

MISE DE FOND SUR LE DEVENIR DE LA PART DIEU

Une histoire de la part dieu – 1^{ère} partie –

La Part Dieu : enjeux et perspectives– 2^{ème} partie –



DOCUMENT DE TRAVAIL

UNE HISTOIRE DE LA PART DIEU – 1^{ère} partie –



PRÉAMBULE

Ce document est une mise de fond historique et urbanistique qui est versé au débat que suscite le devenir de la Part Dieu. Ce document n'a pas vocation à l'exhaustivité, d'autres mises de fond, notamment sur l'approche économique, seront élaborées pour enrichir le débat.

Il s'agit de retracer l'évolution des différents âges de la Part Dieu et de relever quelques permanences telles que :

- la dialectique entre rayonnement et enclavement,
- le lien à la presqu'île,
- la recherche d'une composition urbaine (jamais aboutie),
- les vagues hésitations de son rôle économique...

Aujourd'hui se pose l'avenir de la Part Dieu autour de trois questions :

1/ la transformation de la gare centrale, 25 ans après l'arrivée du TGV: le hub régional et européen, pôle d'échanges intermodal de grandes lignes TGV (partie principale d'un réseau de grandes gares Saint Exupéry et Perrache), du RER lyonnais, des Transports en Commun Urbains et des cycles, piétons et VP.

2/ La vocation du centre d'affaires européen : la city de Lyon

3/ La modernisation urbaine et architecturale, après l'urbanisme sur dalle des années 1970, le retour à l'îlot des années 1980 et l'émergence d'une silhouette de tours : la transfiguration de la Part Dieu.

4/ Tout plan de modernisation de la Part Dieu n'impose-t-il pas une remise en cause du statut de lotissement, qui a pesé lourdement sur l'évolution du projet urbain?

Ce document retrouvera sa place dans une commande que le Grand Lyon réfléchit sur le projet Part Dieu.

Avant 1850 : UNE FERME



< 1960 - LA PART DIEU D'UN ENSEMBLE RURAL À UN ENSEMBLE MILITAIRE ET URBANISÉ



À L'ORIGINE, UNE FERME DANS UN ENSEMBLE RURAL, EN PARTIE INNONDABLE

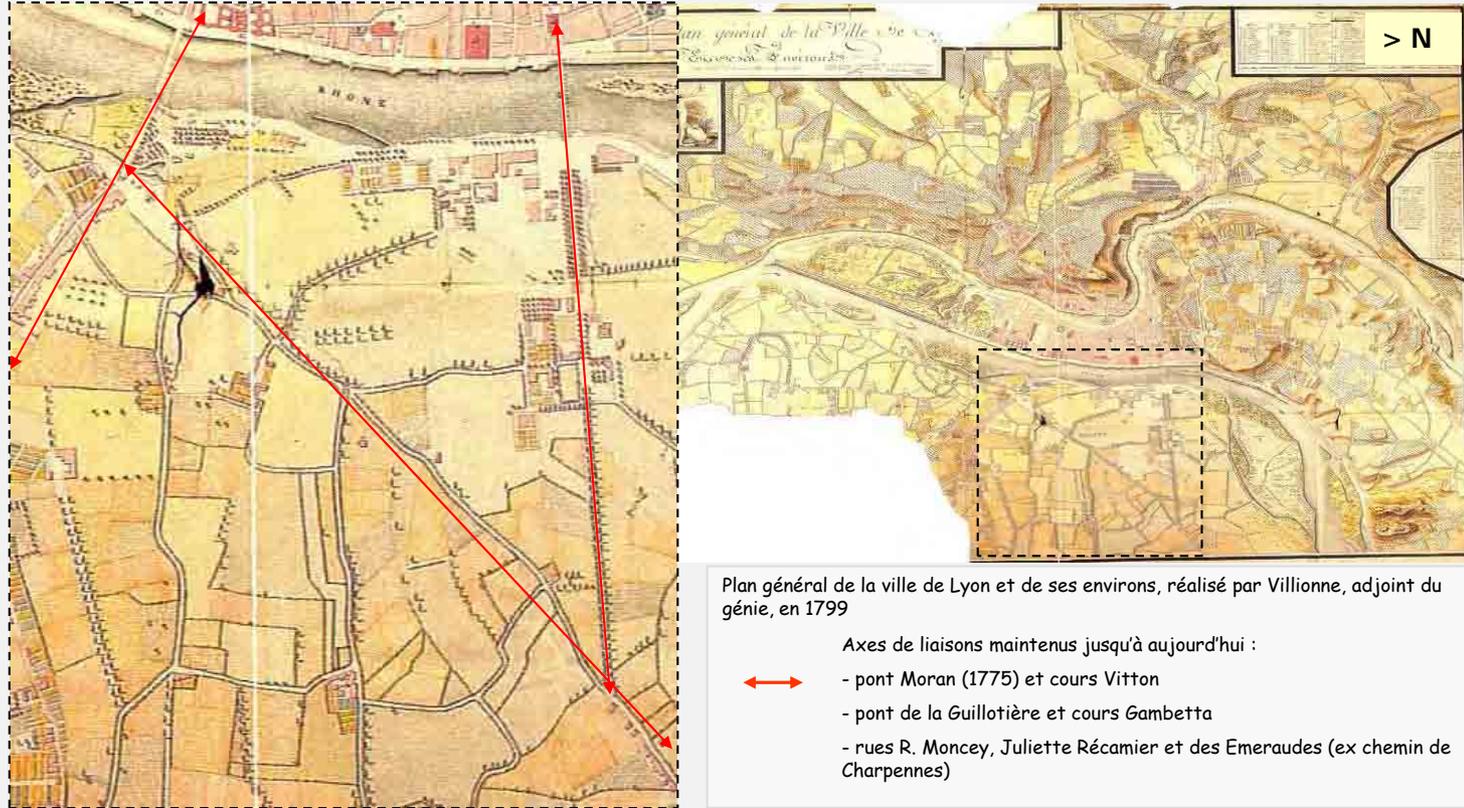
« La Part Dieu » est un ensemble de 140 ha en rive gauche du Rhône, rural et inondable.

