauté, de la créativité. Œuvre d'une équipe, elle cherche son style et son genre de vie qui doit être celui de la vraie vie, où l'on sent un cœur battre vingt quatre heures sur vingt-quatre ».

Construire un nouveau centre-ville... à partir de quels modèles ?

A la question « Pourquoi produit-on tel ou tel plan », Charles Delfante répond : « Je n'ai pas vraiment de réponse, je ne me suis pas levé un matin en me disant je vais faire la Part-Dieu par exemple ! Les choses mûrissent, s'alimentent selon une certaine logique, avant tout la nécessité de démontrer la politique de centre. Le projet de la Part-Dieu s'est formé à la manière d'une gestation : un beau jour on a accouché ! On a mis 3 ans environ ¹³ ».

Sans expérience aboutie en France, l'équipe étudie les exemples étrangers pouvant s'assimiler à des « centres directionnels ». Que peut-on transposer à Lyon, quel est le rôle des différents acteurs, quelles sont les innovations urbanistiques proposées, quel est le résultat sur le fonctionnement de la ville et sa forme ? Plus qu'à un agencement de programmes puis d'architecture, il s'agit d'imaginer le fonctionnement global d'un centre urbain dans toutes les

¹² Nadiya Karpenko, op. cit.

¹³ Charles Delfante, entretiens avec l'équipe EDU-INSA, 1999-2000

acceptations que cela implique. Il s'agit pour la première fois à Lyon d'adapter fonctionnellement la ville à de nouveaux usages : circulation automobile, équipements modernes : bureaux, logements, commerces autour d'un pôle culturel. Cette vision globale de l'aménagement où « tout » est à faire est extrêmement stimulante pour l'équipe qui peut imaginer des conceptions audacieuses et futuristes.

« A l'époque, on commençait à regarder du côté des Etats-Unis où il y a eu des réussites. Le projet pionnier, sûrement le fondateur de l'idée, est le « Penncenter » de Philadelphie. Il fonctionne bien, avec tout ce qu'il faut : les transports, la circulation des piétons, les possibilités de réunions, la mise à disposition des terrains pour les investisseurs... Pour qu'un projet réussisse, il faut une conjonction d'hommes. A Philadelphie, il y a eu le maire, le service de l'urbanisme (du développement), les promoteurs qui se sont regroupés en chambre et puis les architectes dont un certain Pei qui a fait parler de lui après ! Ses trois tours sur le fleuve ont été une marque, un jalon. Le projet était très ambitieux, c'est une des réussites ».

L'équipe explore les villes d'Europe : Coventry, Birmingham, cités détruites pendant la guerre ayant reconstruit leurs centres.

A Londres, le pragmatisme britannique aboutit selon Charles Delfante à un résultat remarquable : « On essaye de relancer la machine tertiaire mais en mettant quand même des habitations et surtout des équipements. Maintenant il y a un centre des arts, une salle de concert sur un espace tout à fait réduit. C'est pour le projet de Barbican qu'est née l'idée de superposer les circulations de manière verticale. Les Américains, compte tenu de leur spécificité en matière de disponibilités en terrains, voulaient tout mettre au sol alors que les Anglais devaient s'insérer dans un tissu ancien. Il était hors de question de casser ce qui avait été plus ou moins épargné par les bombes et autres «V». D'où l'idée d'avoir des circulations verticales comme un « mille feuilles ». La différence de mentalité qui peut exister entre un Anglais et un Français c'est que, chez nous, la dalle est un désert alors que le tertiaire de Barbican, un jour de soleil est très plaisant : il y a des terrasses de bistros, des parasols, des magasins, bref ça marche bien ! ¹⁴»

Les villes Allemandes sont également visitées : Francfort, Stuttgart, Munich et puis Hambourg. « Il y avait là un autre type de centre directionnel avec cité Nord qui est un petit satellite bien relié au centre pas très loin de l'aéroport. La philosophie était de mettre à proximité immédiate du centre toutes les activités tertiaires. Il faut avoir ces pôles à proximité du centre pour avoir une « multi-réciprocité » : que les gens qui travaillent ou qui viennent dans ce pôle directionnel puissent avoir des relations avec le centre et que les gens du centre puissent de la même façon avoir des relations avec le centre directionnel me paraissait une idée intéressante avec cependant un bémol. Devant la maquette de la Part-Dieu, De Gaulle nous l'avait fait remarquer : « Comment est-ce que ça vit la nuit ? » C'est vrai que c'est un défaut que l'on pouvait craindre ! ¹⁵»

Ces voyages à l'étranger permettent de croiser les expériences, les idées. Ils restent à de rares exceptions l'exclusivité des techniciens. « Quand Nervi a réalisé le petit palais des sports de Rome et celui de Bologne, des réalisations mondialement connues, je suis arrivé à tirer Pradel et à l'emmener avant qu'il ne construise le palais des sports de Lyon. »

Les professionnels de l'urbanisme de l'époque se fréquentent et s'aident mutuellement : « A l'époque, l'urbaniste en chef de Francfort et l'urbaniste en chef de Lyon se rencontraient au moins une fois par mois, de même qu'avec l'urbaniste en chef de Milan ! [...] Il y avait des relations très soutenues et très suivies non pas – paradoxalement – entre des organismes mais entre les hommes des organismes. Robert Auzelles, de l'institut d'urbanisme et du centre d'études au ministère et Giovanni Astengo qui avait une chaire à Venise travaillaient en collaboration étroite, ils se rencontraient tout le temps. En évoquant les problèmes des centres, j'avais demandé à Astengo « Comment résolvez-vous les problèmes de centres en Italie ? » et il avait commencé à me parler de la politique des centres directionnels en

¹⁴ Charles Delfante, entretiens avec l'équipe EDU-INSA, 1999-2000

¹⁵ ibid.

particulier à Milan, Turin, Bologne, Rome. ¹⁶»

« Que ce soit les Britanniques, les Italiens, les Allemands, les Américains, tous, chacun en fonction du contexte, avaient des barrages, des butoirs, des fossés qu'il fallait franchir ! On était tous partagés entre l'enthousiasme et l'angoisse. »

La Part-Dieu et la restructuration de la rive gauche

Dans un article paru en 1964 dans la revue *Urbanisme*, Charles Delfante expose ses conclusions sur les ambitions du futur centre de Lyon. Il s'agit d'imaginer un centre pour l'agglomération lyonnaise – et non uniquement pour la ville de Lyon – mais également de projeter la modernisation de la ville en l'adaptant aux évolutions socio-économiques. Les transformations des villes en métropoles appellent une nouvelle définition de l'espace urbain. Les méthodes de planification doivent intégrer une nouvelle dimension : « la seule expression architecturale semble nettement dépassée¹⁷ ». Les équipements du nouveau centre dépassent la « géographie immédiate » et sont conçus pour offrir des services à toute la région.

La planification régionale du PADOG est au cœur du projet à l'organisation pyramidale. La Part-Dieu est le centre principal, « directionnel » de la région et s'appuie sur un réseau de centres secondaires : « Le centre restructuré, très organisé et bien relié aux centres secondaires crée une ossature physique et fonctionnelle qui devrait forcer les décisions et assurer la transition avec la forme traditionnelle de la ville ». Le centre restructuré doit être « une critique en marche du développement constaté de la ville », il ne doit pas être entravé par une trop faible superficie. Il s'agit de mettre en valeur des organes capables d'assurer un rôle structurant. Les premières réflexions du groupe d'urbanistes proposent de construire le quartier autour de la gare « qui servirait de base à l'organisation d'un véritable complexe d'éclatement : gare-ferroviaire, gare-routière, station de métro, « air terminal », etc. ¹⁸»

Le quartier doit tendre vers une meilleure homogénéité, « une meilleure desserte possible et assurer à ce complexe les liaisons avec la Presqu'île, les autoroutes urbaines, l'aéroport et l'ensemble de la région¹⁹ ». L'urbanisme proposé intègre les fonctions, sépare et hiérarchise les trafics en liaison intime avec la gare. Le quartier de la Part-Dieu, périmètre identifié est aussi considéré comme le « cheval de Troie » de la rénovation à entreprendre des quartiers de la rive gauche du Rhône. Les modèles rationnels proposés à la Part-Dieu doivent pouvoir se développer dans le tissu urbain lyonnais. « Une démarche intellectuelle de création d'un nouveau paysage urbain a conduit à l'expression d'un plan d'épannelage qui vise l'intégration des volumes dans l'ensemble du paysage urbain actuel et un jalonnement de ce paysage par des points forts qui devraient permettre sa mutation²⁰ ».

La SERL affirme son ambition de rénovation de Lyon en se servant du modèle Part-Dieu. La Part-Dieu ne pourra pas « constituer seule le centre de Lyon. D'abord pour une simple question de surface : 30 hectares de nouvelles constructions alors que la superficie de la Presqu'île est de 130 hectares. Et puis cette opération ne trouve vraiment son intérêt que dans la mesure où elle doit permettre une restructuration urbaine beaucoup plus vaste ²¹».

L'importance du rôle du centre et de son évolutivité est mise en évidence : « qu'il s'agisse de l'utilisation du sol, du programme d'ensemble ou de l'expression volumétrique, chaque élément doit être pesé et conçu en fonction d'une évolution nécessaire et d'ailleurs inéluctable. Il serait souhaitable que cette étude ne prenne pas essentiellement une forme architectonique [...] car le rôle que doit jouer le centre étendu dans la métropole lyonnaise doit être à l'échelle du

¹⁶ Charles Delfante, entretiens avec l'équipe EDU-INSA, 1999-2000

¹⁷ Charles Delfante, « La restructuration du centre », *Urbanisme* n°85 – 1964

¹⁸ *ibid.*

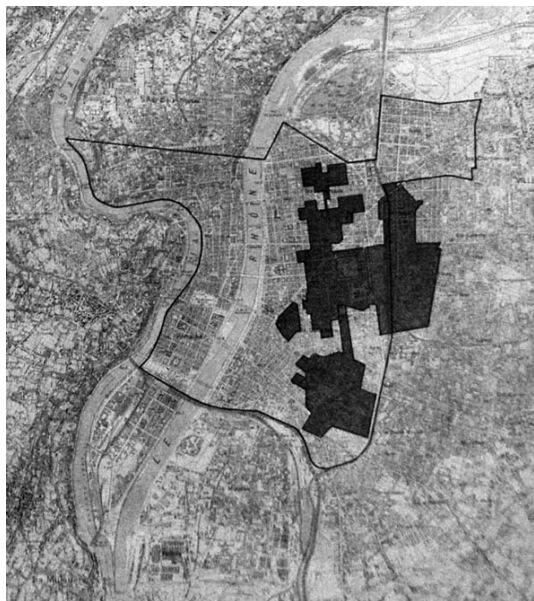
¹⁹ *ibid.*

²⁰ *ibid.*

²¹ « La Part-Dieu, le Lyon de demain », *Agriculteurs du sud est*, n°298 21/03/74

développement économique-démographique de la capitale régionale ²²».

