



HAL
open science

Des mots aux édifices. Doctrine fonctionnaliste et pratique d'aménagement à la Part-Dieu (Lyon)

Jean-Yves Toussaint, Monique Zimmermann

► To cite this version:

Jean-Yves Toussaint, Monique Zimmermann. Des mots aux édifices. Doctrine fonctionnaliste et pratique d'aménagement à la Part-Dieu (Lyon). Lieux Communs - Les Cahiers du LAUA, 2002, Lire et dire l'architecture, 6, pp.49-79. halshs-00968310

HAL Id: halshs-00968310

<https://shs.hal.science/halshs-00968310>

Submitted on 4 Mar 2021

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

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



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

JEAN-YVES TOUSSAINT
MONIQUE ZIMMERMANN

Des mots aux édifices Doctrine fonctionnaliste et pratique d'aménagement à la Part-Dieu (Lyon) ¹

Comment passe-t-on des mots de la commande en aménagement à un ensemble de dispositifs techniques et spatiaux usés sur les territoires aménagés ? Pour qui et pour quoi agissent les acteurs que mobilise le projet d'architecture, d'urbanisme ou d'aménagement ? Quelles normes d'action mettent-ils en œuvre ? Selon nos hypothèses habituelles de recherche, ce passage des mots aux édifices procéderait moins de la mise en œuvre des « théories » de l'architecture, de l'urbanisme ou de l'aménagement que de l'activité d'un système d'acteurs constitué autour de l'édification. Autrement dit, les pratiques de l'architecture, de l'urbanisme et de l'aménagement ne s'orienteraient pas selon une ou des théories de l'architecture, de l'urbanisme et de l'aménagement. Ces pratiques relèveraient des usages organisationnels propres à ce secteur économique particulier que constitue l'ensemble des activités qui concourent à l'édification.

49

(1) Une version synthétique de ce travail a fait l'objet d'une contribution à la cinquième Conférence internationale d'histoire urbaine, organisée par l'Association européenne d'histoire urbaine à Berlin du 31 juillet au 2 septembre 2000 dans la session « Theory and Practice in Building the 20th Century City : Models, Images, Case Studies ».

Le récent projet de réaménagement du quartier de la Part-Dieu à Lyon en France nous a fourni l'opportunité d'une nouvelle mise à l'épreuve de nos hypothèses de travail. En effet, ce quartier central de Lyon fait partie, avec les grands ensembles périphériques, de cet héritage urbain, aujourd'hui assimilé à la mise en œuvre trop appliquée des enseignements de la Charte d'Athènes ; héritage qui fait l'objet

de vives critiques de la part du personnel politique et des différents gestionnaires, privés et publics, de ce patrimoine². Les réaménagements actuellement en cours du quartier de la Part-Dieu sont destinés à remédier aux effets réputés désastreux d'une urbanisation organisée selon les préceptes de la théorie « fonctionnaliste ». Autrement dit, l'édification du quartier de la Part-Dieu relèverait de pratiques de l'aménagement, de l'urbanisme et de l'architecture issues de la théorie fonctionnaliste ; entendue par ce terme, la théorie issue des thèses défendues par Le Corbusier.

Mêlés à cette politique d'aménagement alternative par le biais de différentes études et recherches, nous avons eu l'occasion de confronter nos observations sur la stratégie de réaménagement du quartier de la Part-Dieu au témoignage d'un acteur central, l'architecte urbaniste en chef de l'opération mise en cause, Charles Delfante³. L'un des intérêts de ce témoignage tient au fait que nous l'avons recueilli dans le même temps où nos activités de recherche nous permettaient d'observer l'instruction du procès de l'aménagement du quartier, les études de réaménagement et les premières destructions-reconstructions⁴.

Dans son témoignage, Charles Delfante, quand il s'attache à reconstituer l'aménagement du quartier de la Part-Dieu, ne défend pas une thèse fonctionnaliste posée comme théorie fondatrice orientant le plan d'aménagement, pas plus d'ailleurs qu'il n'en fait le procès⁵. En revanche, il décrit un problème d'aménagement, les conditions de l'énonciation de ce problème, les connaissances et les références mobilisées dans les réponses et les solutions apportées. Il rend compte des échanges entre les acteurs mobilisés dans l'opération de la Part-Dieu.

Confronté à la succession des plans, ce témoignage fait apparaître la radicale nouveauté de la problématique de l'aménagement à laquelle ont dû faire face les acteurs mobilisés dans le projet de la Part-Dieu au tout début des années 1960 ; il s'agissait de participer par le moyen de cet aménagement à la formation des conditions spatiales du développement de l'agglomération lyonnaise, et ceci dans un contexte de développement économique sans précédent, ou presque, en France⁶. La nouveauté du problème et la

(2) Depuis la fin des années 80, une nouvelle politique d'aménagement a été mise en œuvre à Lyon. Centrée sur la requalification des espaces publics, cette politique est justifiée par ses principaux promoteurs comme une alternative aux pratiques d'aménagement précédentes accusées de privilégier trop souvent dans leurs réalisations la seule satisfaction fonctionnelle des besoins urbains aux dépens, bien souvent, de la convivialité des dispositifs techniques et spatiaux ainsi réalisés. C'est ce qui apparaît fréquemment dans la critique qui motive les programmes d'espace public à Lyon depuis la fin des années 1980 – cf. notamment « Plan de mandat 1996-2001. Pour une stratégie d'agglomération », *Bloc Notes Grand Lyon*, numéro spécial. Les prémices de cette politique d'aménagement consistent dans la dénonciation du legs urbain édifié selon les canons de l'urbanisme en lice depuis la Seconde Guerre mondiale, notamment celui qui s'est généralisé à la fin des années 1950. Ces critiques ne visent généralement aucun professionnel, aucun opérateur particulier. Elles dénoncent les effets d'une pratique d'aménagement. Elles incriminent, en la stigmatisant, une forme d'aménagement, voire une forme urbaine, dont la cohérence est observée comme manifestation d'une vision de l'aménagement « séparant les fonctions », les autonomisant et, ce faisant, produisant de la ségrégation sociale et spatiale, produisant de la division sociale et de la dysharmonie urbaine, concourant à la désagrégation des liens sociaux... (cf. Jean-Yves Toussaint, Monique Zimmermann, 2000).

(3) Témoignage recueilli par nos soins dans le cadre d'une recherche sur les politiques d'aménagement urbain à partir des années 60 en France – recherche en cours. Ce témoignage représente environ trente-cinq heures d'entretiens réalisés entre 1998 et 2000 autour de l'aménagement de la Part-Dieu.

Pour situer rapidement Charles Delfante dans le paysage de l'urbanisme national et lyonnais, il faut savoir qu'il est le fondateur de l'Atelier d'Urbanisme de la Ville de Lyon qui deviendra par la suite l'Agence d'Urbanisme de Lyon. Il a également participé à fonder l'Institut d'Urbanisme de Lyon. Enfin, son agence, jusqu'à la fin des années 1990, comptait parmi les grandes agences lyonnaises dont le rayonnement était national et international.

difficulté ont consisté non pas à créer dans l'absolu les conditions spatiales de ce développement mais bien plutôt à aligner l'existant, Lyon et sa région en l'occurrence, sur les impératifs identifiés du développement économique. Cet alignement était nécessaire à la survie de la ville en tant que centre économique et en tant que puissance politique régionale ; c'était alors un pari politique risqué mais réaliste⁷.

C'est par rapport à cette nouveauté et à l'invention qu'elle a suscitée que le témoignage de Charles Delfante sur la période d'urbanisation qui commence au tout début des années 1960 devient intéressant. En effet, ce témoignage rend compte d'une pratique du projet d'aménagement contingente d'un système d'acteurs et non pas d'un système théorique de l'organisation de l'espace urbain. Autrement dit, ce témoignage n'est pas un propos sur l'organisation de la forme urbaine, mais un propos sur l'aménagement urbain comme moyen au service des buts plus ou moins convergents d'une multitude d'organisations concurrentes dans la formation de l'espace urbain. De cette manière, le témoignage de Charles Delfante constitue, du point de vue de nos travaux, une véritable introduction à une théorie du projet : théorie qui ne reposerait pas sur l'autonomisation de la rationalisation de la forme urbaine (relevant des spécialistes de la question, à savoir les architectes, les urbanistes, les aménageurs, les ingénieurs en génie civil et urbanisme) mais qui poserait que la forme urbaine émerge de l'activité rationnelle des organisations concurrentes à la formation de l'espace urbain.

Pour rendre compte des prémices de cette position théorique autour du projet d'aménagement et d'architecture, nous nous proposons de procéder en trois parties :

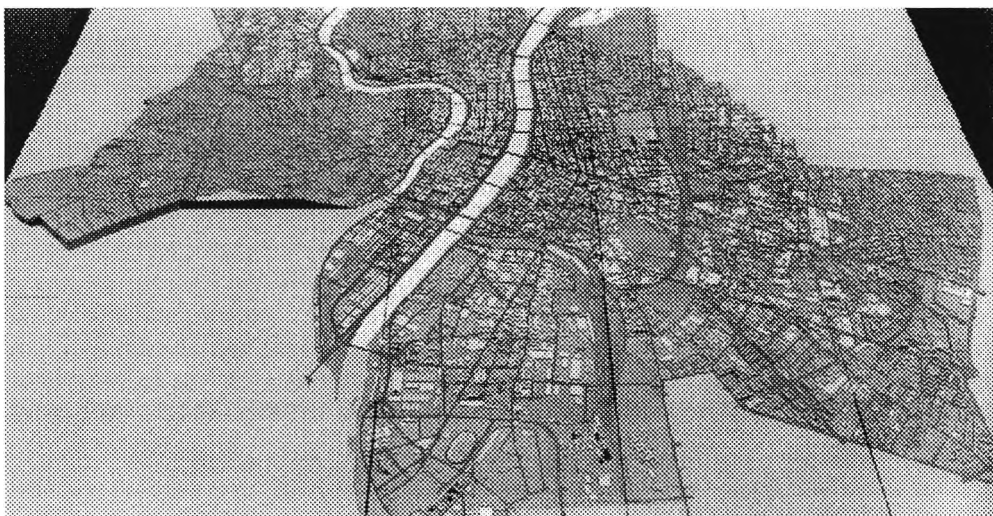
- dans la première, en établissant une chronologie de l'aménagement des terrains de la Part-Dieu, nous nous attacherons à saisir les modalités de transformation du plan ;
- après quoi nous reviendrons sur les doctrines fonctionnalistes rapportées aux transformations des modes de rationalisation dans les plans en architecture, en urbanisme et en aménagement, telles que l'illustre le plan de la Part-Dieu ;
- enfin, en conclusion, nous essaierons de soumettre à la discussion nos hypothèses de travail sur les *traductions* et les *projections* des acteurs mobilisés dans le projet ; traductions et projections observées comme modalités pratiques d'engendrement des formes urbaines.

(4) 1998, *Bilan urbain d'une dalle et d'un quartier* ; 1999, *Recherche-expérimentation portant sur la dalle de la Part-Dieu*.

(5) C'est entre autres, ce que se plaît à rappeler Charles Delfante lorsqu'il explique ne pas savoir faire des bâtiments ou des aménagements qui ne fonctionneraient pas... De plus, Charles Delfante a eu l'opportunité de travailler en 1961 – c'est-à-dire en parallèle avec les études de la Part-Dieu – sur l'extension de Firminy Vert-Chazeau, notamment sur l'unité d'habitation de Le Corbusier (en relation avec le maître), ce qui lui a valu un second prix d'urbanisme (en association avec ses collègues A. Sive et M. Roux).

(6) Les Etats-Unis représentaient, semble-t-il, la seule référence disponible et largement référée dans la pratique de l'aménagement de cette époque quand il s'agissait justement de régler les problèmes de la ville liés au développement. Ce développement s'appelait aussi en France « modernisation » (cf. Charles de Gaulle, 1970).

(7) C'est, semble-t-il, ce qui est au cœur de l'engagement politique de Louis Pradel, en rupture avec son prédécesseur, Edouard Herriot, quand il lui succède en 1957 à la mairie de Lyon (Charles Delfante, Agnès Dally-Martin, 1994 ; cf. également, Sausay Laurent, 1998).



Quartier de la Part-Dieu Grand Lyon (photo, agence d'urbanisme).
Centre Presqu'île, place Bellecour-place des Terreaux.

CHRONOLOGIE RAISONNÉE DE L'AMÉNAGEMENT DE LA PART-DIEU

La décision, en 1958, du conseil municipal de Lyon d'acquiescer les 22 hectares de terrains militaires de la Part-Dieu initie le projet. Pour comprendre ce qui motive cette décision, il faut se replonger dans la situation qui prévaut en France dans les années d'après-guerre. La crise du logement est dramatique. Elle se double dans les villes de province d'un sous-équipement chronique qui limite la capacité des acteurs économiques locaux à se saisir des opportunités du développement économique au profit de Paris et de sa région. Lyon n'échappe pas à cette situation. De plus, la rareté des terrains constructibles disponibles dans les limites communales de la ville restreint considérablement son urbanisation.