Ce domaine, cédé par la famille Mazenod-Servient en 1725, est devenu propriété de l'Hôtel Dieu.

C'est à partir de 1772, avec la construction des ponts, l'endigement et les bas-ports le long du Rhône, que l'urbanisation de la rive gauche va s'étendre.

Le quartier des Brotteaux va alors s'édifier sur les terrains des Hospices Civils.

A la fin du XVIIIème siècle, le domaine dit « la Part Dieu » est délimité par la Guillotière et les Brotteaux et comprend notamment une ferme.



Pont Morand



Pont de la Guillotière



< 1960 - LA PART DIEU D'UN ENSEMBLE RURAL À UN ENSEMBLE MILITAIRE ET URBANISÉ

1800

1810

1820

1830

1840

1850

1860

1870

1880

1890

UNE FERME DANS UN ENSEMBLE RURAL ASSAINI ENTRE LE FAUBOURG DE LA GUILLOTIÈRE ET LE QUARTIER MORAND

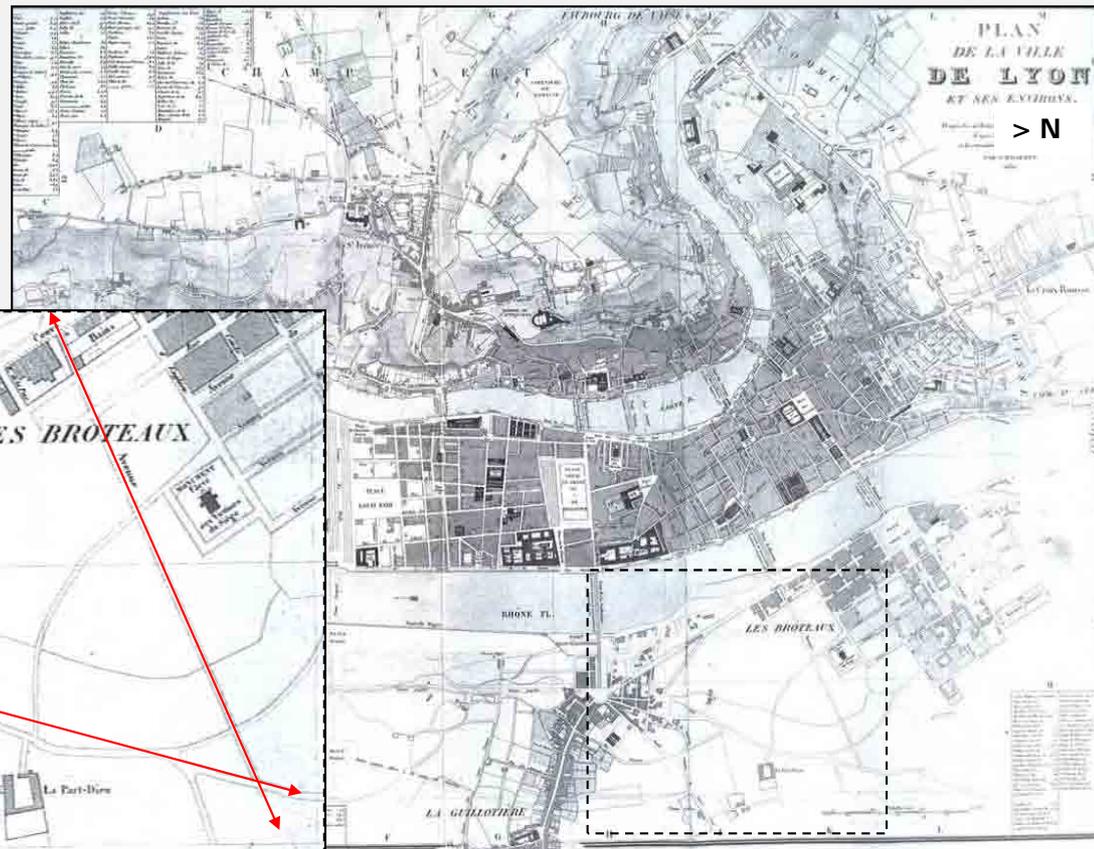
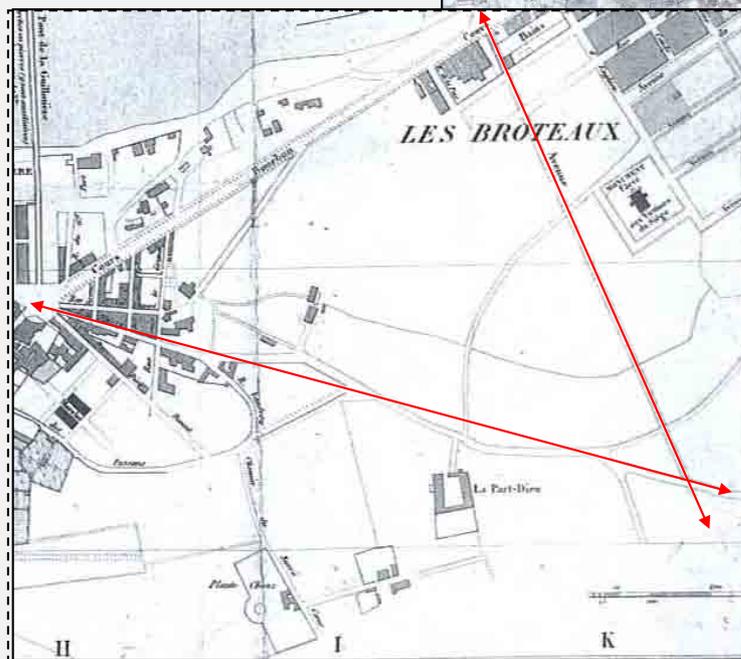
Avec la construction du pont, le cours La Fayette devient le nouvel axe de développement Est-Ouest, l'urbanisation des Brotteaux s'accélère. Le domaine de la Part Dieu constitue à présent un ensemble rural assaini et permet la culture du blé en plus des pâturages.