En élargissant le périmètre d'intervention, les urbanistes sont confrontés à la nécessaire



rénovation (démolition puis reconstruction) de quartiers entiers : « Malgré toute notre curiosité et nos lectures on était complètement passé à côté du problème Américain de l'époque : le déclin des centres. Un sociologue avait écrit un livre sur le sujet en alertant sur ce qui aurait pu être le début de la fin des villes. Ce phénomène américain nous a par la suite bien aidé puisqu'il a évité qu'on aille vers une paupérisation des centres et de leurs abords. A Lyon, le quartier des Brotteaux entre Franklin Roosevelt et Lafayette et coupé par Garibaldi connaissait dans les années 60 une paupérisation absolument dramatique. Les gens voulaient qu'on évite de démolir, de déloger etc. Mais il fallait absolument déloger pour détaudifier ! C'était facile avec Louis Pradel puisque ses points de fixation c'était les bidonvilles et les taudis. Il ne fallait surtout pas qu'il y ait des taudis. Vis-à-vis de la destruction du bâti existant, nous étions nous-même dans un dilemme

parce que d'un côté on essayait de prêcher pour une ville où serait abolie toute espèce de ségrégation – nous avons lu Cabet et les autres – mais quand on délogeait les gens des taudis, on leur donnait des bons logements qui étaient forcément presque en périphérie !²³ »

Parmi les ensembles architecturaux pouvant constituer des « continuités » de la Part-Dieu, la résidence « Presqu'île 2 » constitue un exemple représentatif. L'ensemble résidentiel est imaginé à l'angle de l'avenue Garibaldi et du cours Gambetta, un point haut du plan d'épannelage du quartier de la Part-Dieu. Il témoigne de la manière dont se pratiquait l'urbanisme à cette période. La nouveauté du projet selon René Gagès réside dans : « une mise en œuvre de fonctions multiples, répondant aux besoins du quartier d'après ce qu'en a fait apparaître une minutieuse étude de marché ²⁴ » L'imposant immeuble bénéficie d'une conception où les fonctions sont « intégrées » et non « superposées ». C'est selon son concepteur, une première. Le bâtiment de 16 étages est composé autour d'un ensemble résidentiel de 307 appartements. Les niveaux inférieurs réceptionnent les équipements commerciaux, locaux pour les professions libérales. Des équipements sportifs (tennis, piscine sur le toit) ainsi que sa liaison directe avec l'avenue Garibaldi et sa station service intégrée complètent l'ensemble.

²² Charles Delfante, « La restructuration du centre », Urbanisme n°85 – 1964

²³ Charles Delfante, entretiens avec l'équipe EDU-INSA, 1999-2000

²⁴ Sud Est industriel et commercial, juin 1970

Interview de Jacques Blanc-Potard, architecte-urbaniste, ARPRAU
Architecte de l'immeuble « Presqu'île 2 » à l'atelier d'architecture René Gagès
Propos recueillis le 20 septembre 2008 par Stéphane Autran

Quelles sont les particularités du bâtiment ? J'ai lu que l'intégration de différentes fonctions était une nouveauté pour l'époque ?

Le projet comprend l'intégration d'un ensemble résidentiel avec des bureaux et un centre commercial. Le caractère résidentiel de l'ensemble domine cependant. Plusieurs architectes ont travaillé sur le projet qui connut une évolution entre les premières esquisses et la livraison. Eugène Baudouin a d'abord été associé à l'atelier René Gagès. Jean-Pierre Vincent a pris le relais à l'atelier René Gagès. Je suis arrivé ensuite. Ce fut mon premier chantier et j'en garde un excellent souvenir. A l'époque, nous expérimentions dans toutes les directions ! Nous ne cherchions pas l'expérimentation en soi mais l'industrialisation du secteur du bâtiment nous encourageait à être très performants techniquement et à proposer des innovations techniques.

Concernant le parti architectural, c'est une invention locale même si nous étions forcément inspirés par les courants de pensée de l'époque, particulièrement par le mouvement Moderne en architecture, le Bauhaus et son mode d'écriture. En réaction à l'académisme, notre parti s'appuie sur des réminiscences « Corbusiennes ». Les terrasses en particulier sont occupées : par une piscine (sur le toit du bâtiment) et un tennis (sur la dalle des parkings). Les fenêtres d'angles sont typiques du langage Bauhaus. Nous pouvons jouer sur les angles du fait qu'ils ne participent pas à la structure de l'ensemble. Nous proposons un parti dans la continuité des idées développées par Jean Zumbrunnen avec son système urbain rue Moncey. C'est une composition qui rompt avec le plan Morand. Presqu'île 2 s'inspire également des travaux et des recherches menées par René Gagès à Berlin sur le quartier du Markisches Viertel.

Du fait de sa position déconnectée de la trame urbaine, le bâtiment comporte des ouvrants sur tous ses côtés, ce qui présente nombre d'avantages en particulier dans l'agencement des logements. Cette orientation était pensée dans une approche quelque peu « hygiéniste » : elle apportait le meilleur ensoleillement possible. Elle rompt avec l'ilot classique et induit des discontinuités urbaines.

Nous avons optimisé la constructibilité du site en profitant et exploitant au maximum les prospects. Nous avons introduit un jeu dans l'agencement des façades pour rythmer la volumétrie de l'ensemble. L'optimisation fonctionnelle est également présente dans la desserte des étages : seulement deux montées verticales sont nécessaires pour desservir 17 logements par niveau courant.

Les architectes ayant travaillé sur le projet ont chacun imaginé des traitements de façade différents. Jean-Pierre Vincent proposait une façade en béton cannelé associée à une trame écossaise à la manière de celle de Jean Dubuisson sur la barre « les érables » à la Duchère. Nous avons ensuite imaginé avec Matra une façade entièrement en polyester préfabriquée, une première ! Cette solution ne fut finalement pas retenue. Le choix définitif porta sur ce revêtement de céramiques en façade, utilisé couramment en Allemagne, très durable et facile d'entretien. D'autres signes trahissent l'inspiration Bauhaus où l'on doit « signifier la fonction » : les gros lettrages et numéros, en réaction à nos discrètes inscriptions traditionnelles ainsi que les couleurs des deux montées verticales : bleu/rouge et orange/violet.

A l'époque, le promoteur faisait un pari ambitieux sur l'avenir car il n'était pas acquis que la commercialisation d'un pareil ensemble se passe bien. L'image du bâtiment n'était et n'est toujours pas celui d'une copropriété classique ! A Lyon, ce mode d'habitation était nouveau et nous ne sentions pas vraiment si le marché était là. Finalement, ce fut un succès immédiat !

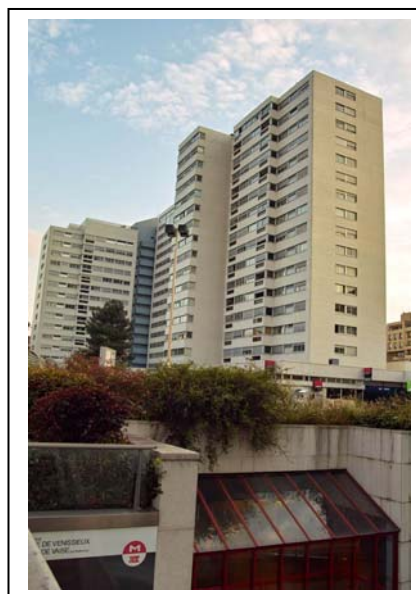
Pensez vous que ce type de modèle urbain aurait pu se reproduire en rive Gauche ?

Ça me semble difficile à la fois à cause du caractère isolé des logements et de la difficulté à se raccorder à la trame urbaine existante. Cette déconnexion me semble assez réhibitoire. L'architecture du bâtiment est également signifiante en tant que telle et sa reproductibilité pas nécessairement pertinente. Il eut fallu que l'immeuble s'inscrive dans un plan de détail. Il a été conçu comme une entité isolée à une époque où l'on pensait que l'objet architectural allait influencer sur le quartier.

Comment était perçu le quartier de la Part-Dieu à l'époque et sa liaison physique jusqu'à l'immeuble ?

L'optimisme l'emportait ! Nous avons confiance en l'avancée de la Part-Dieu et dans les projets de Charles Delfante. Le modèle du nouveau centre se prolongeait grâce à l'avenue Garibaldi. La dalle piétonne prévue à 6 mètres de haut provenant du concept du quartier Part-Dieu a d'ailleurs permis d'améliorer le projet Presqu'île 2 ! En effet, la prise en compte de cette contrainte a permis la création de halls d'entrée sur deux niveaux, présentant une ampleur bien plus intéressante que s'ils avaient été étriqués, en rez-de-chaussée !

La rue Garibaldi devait « distribuer » la ville « à niveau » dans le nouvel immeuble. Une série de trémies furent construites sur l'axe, le transformant en « autoroute urbaine ». Nous avons prévu une station-service en rez-de-chaussée de l'immeuble. Le gérant de la station fut très désagréablement surpris en constatant que cette trémie déviait de fait le trafic et rendant l'accès à la station impossible depuis l'avenue Garibaldi ! La station fut tout de même mise en service quelques années avant de périr puis de se transformer en boulangerie.



La concertation et la Part-Dieu

Les méthodes de l'urbanisme de l'époque ont la réputation souvent justifiée de laisser peu de place à la concertation avec les habitants. Les décisions se prennent rapidement entre les techniciens et les élus. Charles Delfante n'est pas de cet avis et rappelle que la population lyonnaise était largement informée des projets en cours. L'adhésion semble acquise, du moins au début de l'opération.