(8) Appelé « centre-presqu'île ».

(9) Le programme de la liste « Pour la réalisation active des espérances lyonnaises » (PRADEL) consistait essentiellement à faire disparaître le plus rapidement possible les bidonvilles, de construire, pour ce faire, des logements économiques à la portée de tous, de doter Lyon d'un Palais des Sports à sa mesure, d'édifier un musée gallo-romain, de démolir la caserne de la Part-Dieu pour y édifier un quartier neuf avec des immeubles et des jardins, etc. (Carine Hernandez, 1997, p. 9). « Monsieur Pradel donnera aux Lyonnais la caserne de la Part-Dieu, où seront édifiés les 2 600 logements d'une cité résidentielle plus importante que celle de Parilly » (*Le Progrès* du 9 janvier 1958). La référence à Parilly, sur la commune de Bron en banlieue lyonnaise, n'est sans doute pas anodine puisqu'il s'agit de l'une des premières grandes opérations de logements qui inaugure en France la politique dite des grands ensembles.

(10) La Société d'équipement de la région lyonnaise est une société anonyme créée en 1954, dont le capital est détenu à 65% par les collectivités locales (département du Rhône, ville de Lyon et ville de Villeurbanne) et à 23% par la Caisse des dépôts et consignations (CDC) et sa filiale la SCET (Société centrale d'équipement du territoire).

La modification de la stratégie militaire et le changement d'équipe municipale constituent une première opportunité. Les nouvelles missions dévolues à l'armée depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, les nouvelles stratégies et les nouvelles pratiques militaires ne nécessitent plus vraiment de présence militaire en centre-ville. La caserne de la Part-Dieu est condamnée à court terme. Situés à moins de deux kilomètres à l'est du centre traditionnel de Lyon⁸, ces terrains constituent pour la ville une substantielle réserve foncière ; réserve d'autant plus intéressante qu'elle jouxte la gare de triage de la Société nationale des chemins de fer (la SNCF) dont il est loisible d'envisager à terme l'abandon dans la mesure où le site, bloqué par l'urbanisation, ne laisse espérer aucun développement.

Des pourparlers sont engagés depuis quelques années déjà entre la mairie et le ministère des Armées, mais ils s'intensifient quand, en 1957, Louis Pradel succède à Edouard Herriot avec pour programme la modernisation de la ville⁹. Il s'agissait d'assurer une meilleure maîtrise de l'urbanisation en palliant les déficits en équipements et en logements nécessaires à la redynamisation d'une économie locale en récession. La ville a l'avantage de disposer d'une forte capacité d'investissement. La procédure d'acquisition nécessitant une affectation des terrains, en 1958 la ville passe une convention avec la Société d'équipement de la région lyonnaise (la SERL¹⁰). Une première série de plans-masse est

produite par les trois architectes désignés par la SERL¹¹. Ces plans ont pour objet les négociations en cours entre la ville et le ministère des Armées sous les auspices du ministère de la construction, conformément aux nouveaux textes de 1958 relatifs aux procédures dites de Rénovation Urbaine.

En 1960, un protocole est signé qui prévoit l'évacuation du site en six tranches sur une période de cinq ans. La ville est seule propriétaire des terrains. L'opération de la Part-Dieu s'achève vingt ans plus tard avec l'inauguration de la gare des trains à grande vitesse. Sur ces vingt ans, le plan de la Part-Dieu va subir de considérables transformations ; transformations que, pour simplifier, nous avons regroupées en trois grandes ruptures : la cité résidentielle (1957-1964), le centre décisionnel (1964-1967), le centre commercial et la gare TGV (1967-1980).

1957-1964 – LA CITÉ RÉSIDEN­TIELLE

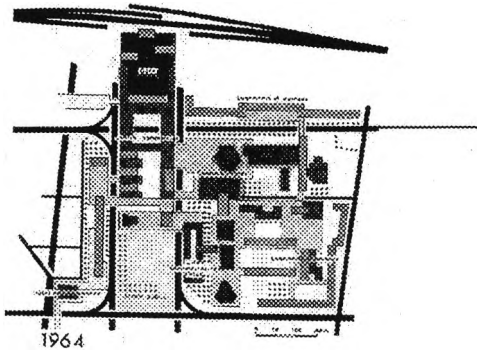
De 1958 à 1964, le plan de la Part-Dieu projette un quartier résidentiel. Les architectes désignés par la SERL proposent une série de plans dans l'esprit de l'époque, à savoir des grandes barres hautes de logements (environ 50 m) entre lesquelles sont dessinés les jardins (espaces verts), la voirie et les stationnements, les équipements de quartier. L'influence de la Charte d'Athènes est difficilement contestable, sinon dans l'esprit, au moins dans la forme.

Cette série de plans-masse évolue considérablement et semble se fixer dans la version de 1961 qui programme huit immeubles d'habitation de 135 m de long et 53 m de haut, une Maison de la radio, un hôtel de police, des équipements scolaires, des immeubles de bureaux, des espaces verts, des espaces de stationnement que complète, hors du périmètre de rénovation, l'implantation d'activités industrielles ainsi qu'une gare routière prévue sur l'emprise de la gare de triage. Créé en 1961, l'Atelier municipal d'urbanisme de la ville de Lyon (ATURVIL¹²) qui se voit confier, sous la direction de Charles Delfante, la coordination des études du centre de Lyon, influe sur la programmation. A partir de 1962, les plans-masse accordent une place toujours plus grande aux équipements dits centraux ; ainsi la décision de réaliser une Cité administrative d'État (CAE) pour rassembler les services

(11) Perrin-Fayolle, Sillan et Zumbrunnen.

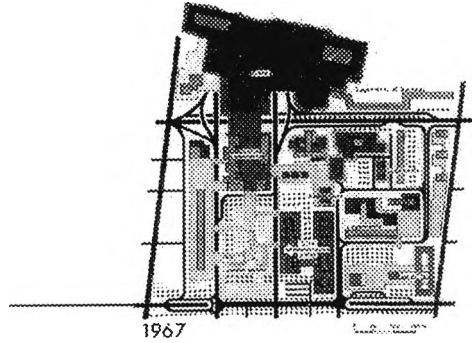
(12) L'ATURVIL se doit d'intervenir au sein d'une équipe comportant outre l'atelier lui-même, le BERU (Bureau d'études techniques spécialisé dans les analyses démographiques, économiques et sociales) et la SETEC (Bureau d'études techniques international, spécialisé dans les techniques de circulation). Une mission est confiée à l'architecte grand prix de Rome, Eugène-Elie Baudoin, pour assurer et contrôler la mise en forme architecturale des projets de la Part-Dieu.

L'ATURVIL devient ATURCO (Atelier d'urbanisme de la communauté urbaine de Lyon) à la création en 1969 de la Communauté urbaine de Lyon.



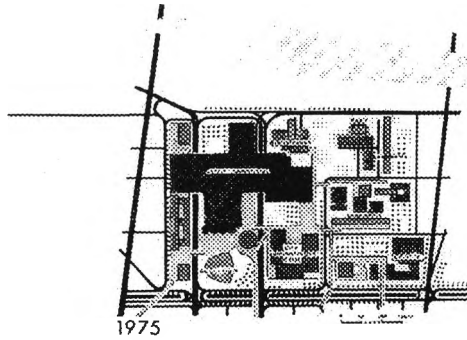
- immeubles de logements et de bureaux
- Cité Administrative d'Etat et activités administratives
- centre culturel
- centre commercial
- gare secondaire
- jardin public
- dalle (à 1,50m)
- espaces verts, espaces libres

Proposition de Plan-masse en 1964.
1957-1964, la cité résidentielle.



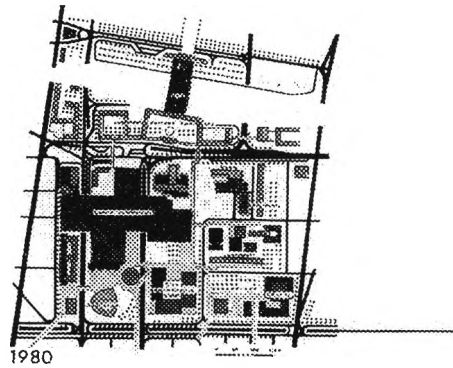
- immeubles de logements
- immeubles de bureaux
- Cité Administrative d'Etat et activités administratives
- centre culturel
- centre commercial
- gare centrale
- jardin public
- dalle (à 1,50m)
- espaces verts, espaces libres

Proposition de Plan-masse en 1967.
1964-1967, le centre directionnel.



- immeubles de logements
- immeubles de bureaux
- Cité Administrative d'Etat et activités administratives
- maison de la radio, auditorium et Bibliothèque
- centre commercial de 120 000 m2
- dalle (à 6 m)
- espaces verts, espaces libres

Proposition de Plan-masse en 1975.
1967-1975, le centre commercial.



- immeubles de logements et de bureaux
- immeubles de bureaux
- Cité Administrative d'Etat et activités administratives
- maison de la radio, auditorium et Bibliothèque
- centre commercial de 120 000 m2
- gare centrale TGV
- dalle (à 6 m)
- espaces verts, espaces libres

Proposition de Plan-masse en 1980.
1975-1980, la gare TGV.

décentralisés des différents ministères dispersés dans la ville¹³.

En 1963 est inauguré le premier immeuble de logements¹⁴ sur la Part-Dieu. Mais ce coup parti ne sera pas suffisant pour verrouiller le plan qui tend à projeter de plus en plus un « centre »¹⁵ réservé aux activités directionnelles (affaires, politique, administration et culture). Au fil des plans-masse, l'aspect résidentiel apparaît secondaire et devient technique : les opérations de logements sont programmées pour lutter contre les effets « City »¹⁶. Cette tendance s'accroît et, à partir de 1964, la programmation change définitivement d'échelle, la ville de Lyon est promue au rang des « métropoles d'équilibre » par la Direction de l'aménagement du territoire et de l'aménagement régional (la DATAR).

1964-1967 – LE CENTRE DIRECTIONNEL

Les réflexions pour limiter l'aire d'influence de Paris et de sa région se traduisent en 1963 par la politique dite des « métropoles d'équilibre ». Il s'agissait de détecter, dans l'armature nationale urbaine, les villes ou les agglomérations capables de constituer un pôle de développement susceptible d'attirer à la fois des activités et des habitants qui échapperaient de la sorte à l'attraction de la région parisienne. Tel était le but que s'était fixé la Direction de l'aménagement du territoire et de l'aménagement régional (DATAR) en retenant, en 1963, huit métropoles d'équilibre dont la métropole « Lyon - Saint-Etienne - Grenoble ». La politique d'aménagement consistait alors pour l'Etat à améliorer les liaisons au sein de ces métropoles et à aider au développement de leurs activités (notamment en facilitant l'installation des sièges sociaux de grandes sociétés). Pour ce faire, la métropole lyonnaise a été dotée d'une Organisation régionale d'études d'aménagement de l'aire métropolitaine (OREAM). Désormais, les problèmes d'urbanisation ne sont plus pensés à l'échelle du quartier ou de la ville, mais à l'échelle de l'agglomération, de la région et du territoire national.

Les travaux de l'ATURVIL mettent en évidence les handicaps de Lyon¹⁷. Comparé au centre de Düsseldorf ou à celui de Francfort, le centre de Lyon apparaît ridicule. Dans tous les cas, les élus s'opposent formellement à la création d'un

(13) Un protocole est passé en 1961 entre les ministères de la Construction et des Finances pour l'usage des terrains réservés à la Cité administrative d'État (CAE). Elle regroupe les directions départementales et régionales de divers ministères disséminés en quatre-vingt-dix-neuf implantations à Lyon (SERL, 1989, p. 12).

(14) 280 logements rue Desaix.

(15) Suite aux premiers travaux de l'équipe réunie autour de l'ATURVIL et de Charles Delfante sont programmés :

- un centre administratif (la CAE, une annexe à l'Hôtel de ville, les services de l'Electricité et Gaz de France) ;
- la création d'immeubles de bureaux modernes pour créer un quartier d'affaires ;
- un centre commercial pour redonner à Lyon la place qu'elle avait en matière commerciale avant la Seconde Guerre mondiale ;
- un centre culturel groupant une bibliothèque (le Palais St. Jean étant devenu trop exigü), un auditorium de musique, un théâtre, des cinémas d'art et d'essai, des salles d'expositions, etc. à installer à proximité de l'Office de radiodiffusion télévision française (ORTF) pour rendre les retransmissions faciles et développer les spectacles de variétés ;
- des logements afin que le centre ne devienne pas désert à la tombée de la nuit ;
- la gare centrale qui facilitera la desserte à partir des principales villes de la région.