1827: Pont Lafayette

1836: Pont de l'Hôtel-Dieu
(actuel Pont Wilson)

1844: passerelle du Collège

1848: Pont du Midi (Pont
Galliéni)



Plan de la ville de Lyon et de ses environs, réalisé par J.M. Darmet, en 1830

— Axes de liaison maintenus jusqu'à aujourd'hui



Restes de la ferme de la Part-Dieu, 4 mai 1860, crayon et sépia, collection Bibliothèque municipale de Lyon,

< 1960 - LA PART DIEU D'UN ENSEMBLE RURAL À UN ENSEMBLE MILITAIRE ET URBANISÉ

1800

1810

1820

1830

1840

1850

1860

1870

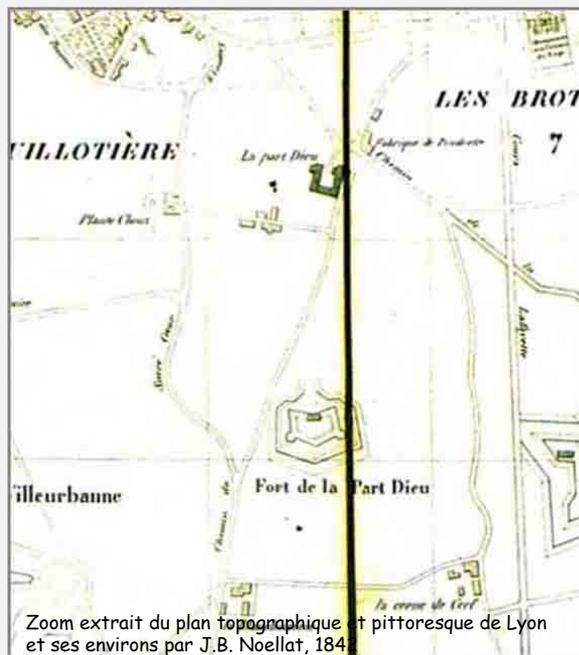
1880

1890

LA CONSTRUCTION DE L'ENCEINTE MILITAIRE ET DU FORT DE LA PART DIEU LIMITE LA VILLE À L'EST

De 1830 à 1848, la construction d'une enceinte fortifiée de la ville vient préciser les limites de l'urbanisation « dans et hors la ville ».

Le Fort de la Part Dieu est le premier élément de la mutation du site vers une fonction militaire.



Zoom extrait du plan topographique et pittoresque de Lyon et ses environs par J.B. Noellat, 1841