« Ceux qui ont le plus critiqué le sois disant manque de concertation, on ne les a jamais vus ! La commission extra municipale d'urbanisme et les Etats généraux que convoquait Louis Pradel avec les notables, ça faisait aussi du bruit chez les bourgeois ! [...] « Avec Félix Rollet, nous avons été les premiers à créer dès 1961 les commissions extra municipales d'urbanisme. Elle regroupent des membres de la commission municipale d'urbanisme et des personnes du monde extérieur. Nous nous réunissions de manière informelle, autour d'une table, avec un magnétophone, avec du café et des plateaux repas. Il y avait des industriels, des notaires, pas trop de financiers, les comités de quartier, tous les syndicalistes : les patrons de la CGT, FO et CFDT. Il y avait les patrons, les syndicats, la chambre de commerce, la chambre des métiers et tout ce petit monde parlait avec le grand patron de la métallurgie sans problèmes ! ça fait du monde et c'est intéressant car cette commission a démultiplié l'information, il y a eu une très large information sur le projet Part-Dieu.²⁵ »

« Quand les opérations sortaient, je me faisais interpellé dans la rue et les conversations duraient ! On me disait « mais tu perds ton temps » ! Je dis non, je ne perds pas mon temps, j'écoute ! Et Louis Pradel ne faisait pas autrement ! Pour reprendre les deux plus grands, Charles Mérieux et Paul Berliet, s'ils ne pouvaient pas venir pour des raisons quelconques, j'avais un papier dactylographié donnant leur avis, spontanément ! La chose la plus difficile était de faire participer la population. A la Part-Dieu, dans les premiers temps, dans le petit périmètre de la caserne et ses abords immédiats, il n'y avait pas de population ! Il y avait quelques immeubles habités sur la rue Garibaldi mais autrement c'était un quartier de casernes et de gare avec des hôtels de passe et des bistrots à soldats !²⁶ »

La seule opposition notable vient cependant des commerçants de la Presqu'île qui voyaient d'un mauvais œil la construction du centre commercial : « Les commerçants de la presqu'île ont déjà commencé à se plaindre quand il y avait 30 000 m² alors quand on est arrivé aux 120 000 m² ! »

La consultation a également eu lieu avec le milieu économique lyonnais qui se montrait impatient. En 1964, le bureau d'études SEDES interroge en 1964 les chefs d'entreprises. Ils réclament une « vitrine lyonnaise » qui permette de rendre compte de leurs positions vis à vis de la région et de leurs partenaires nationaux et internationaux. Les industriels souhaitent également ce nouveau centre pour rompre avec la dépendance envers Paris en ce qui concerne les services rares.

L'enthousiasme et l'envie...

La construction de ce nouveau centre semble donc former consensus au niveau à la fois de la population et de la majorité des milieux économiques et des « forces vives ». « Quand on a commencé la Part-Dieu, les gens avaient envie ! On avait cette domination parisienne et les Lyonnais comme un seul homme étaient pour le projet parce que ça allait donner la vie et ça allait représenter quelque chose par rapport à Paris ! On était tous unis ! Les gens ne se rendent plus compte de ça mais il y avait du monde derrière nous ! [...] En 1964 on savait ce que l'on voulait faire de la Part-Dieu : accueillir des fonctions de niveaux supérieurs dans le centre ! Et quand on a posé la question aux Lyonnais, ils ont dit « OK » car notre centre n'est plus à la hauteur ²⁷ »

On jouait l'assurance en public – certains nous ont même taxé d'être orgueilleux ou prétentieux – mais on était bien obligé d'avoir cette position. On ne pouvait pas montrer à l'extérieur qu'on avait une de ces pétoche ! On n'était absolument pas sûr du tout, même chez les plus scientifiques d'entre nous comme la SETEC. Le plus difficile a été de s'auto-convaincre

²⁵ Charles Delfante, entretiens avec l'équipe EDU-INSA, 1999-2000

²⁶ ibid.

²⁷ ibid.

les uns les autres parce qu'on avançait vraiment à petits pas, vous trouverez des articles où nous paraissions absolument convaincus mais on ne savait pas bien de quelle manière « mettre en musique » tout ça ! Le moteur essentiel d'un projet d'aménagement, c'est l'enthousiasme ! Le jour où celui là fait défaut, le projet se détériore. A la Part-Dieu, je n'ai jamais eu l'impression d'être courageux ! On a fait le truc, on y croyait, on l'a fait ! Et de la même façon, après, quand il a fallu défendre certaines opinions, il ne fallait pas tourner sa veste toutes les cinq minutes !

2. La mise en opération de la « ville rêvée »

L'élaboration du projet est en perpétuelle transformation mais les bases sont fixées et paraissent solides. Le projet entre en phase opérationnelle en 1968. Dès 1971, le nouveau quartier est un immense chantier d'où émergent simultanément plusieurs opérations d'infrastructures, d'équipements et de bâtiments. Très vite, la logique et l'harmonie du plan d'origine sont battues en brèche. Une cascade d'événements en chaîne se produit.

L'agencement des différents éléments du plan dépend d'une logique rationnelle, conjuguant dessein pour l'agglomération, dessin de l'urbain puis organisation des éléments du programme en fonction de ses objectifs. Sous contraintes, financières ou techniques, le passage du plan vers l'opérationnel va se révéler douloureux. Le rôle de l'urbaniste change. Après l'élaboration de son plan, assimilé à une « composition urbaine » il doit négocier avec les opérateurs qui vont petit à petit le dénaturer. « Chaque élément du projet de 1967 avait été pensé tout à la fois en lui-même et dans son rapport à l'ensemble, ceci en fonction des conséquences prévisibles sur son environnement. Le plan va perdre toute sa consistance et toute sa vérité, chaque fois qu'un acteur infléchira le projet selon ses intérêts et ses motivations. A chaque compromis, la rationalité urbaine se défait. Déplacés dans l'espace, orientés de manière différente, implantés au mépris des règles de densité, de hauteurs, de normes de stationnement et d'espaces verts, les bâtiments s'orientent peu à peu dans un désordre spatial qui peut même faire douter de l'existence d'un plan, d'une composition...²⁸ » L'urbanisme organisateur voit son rôle changer puisqu'il doit à présent négocier avec les opérateurs publics et privés qui vont peu à peu remettre en cause la cohérence du plan par des modifications aux conséquences désastreuses. Ce n'est plus la logique d'ensemble qui prévaut – rationalité, intérêt général - mais l'addition des différents opérateurs ; intérêts privés, maximisation de l'utilisation de l'espaces...On passe de la composition urbaine au lotissement où la vision d'ensemble est limitée à la parcelle. « L'urbaniste négocie le plan devenu une opportunité d'actions pour une multitude d'acteurs. Plus généralement, la rationalité urbanistique passe au second plan, c'est la rationalité des opérateurs qui devient première²⁹ ».

« L'opération du siècle »

Du côté de la mairie de Lyon et de la SERL, l'optimisme est de rigueur. L'opération est présentée comme innovante dans ses ambitions puis comme un succès majeur, objet de fierté de toute l'agglomération.

Les programmes publics et privés engagés justifient selon la SERL de pouvoir qualifier la Part-Dieu « d'opération du siècle ³⁰ » dont le périmètre « dépasse en superficie celui de la rénovation des halles de Paris ³¹ ». En effet, l'auditorium est unique en France, la bibliothèque est la plus grande et la plus moderne d'Europe, le « Britannia » est le plus gros immeuble de bureau de la région, la tour du Crédit Lyonnais est la plus haute d'Europe, le centre commercial est également le plus grand d'Europe et est même le premier du monde de cette

²⁸ Nadiya Karpenko, op. cit.

²⁹ ibid.

³⁰ Expression employée à plusieurs reprises par Benoît Carteron, président de la SERL, reportages télévisés, archives INA.

³¹ Hommes, commerce, la revue du management, 1971

taille en centre-ville ³². Nous pouvons ajouter à cet inventaire incomplet l'arrivée du métro ultramoderne.

Sans rentrer dans les exploits techniques et architecturaux individuels des bâtiments composant le quartier, il est bon de rappeler que la réalisation de ce nouvel ensemble urbain en rive gauche du Rhône constituait un défi de taille et un champ d'expérimentation grandeur nature pour les entreprises de génie civil. Les fondations et les infrastructures sont confrontées à la nappe phréatique du Rhône qui circule sous des terrains alluvionnaires très perméables. Une enceinte étanche en paroi moulée a été imaginée spécialement pour la partie centrale du projet Part-Dieu soit une mise hors d'eau d'un rectangle d'environ 290 m x 190 m. Les trémies, la station de métro, son tunnel ainsi que les fondations de la tour du crédit lyonnais bénéficient de cette mise en œuvre innovante pour l'époque ³³. L'enceinte étanche fait 20 m de haut sur 20.000 m² de paroi.

L'adaptation de la ville à l'automobile est aussi une innovation : un plan de circulation, inédit à l'époque, est mis en service le 23 octobre 1974 à minuit. La réorganisation des flux est un véritable « chantier dans le chantier » : au milieu des différentes opérations immobilières, les pouvoirs publics entreprennent la création des autoroutes urbaines, des trémies, des sauts de mouton, des passages souterrains, des couloirs réservés au bus en contresens, des escaliers mécaniques et des passerelles piétonnes... L'ensemble du quartier est rapidement méconnaissable. Ce plan de circulation entraîne un véritable bouleversement de la manière de circuler en même temps que s'accroît le trafic automobile. Le plan prévoit une « liaison directe, sans feux tricolores, par exemple entre la manufacture des tabacs et la gare des brotteaux ³⁴ ». La circulation et le stationnement sont adaptés pour une fréquentation de 100.000 usagers par jour. Le réseau TCL voit sa logique adaptée au nouveau quartier : 19 lignes de bus voient leurs trajets améliorés par la création de couloirs dédiés. Les piétons sont relégués sur la dalle : 3,6 km de « passages aériens » sont prévus dont trois passages au dessus de la rue Garibaldi.

Si la circulation est facilitée pour l'automobiliste, le quartier n'a théoriquement pas perdu sa vocation à être totalement piétonnier grâce à la fameuse dalle qui permet à la fois de distribuer le quartier et de réaliser de nouveaux espaces publics et espaces verts : « la circulation des véhicules y sera interdite. Le piéton sera roi. Ont été prévus pour son agrément 100.000 m² d'espaces libres et d'espaces verts (5 fois la superficie de la place Bellecour). Les chemins piétonniers permettront de vaquer à ses achats sans craindre de se faire écraser par les véhicules. Pour rompre la monotonie engendrée par un terrain naturellement plat, ces espaces libres seront aménagés sur deux niveaux : au sol et à + 6 mètres. Au niveau du sol, en pleine terre, 61.700 m² d'espaces verts, avec arbres (le long des rues, au pied des immeubles), arbustes, pelouses, massifs de fleurs, plans d'eau et fontaines. Au niveau + 6, une couche de terre végétale répartie sur une dalle en béton, des arbustes, des fleurs, des pelouses et des plans d'eau (38.000 m²)³⁵ ». Le circuit piétonnier de la dalle est agrémenté par de multiples équipements : fontaine à l'éclairage sophistiqué, espaces de jeux, pistes cyclables, téléphones, boîtes à lettres, bancs, toilettes et boutiques. La circulation est facilitée par des tables d'orientations. Ce « domaine distinct » est attribué aux piétons afin, selon les concepteurs du plan qu'une « bataille piéton-automobile » ne s'engage pas à la Part-Dieu³⁶.