(16) Notamment contre la désertion des quartiers à la tombée de la nuit et les week-ends à la fermeture des bureaux.

(17) Dans les six rapports qui se succèdent entre 1963 et 1965 : Les livres 1-2 traitent des problèmes d'aménagement des centres-ville dans les pays étrangers (Francfort en Allemagne, Chicago, Pittsburg, le Pencerter à Philadelphie aux États-Unis, Stockholm en Suède, Liverpool en Grande-Bretagne, Rotterdam aux Pays-Bas, Milan en Italie). Ces rapports s'efforcent de fournir des références méthodologiques aux acteurs lyonnais. Le livre 3 donne les grandes lignes des orientations et des conceptions du groupe d'étude. C'est avec ce rapport qu'apparaît la répartition des fonctions entre le nouveau centre et le centre presqu'île. Le livre 4 intègre les scénarios de développement que conditionne l'emplacement de la gare principale à Lyon. Les livres 5-6 intéressent l'implantation des entreprises et la circulation sur la rive gauche du Rhône.

(18) Les services de contrôle industriel, les agences de conception publicitaire, les imprimeries spécialisées, les secrétariats multilingues, les experts en droit des affaires internationales, etc.

(19) Le centre directionnel de la Part-Dieu est une version douce des prescriptions fonctionnalistes : elle vise d'avantage une économie d'échelle qu'une répartition sociale des territoires : « Il est utile de se rendre compte des différentes qualités d'habitants d'une grande ville. Siège du pouvoir (dans le sens le plus étendu du mot : capitaines d'affaires, d'industrie, de finance, de politique, maîtres de la science, de la pédagogie, de la pensée, porte-parole de l'âme humaine, artistes, poètes, musiciens, etc.), la ville aspire toutes les ambitions, se pare dans un mirage éblouissant de toutes les féeries ; des foules s'y précipitent. Ceux du pouvoir, les conducteurs, siègent au centre de la ville. Puis les auxiliaires jusqu'aux plus modestes, dont la présence est nécessaire à heure fixe au centre de la ville, mais dont la destinée limitée tend simplement à l'organisation familiale. La famille se loge mal en grande ville. Les cités-jardins répondent mieux à sa fonction. Enfin l'industrie avec ses usines, qui, pour de multiples raisons, se regrouperont en grand nombre autour des grands centres ; avec les usines, la multitude des ouvriers dont l'équilibre social se réalisera facilement au cœur des cités-jardins. Classons. Trois sortes de population : les citadins à demeure ; les travailleurs dont la vie se déroule à moitié dans le centre et moitié dans les cités-jardins ; les masses ouvrières partageant leur journée aux usines de banlieue et dans les cités-jardins. Cette classification est, à vrai dire, un programme d'urbanisme. »
(Le Corbusier, 1994, p. 93).

nouveau centre hors des limites communales. Les chefs d'entreprises lyonnais (selon une enquête lancée par l'OREAM) militent en faveur d'un centre destiné à pallier les fortes carences lyonnaises en matière de « services rares »¹⁸, la plupart du temps concentrés à Paris. Les intérêts des responsables nationaux et ceux des acteurs locaux convergent en faveur de la création d'un « complexe directionnel » formant un centre à la hauteur des services que doit assurer une métropole régionale. Les architectes de l'ATURVIL s'inspireront alors de l'expérience de Milan et de son « centre directionnel » déjà repris à Rome, Turin ou Bologne.

Dans la version adaptée à la Part-Dieu, il est entendu par centre directionnel la conjonction sur un même espace de l'ensemble des fonctions urbaines de direction, de prestige et de culture. L'inspiration fonctionnaliste semble très forte et on peut reconnaître dans cette vision ce que Le Corbusier pouvait désigner par « centre de la ville » et « siège du pouvoir »¹⁹, qu'il posait comme une sorte d'ombilic de la ville. Le statut fait au commerce dans cette série de plans-masse semble confirmer cette inspiration. La fonction commerciale est traitée comme la fonction résidentielle, de manière résiduelle et utile. Dans le « centre directionnel » sont concentrées les « affaires » et non pas les magasins.

Longtemps projeté à l'extérieur des limites du périmètre de rénovation, le jardin public réintègre le plan selon les exigences du maire. Enfin, pour assurer les communications entre toutes les parties de l'agglomération et pour alimenter le centre, les architectes et les urbanistes favorisent globalement les transports en commun : le métro pour l'agglomération et le chemin de fer pour les communications extérieures ; notamment en mettant à profit la proximité des installations de chemin de fer pour créer une nouvelle gare centrale à la Part-Dieu. Ce dispositif est complété par le réseau de circulation automobile. Toutefois, l'automobile comme transport individuel est considérée, tout au long des plans-masse qui se succèdent jusqu'en 1967, comme essentiellement nuisible. En conséquence, le plan de voirie privilégie les transports en commun et les transports de services (entretiens, livraisons, échanges, etc.).

Les plans-masse se succèdent autour de l'idée de centre directionnel. Entre 1965 et 1967, les modifications portent

essentiellement sur la prise en compte des opérations lancées (logements, Cité administrative d'État, la Maison de la radio) et sur le rôle que le plan fait jouer à la gare. C'est en 1967 que la circulation piétonne est définitivement organisée autour d'une dalle située à 1,50 m de hauteur, permettant de jouer avec l'enterrement en demi-niveau des parkings et des voiries de manière à limiter les problèmes techniques, quasi insolubles à l'époque, de construction en dessous du niveau de la nappe phréatique. Cette série de plans-masse aboutit à la proposition de 1967 qui est sans doute la projection la plus fidèle des intentions des architectes et des urbanistes de l'équipe réunie autour de l'ATURVIL. Cette proposition oriente le quartier de la Part-Dieu selon les axes est-ouest et nord-sud, respectant en cela le plan Morand. L'axe est-ouest permet d'accentuer la relation de l'ancien et du nouveau centre-ville, avec l'idée de former ainsi le nouveau centre de l'agglomération. L'orientation nord-sud permet, en reprenant l'ancien quadrillage du plan Morand, de faciliter les accès au centre directionnel à partir du plan autoroutier desservant Lyon.

58

1967-1980 – LE CENTRE COMMERCIAL ET LA GARE TGV

Au moment même où ce plan est approuvé par le conseil municipal, plusieurs événements vont venir modifier le cours des choses. Le plan se retourne. L'axe ouest-est se ferme. Le jardin public disparaît, le complexe culturel éclate en trois opérations dispersées, l'activité commerciale devient prépondérante et organise désormais le quartier de la Part-Dieu. La gare disparaît. Elle réapparaîtra deux ans plus tard.

La Société des centres commerciaux et le centre commercial

A la suite des premières études de marché²⁰, les plans-masse entre 1965 et 1967 prévoient 50 000 m² puis 80 000 m² de surface locative commerciale. La zone d'attraction correspondait à 615 000 habitants, soit un territoire défini par une frontière située à un kilomètre sur le front ouest²¹, cinq kilomètres sur les fronts est, sud, nord. C'est sur cette base qu'en 1967 est lancé le concours pour la réalisation et la gestion du centre commercial. Le cahier des charges est mis au point par un consultant extérieur (consultant Victor Gruen). Ce consultant est américain et l'expérience américaine est

(20) Confiées au cabinet Larry-Smith.

(21) Sans doute pour limiter la concurrence avec le centre presqu'île.

très largement mise à contribution. La Société des centres commerciaux²² est déclarée lauréate du concours. La SCC, une fois lauréate, reprend l'étude de marché en 1971. Elle la confie au cabinet qui avait fait l'étude de marché qui avait permis de calibrer le concours, mais dans une optique radicalement différente de celle des aménageurs²³.

Les responsables de la SCC considèrent que la première étude a sous-estimé les potentialités du site. En fait entre 1967 et 1970 la question des accès au site a considérablement évolué. Dans le courant de ces années, globalement et localement, les autorités politiques cèdent au choix du transport individuel aux dépens des transports en commun. Ces choix ont pour effet de rendre le site de la Part-Dieu tout à fait accessible en automobile. Forts de cette opportunité, les responsables de la SCC proposent au maire de Lyon une « première » européenne : la construction d'un centre commercial sur trois niveaux, d'une capacité de 120 000 m² de surface locative commerciale. La zone de chalandise devrait s'étendre au nord sur trente kilomètres, à l'est sur 33 kilomètres, au sud sur 31 kilomètre et à l'ouest sur 21 kilomètres, soit 1,3 million d'habitants.

Le centre commercial change d'échelle, le plan de la Part-Dieu aussi : une conception nouvelle et attrayante sur le plan économique et commercial, mais en opposition complète avec les objectifs du plan : « on souhaitait un centre commercial de centre-ville » rappelle Charles Delfante. Il s'agissait de renforcer la centralité à l'échelle de l'agglomération en jouant sur la bipolarité qu'auraient pu constituer le centre traditionnel de la presqu'île et le nouveau centre de la Part-Dieu séparés par le Rhône et un millier de mètres... Et non pas « d'implanter un centre commercial de banlieue en centre-ville ». « Au bout du compte, nous avons construit un coffre-fort desservi par des autoroutes » (Charles Delfante, entretien). Du point de vue de l'urbaniste, c'est le désastre ! Là où le plan prévoyait une structure commerciale simulante (ou interprétant) la « rue commerçante », ouverte au ciel et éclairée par la lumière naturelle, les consultants américains (le Cabinet Copeland-Nowak-Israël missionné par les responsables de la SCC) proposent un tunnel, sous lumière artificielle, conçu comme un véritable piège à consommateurs. Le centre commercial change

(22) SCC, il s'agit d'une société française qui appartient au groupe Balkany.

(23) « Les améliorations apportées aux accès immédiats du site, une meilleure compréhension des intentions de la part des autorités d'assurer le succès de la Part-Dieu, la certitude qu'il n'y a pas de la part des grands magasins un désir de renforcer l'actuel centre-ville, nous ont amené à revoir notre jugement sur l'impact que pourrait avoir le centre commercial de la Part-Dieu à l'intérieur de l'agglomération lyonnaise, et à le concevoir comme faisant partie du nouveau centre-ville ». Cabinet Larry-Smith (SERL, 1989, p. 20).

l'échelle du plan-masse : il ne s'agit plus d'imaginer les nouvelles formes du commerce, mais plus largement de disposer de nouveaux moyens commerciaux : ce n'est pas une adaptation du commerce, mais l'adaptation de l'agglomération lyonnaise à une nouvelle forme économique.

La municipalité est rapidement acquise aux arguments des responsables de la Société des centres commerciaux. Leur projet promet une augmentation sensible des recettes²⁴. Le centre commercial dans sa nouvelle mouture assure la création de deux cent cinquante boutiques de détaillants spécialisés, ainsi que trois mille emplois rien que sur le centre commercial de la Part-Dieu, sans compter les emplois induits, notamment ceux relevant de l'activité des bâtiments et travaux publics que génère sa construction ; le centre commercial lui-même, les infrastructures de parking, les aménagements de voiries. La réalisation du centre est une aubaine pour les entreprises lyonnaises²⁵. Enfin, la traduction en taxe professionnelle²⁶ du programme commercial est sans doute l'un des arguments forts de la nouvelle proposition des responsables de la SCC.

60

D'autres raisons favorables aux institutions publiques lyonnaises aideront à sceller l'accord. Ainsi, par exemple, les magasins devront verser entre 1,5 et 1,8 % de leur chiffre d'affaires à la société gestionnaire des parkings « Lyon Parc Auto ». Cette dernière société est une émanation directe de la Communauté urbaine de Lyon (qui en est le principal actionnaire)²⁷. Dans le même ordre d'intérêts, la charge foncière versée par le promoteur du centre commercial à la SERL, au titre de la participation à la viabilisation, couvre très largement les travaux de voirie. En quelque sorte, en acceptant la proposition de la SCC, la Communauté urbaine aménage le quartier de la Part-Dieu sans frais de viabilisation ou presque.

La rationalité qui tisse les rapports entre les responsables de la SCC et ceux de la Communauté urbaine de Lyon entre en conflit avec la rationalité urbanistique du plan. L'enjeu est tel pour la collectivité locale que les responsables politiques ne peuvent refuser les modifications qu'impose la réalisation du centre commercial dans sa nouvelle échelle. Du point de vue de l'urbaniste, la réalisation du centre com-

(24) Soit une augmentation du chiffre d'affaire de 500 millions de francs (dans les années 70) (SERL, 1989, p. 20).

(25) Une estimation de la SERL fait état de 250 millions de francs (SERL, 1989, p. 20).

(26) Les boutiques génèrent des recettes fiscales de toute première importance – notamment les taxes professionnelles, soit 2,5 millions de francs pour l'ensemble (SERL, 1989, p. 20).