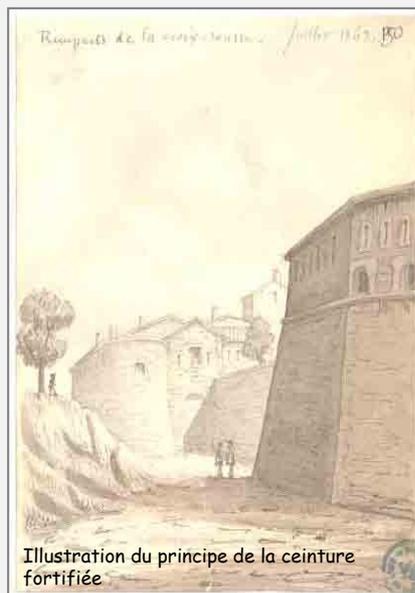
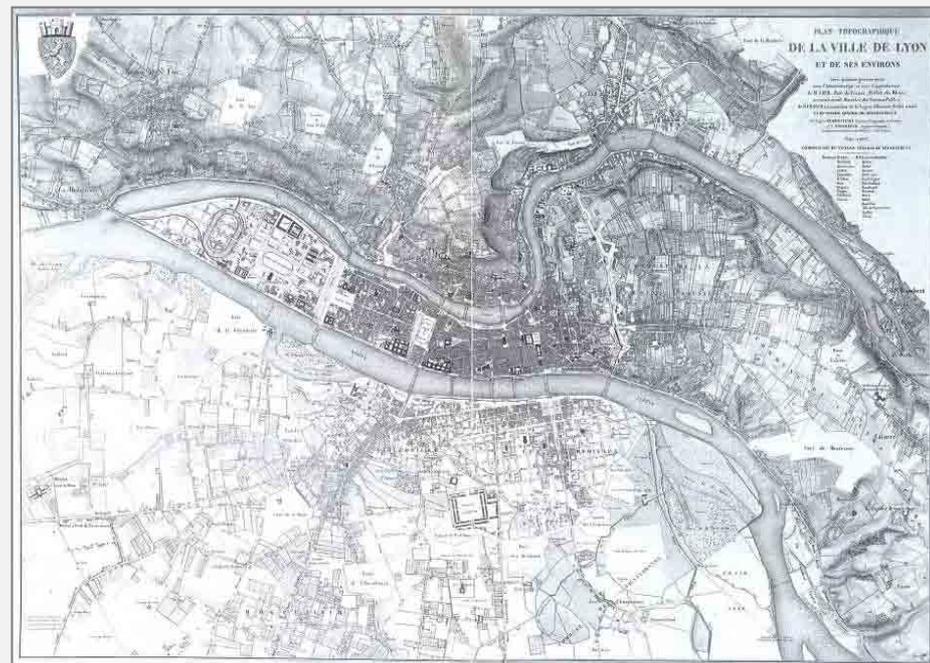
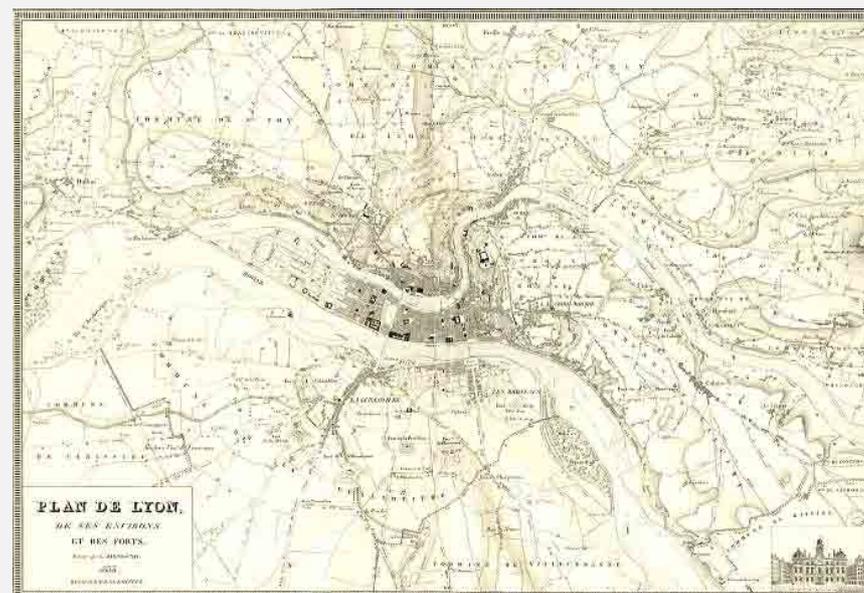