Le caractère innovant, pouvant servir d'exemple pour d'autres opérations en France est rappelé par la presse de l'époque : « Un chantier qui a l'ambition de donner naissance au cœur de Lyon et sur 28 hectares au premier Centre régional de décision de France [...] Lyon espère, ainsi, coiffer la couronne de première véritable métropole régionale. Et déjà les autres villes de province suivent avec intérêt cette expérience pilote qui leur servira d'exemple – en cas de succès – ou de leçon – en cas d'échec ³⁷ ». Lyon reste, d'après le journaliste, une métropole régionale « raisonnable » puisque l'Etat finance la Part-Dieu à hauteur de 10 millions de Francs alors que Bordeaux recevra 108 millions de Francs pour l'aménagement du quartier Mériadeck. Le quartier est à l'époque visité par des délégations françaises et étrangères qui viennent constater le niveau d'innovation de la réalisation. En 1973, l'ambassadeur de Grande-Bretagne

³² Hebdo-Lyon n°550, 7 juin 1975

³³ Inter-magazine N°31 – juin-juillet 1973

³⁴ Le Progrès, 22 octobre 1974

³⁵ Inter-magazine N°31 – juin-juillet 1973

³⁶ Hebdo-Lyon, spécial Part-Dieu, 1975

³⁷ L'Express, 8-14 février 1971

en France, visitant le site déclare « une réalisation surprenante. Un complexe architectural extraordinaire ³⁸ »

Créer massivement des surfaces tertiaires apparaît comme une impérieuse nécessité dans une ville et une agglomération en sous-équipement chronique. Les méthodes de marketing sont présentées comme innovantes. Alain Fourest, directeur-adjoint de la SERL : « Lorsque j'ai présenté ce projet aux promoteurs lyonnais, on m'a traité de fou. Car on construisait à peine 10.000 m² de bureaux par an ; pourtant une étude de marché a révélé un besoin immédiat de 45.000 m² de bureaux ³⁹ ». La construction du « PDG » (Part-Dieu-Garibaldi), 15 étages et 14800 m² sert d'opération pilote en tant qu'immeuble de bureaux pour le quartier. La SERL y installe son agence. Le succès commercial est très rapide et dément les estimations assez pessimistes de difficultés de commercialisation. Son succès permet d'estimer à 200.000 m² la superficie des bureaux pour le nouveau quartier. 40 à 50.000 m² doivent être construits par an. Ce sont des « Outils indispensables à l'expansion de Lyon ». Voulant désormais se comparer à des grandes villes européennes, le nouveau quartier fait de bonnes affaires selon ses promoteurs : « Lyon Part-Dieu devient un centre stratégique de la vie économique qui amène des sociétés de toutes tailles à s'implanter » [...] . Les coûts d'implantation d'un siège social à Lyon sont deux fois moins élevés qu'à Paris. « Après Milan, Lyon est la ville qui propose les plus faibles coûts de location du mètre carré de bureaux devant Francfort, Genève, Londres, Bruxelles, Zürich ⁴⁰ ». La modernité des bureaux, qui nous semble aujourd'hui acquise ou banale est vantée à l'époque, tranchant avec l'offre proposée dans la région « ils offrent une grande souplesse d'utilisation : bureaux cloisonnés traditionnels, cloisons mobiles, bureaux paysagés, en même temps que toutes les possibilités d'adaptation, de leasing, ou de location ⁴¹ ». Ainsi équipée, la métropole lyonnaise peut alors rêver d'attirer le cadre parisien : « Une enquête menée par l'Iriss a déterminé que 56% des cadres parisiens étaient séduits par l'idée d'aller vivre en province, à condition d'y trouver une vie professionnelle, sociale et culturelle attractive. La Part-Dieu, nouveau quartier d'affaires, centre de commerce, de distractions et de culture, est l'une des réponses de Lyon à ces exigences ⁴². »

Le nouveau quartier fête sa première année de fonctionnement en 1975. Jérôme Monod, délégué de la DATAR participe à l'événement en venant inaugurer l'immeuble de bureaux Britannia et l'auditorium. Au niveau économique, un premier bilan est dressé, largement positif : une cinquantaine d'entreprises sont installées à la Part-Dieu. 3000 personnes y travaillent. La diversification des activités est en cours : une douzaine de banques, des sociétés informatiques, de conseils, des agences immobilières, des directions régionales ou commerciales de sociétés. L'inauguration de l'aéroport international de Satolas laisse entrevoir de nouvelles possibilités de liaisons et donc de développement économique.

Jérôme Monod profite de sa visite pour faire un premier bilan de l'opération en la repositionnant au niveau national : « Il est temps de secouer les complexes d'une capitale redevenue provinciale » . Dans son analyse, la région urbaine de Lyon est préférée à la ville de Lyon en tant que telle. Selon Jérôme Monod, Lyon ne doit pas faire « cavalier seul » : « il faut opter pour la qualité de vie urbaine plus que pour la quantité c'est-à-dire travailler sur des hypothèses sensiblement inférieures à deux millions d'habitants pour l'an 2000 ». La région urbaine de Lyon est préconisée pour coordonner les différents territoires de la métropole. Lyon Part-Dieu sera le centre décisionnel. Selon le délégué de la DATAR, quatre villes réunissent les conditions d'accueil du tertiaire supérieur international : Paris, Strasbourg, Nice et Lyon qui « semble vouloir jouer un rôle international de plus en plus important dans les années à venir, et assurer un rôle majeur en province en raison de sa situation dans l'Europe médiane [...] Le développement industriel de la région (chimie et mécanique notamment), l'aménagement de bureaux et de toutes les facilités commerciales dans Lyon et dans la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, devraient conforter le rôle international de la deuxième agglomération française »

Selon Jérôme Monod, il y a une place en France en dehors de Paris pour une autre métropole mondiale. « Il est grand temps de donner des ambitions neuves : celle d'être une métropole

³⁸ Métropole n° 48 – mai 1974

³⁹ L'Express, 8-14 février 1971

⁴⁰ « Programmation de la Part-Dieu », Bâtiments Rhône-Alpes, septembre 1975

⁴¹ Plaquette d'information Part-Dieu, 1975

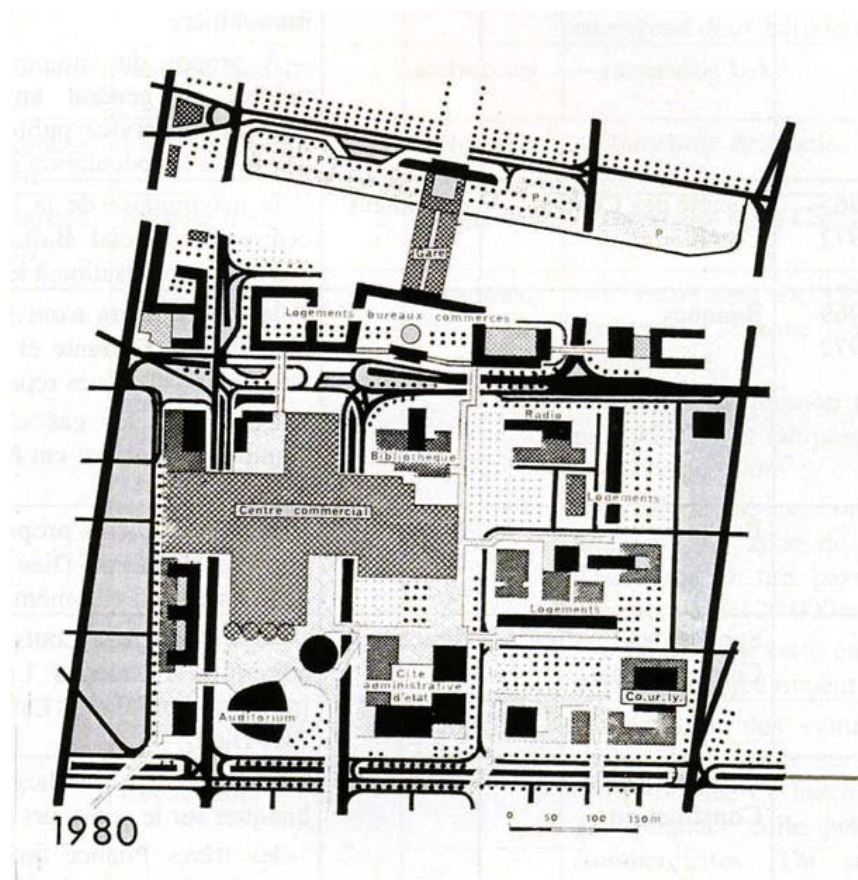
⁴² ibid.

efficace et humaine à vocation internationale, dans une région urbaine harmonieuse ». « Je crois que ce dont notre pays a besoin, c'est d'avoir une série de villes à fonctions internationales. Lyon a certains éléments à la fois dans son histoire et dans ses traditions, qui en font quelque chose de plus qu'une métropole régionale, et quelque chose de différent d'une ville internationale qu'elle n'est pas encore complètement. Je crois que le meilleur objectif pour Lyon, c'est de devenir véritablement une métropole internationale⁴³ ». « Etre une métropole efficace et humaine et nourrir les ambitions d'une ville internationale, quel singulier destin, dans l'histoire des villes modernes si souvent marquées par le désordre et parfois vouées à la faillite. Quel avenir plus conforme à un passé prestigieux, quel exemple pour l'aménagement de la région parisienne⁴⁴ »

Louis Pradel, maire de Lyon et président de la communauté urbaine renchérit en insistant sur la taille « humaine » que doit conserver l'agglomération « Tout doit être fait pour donner ou redonner à Lyon la place au niveau national et européen que justifient sa dimension, sa qualité et son histoire. Nous voulons que Lyon soit une alternative crédible à Paris et aux grandes métropoles européennes. Il ne s'agit pas dans notre esprit de faire du quantitatif : nous tenons trop à ce qui fait la qualité de vie dans notre ville et notre région et nous ne voulons pas que Lyon devienne une de ces énormes villes tentaculaires et sans âme⁴⁵. »

En 1979, alors que s'achève la première phase du programme, Félix Rollet, adjoint à l'urbanisme de la ville de Lyon dresse un bilan plutôt positif du nouveau centre : « Le centre commercial se porte à merveille, les locaux commerciaux se louent petit à petit, Rhône-Poulenc et Renault Véhicules Industriels ont acheté 6 à 7 hectares et Framatome s'installe à côté [...] Le rôle d'attraction et le caractère prestigieux de la Part-Dieu jouent à plein ⁴⁶ ».