(27) « [...] Une structure (LPA) qui naît à la fin des années soixante, à l'initiative du maire Louis Pradel, sous forme d'une Société d'Economie Mixte regroupant la Ville de Lyon (aujourd'hui pour 23% des parts), la COURLY (32%), le Département du Rhône (10%), mais aussi la Caisse des Dépôts et Consignations (22%), la Chambre de commerce (5%) et cinq banques lyonnaises. Son rôle ? Gérer au mieux le délicat problème du stationnement à Lyon, tant au niveau de la voie publique (par les horodateurs) que de la voie privée (par les parkings). Avec une volonté déjà exprimée par Louis Pradel, qui reste l'alpha et l'oméga de la politique présente : régler les modalités afin que la voie publique soit surtout dévolue aux stationnements de courte durée (d'où la cherté voulue des horodateurs) alors que les parkings, aux tarifs dégressifs avec le temps, concentrent les stationnements les plus longs.

Aujourd'hui, Lyon Parc Auto, présidé par Serge Guinchard, gère quelque vingt-cinq mille emplacements, tant à Lyon que dans sept communes de la COURLY, soit un chiffre d'affaire de cent vingt millions de francs. Un monopole de fait, sinon de droit. Des parkings privés existent aussi dans la ville, de celui de la place Bellecour, à la construction de sinistre mémoire, au tout récent César lové place Tolozan. Les acquis techniques de Lyon Parc Auto lui permettent aujourd'hui d'ouvrir un service de conseils auprès des villes de moyenne importance soucieuses de construire des parkings, et en font l'interlocuteur quasiment inévitable en la matière, pour le Grand Lyon. » C.G., *Lyon Figaro* du 26/10/1991.

mercial tend à supplanter la réalisation du quartier lui-même. Une manière de paradoxe se fait jour : l'enjeu territorial s'est considérablement élargi, il dépasse l'agglomération, l'enjeu urbanistique s'est resserré sur la localisation et la construction du centre commercial : le rapport entre ces deux échelles d'action noue le destin du réseau de rues, qui, de « système de rues » devient un « système de voirie » (ou « système routier ») adéquat au drainage automobile du bassin de chalandise. Sur le plan technique, les nouvelles contraintes du Centre Commercial se traduisent par une transformation radicale du plan-masse :

- les ambitions du centre commercial ne sont compatibles qu'avec un réseau de transports dédié au transport individuel. Il faut donc adapter la voirie, modifier les accès généraux à la Part-Dieu et prévoir pas moins de quatre mille places de stationnement ;
- l'emprise nécessaire à la nouvelle version du centre commercial rend nécessaire son retournement à 90° dans le plan. Le centre, dès lors, coupe et bloque désormais l'axe est-ouest. La décision a été d'autant plus facile à prendre que la SNCF refusait le projet d'une gare centrale à la Part-Dieu et que la liaison avec la presqu'île perdait du coup, son utilité stratégique ;
- le réhaussement de la dalle qui passe désormais à plus six mètres pour permettre la construction des nombreux parkings en entresol – la nappe phréatique et les conditions techniques de l'époque interdisant de construire en profondeur impliquaient de remonter le niveau de la dalle.

La Société des centres commerciaux à partir des années 70 jouera un rôle déterminant dans la formation des plans-masse. La série de plans qui aboutit à la proposition de 1975 et à l'inauguration du centre commercial cette même année privilégie largement l'activité commerciale, au point que l'on confond désormais le quartier de la Part-Dieu avec son seul centre commercial.

L'éclatement du centre culturel et la disparition du jardin public

Dans le même temps, le « centre culturel » se dissémine dans tout le plan. En 1967 tout semblait aller vers une réalisation ambitieuse. La ville de Villeurbanne ayant abandonné son programme de Maison de la culture, le ministère de la Culture sous l'égide d'André Malraux avait

proposé de le transférer sur le site de la Part-Dieu. Cette proposition avait été acceptée par le conseil municipal. La maison de la culture devait s'organiser autour des activités de la Maison de la radio télévision et de son auditorium, d'une grande bibliothèque, d'un théâtre, de cinémas, de salles d'expositions, etc.

Un premier problème surgit avec le financement de la bibliothèque. Celui-ci est assuré à 30 % par le ministère de l'Education Nationale. Ce financement est soumis à condition et impose que les travaux débutent dans un délai d'une année à compter de l'acceptation du dossier. Cette exigence est incompatible avec le planning d'évacuation du site par les services du ministère des Armées qui a pris beaucoup de retard. Les services des Anciens Combattants et ceux de la Reconstruction qui occupent le lot affecté aux activités culturelles ne pouvant être relogés dans les délais, il a fallu démembrer le « centre culturel » et produire la bibliothèque en opération isolée.

62

Un second coup sera porté à la programmation de la Maison de la culture quand la Maison de la radio-télévision abandonne le projet d'auditorium et de studios, ne réalisant sur les terrains qui lui sont affectés que les bureaux qui sont nécessaires à l'administration de ses activités décentralisées. La ville de Lyon, avec l'aide du ministère de la Culture, prend alors en charge le financement de l'auditorium dont l'emprise est maintenue sur les terrains de la Maison de la radio-télévision ; laquelle accepte dans un premier temps le marché, puis le refuse. Il faut donc trouver un nouveau terrain pour l'auditorium dont le financement et la projection sont en cours. Un nouvel emplacement est proposé en 1969, au milieu du jardin public, faute de lots disponibles compte tenu des surfaces nécessaires à l'édifice.

Les changements politiques issus de la crise de 1968, le départ d'André Malraux modifient considérablement la politique d'investissement de l'Etat et la stratégie d'investissement du ministère de la Culture. Le programme de Maison de la culture est abandonné entraînant la déprogrammation du théâtre, du musée et des salles d'exposition. Les cinémas sont maintenus et intègrent le centre commercial. Le complexe culturel et le jardin public dispa-

raissent dans la série de plans-masse qui aboutissent à la proposition de 1975.

*La Société nationale des chemins de fer
et la gare de la Part-Dieu*

Les séries de plans-masse qui se succèdent depuis le début des années soixante ont toujours tenté peu ou prou d'insérer la réalisation d'une gare dans le projet. L'enjeu est important pour la ville qui cherche à améliorer les communications sur son aire d'influence tout en facilitant ses échanges avec l'extérieur. Au mieux, il faut une gare principale à la Part-Dieu ; au pire, le projet peut se contenter d'une gare secondaire ouvrant sur la banlieue de Lyon et la région Rhône-Alpes.

La Société nationale des chemins de fer choisit dans un premier temps de privilégier la gare de Perrache. L'État arbitre en faveur des positions de la SNCF. Un comité interministériel en 1968 précise la dévolution régionale de la gare qui doit remplacer celle des Brotteaux (au nord de la Part-Dieu) sans spécifier son emplacement – qui peut être extérieur à la ville de Lyon de manière à servir la métropole d'équilibre que forme Grenoble-Lyon-St.-Etienne. Le projet d'une gare sur les terrains de la gare de triage de la SNCF n'est plus programmable. La gare disparaît même d'une des dernières versions du plan-masse de 1967. Mais deux événements vont modifier la stratégie de la SNCF.

La part du trafic marchandise dans son activité ne cesse de baisser au profit de la part « voyageurs ». Du coup, la gare de triage de la Part-Dieu n'a plus autant d'importance stratégique. L'augmentation de la part d'activité « voyageurs » et la concurrence du transport aérien poussent la SNCF à de nouvelles investigations techniques permettant d'améliorer ses prestations, notamment les recherches sur les trains à grande vitesse.

En 1971, soit à peine deux ans après avoir renoncé à la construction d'une gare à la Part-Dieu, la décision est prise de construire un nouveau tracé Paris-Lyon pour des trains rapides. Deux scénarios sont alors envisagés en 1972 :
– la réalisation de deux gares principales (l'une dédiée au trafic voyageur grande vitesse sur l'ancienne gare des

Brotteaux et l'autre dédiée au trafic voyageur à vitesse normale et localisée à Perrache) ;

– la réalisation d'une nouvelle gare principale à la Part-Dieu, la gare de Perrache assurant le trafic secondaire.

C'est le second scénario qui est retenu, cela d'autant plus facilement qu'outre l'intérêt de la ville, la SNCF peut ainsi concevoir une opération rentable sur le plan foncier en transformant une partie des terrains de la gare de triage en opérations immobilières.

Cette dernière décision autour de la gare conduit au plan-masse définitif des années 1980 sur lequel s'achève l'opération de la Part-Dieu.

LA CHRONOLOGIE DU PLAN ET LES CONDITIONS DE L'IRRÉVERSIBILITÉ

Entre 1967 et 1975, la succession des plans de masses marque une rupture. Avant 1967, les plans-masse se succèdent, mais chaque fois il s'agit de transformations du plan initial – il est possible de repérer une filiation. En 1975, c'est une autre série de plans-masse qui émerge, dont le mode de transformation semble obéir à d'autres règles. La version de 1975 du plan de masse constitue une rupture à deux niveaux. Le centre commercial se retourne (initialement dans l'axe ouest-est, perpendiculaire à cet axe il lui oppose sa masse aveugle). La gare disparaît, on ne voit plus que la gare de triage et les voies de chemins de fer qui forment la frontière est du quartier.

L'Etat semble se désengager : son administration n'est plus moteur dans le processus de formation du quartier de la Part-Dieu. Jusqu'en 1967, cahin-caha, la ville de Lyon est soutenue dans ses ambitions par l'Etat. Il devient dans les années 70 une instance administrative d'enregistrement et de contrôle des décisions d'aménagement. Il est vrai qu'entre temps sont passés les événements de 1968 et le premier choc pétrolier de 1973-1974. Les stratégies des administrations centrales ont, dans ce laps de temps, beaucoup changé. Le projet de la Part-Dieu n'est approuvé qu'officieusement – aucun document officiel n'a jamais établi cette approbation. Le ministère de l'Équipement, qui résulte de la fusion en 1965 du ministère de la Construction

et de celui des Travaux Publics, ne se décide pas à approuver le plan-masse de 1967, alors que celui-ci correspond en tous points aux objectifs gouvernementaux. En effet, la politique dite des « métropoles d'équilibre », qui fonde le quartier de la Part-Dieu à former un « centre directionnel », est confirmée en 1966 (la création des OREAM²⁸ dans les régions en atteste). Le ministère de la Culture se désengage du programme de Maison de la culture. Du point de vue de l'urbaniste, cet abandon compromet définitivement la centralité de la Part-Dieu.

Sur le plan local, la création de la Communauté urbaine (1^{er} janvier 1969) change la donne en matière d'urbanisme. La Part-Dieu est de plus en plus perçue comme un centre-bis dont la puissance est supposée nuire au centre traditionnel de la Presqu'île. Du coup la concurrence prend le pas sur la complémentarité. Cette position contribue à orienter le jeu politique au sein de l'agglomération lyonnaise.

Les investisseurs ne semblent pas croire au succès de l'opération. Ils n'adhèrent pas. L'opération comporte trop de risques à leurs yeux, surtout dans une période où les opérations en banlieue fournissent d'excellentes garanties de rentabilité. L'Etat y est très présent et permet aux investisseurs de bénéficier des équipements et infrastructures sans y prendre part (dans les Zones à urbaniser en priorité notamment). Et les investisseurs feront le même type de calcul qu'ils faisaient en banlieue : ils investissent aux frontières du périmètre de l'opération. Ils bénéficient de la sorte de la proximité des infrastructures sans prendre aucun risque financier.

L'absence d'investisseur et le désengagement de l'Etat font changer pour ainsi dire le statut de l'opération. La SERL est endettée et doit absolument couvrir ses frais financiers. Du coup, pour rentrer dans ses frais, la SERL tend à transformer le terrain de la Part-Dieu en un immense lotissement. Cette stratégie a pour effet de laisser une grande marge de manœuvre aux investisseurs et opérateurs qui tendent à se comporter en propriétaires fonciers : chacun compte avec ses intérêts stricts dans « son » lot. Le lotissement s'est soldé par une densification forte et l'émergence de constructions « autonomes », c'est-à-dire pensées dans leur seul rapport au lot. Cette tendance se fait au détriment évi-

(28) Organisation d'études de l'aire métropolitaine.

demment d'une vision globale (de la hauteur de vue de l'urbaniste) et de sa cohésion urbanistique.

Les hésitations autour de l'opportunité d'une gare, autour de son statut, n'ont permis de l'intégrer que très tardivement dans le plan-masse. L'implantation d'une gare régionale avait réduit considérablement la portée de l'opération. Son quasi-abandon devant la faible volonté de la SNCF, puis le retournement de situation, avec la décision nationale en 1973 de développer les trains à grande vitesse en commençant par une ligne commerciale Lyon-Paris, ne rendent pas très facile la cohérence des aménagements, à commencer par la relation entre le métro²⁹ et la gare. Les urbanistes et les architectes reprochent aux responsables de la SNCF leur manque de clairvoyance. En effet, les limites du site de Perrache (l'autre gare de Lyon) étaient connues et dénoncées par les aménageurs, les potentialités du site de la Part-Dieu avaient été étudiées. Dans tous les cas, le plan-masse s'est mal remis (tout du moins sur le plan de la rationalité urbanistique) du manque de clairvoyance des responsables de la SNCF. D'autres (dont il est difficile de donner les noms puisqu'ils dénoncent gravement l'attitude de la SNCF) diront au contraire que les responsables de la SNCF étaient particulièrement clairvoyants : ils ont tout simplement spéculé sur les terrains de la Part-Dieu. La SNCF se serait comportée comme un vulgaire propriétaire foncier qui attend, pour vendre, que son emprise foncière bénéficie d'infrastructures qui en élèvent le prix...