Illustration du principe de la ceinture fortifiée



< 1960 - LA PART DIEU D'UN ENSEMBLE RURAL À UN ENSEMBLE MILITAIRE ET URBANISÉ

1800

1810

1820

1830

1840

1850

1860

1870

1880

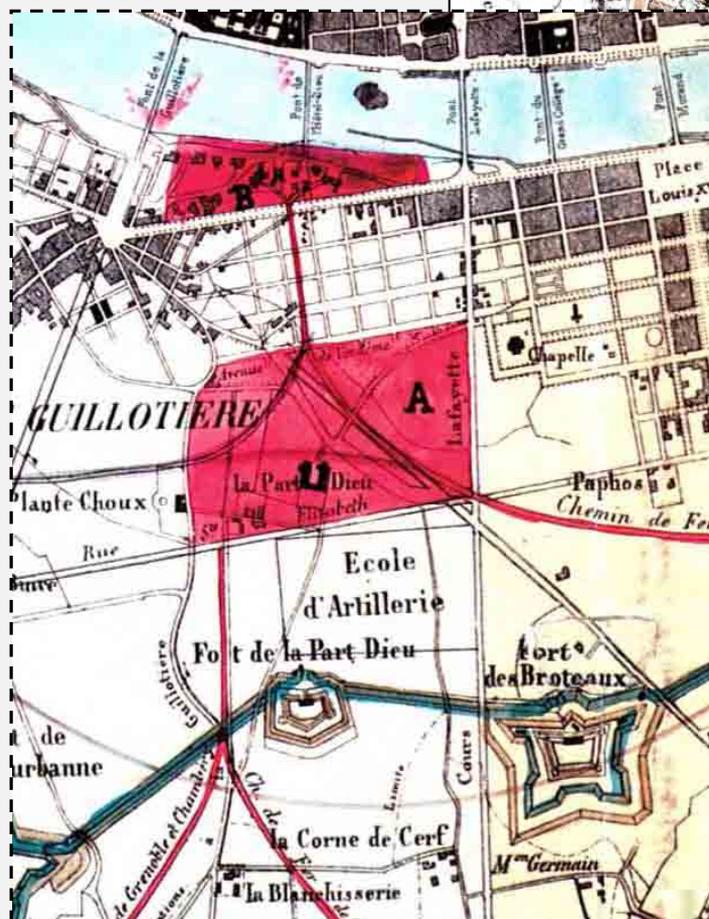
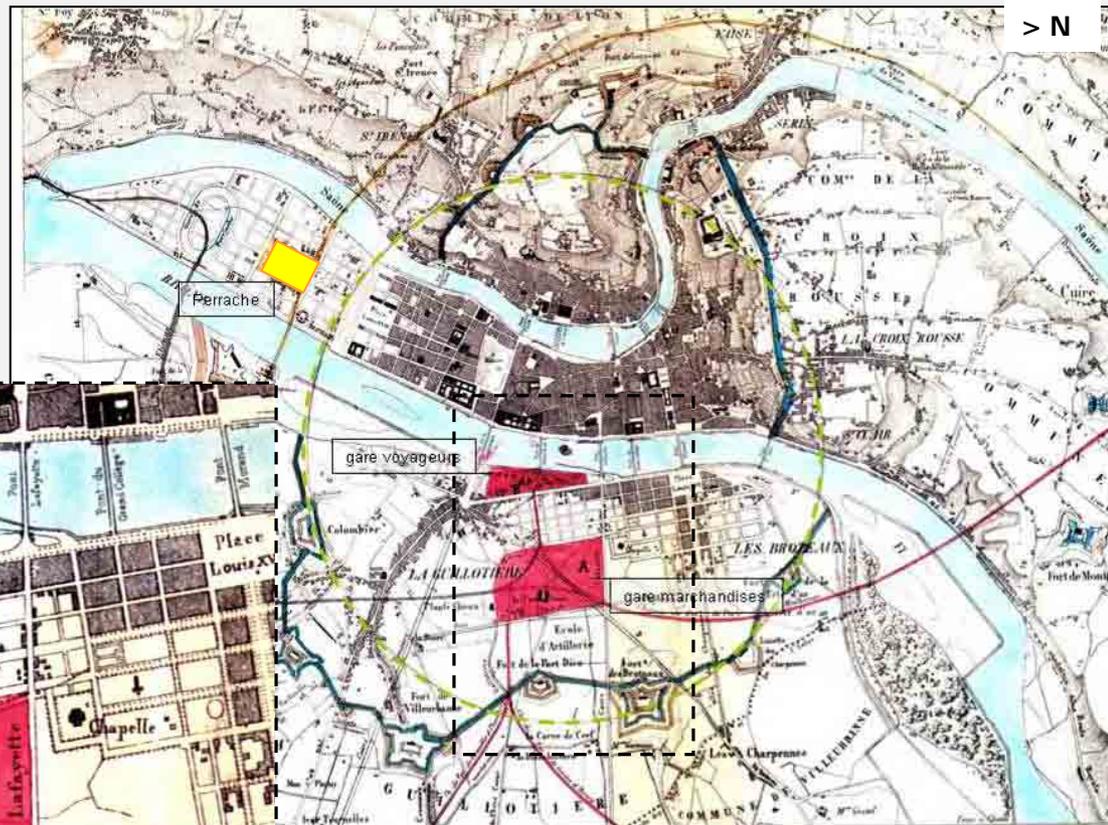
1890

LA PART DIEU : SITE EN DÉBAT POUR LA LOCALISATION DE LA GARE PRINCIPALE DE LYON

1821 : arrivée du chemin de fer

Choix de l'emplacement de la gare centrale :

- > Lyon-Perrache, en continuité immédiate avec l'espace habité de la presqu'île ;
- > La Guillotière (indépendante jusqu'en 1852) en proximité du Rhône, pour le trafic voyageur
- > et la Part Dieu, pour le trafic marchandises.



Carte du maire de la Guillotière : proposition d'organisation du trafic ferroviaire lyonnais alternative à l'implantation du site de Perrache, 1845