Une critique quasi immédiate du parti d'aménagement



La mise en chantier du programme du nouveau quartier est paradoxale : le succès commercial, financier, technique, voire architectural (sur quelques bâtiments...) est indiscutable alors que globalement, l'esprit du plan d'urbanisme subit trop de dénaturations pour apparaître comme une réussite.

Face à ce nouveau quartier sortant de terre très rapidement, les sentiments des Lyonnais semblent partagés comme en témoigne l'analyse de la presse locale de l'époque. Les Lyonnais paraissent désemparés face aux nouveaux aménagements alors même qu'ils les occupent ou les fréquentent immédiatement. On reproche au nouveau quartier son aspect « dur » et inachevé (il l'était réellement), en même temps

⁴³ Le Progrès, 15 février 1975

⁴⁴ Le Progrès, 15 février 1975

⁴⁵ ibid.

⁴⁶ « L'urbanisme de la Part Dieu : le plus gros est fait » Le Journal, 24 septembre 1979

qu'est évoquée la difficulté à se repérer face à la complexité de son organisation. Le manque d'espaces verts, d'espaces de respiration et de lieux de convivialité est relevé. En même temps, le centre commercial connaît un succès immédiat. Les occupants des bureaux sont satisfaits de leur cadre de travail. Malgré ses disfonctionnements urbanistiques, la Part-Dieu connaît une appropriation très rapide, à la fois par les habitants par les milieux professionnels.

Les pouvoirs publics tentent de favoriser l'implantation en France des quartiers généraux des sociétés multinationales. La Part-Dieu est l'un des sites privilégiés. Cette politique économico volontariste ne produit pas les effets escomptés. A l'échelle nationale, la crise économique ralentit la vitesse d'implantation des sièges d'entreprises dans les nouveaux bureaux. Certaines entreprises lyonnaises préfèrent même s'installer en périphérie où le coût est moins élevé. « La décentralisation espérée et voulue par Paris ne s'est pas vraiment produite. Les entreprises installées à la Part-Dieu ne sont pas toujours celles que les auteurs du projet espéraient attirer : ces derniers misaient sur l'établissement de grosses entreprises et de leurs état-majors, mais ils ont dû en partie déchanter. On a même assisté à un transfert d'entreprise de Lyon à Paris au moment où la Part-Dieu s'élaborait. L'installation de directions régionales d'entreprises ne suffit pas à compenser cet échec.⁴⁷ ». « Faire de Lyon le Milan français grâce à ce centre de décision est sans doute plus aléatoire : aucune entreprise nationale n'a décentralisé son siège social à la Part-Dieu⁴⁸ ». En 1977, le constat est sévère pour le quartier : la presse parle de désenchantement, d'erreur architecturale, de manque d'unité et d'espaces verts... La vitesse de commercialisation des bureaux pose problème : le stock d'invendus est estimé à 4 ans au rythme de commercialisation. A titre d'exemple, la tour du Crédit Lyonnais n'a vendu que 12.000 m² sur les 40.000 disponibles. Les sociétés nationales ou internationales ne viennent pas s'installer : « Les résultats sont loin des ambitions de départ. Pas une société d'origine lyonnaise, attirée par Paris, n'a ramené au bercail son siège social. Pas une entreprise d'envergure nationale n'a implanté à la Part-Dieu son centre de décision⁴⁹ ». La crise a joué un rôle non négligeable mais l'auteur estime que Lyon a vu trop grand. En comparaison, le bilan du centre commercial est satisfaisant.

Charles Delfante, urbaniste en chef de l'opération ne sera pas avare en critiques devant sa grande déception : lettres de démission, pamphlets dans la presse, articles dans les revues professionnelles, etc. En 1971, d'abord circulant « sous le manteau » puis publié sous forme de pamphlet anonyme, une lettre met en avant les disfonctionnements du quartier alors en phase de construction. « Les réalités sont pavées de bonnes intentions défuntes [...] une lettre passée et repassée sous le manteau jette le trouble sur le meilleur des mondes. Elle [...] met en garde les destinataires contre les petites concessions à la facilité, à la rentabilisation, aux habitudes [...] des capitulations modestes qui entraîneraient des mutilations profondes⁵⁰ ».

« Je reste persuadé que les idées qu'on avait à ce moment là n'étaient pas mauvaises. Peut-être qu'elles n'avaient pas fait l'objet d'expérimentations et qu'on n'était pas capable de les mettre en œuvre mais ça on le savait ! [...] Les 10 premières années d'élaboration, on avance, on a presque un élément de modèle de centre-ville qui peut fonctionner. Critiquable, surtout avec le recul, sur bien des points mais c'est quelque chose qui existe, qui est solide et puis après pfff... Dès que le projet a commencé à réussir, il a commencé à échouer ! C'est grave ! [...] Nous avons essayé de tenir le cap : vous êtes à la barre d'un bateau, vous perdez un bout de voile, un bout de mât etc. mais vaille que vaille on suivait un certain cap ! La vérité, car je suis naïf, j'ai toujours cru qu'on arriverait par un moyen ou par un autre à rectifier le tir. Pour revenir à la méthode, ce qui paraît assez fondamental, c'est qu'à chaque étape où on a changé de cap, j'ai fait actualiser systématiquement toutes les études pour essayer d'avoir toujours de nouvelles hypothèses, et je suis sûr que si on n'avait pas fait ça on aurait déraillé encore plus !⁵¹ »

En 1975, dans la revue professionnelle *Urbanisme*, Charles Delfante s'interroge « Pourquoi et comment a-t-on pu en arriver là ? » Sont passés en revue l'ensemble des points de basculement qui ont détruit l'essence du projet : un territoire non maîtrisé par la puissance

⁴⁷ Le journal de Genève, 14-15 juin 1975

⁴⁸ L'Express : 8-14 février 1971

⁴⁹ « La Part-Dieu : le coup de frein », L'Express, 3-9 janvier 1977

⁵⁰ Métropole, septembre 1971

⁵¹ Charles Delfante, entretiens avec l'équipe EDU-INSA, 1999-2000

publique malgré un foncier municipal, une trop grande liberté des propriétaires, des ministères et autre « Etat dans l'Etat », un morcellement du plan aboutissant à son échec urbanistique, une volonté de rentabiliser à tout prix, etc. « On pouvait espérer, lors de la présentation du quartier dans son contexte, avoir, pour une fois, rassemblé toutes les chances de réussite et qu'en conséquence le résultat serait un quartier aux caractères spécifiques, un témoignage de notre temps, une expression modèle de l'urbanisme contemporain. On pouvait espérer aussi que le quartier serait une expression nouvelle de l'art de vivre en ville. Il n'en est rien car il est tout pareil aux autres et présente les mêmes inconvénients : juxtaposition de programmes, juxtaposition de terrains, juxtaposition d'architectures...⁵² »

PAVANE POUR UNE IDEE DEFUNTE

La Part-Dieu, « Centre directionnel », une opération de jeunesse pour le cœur de Lyon : le centre de Lyon développé, restructuré, accessible... !

La Part-Dieu, paysage urbain contemporain, intégré au Lyon de toujours...

La Part-Dieu, une volonté de mieux vivre, de faire mieux vivre, de mieux servir...

La Part-Dieu, mieux qu'une tendance, un « esprit » basé sur le meilleur : la nouveauté, la créativité, l'agrément pour tous...

La Part-Dieu, la Ville telle qu'on voudrait en jouir : l'Urbanisme et l'Architecture au service des hommes.

Pour cela, il fallait changer les mentalités, il fallait modifier les procédures, il fallait inventer, prendre des risques, tout cela fut fait ! Merci Messieurs !

Puis vint le temps des difficultés, des équilibres budgétaires, des actes notariés, des cahiers des charges de vente, des dérogations, de la vision globale limitée à la parcelle, de la courte vue baptisée « réalisme », des promoteurs, des architectes d'opérations...Le brouillard réapparut, et, seules, les masses financières importantes seront de plus en plus visibles.

La Part-Dieu, îlot de rénovation isolé dans le « chaos » lyonnais par les voies rapides, coupée d'une partie du cœur de la ville par une gare qui veut demeurer bastion solide des triages et des marchandises...

La Part-Dieu, redevenue lotissement banal par la volonté des lotis, dépourvue d'esprit, privée de piétons parce que privée d'espaces libres...

La Part-Dieu, accumulation de tunnels sans joie dans lesquels on s'emmerdera au point qu'il faudra passer très vite, très vite, à une vitesse telle que les trottoirs roulants seront indispensables...

La Part-Dieu, labyrinthe indescriptible, désert urbain, vide social où le sentiment d'appartenance sera utilement remplacé par ce merveilleux sentiment d'isolement angoissé...

La Part-Dieu, juxtaposition d'architectures origino-banales conçues dans des clôtures, par des architectes d'un talent tel qu'il leur permet d'écraser l'environnement visuel...

La Part-Dieu, mal meublée comme la ville partout ailleurs, éclairée tristement comme la ville, réminiscence de banlieue, mère de tristesse, tes Pères ne te reconnaîtront pas... ;

Lyon aurait pu avoir un Centre,

Lyon aurait pu préparer le XXI^e siècle,

Lyon aurait pu s'adapter, modestement, certes...

Les profiteurs de l'immédiat ne l'ont pas voulu et Lyon risque de rester dans sa grisaille triste et demeurer sans grand attrait (sauf lorsqu'on la quittera...Lyon ne retrouvera ni sa Préfecture, ni sa place Bellecour, ni sa rue de la Ré ! Tout au plus, verrons-nous un chaos importé d'Amérique pour mieux consommer...

Mais l'espoir fait vivre... Il est peut-être temps encore...

Lyon, le 10 Mai 1971

Charles Delfante

⁵² Charles Delfante, « La Part-Dieu 10 ans après », Urbanisme n°146 - 1975

La SNCF ne fera pas de gare à la Part-Dieu...