Evidemment, cette chronologie est loin d'être exhaustive. Elle ne mentionne pas l'histoire de la tour du Crédit Lyonnais, elle passe sous silence les difficultés des aménageurs à faire respecter l'occupation des terrains affectés aux différents opérateurs. L'Etat lui-même réalisera l'opération de la Cité administrative en privilégiant ses intérêts avant ceux du plan-masse, le scénario se renouvelant quasiment pour chaque lot. Elle ne mentionne pas non plus le rôle du corps des ingénieurs des Ponts-et-Chaussées, celui de la SERL et de ses fonctions de promotion, tout comme elle gomme celui du personnel politique lyonnais qui voit son aire de jeu grandir avec la création de la Communauté Urbaine de Lyon, à qui les communes regroupées délèguent leurs dévolutions en matière d'urbanisme. La chronologie passe ici sous silence les effets de la réglementation. Mais

(29) Le métro alimente surtout le centre commercial. Il n'arrive que sur le parvis de la gare, à l'extérieur.

le choix de cette chronologie raisonnée a simplement pour objet de montrer les transformations du plan-masse et de noter le degré de responsabilité et d'influence des concepteurs sur les transformations du plan.

En fait, les concepteurs de l'aménagement disposent au départ d'un très grand degré de liberté. Ils incorporent dans le plan l'ensemble des idées et intentions qu'ils justifient souvent au nom de l'intérêt général et qu'ils formalisent à partir des doctrines qu'ils défendent, en l'occurrence dans le cas qui nous occupe, les doctrines fonctionnalistes. Pendant ce temps, les futurs bénéficiaires sont inscrits dans le plan et n'y disposent que des marges de manœuvre que les concepteurs leur octroient. Puis à mesure que le plan-masse se fige dans des réalisations, le degré de liberté des concepteurs diminue au profit de celui des bénéficiaires : opérateurs, réalisateurs, promoteurs, etc.

Il semblerait que le plan-masse de 1967, celui qui apparaît le plus satisfaisant aux aménageurs, constitue le point maximum de leur liberté d'action. Après quoi, le plan leur a échappé en devenant l'instrument des acteurs qu'il implique. Le plan s'organise alors selon une ligne où se négocient les traductions et, sans doute, les projections que les acteurs font du plan à l'aune de leurs intentions, de leurs intérêts, de leurs clairvoyances, de leurs limites, de leurs ambitions. Ce n'est plus alors l'aménageur qui fait l'histoire urbaine de la ville, mais les acteurs que ce plan inscrit dans cette histoire en définissant leur droit et leur devoir d'agir.

LE PROCÈS EN FONCTIONNALISME DE L'ÉDIFICATION DE LA PART-DIEU

La première période de projection de l'opération de la Part-Dieu a pu prendre nos hypothèses de travail à revers. Il était facile d'établir une relation entre la conception du plan d'aménagement et les doctrines dites « fonctionnalistes », issues des Congrès internationaux d'architecture moderne (CIAM) et des travaux dits « théoriques »³⁰ de Le Corbusier. En effet, ce dossier s'ouvre à la fin des années 50 au moment où, en France, la Charte d'Athènes dispose, sans doute, de la plus grande audience auprès des praticiens, qu'ils soient architectes, urbanistes, aménageurs, ingénieurs ou politiques³¹. Le plan de la Part-Dieu est conçu dans le cadre des textes de 1958 portant sur la rénovation urbaine.

(30) Le terme « théorique » étant entendu non pas selon les canons scientifiques mais en opposition à la pratique opérationnelle. La production architecturale de Le Corbusier ayant été, de ce point de vue, plus « théorique » que constructive (sans jeu de mots). C'est en ce sens que nous préférons le mot « doctrine » à celui de « théorie ».

(31) Nous pensons à Claudius Petit, lequel appartient au réseau professionnel de Charles Delfante.

Ces textes avaient pour objet de définir le cadre légal des interventions sur l'existant en définissant les procédures de destruction des bâtis anciens et insalubres, afin de faciliter la création de grandes infrastructures ainsi que la construction de quartiers neufs réservés, pour partie, à des programmes de logements sociaux. Plus généralement, les textes du 31 décembre 1958³² sont fortement inspirés par la Charte d'Athènes et passent traditionnellement pour constituer une véritable traduction législative des principes « fonctionnalistes » (Jean-Paul Lacaze, 1979).

De ce point de vue, il est légitime de penser que l'aménagement de la Part-Dieu relevait peu ou prou des doctrines fonctionnalistes. C'est ce que corroborait la SERL³³, l'une des organisations chargées de l'opération, en présentant en 1989, dans un ouvrage consacré au bilan de son action, le plan de la Part-Dieu comme « une composition urbaine clairement marquée dans l'espace et, tout aussi clairement rattachée aux prescriptions de la « Charte d'Athènes » : axes de circulation et quadrillage de rues ménagent des perspectives larges, encore accentuées par la disposition « barres » des logements. Il s'agit de regrouper et de distinguer « les éléments forts » du futur quartier : la zone commerciale, le centre administratif, l'habitat et les espaces de circulation et de stationnement. But de l'opération : créer un nouveau quartier autonome, donc pourvu de tous les éléments indispensables à son développement, préfiguration du nouveau visage de la ville...» (SERL, 1989, pp. 6-7).

Jusque-là, l'hypothèse d'une relation entre la formation de l'espace aujourd'hui advenu à la Part-Dieu et la mise en œuvre des doctrines « fonctionnalistes » nous paraissait fondée et nous intéressait parce que nous cherchions à vérifier le rôle de ce corps de doctrine dans la transformation des modes de rationalisation du plan en architecture, en urbanisme et en aménagement. Nous soupçonnions (et ce soupçon reste encore fondé) que la période qui court de la fin des années 1950 à la fin des années 1970³⁴ est en France une période critique dans les modalités de formation de l'espace urbain. En effet, dans cette période, nous serions passés dans l'établissement des plans d'une rationalisation s'orientant d'après l'économie des usages à une rationalisation s'orientant d'après l'économie de la production. Autrement

(32) Série de textes relatifs aux plans d'urbanisme qui se succèdent jusqu'en 1960 (décret d'application). Notamment le décret du 31 décembre 1958 « Urbanisme, HLM, crise de logement » :

- Création des zones à urbaniser en priorité (ZUP) ; ces zones doivent pouvoir recevoir un minimum de 500 logements.
- Mise en place de la procédure « rénovation urbaine ».
- Création d'une commission de la vie dans les grands ensembles.
- Le droit de préemption et le droit d'expropriation sont donnés aux collectivités publiques et à leurs concessionnaires. Ils s'appliquent à tous les terrains situés dans le périmètre de la zone.
- Création du Fonds de développement économique et social (FDES).
- Création du Fonds national d'aménagement foncier et d'urbanisme (FNAFU).

(33) Société d'équipement de la région lyonnaise.

(34) Très exactement en France de 1958 à 1973, c'est-à-dire tout le temps où restent valides les textes de 1958.

dit, et pour aller vite, à partir de 1960, en architecture, en urbanisme et en aménagement, le plan ne serait plus établi selon les us et coutumes qui normalisent les pratiques de l'habitat et les pratiques urbaines, mais selon les logiques de financement qui régulent la production du secteur du bâtiment et des travaux publics, toutes activités confondues³⁵. Plus encore, la rationalisation du plan s'orienterait définitivement selon les finalités économiques de la production, l'espace n'étant plus pensé dans cette rationalisation que comme moyen de la production³⁶.

RETOUR SUR LA DOCTRINE, HYPOTHÈSE SUR LES FINS QU'ELLE SERT

Les doctrines « fonctionnalistes » nous semblaient avoir joué un tout premier rôle dans ce passage en en théorisant, pour ainsi dire, la nécessité. En effet, par « théories fonctionnalistes », ou plutôt par « doctrines fonctionnalistes » comme nous préférons les appeler, nous entendons, pour aller vite, cet ensemble de doctrines architecturales et urbanistiques (et d'aménagement) que constitue la production issue du IV^e Congrès international d'architecture moderne « La ville Fonctionnelle »³⁷ et des travaux dits théoriques de Le Corbusier, notamment la synthèse qu'il fait de ce congrès avec la « Charte d'Athènes » ainsi que *Manière de penser l'urbanisme, Urbanisme, Vers une architecture*. Ce corps de doctrines tente d'instaurer un nouvel espace, celui de la société industrielle. Pour ce faire, il s'oppose aux pratiques de l'architecture, de l'urbanisme et de l'aménagement en lice (identifiées comme pratiques académiques) et vise leur modernisation : il s'agit, entre autres, d'ajuster ces pratiques aux pratiques de la production industrielle. Les orientations propres à Le Corbusier constitueraient une radicalisation de positions, sans doute bien plus nuancées au sein des CIAM. Dans tous les cas, ce corps de doctrines ne semble pas s'être jamais présenté sous l'étiquette « fonctionnaliste ». Ce vocable semble relever des catégorisations *a posteriori* établies par les témoins (zéloteurs ou critiques) et les historiens de l'architecture.

Pour aller vite, et suivant en cela une remarque de Jean-Louis Cohen (1988), ce corps de doctrines consiste en une tentative de traduction opérationnelle dans les domaines de l'architecture, de l'urbanisme et de l'aménagement de l'organisation scientifique (*scientific management*)³⁸ ou *taylorisme*. Il ne

(35) Y compris donc, les grandes infrastructures et les équipements. Toutefois, c'est dans la production du logement et notamment du logement social que cette orientation semble s'être radicalisée (cf. Anne Gotman, 1981, JY. Toussaint et M. Zimmermann, 1999). Ces orientations se justifient aussi par un souci d'efficacité du système de production lié à la situation de crise du logement et plus généralement d'une crise liée aux conditions d'adaptation de l'espace à la généralisation (ou au monopole ?) de la production industrielle après la Seconde Guerre mondiale (cf. les positions de Claudius Petit, ami de Le Corbusier et ministre de la Construction en France, notamment le texte publié par la revue *Casabella* n°199 en 1953-54 – Leonardo Benevolo, 1960, [pp. 209-215 de la version française de 1980] en présente un large extrait).

(36) Y compris comme moyen de destruction – l'espace constituant des lieux de consommation et constituant lui-même une consommation.

(37) Athènes 1933, dont la synthèse la plus connue est la « Charte d'Athènes » signée de Le Corbusier. Il en existe une autre, celle de J.L. Sert, 1944, *Can Our Cities Survive*, Harvard.

(38) L'organisation scientifique commence aux États-Unis notamment avec les travaux de Frederick Winslow Taylor (1856-1915) — cf. F.W Taylor, 1957.

s'agit pas seulement de la question de l'industrialisation et de l'organisation du travail dans l'activité de construction (cf. Le Corbusier, 1994, p. 193), mais bien plus, d'une *organisation scientifique* de l'espace.

Cette traduction intéresse le rapport du temps à l'espace : l'espace est conçu comme déroulement, comme mouvement par lequel se manifestent les activités humaines. Le mouvement et le déroulement organisent l'espace en séquences nécessaires : tout comme les tâches productives sont décomposées en gestes nécessaires qui organisent l'espace de l'atelier et, plus généralement, l'espace de la production au sein de l'entreprise, les activités humaines sont décomposées en mouvements nécessaires qui organisent l'espace du monde...

C'est l'économie (la production au sens industriel qui implique la nécessité d'organiser et de pérenniser le cycle destruction / production) qui, ordonnant le mouvement, organise l'espace. L'acte de bâtir se doit de retrouver (au sens de dévoilement) ce mouvement comme ordre, comme loi³⁹. C'est en cela que l'on peut parler, à propos des plans, de véritables scénarios, de véritables scripts inscrivant chaque position dans l'espace et dans le déroulement, rendant prévisible tout acte, privant alors chacun de toute action, de toute autonomie. Ceci est parfaitement visible dans les différents exposés de Le Corbusier, notamment dans l'étrange et absolue passivité des habitants (passivité consumériste) qui, comme des marionnettes vivantes, sont toujours à leur place et déroulent leur vie en jouant la scène écrite par l'urbaniste.