- Hypothèse d'une implantation multi-sites
- Hypothèse d'une implantation unique

1850-1960 : LA CASERNE DE CAVALERIE



1800

1810

1820

1830

1840

1850

1860

1870

1880

1890

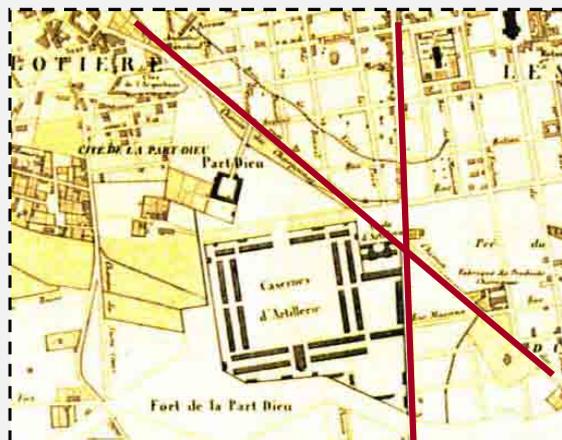
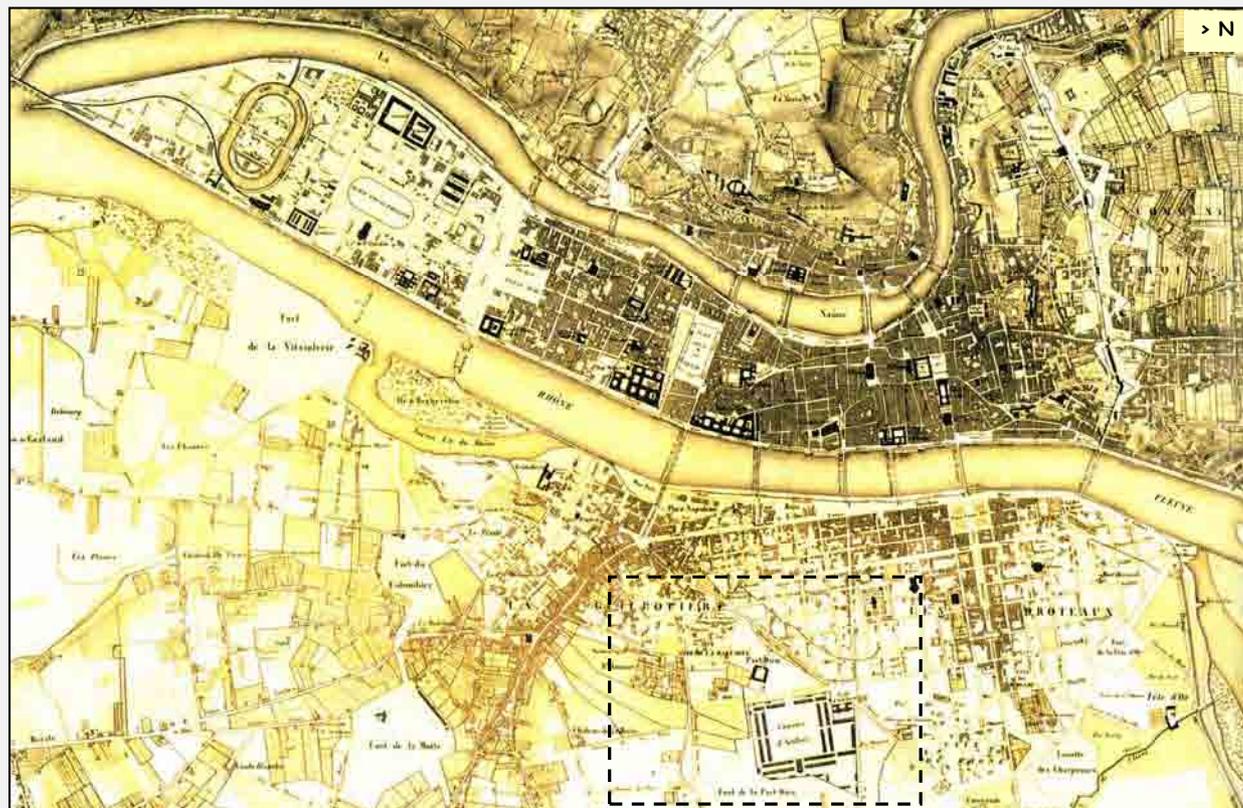
UN SITE MILITAIRE PRIS DANS LES FORTIFICATIONS ET AUX CONFINS DE LA VILLE

De 1851 à 1863 : construction de la Caserne militaire de la Part Dieu.

En 1844, les Hospices Civils vendent 28 ha du domaine de la Part Dieu à l'administration militaire qui construit l'un des plus grands quartiers de cavalerie du monde.

Seul le cours La Fayette permet de relier La Part Dieu au reste de la ville et notamment au centre.

L'axe transversal des rues Moncey - Récamier - Emeraudes, agit comme une limite à l'urbanisation.



< 1960 - LA PART DIEU D'UN ENSEMBLE RURAL À UN ENSEMBLE MILITAIRE ET URBANISÉ

1800

1810

1820

1830

1840

1850

1860

1870

1880

1890

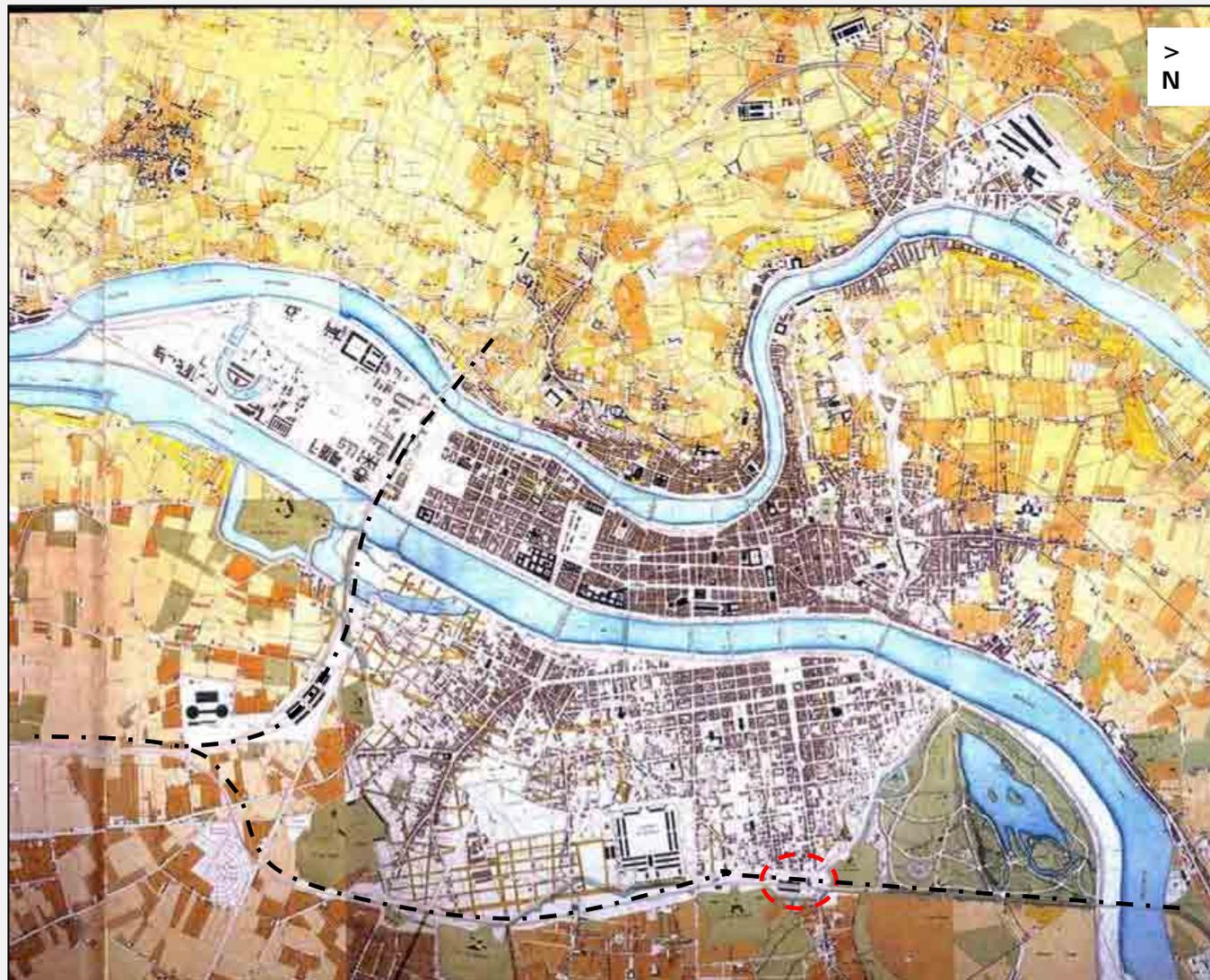
L'ARRIVÉE DU CHEMIN DE FER EN RIVE GAUCHE SE SUBSTITUE AUX FORTIFICATIONS MILITAIRES