Les premiers plans confèrent un rôle central à la gare. C'est à partir de cet équipement que le nouveau centre doit se développer, majoritairement d'Est en Ouest. La décision prise en comité interministériel d'aménagement du territoire (18 février 1965) de n'accorder qu'un rôle de gare régionale et de banlieue à la future gare de la Part-Dieu est le point de basculement et le premier accroc dans la pertinence du projet d'ensemble. Louis Pradel et Charles Delfante gardèrent à jamais en mémoire la réponse que leur fit la SNCF face à leur volonté de voir une gare centrale à la Part-Dieu : « J'avais dit « il faut une gare centrale à Lyon. Non pas supprimer Perrache, mais créer une seconde gare d'autant plus facilement que les voies ferrées et les emprises existent ». Alors Mr. Segala, président du conseil d'administration de la SNCF a répondu : « Si Mr le Maire de Lyon veut une nouvelle gare, qu'il la paye !⁵³ ». Comme pour mieux démontrer son impérieuse nécessité, les urbanistes maintiennent un temps la gare dans le plan global : « Nous avons malgré tout sorti en 1967 notre maquette du quartier comprenant la gare, avec le soutien du maire et du préfet...en vain ! La Part-Dieu butera donc sur une gare de triage !⁵⁴ »

Rejeté par la SNCF, le projet de gare centrale met un terme à l'ambition du plan d'origine où l'équipement est le coordonnateur du quartier et son lien vers l'extérieur. La société des centres commerciaux ne tarde pas à faire pression pour orienter le futur centre commercial à sa convenance à savoir selon un axe Nord Sud. Difficile de refuser pour les pouvoirs publics, en l'absence de la gare légitimant le parti global d'aménagement du quartier. Le cheminement piéton d'Est en Ouest, prévu depuis la gare est définitivement abandonné. Le délitement du plan est engagé... « ...le temps manque : le plan dérive d'une opportunité à une autre, il se remplit sans planifier.⁵⁵ »

Pourtant, dès 1973, la situation connaît un revirement total. Le projet de train à grande vitesse (turbo-train) est lancé en France. La première ligne sera Paris-Lyon. La SNCF se rend vite compte que la gare de Perrache n'est techniquement pas adaptée. C'est à la Part-Dieu que le TGV arrivera ! L'emplacement de la Part-Dieu s'avère « idéal » par sa centralité et la présence de tous les équipements et infrastructures. Ce choix de la SNCF conforte celui des urbanistes... pris une dizaine d'années auparavant ! Entre temps, la composition du quartier a radicalement changé : position du centre commercial, de la bibliothèque, de l'arrêt de métro, etc. et ne pourra jamais retrouver sa cohérence initiale. « On parle des trains à grande vitesse pour la première fois en 72, c'est-à-dire 4 ans presque jour pour jour après que la SNCF ait dit qu'elle ne ferait jamais de gare à la Part-Dieu ! Bravo la SNCF ! Je peux vous retrouver la date d'une réunion à la préfecture où Monsieur Ségala, président de la SNCF est venu nous dire que la SNCF allait construire un TGV ! J'ai piqué une rage d'une force ! Ce jour là le préfet m'a fermé la gueule parce que j'étais toujours sous contrat de l'Etat ne l'oublions pas ! Il n'a pas pu fermer celle de Louis Pradel qui, lui, l'a ouverte parce qu'il avait d'un seul coup mesuré le temps perdu et les imbécillités faites !⁵⁶ »

Du centre commercial prolongeant la gare au plus grand centre commercial d'Europe

L'équipe d'urbanistes confie une étude de dimensionnement du futur centre commercial de la Part-Dieu à Victor Grün, expert américain, spécialiste des centres commerciaux. Celui-ci démontre que la superficie du centre doit atteindre 50.000 m² (l'équipe d'urbanistes imaginait 30.000 m²). L'équipe de techniciens lyonnais effectue un voyage aux Etats-Unis consacré presque uniquement à l'étude des centres commerciaux « nous en avons visité une vingtaine en quatre ou cinq jours ».

C'est sur cette base qu'est lancé l'appel d'offre du centre commercial. Il doit servir de liaison entre les rues Servient, Bonnel et la gare. Il prend la forme d'un mail commercial, orienté Est/Ouest, opérant la liaison avec le quartier de la Vilette. Les accroissements de superficies découlant des études sont légitimés par les enquêtes de chalandise. Selon Charles Delfante, le grand centre commercial en centre-ville (qui correspond à la troisième génération des centres commerciaux américains) est novateur à une époque où les hypermarchés fleurissent en

⁵³ Louis Pradel, interview dans « Inter magazine » n°31, juin-juillet 1973

⁵⁴ Charles Delfante, entretien sur la Part-Dieu par Stéphane Autran le 30 mai 2008

⁵⁵ Nadiya Karpenko, op. cit.

⁵⁶ Charles Delfante, entretiens avec l'équipe EDU-INSA, 1999-2000

périphérie⁵⁷. La Société des Centres Commerciaux, dirigée par Jean Louis Solal, est retenue par l'appel d'offre alors que son projet atteint 80.000 m² et qu'il se développe selon un axe Nord-Sud.

La SCC fait réaliser une nouvelle expertise, cette fois par le cabinet américain Larry Smith, des « économistes de haut vol », qui démontrent qu'il est possible d'implanter 140.000 m² de surface dite GLA (Gross Leasing Area) à la condition de réaliser 10.000 places de parking.

La conception du centre commercial évolue radicalement en matière d'aire de chalandise et dans sa conception architecturale et fonctionnelle. Les premières esquisses imaginent un centre commercial desservant les habitants lyonnais. Par la suite, la zone d'influence est démultipliée, et on se met à parler d'une influence régionale, en prenant comme modèle les « malls » commerciaux nord-américains ou en France, le centre « Parly II ». Concernant l'organisation du lieu, la stratégie est optimisée en vue de maximiser le commerce. Le centre commercial doit comporter deux « aimants », des grands magasins de part et d'autre des allées commerçantes. Les superficies exigées ne coïncident plus avec les terrains libres ni la logique de l'implantation Est-Ouest. Le centre commercial se « retourne » sur le plan avec un pôle au Nord composé par Les Galeries Lafayette et au Sud par le Printemps. L'axe du centre commercial va « de nulle part à nulle part » et met un terme au projet d' « axe culturel » Est-Ouest d'origine mêlant les activités économiques, la culture et les services. L'activité commerciale devient prédominante dans le projet Part-Dieu. Le « concept » américain prévoit une fermeture totale du lieu « l'idée était d'aspirer les gens dans un tuyau, les faire dépenser leur argent et les autoriser ensuite à sortir ! On a arraché, grâce à la complicité de Copeland⁵⁸ les trois verrières sur l'esplanade pour faire rentrer un peu de lumière naturelle ! Nous envisagions un centre commercial sur le mode florentin et renaissance modernisé : une rue commerçante à deux étages, à ciel ouvert. C'était assez osé et les banquiers n'ont pas admis ce modèle pour la Part-Dieu. En revanche, compte tenu de l'intérêt pour la place central du jet d'eau, ils ont réalisé les plans qu'on avait fait pour la Part-Dieu à Bruxelles ! Vous avez à Bruxelles ce que nous souhaitions : une dalle marchande prolongée en quelque sorte par le centre commercial⁵⁹ ». La conjoncture économique se dégradant, les financiers considéraient qu'ils prenaient un risque et ont donc imposé leur modèle. L'architecture du bâtiment se réduit à un décor des façades aveugles de l'énorme « boîte à chaussures ».

Selon Robert Lafont, directeur régional de la SCET, le centre commercial, en plein cœur de Lyon, fait figure de « l'un des meilleurs atouts d'une grande métropole⁶⁰ », à une époque où le centre des villes est « menacé par l'inévitable fuite du commerce vers la périphérie ». Le doublement de superficie du lieu par rapport aux premières estimations est vu de manière positive puisque de nouvelles conditions sont imposées « que les accès généraux permettent une circulation automobile satisfaisante, et ensuite qu'un parking d'au moins 4000 places soit mis à la disposition de la clientèle⁶¹ ». Pendant la phase de gestation puis de pré-commercialisation, des contacts sont pris avec les commerçants du centre de Lyon, pour les intéresser au projet. En même temps, ces mêmes commerçants de la Presqu'île se montrent très réservés face à l'énorme machine qui se met en place en rive Gauche et leur inquiétude grandit au fur et à mesure que le projet prend de l'ampleur ! La masse du centre commercial peut, selon la SERL, jouer un rôle dans l'attractivité du centre de l'agglomération : « Ce centre commercial de 100.000 mètres carrés permettra peut être de contrebalancer l'influence des super et hyper-marchés implantés dans les banlieues⁶² ». Les premiers commerçants intéressés par une implantation dans le centre sont Les Galeries Lafayette, dès mai 1972⁶³ (22.000 m²). L'assise des grands magasins comprend en outre Mark & Spencer, Jelmoly et C & A. Plus de 250 boutiques complètent l'ensemble. Lors de l'inauguration du centre, l'effet de nouveauté est maximal : l'ensemble est qualifié de « plus belle vitrine d'Europe, rue-jardin,

⁵⁷ ibid.

⁵⁸ Copeland – Nowack – Israël

⁵⁹ Charles Delfante, entretiens avec l'équipe EDU-INSA, 1999-2000

⁶⁰ « Le quartier de la Part-dieu », Hommes, commerce, la revue du management, 1971

⁶¹ ibid.

⁶² « La Part-Dieu, le Lyon de demain », Agriculteurs du sud est, n°298 21/03/74

⁶³ « La Part-Dieu, un pôle d'attraction », Le Progrès, 13 août 1975

paquebot ou maxi-traboule⁶⁴ »

Jean Louis Solal, directeur de la SCC justifie le projet du centre commercial. Selon lui, Lyon est une ville de France qui exerce le moins d'attraction sur sa région. « La zone d'attraction du centre de la Part-Dieu est habitée actuellement par près d'un million et demi de personnes dont le revenu moyen est supérieur de 12,5% au revenu national moyen [...] Lyon est très sous équipée commercialement puisque l'on y trouvait 24 m² de surface de vente de grands magasins pour 1000 habitants contre 122 m² à Bruxelles, 175 m² à Hambourg et 290 m² à Paris. ⁶⁵» Le projet est voulu sur le plan politique (municipalité et gouvernement), il est sur l'axe géographique de développement de l'agglomération et s'intègre fonctionnellement avec d'autres activités. Pour Jean Louis Solal, un centre commercial dans le centre d'une ville est la formule qui répond le mieux au désir du couple moderne de conserver le plus de temps possible pour ses loisirs.

Le centre est un outil permettant de répondre aux changements de comportement de la clientèle : « les techniques modernes de vente ne s'adaptent guère aux locaux commerciaux du siècle dernier ⁶⁶» et d'élargir la zone de chalandise à l'ensemble de la région. L'accessibilité fait figure de clé de réussite du projet. Pour preuve, la municipalité réorganise l'ensemble du plan de circulation du quartier, l'autoroute LY 2 arrive au centre depuis l'axe nord-sud alors que le métro arrivant sous le centre commercial sera inauguré en 1978.