Ces traductions consistent en une dépossession de l'habitant de sa compétence à habiter. Tout comme le travailleur avec le taylorisme est dépossédé de l'organisation de son travail⁴⁰ au profit d'un organisateur, l'habitant est dépossédé de sa manière d'habiter au profit d'un autre : l'urbaniste, l'artiste, le guide... Habiter devient affaire d'expert, un problème d'organisation, un problème d'ergonomie. Avec la dépossession de l'habiter, c'est aussi la dépossession de l'emploi du temps qui se fait jour. De ce point de vue, le zonage n'a de rationalité que dans l'organisation de l'emploi du temps à l'échelle de la société entière : une société organisée comme un atelier de production. Les descriptions

(39) À l'échelle architecturale, nous renvoyons à la magnifique description de Siegfried Giedion, (1948) sur la transformation révolutionnaire de la cuisine sous l'influence des nouvelles connaissances en matière d'organisation scientifique du travail et de l'espace. Cette transformation est une totalité qui implique tout à la fois la coordination des productions (meubles, outillage – électroménager pour parler le langage contemporain –, bâtiment) et l'éducation (gestuelle adéquate, rationalisation des tâches et décomposition des gestes en fonction d'une gestion du temps alignée sur le modèle de l'atelier d'usine), et cela sans toucher au statut des femmes dans l'univers domestique et plus largement social...

(40) C'est même ce qui fonde Frederick Winslow Taylor à faire sa première expérience avec l'ouvrier Schmidt qui sera, pour ainsi dire, le premier ouvrier à recevoir du directeur de l'atelier l'ordre suivant : « quand il (F.W. Taylor) vous dira de prendre une gueuse et de marcher, vous prendrez une gueuse et vous marcherez et quand il vous dira de vous asseoir et de vous reposer, vous vous assiez et ainsi toute la journée [...] Vous comprenez bien ; quand cet homme vous dira de marcher, vous marcherez, et quand il vous dira de vous reposer, vous vous reposerez et vous ne lui ferez pas d'observations. Vous viendrez travailler demain matin ici et je saurai, avant la fin de la journée si vous êtes oui ou non un fort ouvrier. » cité par Michèle Giacobbi, Jean-Pierre Roux (1990, pp. 106-107).

(41) Trois équipes de travail se relayant toutes les huit heures organisant la perpétuité de la production... destruction.

(42) Rien de nouveau sous le ciel, si ce n'est qu'il s'agit ici d'une version radicale (quant aux moyens techniques et aux prétentions universalistes) des expériences passées de l'urbanisme visant les modalités spatiales de la société industrielle [Jean Castex, Jean-Charles Depaule, Philippe Panerai, 1977 ; Rémy Butler, Patrice Noiset, 1977 ; Christian Devillers, Bernard Huet, 1981 ; Jean-Pierre Frey, 1986] ; en ce sens Le Corbusier est un digne successeur des théoriciens du XIX^e siècle.

(43) Il ne s'agit pas ici de prendre fait et cause pour la propriété foncière, mais d'observer que la propriété foncière laisse au propriétaire la possibilité d'opposer l'usage de sa propriété à tout autre usage et, ainsi, de rendre non seulement possible, mais nécessaire, le débat autour de l'intérêt général comme condition d'un usage

particulier du foncier s'orientant d'après la possibilité offerte à autrui de bénéficier des mêmes droits et devoirs.

(44) Du reste, il serait intéressant d'observer l'encadrement réglementaire et normatif de la conduite automobile (dans le contexte d'une offre en transport restreinte justement) et de la comparer à l'encadrement de l'habiter dans les situations où justement le marché du logement est à l'avantage de l'offre – cf. la situation des offices de HLM dans la période qui court de 1958 à 1980 et les règles qui s'imposent aux habitants.

(45) Par exemple : « 1922. Grand immeuble locatif. Les dessins ci-après montrent l'agencement d'un groupe de cent villas superposées sur cinq hauteurs, villas à deux étages possédant chacune son jardin. Une organisation hôtelière gère les services communs de l'immeuble et apporte la solution à la crise des domestiques (crise qui est à ses débuts et est un fait social inéluctable). La technicité moderne appliquée à une entreprise aussi importante remplace la fatigue humaine par la machine et l'organisation : l'eau chaude, le chauffage central, la réfrigération, le vacuum, la stérilisation de l'eau, etc. Les domestiques ne sont plus forcément attachés à un ménage ; ils viennent ici, comme à l'usine, faire leurs huit heures et un personnel alerte est à la disposition jour et nuit. Le ravitaillement en denrées crues ou cuites est fait par un service d'achat qui conduit à la qualité et à l'économie. Une vaste cuisine alimente à volonté les villas ou un restaurant commun. Chaque villa comporte une salle de sport, mais sur le toit se trouvent une grande salle commune de sport et une piste de 300 mètres. Sur le toit, encore une salle des fêtes à la disposition des habitants. L'entrée habituelle étriquée de la maison avec la fatidique loge de concierge est remplacée par un vaste hall ; un laquais y reçoit jour et nuit les visiteurs et les canalise dans les ascenseurs. Dans la grande cour ouverte, sur le toit des garages sous-terrains, des tennis. Des arbres, des fleurs tout autour de la cour, et tout autour de la rue dans le jardin des villas. A tous les étages, des lierres et des fleurs dans les jardins suspendus. Le standart prend ici ses droits. Les villas représentent le type d'un aménagement rationnel et sage, dénué de toute emphase, mais suffisant et pratique. Par le système de location-vente, les vieux systèmes caducs de propriété n'existent plus. On ne paie pas

radicales de Le Corbusier organisent la « ville radieuse » sur la base du rythme de production, les fameux « trois-huit⁴¹ » et justifient de cette manière tout à la fois les fonctions et les zones afférentes (habitation, loisirs, travail), la circulation entre les zones et la répartition des populations et leur typologie⁴².

Enfin, après la dépossession de l'habiter et corollairement à cette dépossession, le fonctionnalisme pose la nécessité d'en finir avec la propriété du sol, plus exactement avec les propriétaires fonciers. Il ne reste à l'habitant aucun moyen d'échapper au scénario qui s'impose à lui : sans propriété du sol, il ne dispose d'aucune possibilité de faire valoir un usage⁴³. Dans la disparition de la propriété foncière dans une propriété collective, l'habitat devient outil, objet qui s'impose à l'habitant, non pas sur le mode de l'habiter, mais sur le mode de la fabrication : l'habitant n'ayant plus pour seul recours que de choisir (par le biais de la location ou de l'achat) parmi les espaces à consommer qui lui sont offerts en fonction de ses revenus, sans pouvoir participer, si ce n'est que passivement, à l'orientation de cette offre (localisation, forme, etc.). En cela, la comparaison avec l'automobile chère à Le Corbusier est riche d'enseignements sur le destin possible de l'habiter et de l'habitat⁴⁴...

Cette propriété collective ne forme pas non plus un domaine public ; elle participe d'une forme de privatisation de ce domaine tout comme elle participe d'une privatisation du domaine privé (l'habitat) par les organisations qui ont en charge justement l'aménagement de l'espace et celles qui ont en charge les différents services nécessaires à assurer la vie des différentes familles⁴⁵. Sur un plan plus strictement spatial, les espaces en commun (les « espaces verts », les « espaces libres » et les espaces de circulation) ne constituent pas un espace public. Les espaces dans lesquels un public peut se constituer sont toujours des espaces sous le contrôle d'une organisation. Exceptés les espaces verts, qu'il s'agisse des cafés et des lieux de distraction situés sur les terrasses ou à l'intérieur des immeubles, il s'agit toujours de lieux qui relèvent de l'activité d'une organisation. Comme la voirie qui perdant sa vocation de rue est totalement aliénée à la circulation automobile et au respect de ses règles. C'est en ce sens que l'on peut observer l'espace fonctionnaliste comme un espace essentiellement privatisé, soumis aux fins

d'exploitation d'organisations qui les constituent en ressources.

Ainsi le « fonctionnalisme » est une doctrine de l'organisation socio-spatiale de la société industrielle de masse. Cette organisation a pour fin ultime le processus économique établi lui-même comme finalité sociale. C'est cette dépossession de l'habiter et de l'emploi du temps, redondante à la dépossession du travail, qui fait des doctrines fonctionnalistes des doctrines totalitaires et, sans doute, de Le Corbusier un émule du totalitarisme pour ne pas dire plus.

LE PROCÈS EN FONCTIONNALISME

Nous étions confortés dans nos hypothèses par les études de réaménagement du quartier à la fin des années 1990. Ces études s'appuient sur trois approches indépendantes⁴⁶ : une étude sociologique qui a trait aux usages⁴⁷, une étude de type toponymique⁴⁸ et une approche dite sensible impliquant la participation de deux écrivains⁴⁹. Ces différents travaux mettent en évidence les difficultés de repérage et d'appréhension des espaces. La distribution, la contiguïté des constructions n'a pas de sens à l'échelle du quartier et moins encore à l'échelle du piéton. Il suffit de demander à quelqu'un sa route⁵⁰ (automobiliste ou piéton) pour percevoir l'ampleur de la difficulté de repérage que représente le plan. Son ordre est perceptible à une autre échelle⁵¹ et à d'autres niveaux (notamment économique) et pour d'autres usages que le commerce habituel des urbains⁵².

Les immeubles ne tracent aucune rue et n'ouvrent ou ne ferment sur aucune perspective. Ils ne s'entendent que dans les limites de leur parcelle rapportées à l'investissement⁵³ qu'ils ont représenté pour les organisations qui les ont fabriqués et celles qui les amortissent en les occupant. La centralité du quartier est toute d'abstraction. Elle est confondue le plus souvent avec le « centre commercial » conçu comme un labyrinthe à trois niveaux éclairés artificiellement pour permettre aux chalands de s'y perdre en perdant la notion du temps qu'il fait et du temps qui passe au profit d'une durée terriblement homogène et confortable, invariable et neutre, ceci pour la plus grande fortune des commerces franchisés.

La culture est traitée en fragment. Là est posé l'auditorium

de location ; on possède un capital action qu'on libère en vingt ans et dont l'intérêt représente un loyer infime.

La série plus que partout ailleurs s'impose dans l'entreprise du grand immeuble locatif : *bon marché*. Et l'esprit de série apporte des bienfaits multiples et inespérés dans une période de crise sociale : *économie domestique*. », Le Corbusier (1995, pp. 207-209).

(46) Dont la synthèse est opérée par le chef de projet affecté à l'opération au sein de la Délégation générale au développement urbain de la Communauté urbaine – cf. la note de synthèse « Dénomination des espaces publics de la Part-Dieu. Éléments de réflexion », notes du 3 mai 1999, Lyon, réf. AM/AM/PD/99.

(47) Notamment ceux de la « dalle » dans le quartier de la Part-Dieu – Davyd Chaumard, Jean-Yves Toussaint, Monique Zimmermann, 1999, *La dalle de la Part-Dieu*.

(48) Sur la désignation des lieux, l'étude a été confiée à l'Agence Braunstein Berard & Associé (BBA Design et Communication). Une partie de l'enquête sur la dalle de la Part-Dieu menée au sein de l'Équipe développement urbain – INSA-GCU portait également sur la dénomination des lieux par les utilisateurs de la dalle.

(49) Claude Burgelin, 1999, *Introduction à la vie Part-Divine* ; Marie Despleschin, 1999, *Modestie de la Part-Dieu*. Ces deux textes ont été commandés aux deux écrivains par le Service des espaces publics de la Communauté urbaine de Lyon. Nous nous référons ici à la note AM/AM/PD/99 qui fait état de la synthèse réalisée par Véronique Giorgiotti, architecte et urbaniste, assurant la direction littéraire du service et réalisant les « lectures médiatrices » des textes commandés aux écrivains par le Service espace public.

(50) Test effectué dans le cadre de l'enquête sociologique.

(51) La morphologie du quartier n'est saisissable que sur le plan-masse, c'est-à-dire vue d'avion. La seule manière aujourd'hui de la saisir est encore de prendre un café à 120 mètres d'altitude dans les salons de l'hôtel panoramique de la tour du Crédit Lyonnais.

(52) Entendu par là l'usage des espaces publics disponibles à tous les modes de transport et par conséquent à tous les modes d'échange.