1858 : construction de la « gare de Genève » par la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée (PLM) qui dessert la ligne vers Ambérieux et Genève. Elle changea de nom au profit de gare des Brotteaux lors des travaux de reconstruction entre 1904 et 1908.

Les remparts laissent place aux voies ferrées.

La ferme de la Part Dieu est gagnée par le plan orthogonal de composition urbaine qui s'intègre à la trame de la caserne.

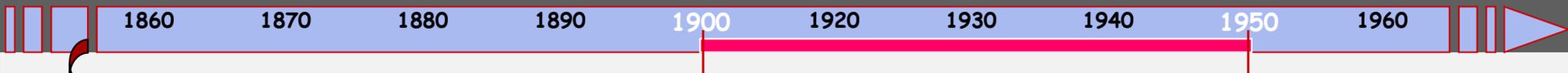
Différents âges de la gare des Brotteaux



Plan topographique de Lyon et de ses environs, réalisé par Dignoscyo père et fils, en 1863

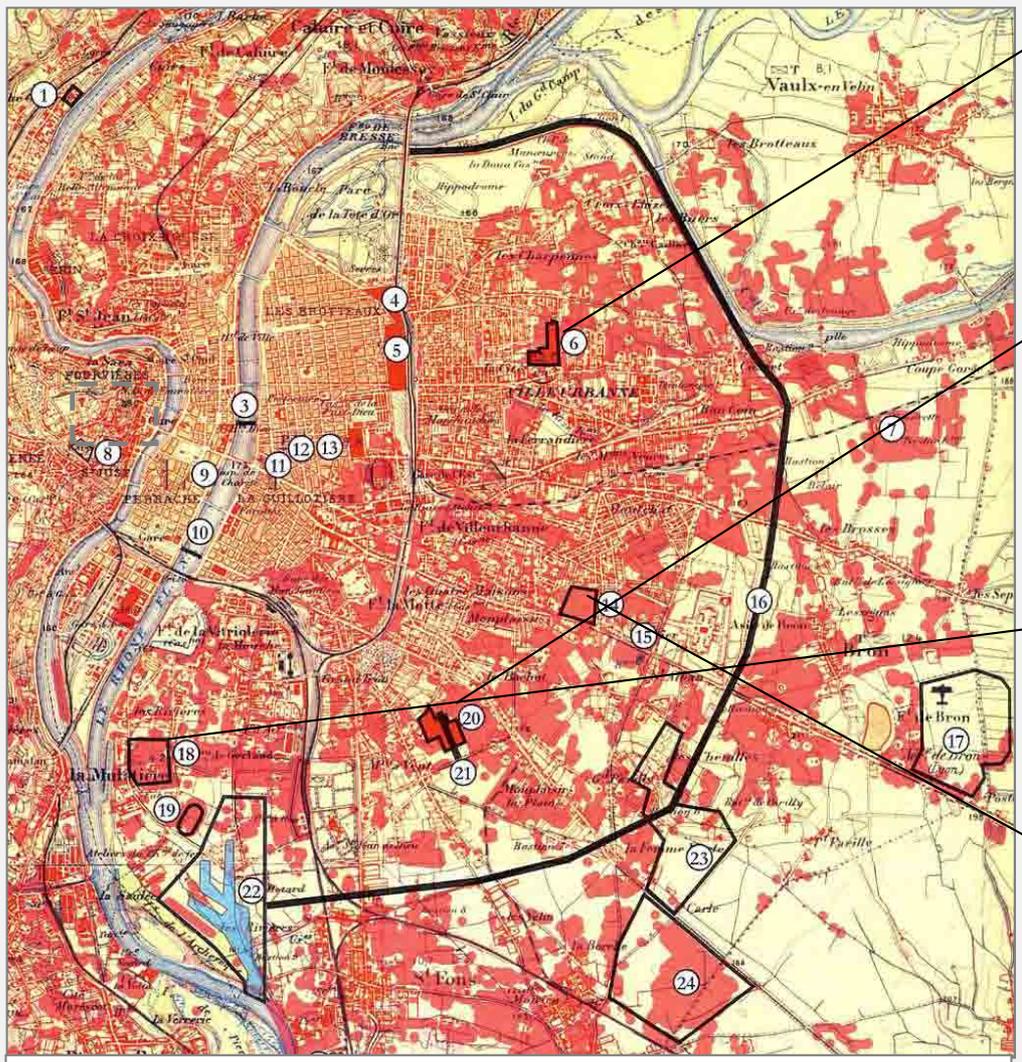
- Tracés des voiries futures
- Tracés des voies de chemin de fer
- Gare de Genève, future gare des Brotteaux