Projet démarré au début de la crise pétrolière, des voies s'élèvent pour critiquer la lourdeur d'un pareil investissement. Mr Solal prétend avoir tiré les leçons des échecs de certains centres nord américains. La Part-Dieu est en train de devenir « l'épicentre » de l'agglomération lyonnaise. Un diagnostic commercial pointe le déséquilibre interne à l'agglomération : la ville de Lyon est sous-développée et les centres commerciaux s'installent en périphérie. L'espoir est porté sur le centre commercial qui doit pouvoir « renverser les tendances, voire un changement de mentalités : la fonction urbaine du centre répond « au système autarcique, au « circuit fermé » discernés dans les rapports entre les consommateurs et les grandes surfaces installées à la périphérie ⁶⁷».

Le centre commercial remporte un succès franc et immédiat. Un mois après son ouverture, les prévisions les plus optimistes de chiffre d'affaires sont dépassées. Devant l'enthousiasme né de la transformation rapide de la ville, Félix Rollet, Adjoint à l'urbanisme de la ville de Lyon ose « Lyon a enfin osé franchir le Rhône pour renoncer à la vie étriquée qui était restée la sienne dans la Presqu'île⁶⁸ ».

Selon Charles Delfante, ce projet démesuré fut poussé avec insistance par les banques partenaires. Il fut accepté par le maire Louis Pradel qui voyait là le moyen de payer les équipements du quartier sans augmenter les impôts. Dans sa première version de 50.000 m², la valeur foncière pouvait permettre de financer l'équipement immédiat relatif au centre commercial. « Les banquiers ont proposé à la municipalité les fruits de leur analyse économique-financière concernant l'implantation du futur centre commercial de la Part-Dieu. Leur participation au projet est conditionné par l'acceptation de leur plan [...] Pradel avait un marché en tête : où bien il faisait le plan Delfante et ça coûtait tant ou il faisait le plan des autres et ça rapportait tant ! Voilà l'explication du centre commercial de 140.000 m² avec les parkings et les autoroutes ! Si on fait un plan d'urbanisme, ça coûte à la ville et donc aux contribuables, si on fait le plan échafaudé par les banquiers, ça rapporte !⁶⁹ » Autre conséquence lourde sur le plan de l'urbanisme, la dalle piétonne monte à 6 mètres au dessus du sol du fait de l'importance prise par les 4000 places de parking imposées par le centre commercial. Les techniques de l'époque ne permettent pas de construire des parkings souterrains de plus de 2 ou 3 niveaux, occupés par la nappe phréatique. On ne peut pas construire en souterrain alors on élève la hauteur du sol !

⁶⁴ Métropole n° 48 – mai 1974

⁶⁵ « La Part-Dieu, un pôle d'attraction », Le Progrès, 13 août 1975

⁶⁶ « Programmation de la Part-Dieu », Bâtiments Rhône-Alpes, septembre 1975

⁶⁷ Le Progrès, 15 octobre 1975

⁶⁸ ibid.

⁶⁹ Charles Delfante, entretiens avec l'équipe EDU-INSA, 1999-2000

Succès du centre commercial et identification par rapport à l'ensemble du quartier

L'équipe d'urbanistes et la SERL organisent un concours pour le mobilier urbain de la Part-Dieu. Fauteuils, bancs, poubelles, corbeilles, luminaires sont imaginés pour donner une identité propre au nouveau quartier. Un logo est créé par la même occasion. Rouge, il représente un P et un D en forme de spirale entremêlée. « Monsieur Jean-louis Solal a très bien compris l'intérêt du logo. Quand il a étudié ses dépliants publicitaires, il a demandé à la SERL de pouvoir utiliser ce signe. Nous lui avons donné notre bénédiction puisqu'il faisait la promotion du quartier ! Le centre commercial a fait décliner le logo et aujourd'hui encore, c'est toujours le même logo de la Part-Dieu, revu et corrigé, adapté etc. Le logo est toujours là mais ce n'est plus que le centre commercial ! A la minute même où on cristallise le centre commercial, d'une part on pétrifie le projet et on n'a plus envie de regarder ce qui se passe autour et d'autre part, on limite très sérieusement les capacités d'appropriation. Je crois que les tares de la Part-Dieu c'est que c'est un projet d'ensemble que les Lyonnais se sont appropriés quand il a été lancé : « à Lyon on fait la Part-Dieu on est moderne » mais quand ensuite le centre commercial s'est approprié l'identité, c'était fini ! Un centre commercial, ce n'est pas « mon centre commercial », ce n'est pas « mon quartier », les gens disent « mon quartier » et ne veulent pas dire « mon centre commercial » ! Dans l'esprit des gens aujourd'hui la Part-Dieu



c'est le centre commercial ! Et tout ce qui est autour du centre commercial, non ! Ça vient aussi du fait que les équipements ne sont pas articulés dans le plan de masse de telle manière qu'ils comptent dans le tissu urbain ! La Préfecture a été implantée au siècle dernier, elle a beaucoup marqué le tissu urbain et le quartier. Il y a un « quartier Préfecture », et on aurait souhaité qu'à l'inverse la dénomination de Part-Dieu corresponde à un espèce de bout de centre, avec le centre commercial, la cité administrative, l'auditorium ! Bon échec là aussi !⁷⁰ »

Une cité d'Etat amoindrie par une série de « démissions »

La cité administrative doit regrouper l'ensemble des administrations d'Etat, des collectivités locales ainsi que les bâtiments d'EDF. Adapté aux besoins contemporains, cet ensemble est l'une des bases du nouveau quartier. La presse présente le projet ainsi : la cité administrative d'Etat devra couvrir la superficie de 90.000 m² : viendront les différents services du ministère des Finances, de l'Institut Régional d'Administration, puis le Service des mines, l'action sanitaire, l'Equipement, l'agriculture et l'inspection académique. La troisième tranche de travaux prévoit pour 1980-1985 l'installation des différents services du département du Rhône et de la région Rhône Alpes⁷¹. L'annexe de l'hôtel de ville de Lyon complète cet ensemble. Ce regroupement vise avant tout l'efficacité pour un meilleur service à la population et aux entreprises : « Pour attirer les entreprises, explique Mr Alain Fourest, directeur adjoint de la SERL, il faut leur procurer les interlocuteurs et les services dont elles ont besoin : d'où la nécessité de créer en même temps une vraie cité administrative⁷² »

Lorsqu'il s'agit de mettre en pratique ces bonnes intentions, la chose se complique : certaines administrations migrent vers le nouveau centre alors que d'autres restent insensibles voire « font de la résistance ». Il en résulte un centre qui n'en est véritablement pas un puisque beaucoup de services publics sont encore dispersés. Selon Charles Delfante, la difficulté fut de forcer les services de l'Etat « et l'Etat dans l'Etat » à accepter les directives du plan.

« Tout le monde nous a reproché la surface de la cité administrative mais c'est là où l'Etat n'a pas joué le jeu ! On fait la cité administrative, il y a un terrain de libre et la DASS se met ailleurs, rue Servient ; la DDE s'installe à la Part-Dieu mais ne lâche pas la rue Moncey, la DRAC ne vient pas etc. alors qu'il y a une partie du terrain destiné à la cité administrative encore disponible ! [...] Je crois que d'énormes problèmes juridiques se sont posés et qui n'ont pas été résolus. Pour deux raisons : d'abord parce qu'il n'y avait pas de législation et d'autre part parce qu'il n'y avait pas de jurisprudence ! Comment une société d'économie mixte, comment des architectes en chef, comment un président de Communauté Urbaine peuvent-ils

⁷⁰ Charles Delfante, entretiens avec l'équipe EDU-INSA, 1999-2000

⁷¹ Inter-magazine N°31 – juin-juillet 1973

⁷² Le Progrès, 7 juillet 1975

influer sur une décision prise directement par un ministère ? Si les règlements ne sont pas respectés, si les objectifs du projet sont battus en brèche, ça ne fait rien ! C'est pour ça que l'on a la Cité Administrative d'Etat, « tombée du ciel » ! Qui aurait du dépasser les coefficients d'emprise et les coefficients d'occupation du sol ? L'Etat a changé son fusil d'épaule, plus exactement les différents services de l'Etat ! Si un directeur de n'importe quel service d'Etat dit : « Je ne veux pas aller à la Part-Dieu ! » et qu'il le démontre à son ministère que pour mille et une raison de coût, de commodité etc. Qu'est-ce que vous faites ? Comme disait Platon : « Les lois ne sont faites que pour l'intérêt de ceux qui les édictent et le profit de ceux qui les édictent » ! C'est toujours vrai !⁷³ »

Un désengagement progressif de l'Etat

« L'Etat n'est plus moteur dans le processus de formation du quartier de la Part-Dieu. [...] Jusqu'en 1967, la ville de Lyon est soutenue par les ambitions de l'Etat. Mais depuis sont passés les événements de 1968 et le premier choc pétrolier de 1974 et les stratégies des administrations centrales semblent avoir changées. Si le projet est approuvé tout du moins officieusement – puisqu'il semble qu'aucun document officiel n'est venu approuver le projet sur le plan ministériel – l'Etat devient de plus en plus hésitant. Le ministère de l'Equipement, créé en 1965 par la fusion des ministères de la Construction et des Travaux Publics ne se décide pas à approuver le plan-masse alors que celui-ci correspond en tous points aux objectifs gouvernementaux⁷⁴ ».

« Il n'y a pas eu d'approbation officielle du plan de la Part-Dieu et les opérations sont parties au coup par coup, c'est un des grands drames ! Celui qui prenait le risque d'approuver la Part-Dieu se voyait obligé de donner des crédits !⁷⁵ »

En 1966, le gouvernement confirme le rôle de centre directionnel dévolu à la Part-Dieu dans le cadre de la politique des métropoles d'équilibres. Cette posture volontariste de l'Etat ne survit pas aux échéances électorales et aux évolutions socio-économiques. « Certains pensent que la politique de l'Etat a été modifiée parce qu'on est passé des métropoles d'équilibres à autre chose mais tout est mêlé : peut-être qu'à Lyon on n'a pas fait ce qui était nécessaire ou élémentaire pour attirer les sièges sociaux ! Il faut quand même dire qu'après la politique des métropoles d'équilibre qui devait limiter le développement de l'Ile de France, celle-ci est repartie de plus belle ! [...] En France, tous ces plans successifs... Quand un ministre arrive ça ne l'intéresse absolument pas de poursuivre la politique de son prédécesseur : « Ah ! lui a développé les métropoles d'équilibre, et bien moi je développe les villes moyennes ! » Alors qu'on sait bien que la ville se construit dans la durée ! On n'a jamais été jusqu'au bout... Pourquoi nos villes ne fonctionnent pas ! Parce qu'elles sont une juxtaposition d'expressions politiques non abouties ! [...] Le petit périmètre de la Part-Dieu, ce n'est que 50 hectares mais on voit la superposition des politiques : il y a eu huit ou dix maquettes différentes ! Et on a eu une relative stabilité municipale ! » Avant la décentralisation qui confère à la collectivité locale la maîtrise des opérations d'urbanisme, le projet Part-Dieu se voit donc progressivement abandonné par l'Etat et livré aux négociations avec les promoteurs privés. La position de force tourne vite à l'avantage de ces derniers d'autant plus que la crise économique s'en mêle.