(53) Ce que Charles Delfante, au cours des entretiens, dénonce à plusieurs reprises

au milieu de ce qui aurait dû être le jardin public, ici une bibliothèque et plus loin l'immeuble de la radio-télévision publique. Les parkings ont bien meilleure consistance. Avec la voirie, qui ne trace jamais aucune rue, les parkings forment l'âme du lieu et, pour qui aime les automobiles, ils sont l'œuvre dédiée à la mobilité, à l'échange accéléré, efficace et mesuré au cadran de la montre. De l'automobile, le quartier est l'écrin, l'habitat. La circulation rejette le piéton sur une dalle tout en haut, en plein air, au vent, à la pluie et au soleil. La dalle n'offre d'autre alternative que d'aller au plus vite, ailleurs, à l'essentiel, réduisant en ce non-lieu le commerce des hommes et des choses à la seule contingence du déplacement. Cette dalle désertée par toutes les activités autres que la circulation des piétons est formée de dalles reposant sur des plots en plastique qui, outre, l'incertitude du pas, font de la déambulation une véritable partition de percussion. La nuit, le bruit des dalles à chaque pas rend la Part-Dieu au décor des meilleurs films noirs... la dalle focalise la critique. Elle n'est pas vraiment traitée comme un espace public, elle ne forme ni « place », ni « rue », ni « parvis », ni « mail », rien qu'un lieu en suspens ravitaillé par des passerelles et reliant des objets formellement contigus. Sa seule justification est d'épargner aux piétons les dangers de la circulation automobile qu'elle enjambe, cela à la condition, pour le piéton, de pouvoir monter et descendre de nombreux escaliers et rampes.

comme la cause de l'écart entre la Part-Dieu advenue et les espoirs suscités par le Plan, notamment la proposition de 1967. Il met en cause la logique financière des constructeurs et investisseurs qu'il oppose du reste à la logique économique. Cette dernière étant, selon ses analyses, encore largement dépendante des normes d'action relevant de l'éthique du « bien public », la logique financière relevant du seul calcul et de la seule logique du rapport.

(54) Charles Delfante n'est pas un des moindres critiques de ce résultat. Son témoignage récent en atteste, mais déjà il y a quelques années, avant même que le quartier ne soit achevé, la critique était acerbe sous sa plume – cf. notamment le fameux pamphlet paru en 1971 sous le titre « Pavane pour une idée défunte ».

La critique fait état du manque de convivialité d'un plan qui, privilégiant le transport individuel automobile, isole le piéton sur des cheminements spécialisés. Il est vrai que le plan, observé sous cet angle-là, traduit pleinement les doctrines fonctionnalistes. Trois niveaux coexistent qui séparent les circulations : la dalle à environ six mètres du sol naturel est réservée aux piétons, les voies au niveau zéro ou en trémie pour les automobiles, le métro en souterrain.

C'est ainsi que peut se résumer le procès fonctionnaliste instruit contre le plan de la Part-Dieu et parfois même avec la complicité à charge de ses propres concepteurs exaspérés par la mauvaise allure de la création advenue⁵⁴. « [...] la Part-Dieu : un labyrinthe indescriptible, désert humain, vide social ou le sentiment d'appartenance sera utilement remplacé par ce merveilleux sentiment d'isolement angoissé »

(Charles Delfante, 1971⁵⁵). L'un des principaux acteurs de la conception du plan, à peine trois ans après l'engagement des premiers travaux, pose l'essentiel des arguments du procès du plan de la Part-Dieu. Il ne met pas en cause une théorie, mais l'activité des différents protagonistes mobilisés à la réalisation du plan : « je (Charles Delfante) faisais un quartier, Zumbunnen, lui voulait faire de l'architecture. Les autres faisaient des affaires, ni rentables, ni très spéculatives, mais des affaires quand même » (C. Delfante, 1974⁵⁶). Dans ce même texte, il affirme (et confirme dans les entretiens) : « si c'était à refaire, je referais mais avec quelle brutalité. Une brutalité telle que je serais foutu à la porte et que l'on ferait peut-être pire... J'exigerais d'être dans toutes les opérations, d'avoir tous les pouvoirs pour l'architecture et le détail ; je serais tyrannique, car [...] pour avoir voulu concilier tous les avis d'autrui, les intérêts, on aboutit à une forme urbaine hybride, à des espaces qui, à force d'avoir du caractère, finissent par ne plus en avoir du tout, du fait de la juxtaposition des originalités et des espaces libres ou verts, qui risquent fort d'être désertiques ».

74

Et notre tentative de restitution du projet de la Part-Dieu, notamment à partir des entretiens avec Charles Delfante, nous a plongés dans l'embarras. Le problème c'est que la critique et le procès qui va avec ont bien du mal à imputer une responsabilité à quelqu'un : nulle trace, nul indice d'une volonté ou d'une intention instruite ou non des thèses fonctionnalistes de faire ce qui a été fait. En revanche, une collision d'intentions, d'instructions, de volontés, de repentirs, de retournements, de défections, d'urgences...

LE PLAN, PROJECTIONS ET TRADUCTION

Notre embarras tient au fait que la critique de l'aménagement du quartier de la Part-Dieu met en évidence une parenté au moins formelle de la réalisation avec les conceptions fonctionnalistes de la ville dans le même temps où le travail de restitution du projet de la Part-Dieu renvoie la formation du plan définitif au jeu des acteurs que le projet a mobilisés. Ces acteurs, hormis les concepteurs, les spécialistes et une partie du personnel politique assurant la maîtrise d'ouvrage, ne défendent pas de convictions urbanistiques ou architecturales et moins encore de convictions fonctionna-

(55) *Lyon-Libération* du 17 mars 1988, « Entretiens avec Charles Delfante ». L'article fait ici référence à la « Pavanne pour une idée défunte ».

(56) in SERL [1989, p. 25].

listes. Tout se passe comme si la question de la théorie architecturale ou de la théorie urbanistique ne débordait jamais la sphère des praticiens de la maîtrise d'œuvre au-delà des mondanités qui donnent l'occasion aux gens cultivés de jouir de la ville comme d'une œuvre à commenter. Mais tout se passe aussi comme si la réalité réalisait dans une certaine mesure la théorie. Pour tenter de sortir de notre embarras, nous avons tenté de retravailler une série d'hypothèses sur la circulation du plan dans le projet.

Selon nos hypothèses et nos observations des processus de conception (J.-Y. Toussaint, M. Zimmermann, 1998, 1999 ; J.-Y. Toussaint, 1995, 1996, 1999), l'édification, ce qui advient comme réalisation, ne dépendrait pas de l'efficience intrinsèque du plan⁵⁷, mais bien plutôt du débat que suscite le plan en circulant entre les acteurs mobilisés dans le projet d'édification (qu'il s'agisse d'architecture, d'urbanisme ou d'aménagement ne change rien à l'affaire). Selon ces observations (par-delà le cas ici exploité de la Part-Dieu) l'édifice, ou encore l'ensemble des édifices formant un aménagement, ne relève pas d'un plan mais d'une succession de plans. Cette succession procède par *traduction*⁵⁸ et *projection*. En effet, l'efficience de chaque plan en circulation se mesure aux correspondances qu'établit chaque acteur mobilisé dans le projet entre ses intentions propres (ou son propre projet) et les qualités intrinsèques du plan. Autrement dit, le plan est le moyen de rendre tangible un ensemble de possibilités (un domaine de possibles opposable au domaine des impossibilités). Cette virtualisation du domaine des possibles et du domaine des impossibles autorise tout un chacun, légitime à le faire⁵⁹, à se *projeter* et à faire valoir, ce faisant, ses intérêts, ses intentions, ses obligations et à les inscrire dans le plan.

En fait, le plan dans sa version définitive, achevée⁶⁰, est l'effet d'une multitude de projections. Chaque version intermédiaire, comme autant de virtualités d'un objet à-venir, permettrait à chaque acteur mobilisé dans le projet de se projeter. Autrement dit, par la circulation des plans, chaque acteur mobilisé *dans* le projet serait en état d'explorer de la sorte l'univers de ses intentions et de les confronter à celui des possibles qu'ouvre et que ferme chaque plan. Il revient au concepteur (au maître d'œuvre en architecture, en urba-

(57) Sous toutes les formes qu'il peut prendre, à deux dimensions, en 3D (sur l'écran de l'ordinateur) fixe ou animé, en perspective, en maquette, etc.

(58) Nous nous inspirons ici des développements de Bruno Latour et de Michel Callon autour de l'innovation – cf. ouvrage collectif, 1991, sous la direction de Michel Callon et Bruno Latour, *La science telle qu'elle se fait. Anthologie de la sociologie des sciences de langue anglaise* ; Bruno Latour, 1992, *Aramis, ou l'amour des techniques* ; Michel Callon, Bruno Latour, 1989, « Les paradoxes de la modernité. Comment concevoir les innovations ? ».

(59) Parmi tous les acteurs mobilisés par le projet, seuls ceux mobilisés dans le projet sont légitimes à faire valoir leur projection.

(60) Celle généralement que l'on produit à partir d'une photo aérienne pour un aménagement, ou que l'on peut produire à partir des relevés d'une architecture...

nisme et en aménagement) de produire les plans. Il assure dans le projet la production de série de ces objets intermédiaires qui aboutiront au plan définitif, et peut-être même à une mise en production. Chacune de ces versions du plan définit de manière réaliste les caractéristiques de l'objet. Au vu de ces plans, les acteurs mobilisés *dans* le projet réagissent, interprètent, puis se mettent en scène, mesurent les possibilités ainsi offertes à l'aune de leurs intentions et de leurs intérêts, de leurs connaissances : ils traduisent et projettent. C'est en ce sens que le réalisme du plan⁶¹ est une exigence et cela, à tous les stades de son avancement : ainsi que nous avons pu l'observer dans la succession des plans à la Part-Dieu, le réalisme du plan sert moins la réalisation de l'objet que la réalisation des intérêts (au sens de ce qui est intéressant pour chacun) des acteurs mobilisés *dans* le projet.

De cette manière, le plan est transformé à chacune de ses circulations. Ces transformations consistent en alignements (Nicolas Dodier, 1995). Ainsi, tout en se transformant, le plan fournit aux acteurs mobilisés *dans* le projet plus qu'un cadre de négociation de leurs intérêts, intentions et obligations : il est aussi un acteur dans la négociation en renvoyant toujours au principe de réalisation (et de cette manière à la réalité dans laquelle chaque acteur opère). Les plans qui se succèdent jusqu'au plan définitif consistent en un *énoncé* collectif, résultant de l'activité de traduction et de projection de l'ensemble des acteurs mobilisés dans le projet. Le projet, en ce sens, forme un *collectif d'énonciation* à qui il revient d'instruire la production des objets pour le compte d'autrui.

Selon ce modèle, l'efficiencia du plan tiendrait à sa « plasticité » et à son « élasticité », c'est-à-dire à sa capacité à aligner la position des acteurs dans le projet tout en s'alignant sur la position de chacun ; cela, tout en sachant que cette position est chaque fois un pari sur l'avenir, qu'il s'agisse du fonctionnement attendu, de la sanction du marché (succès ou au contraire échec), de la pertinence d'une option dans des stratégies concurrentes (dans le cas des concours notamment), etc.

La question de la traduction et de la projection renvoie évidemment au statut du concepteur et à la revendication en paternité de l'œuvre... Dans le modèle de la traduction, le

(61) Le fait que chaque version se présente comme une version « réalisable ». L'état de réalisme est codifié en architecture : esquisse, avant-projet sommaire, projet d'exécution etc.

concepteur peut être observé comme celui qui met en ordre, qui fait valoir, avec ses intérêts, ses intentions et ses obligations propres, un ordre, une mise en forme. Mais cette mise en forme n'aurait pas pour objet premier la réalisation. Cette mise en forme consisterait à produire un moyen de la projection. Ce serait du reste pour cette raison que le réalisme du plan est une obligation : ce réalisme est ce qui permet de se projeter (« pour de vrai »...). Le plan proposé par le concepteur ne peut être l'alternative et la fin du projet. Il n'est que le moyen de la projection, une hypothèse sur le devenir que doit affirmer ou infirmer l'ensemble des acteurs mobilisés *dans* le projet. Au concepteur, il revient d'assurer non pas la construction, mais bien plutôt l'efficacité du dispositif de projection dans le projet, lequel dispositif aboutit de plan en plan, de traduction en traduction, de projection en projection, à un pari sur l'intérêt de l'édification et à la décision (ou au refus) de réaliser, d'investir.

Du point de vue de ce modèle, l'aménagement de la Part-Dieu, aujourd'hui advenu, résulte d'une pratique de conception qui échappe non seulement aux doctrines fonctionnalistes et sans doute à toute « théorie », mais qui, plus encore, peut se dispenser de justifier d'une production linéaire : cette pratique permet d'intégrer les bifurcations, les changements, les remises en question, les itérations. Les acteurs que le projet met en présence, le plus souvent des organisations, œuvrent rationnellement⁶² à l'émergence de la réalité. Mais dans le même temps, ce que montre la restitution du projet de la Part-Dieu, c'est que justement le monde qui émerge du projet échappe à tous les acteurs mobilisés, ceci un peu à la manière dont chaque partie de cartes échappe à tous les joueurs tout en résultant absolument du jeu peu ou prou maîtrisé et rationnel de chacun. Autrement dit, la réalisation du quartier de la Part-Dieu serait le fait du jeu ignorant, incorrect et brouillon des acteurs mobilisés dans le projet...

Cependant ce qui émerge, ce qui se produit, n'est pas pour autant aléatoire. Ce qui advient à la Part-Dieu et ailleurs relève des conditions qu'impose le projet. Ces conditions ne sont pas définies par une quelconque théorie, mais par les modalités par lesquelles l'édification procède de l'activité économique. Les acteurs que le projet met en présence sont avant tout des acteurs économiques et généralement des

(62) Et sans doute sur le mode stratégique.

organisations dont l'intérêt et la rationalité sont commandés par leur position dans le cycle de production. Autrement dit, si *théorie* il y avait en urbanisme pour entreprendre une connaissance de la pratique de l'aménagement, cette théorie pourrait être celle de l'*organisation*, au sens même d'une sociologie de l'organisation. Ce qui permet alors de mieux entreprendre l'étrange coïncidence que forme la production d'un espace fonctionnaliste sans intention de le produire.

En effet, en attribuant une responsabilité à la « théorie » comme cause efficiente de la réalité advenue, les conditions de cette réalité sont occultées. Nous posons que les quasi-fictions de Le Corbusier n'ont certainement pas plus établi l'aménagement urbain contemporain que les descriptions de Jules Verne sur les voyages interplanétaires n'ont orienté la stratégie de la NASA... En revanche, fiction et réalité peuvent, en ce qui nous intéresse ici, procéder des mêmes problématiques, des mêmes inquiétudes, des mêmes postulats, des mêmes croyances et coïncider en cela ; en cela aussi, les fictions renseignent sur la réalité advenue...

78

Ce qui est advenu, ce n'est pas la « cité contemporaine » (1922), ou la « ville radieuse » (1935) formalisées par Le Corbusier, mais un espace contingent entièrement orienté d'après l'activité économique. « La loi d'Economie gère impérativement nos actes et nos conceptions ne sont viables que par elle »⁶³. Elle est au cœur des « thèses fonctionnalistes »⁶⁴ : c'est autour de cette loi que tournent et prennent sens le « machinisme », la « standardisation », l'« industrialisation »⁶⁵, le « plan » et « le zonage », la répartition des populations⁶⁶. Ce ne sont pas les explorations spatiales des thèses fonctionnalistes (qui font à juste titre des travaux de Le Corbusier des aventures « futuristes » et non pas des prophéties) qui se vérifieraient, mais le postulat qui oriente ces thèses, à savoir la formation d'un espace de la société industrielle de masse comme espace contingent du processus économique⁶⁷. C'est de cela que témoignerait l'expérience de la Part-Dieu en témoignant du conflit entre, d'une part, une planification de l'espace renvoyant à la vie en ville, à l'urbain et, d'autre part, une pratique de l'aménagement légitimée par les nécessités économiques du développement.

Enfin, la doctrine ou la théorie en architecture, en urba-

(63) Le Corbusier (1995, p. 187).

(64) Complétée notamment par les énoncés hygiénistes (liés, eux aussi, à l'amélioration des conditions de la reproduction sociale).

(65) Par exemple, Le Corbusier, 1994, *Urbanisme* (pp. 166-167, p. 219, p. 233, p. 281).

(66) Sur le plan, le zonage et la répartition des populations en trois groupes : les « citadins à demeure », les « travailleurs », les « masses ouvrières » (1994, p. 93, cf. également p. 159).

(67) A sa manière, Le Corbusier décrit, tout en en illustrant les possibilités, une société rendue à sa seule dimension économique : une société définitivement débarrassée du « politique » et de l'« artisan » au profit du « travailleur », organisée entièrement autour des deux termes, production / destruction. Sans doute l'une des meilleures illustrations de cette description reste encore la machine à habiter, ou la maison-machine – à consommer comme une automobile : « J'ai 40 ans, pourquoi ne m'achèterais-je pas une maison ; car j'ai besoin de cet outil ; une maison comme la Ford que je me suis achetée (ou ma Citroën, puisque je suis coquet) » (1994, p. 223) – cf. commentaires sur l'immeuble-villa, (1994, pp. 207-222), cf. également (1995, p. 212, p. 219). Du reste, ce serait l'infinitude de ce processus – destruction / production – qui formerait l'essentiel de ce que Le Corbusier définit comme « harmonie ».

nisme et en aménagement a sans doute une autre fonction. Elle consisterait à légitimer les concepteurs : les maîtres d'œuvre. En effet, on peut observer la « théorie » comme la possibilité pour les concepteurs d'énoncer un discours sur l'espace qui s'oppose à tous les autres acteurs. La théorie constituerait en ce sens un discours « désintéressé » opposable au tiers. Le plan ainsi rationalisé, selon les lois de l'espace par exemple, peut assurer son rôle de médiateur entre toutes les traductions et projections qu'il sollicite en ne privilégiant aucun des intérêts en présence au profit d'intérêts strictement spatiaux⁶⁸. En quelque sorte, les acteurs de la maîtrise d'œuvre auraient à « parler » au nom des formes spatiales et de leurs techniques de fabrication, renvoyant de la sorte au principe de réalité relatif à l'*éta-blissement* tout en ouvrant sur le principe de réalité relatif à l'*investissement*.

Jean-Yves Toussaint,
*Maître de conférence en sociologie au département
de Génie Civil et urbanisme de l'INSA de Lyon, chercheur
Equipe de développement urbain (UMR 5600 CNRS)*

Monique Zimmermann,
*Professeur en aménagement et urbanisme au département
de Génie Civil et urbanisme de l'INSA de Lyon, chercheur
Equipe de développement urbain (UMR 5600 CNRS)*

(68) C'est aussi peut-être pour cette raison que les programmes d'enseignement et les discours sur la pratique constructive inspirés des doctrines fonctionnalistes sont généralement expurgés de toute référence aux contenus politiques, sociaux et économiques extrêmement puissants, précis et sans ambages du discours de Le Corbusier ; fait sans doute moins lié à une conscience des enjeux politiques d'une telle position qu'aux nécessités professionnelles telles qu'elles font la loi...

Bibliographie

BENEVOLO Leonardo

1980, *Histoire de l'architecture moderne, 3, Les conflits et l'après-guerre*, Paris, Dunod, coll. Espace et Architecture, 343 p. ; traduit par V. et J. Vicari (1^{re} éd. : *Storia dell'architettura moderna*, Roma, Bari, Laterza 1960).

BOUTINET Jean-Pierre

1993, *Anthropologie du projet*, 1^{re} éd., 1990, coll. Psychologie d'aujourd'hui, Paris, PUF, 314 p.

BUTLER Rémy

et **NOISETTE Patrice**
1977, *De la cité ouvrière au grand ensemble, la politique capitaliste du logement social 1815-1975*, Petite collection Maspéro, Paris, François Maspéro, 193 p.

CALLON Michel

et **LATOUR Bruno**
1986, « Les paradoxes de la modernité. Comment concevoir les innovations ? », *Perspective et Santé*, n° 36, pp. 13-25.

CASTEX Jean,

DEPAULE Jean-Charles
et **PANERAI Philippe**
1977, *Formes urbaines: de l'îlot à la barre*, coll. Aspects de l'urbanisme, nouvelle éd. 1980, Paris, Dunod, 232 p.

CHAUMARD Davyd,

TOUSSAINT Jean-Yves,
et **ZIMMERMANN Monique**
1999, *La dalle de la Part-Dieu*, rapport 1-2-3, ronéo, Lyon.

COHEN Jean-Louis

1988, « Architecture fonctionnelle », in Pierre Merlin et Françoise Choay dir., *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, PUF ; p. 58.

DELFANTE Charles

et **DALLY-MARTIN Agnès**
1994, *Cent ans d'urbanisme à Lyon*, Paris, LUGD, 236 p.

DEVILLERS Christian

et **HUET Bernard**
1981, *Le Creusot. Naissance et développement d'une ville industrielle - 1782-1914*, Coll. Milieux, Seyssel, Champ Vallon, 288 p.

DODIER Nicolas

1995, *Les Hommes et les Machines. La conscience collective dans les sociétés technicisées*, Paris, Métailié, 385 p.

FREY Jean-Pierre

1986, *La ville industrielle et ses urbanités, La distinction ouvriers/employés, Le Creusot 1870-1930*, coll. Architecture + Recherches, Bruxelles, Pierre Mardaga, 386 p.

GAULLE (de) Charles

1970, *Mémoires d'espoir, Le renouveau 1958-1962 / L'effort*, Paris, Plon, 401 p.

GIACOBBI Michèle

et **ROUX Jean-Pierre**
1990, *Initiation à la sociologie. Les grands thèmes, la méthode, les grands sociologues*, coll. J. Brémont, Paris, Hatier, 307 p.

GIEDION Siegfried

1988, *La mécanisation au pouvoir, contribution à l'histoire anonyme*, Paris, CCI, 592 p. ; traduit par Paule Guivarch (1^{re} éd. : *Mechanization Takes Command*, New-York, Oxford, Oxford University Press, 1980).

GOTMAN Anne

1981, *L'habitat fabriqué, innovation technique, innovation architecturale, le cas du logement social en France 1945-1980*, Paris, Lassau / CSTB, ronéo, 124 p.

HERNANDEZ Carine

1997, *L'aménagement du quartier de Lyon Part-Dieu*, mémoire présenté en vue d'obtenir le diplôme d'ingénieur de l'Ecole Supérieure des Géomètres et Topographes, Évry, Conservatoire des Arts et Métiers, Ronéo, 64 p.

LACAZE Jean-Paul

1979, *Introduction à la planification urbaine*, Paris, Le Moniteur, 302 p.

LATOUR Bruno

1992, *Aramis ou l'amour des techniques*, coll. Textes à l'appui, anthropologie des sciences et des techniques, La Découverte, Paris, 242 p.

LE CORBUSIER

1971, *Manière de penser l'urbanisme*, Paris, Gonthier, 208 p. (1^{re} édition : 1946, Bibliothèque Médiations).

LE CORBUSIER

1994, *Urbanisme*, coll. Champs, Paris, Flammarion, 302 p. (1^{re} édition : 1925).

LE CORBUSIER

1995, *Vers une architecture*, coll. Champs, Paris, Flammarion, 260 p. (1^{re} édition, 1923).

Le Grand Lyon

Communauté Urbaine de Lyon
1996, « Document d'orientation générale, mai 1996 », *Bloc Notes. Numéro spécial Plan de mandat, 1996-2001*, copie, Lyon, 23 p.

Ouvrage collectif

Callon Michel et Latour Bruno dir.
1991, *La science telle qu'elle se fait. Anthologie de la sociologie des sciences de langue anglaise*, Paris, La Découverte, 391 p.

SAUSAY Laurent

1998, *Louis Pradel Maire de Lyon*, Lyon, éd. Lyonnaise d'art et d'histoire, 272 p.

SERL

1989, *Lyon Part-Dieu*, Lyon, 38 p.

TAYLOR Frederick Winslow

1957, *La Direction scientifique des entreprises*, Paris, Marabout.

TOUSSAINT Jean-Yves

1995, « Le collectif d'énonciation de l'espace ou l'histoire des acteurs que cachait l'architecte », *Cahiers du LAUA* n° 3, Nantes, École d'architecture de Nantes, pp. 7-20.

TOUSSAINT Jean-Yves

1996, « Le collectif d'énonciation de l'espace : production contemporaine de l'espace et modalités de professionnalisation », *Espaces et Sociétés*, n° 84-85.
1996, « Villes, sciences sociales, professions », Paris, L'Harmattan, pp. 83-98

TOUSSAINT Jean-Yves

1999, « Le statut du destinataire de l'œuvre architecturale et la responsabilité de l'architecte », Séminaire *Ethique et architecture*, École d'architecture de Clermont Ferrand - Réseau Philosophie et Architecture (actes à paraître).

TOUSSAINT Jean-Yves

et ZIMMERMANN Monique
1998, « La conception d'un artefact, la science en pratique. Conception d'un logiciel au sein d'une collectivité territoriale », communication au *XIV^e Congrès mondial de sociologie* à Montréal, du 26 juillet au 1^{er} août, 38 p.

TOUSSAINT Jean-Yves

et ZIMMERMANN Monique

1999, « Organization and technique : the conception of a data processing tool in an urban centre », *Conférence UDMS (Urban Data Management Society)*, Venise, Italie, 21-23 avril.

TOUSSAINT Jean-Yves

et ZIMMERMANN Monique

1999, *Des maîtres d'ouvrage et des architectes dans le cadre d'opérations de réhabilitation de logements sociaux ou comment traiter avec la demande en logements*, rapport pour le METL-DGUHC-PUCA, La place de la maîtrise d'œuvre dans l'amélioration de l'habitat. Le rôle particulier de l'architecte, Lettre de commande n°F98-31, Lyon, Ronéo, 212 p.

TOUSSAINT Jean-Yves

et ZIMMERMANN Monique

2000, « L'espace public comme pratique d'aménagement », in JY. Toussaint et M. Zimmermann dir., *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*, coll. des Sciences appliquées, Lausanne, Presses polytechniques universitaires romandes, pp. 5-16.