Des acteurs privés qui imposent leurs visions d'ensemble « à la parcelle »

Entamés alors que le climat économique est au beau fixe, les chantiers des différents programmes sont confrontés à la première crise pétrolière de 1973. La notion de risque entre en jeu pour les investisseurs qui deviennent hésitants, craignant pour la réussite de l'opération. Maître de leurs parcelles, les investisseurs dérogent à loisirs sur le règlement d'urbanisme : modification des densités, des hauteurs, non réalisation d'espaces verts et surtout absence de vision d'ensemble.

La SERL est endettée et doit rembourser très rapidement ses emprunts. Le terrain de la Part-

⁷³ Charles Delfante, entretiens avec l'équipe EDU-INSA, 1999-2000

⁷⁴ Nadiya Karpenko, op. cit.

⁷⁵ Charles Delfante, entretiens avec l'équipe EDU-INSA, 1999-2000

Dieu se transforme en énorme lotissement. Les lots vendus deviennent autonomes et leur logique propre détruit peu à peu la cohérence d'ensemble du plan « A l'époque, les banques prêtaient à « 4 + 2 » ! C'est-à-dire qu'elles prêtaient pour les collectivités pour 4 ans reconductibles 2 ans et ensuite, il fallait rembourser ! Et pour pouvoir rembourser on a vendu ! [...] Il y a l'aspect financement puis ensuite l'intervention des investisseurs qui font le chantage à la densité ! ⁷⁶ »

La SERL est pourtant à l'époque fière de sa méthode marketing de vente de terrains. Selon Robert Lafont, directeur régional de la SCET « la SERL a employé les principes de la démarche marketing : elle a construit son offre en fonction de la demande, du jeu de la concurrence et des moyens dont elle dispose⁷⁷ ». Selon Robert Laffont, il ne faut jamais définir l'offre a priori : donc les études d'aménagement au sol doivent être d'une grande souplesse, évitant les plans masse figés et chercher une flexibilité maximum et la volonté de fractionner les programmes. Il s'agit de faire avancer de pair l'étude de l'offre et celle de la demande, définir le programme à partir d'une étude de marché aussitôt contrôlée par un début de commercialisation. C'est ce morcellement et cette flexibilité qui seront critiqués par l'urbaniste en chef du quartier. Charles Delfante défend l'idée qu'un foncier restant municipal aurait pu être maîtrisé par la puissance publique et ainsi serait resté fidèle au projet : « Nous avons toujours pensé que le terrain dans les centres de ville devait être municipalisé ! Dans l'esprit des promoteurs de la Part-Dieu, le maire et son urbaniste, la ville garde la propriété des terrains puis cède les terrains à bail emphytéotique ! Il y a une politique globale, on se garde la maîtrise foncière. A Lyon, on a un merveilleux exemple, que j'ai été défendre à Paris : les hospices civils garantissent la possibilité d'une urbanisation en demeurant propriétaires du terrain ! On a une culture Lyonnaise du foncier, surtout sur la rive gauche. Le plan Morand a été bloqué pendant je ne sais combien d'années parce que les hospices ne voulaient pas céder leurs terrains, et quand on a eu cette trouvaille du bail emphytéotique, les affaires se sont débloquentées tout de suite. Pour moi c'était évident, il fallait une maîtrise foncière ! [...] Nous étions attachés à la notion de service public pur et dur. Nous tenions à un établissement public relativement indépendant qui aurait eu un périmètre d'intervention plus large, à l'image de la Défense. Avec l'urbaniste-conseil de la Défense, Robert Auzelles on avait essayé de regarder comment on pouvait mettre cela en place. Louis Pradel ne voyait pas l'intérêt d'un établissement public parce que, qui disait établissement public, disait aussi une moindre influence de la municipalité Lyonnaise ! On voyait ce qui se passait à Paris : en fait les établissements publics se substituaient à l'autorité Parisienne, à l'époque le Préfet. A Lyon, on a bien essayé de faire un établissement public mais la Caisse des dépôts a été plus forte ! Ils s'y sont opposés car ils n'auraient plus été les patrons. Quand la Part-Dieu est passée dans les mains de la SERL, il fallait passer par les dictats de la SCET ! Dieu merci, le Préfet de l'époque, Max Moulin a été solide et nous a soutenu [...] En matière de politique d'urbanisme, j'ai toujours dit qu'un urbaniste ne pouvait pas être de droite ! Quand je vous parle de la municipalisation des sols, j'avais cru qu'avec un gouvernement socialiste on n'irait pas jusqu'à une municipalisation, mais une espèce de système juridique qui ferait que la collectivité, elle ait la libre utilisation des sols. ⁷⁸ »

Un pôle culturel remis en question

Le complexe culturel est en fait à l'origine la transposition d'un projet Villeubannais. Adapté au site de la Part-Dieu et porté par le ministre de la Culture André Malraux, ce pôle est très ambitieux. Il comprend une bibliothèque, un auditorium commun avec l'ORTF, un théâtre, des cinémas. « J'avais un rêve qui était le « Lincoln-center » de New York. A « Lincoln-center » il y a l'opéra, une salle de théâtre, une salle de concert etc., et puis des petites salles annexes d'exposition. [...] Malraux décide de faire une maison de la culture à Lyon, c'est un projet d'Etat, prototype ! Il choisit pour faire le projet Paul Chemetoff et moi. Quand je vois le projet de Chemetoff, je l'adopte tout de suite, je ne discute pas, c'est splendide ! [...] Malraux s'en va, hop, « plus de maison de la culture ! » Il y a une autre politique de la culture, on recentre tout à Paris. » [...] il y a une perte de substance dramatique parce que l'on n'a jamais récupéré

⁷⁶ ibid.

⁷⁷ « Le quartier de la Part-dieu », Hommes, commerce, la revue du management, 1971

⁷⁸ Charles Delfante, entretiens avec l'équipe EDU-INSA, 1999-2000

cet élément culturel. On a éclaté une bibliothèque, un auditorium, et puis point !⁷⁹ »

Suite à d'ubuesques problèmes de libération du foncier entre ministères et de subventions ministérielles obligeant la consommation immédiate des crédits, la bibliothèque, cœur du projet est déplacée en périphérie, sur un terrain vacant le long du boulevard Vivier Merle. Pour l'auditorium, le désengagement de l'ORTF suite à l'abandon du pôle culturel l'amène à refuser l'utilisation de la parcelle à l'origine destinée au projet...L'auditorium doit trouver un autre terrain, à l'origine celui d'un parc public. La construction de l'auditorium revient à la ville de Lyon, aidée financièrement par le ministère de la Culture. Les négociations sont difficiles avec le maire qui exige de disposer de 2000 places alors que le ministère juge la demande surréaliste pour une ville de province : « il y avait la bagarre entre le ministère de la culture et Pradel, et il faut savoir que la subvention du ministère de la culture a été calculée toujours sur un auditorium de quinze cents places sans salle de répétition, bon et Pradel voulait 2000 places. Je me souviens de Druon et de son directeur de cabinet « Ah ! Ah ! Ah ! il n'y aura jamais quinze cents personnes à Lyon pour un concert !⁸⁰ » !

Conclusion

La fin de la première phase du projet Part-Dieu correspond à peu près à la fin d'un règne : Louis Pradel décède en 1976, l'atelier d'urbanisme cède sa place en 1978 à l'agence d'urbanisme avec une équipe renouvelée. La décentralisation n'est pas encore actée mais semble anticipée grâce à la montée en puissance de la communauté urbaine qui viendra accompagner la SERL. L'Etat n'a plus d'ambitions pour le quartier et se désengage. Lyon est équipée, modernisée, le quartier est un succès économique et fonctionne à peu près malgré la dalle sans grand intérêt. La Part-Dieu laisse un goût d'inachevé, étant souvent assimilée à son immense centre commercial. En cette période de disette économique, les chantiers s'achèvent sans que de nouveaux programmes soient lancés. La réflexion sur le devenir du quartier marque une pose. La gare TGV sera l'occasion de relancer les études. Le temps des utopies semble terminé...

« Il y a encore des gens qui arrivent à dire des choses sensées sur la ville mais on ne sait plus parler au futur, on ne sait plus s'engager au futur ! L'argument des politiques c'est de dire « Tout ce qu'on avait prévu ne s'est pas réalisé, on n'a fait que se tromper », que nenni ! Toutes les utopies qui ont été lancées dans les années 60 ne l'ont jamais été pour être des futures constructions ! Mais on a toujours avancé par utopie ! S'il n'y avait pas eu les Fourrier, les Cabet et les autres au siècle dernier, on n'aurait pas eu Howard et les citées jardins ! Peut-être qu'il aurait fallu 50 ans pour mettre des choses en place et alors ! Qu'est ce que c'est 50 ans dans la vie d'une ville ? Quand je regarde en arrière, je crois que je n'ai pas été assez technocrate ! Pour que le projet réussisse, il aurait fallu être beaucoup plus technocrate et beaucoup plus dictateur !⁸¹ »

⁷⁹ ibid.

⁸⁰ Charles Delfante, entretiens avec l'équipe EDU-INSA, 1999-2000

⁸¹ ibid.

Bibliographie

- Presse quotidienne régionale et nationale, 1967-1980
- Revue Urbanisme, n°85, 1964
- Revue Urbanisme, n°146, 1975
- Entretiens avec Charles Delfante, 30 mai et 10 juillet 2008
- Entretien avec Jacques Blanc-Potard, 20 octobre 2008
- Mémoire de DEA INSA / IUL : Eléments pour une archéologie commentée du projet de la Part-Dieu, Nadiya Karpenko, 2000
- « Lyon Part-Dieu », SERL, 1989, 38 p
- « Les années Part-Dieu », ouvrage édité par le centre commercial, 1995
- Série de 13 séances d'entretiens entre Charles Delfante et l'équipe EDU de l'INSA de Lyon (Monique Zimmermann et Jean-Yves Toussaint), 1999 – 2000. J'adresse mes vifs remerciements à Jean-Yves Toussaint qui m'a permis d'utiliser ces précieux documents.