< 1960 - LA PART DIEU D'UN ENSEMBLE RURAL À UN ENSEMBLE MILITAIRE ET URBANISÉ



L'EXPANSION DÉMOGRAPHIQUE EN DIRECTION DE L'EST, DÉPORTE LA CENTRALITÉ DE L'AGGLOMÉRATION VERS LA PART DIEU

Au début du XXe siècle, Édouard Herriot est élu maire d'une ville qui domine les villes françaises grâce à son organisation industrielle et commerciale.
Il entreprend un urbanisme inscrit dans le courant hygiéniste aux visées sociale et d'embellissement.



Evolution de 1906 à 1950: les zones rouges sombres correspondent aux territoires urbanisés pendant la période.

11. Palais de la mutualité; 12. DDE; 13. Bourse du Travail; 16. Boulevard Périphérique



Gratte-ciel



Cité des Etats Unis

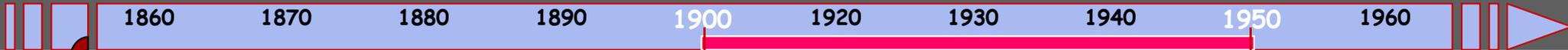


Abattoirs de la Mouche et Stade de Garland, Tony Garnier



Hôpital Grange Blanche

La centralité
La gare
La forme urbaine

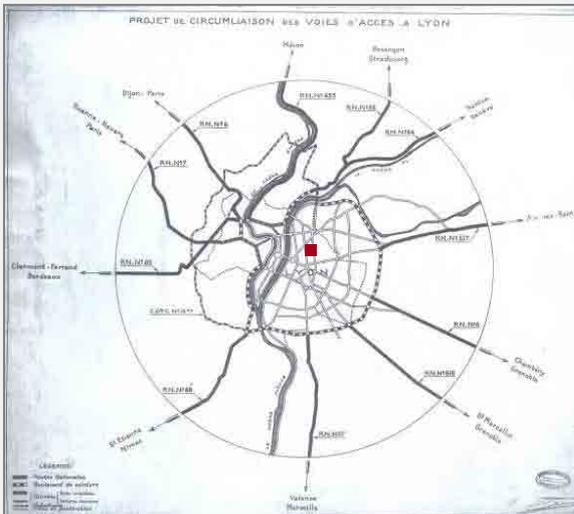


LA GARE DE TRIAGE PART DIEU EST UNE ÉPAISSE COUPURE URBAINE ENTRE LYON ET VILLEURBANNE

En correspondance avec l'expansion urbaine, fortement orientée vers l'Est, le plan des infrastructures de Chalumeau élargit l'organisation auréolaire de l'agglomération lyonnaise, avec la création du boulevard périphérique Laurent Bonnevey et le tunnel de Fourvière.

Les radiales Est convergent vers le boulevard des anciennes fortifications.

Aux abords de la Part Dieu, l'avenue Garibaldi et la transversale historique (la Guillotière-Brotteaux-Charpennes) sont des axes structurants du développement urbain, tandis que le quartier de la Vilette se structure et s'urbanise autour du mail Nord-Sud de la Vilette, et de l'avenue Nord-Sud G. Pompidou.



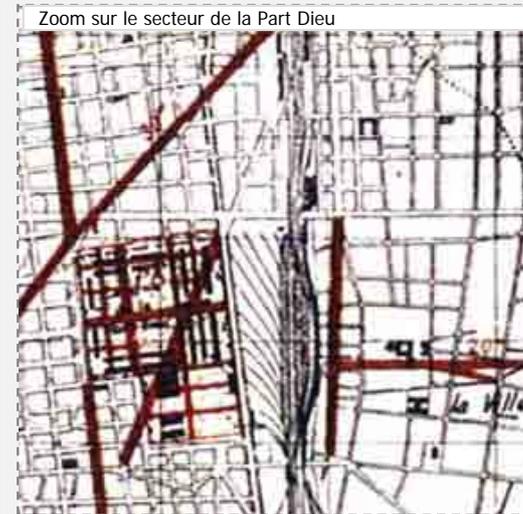
1935 : Le plan de circulaision de Chalumeau

■ La Part Dieu



Plan général de Lyon et des améliorations projetées pour son extension, C. Chalumeau, 1935

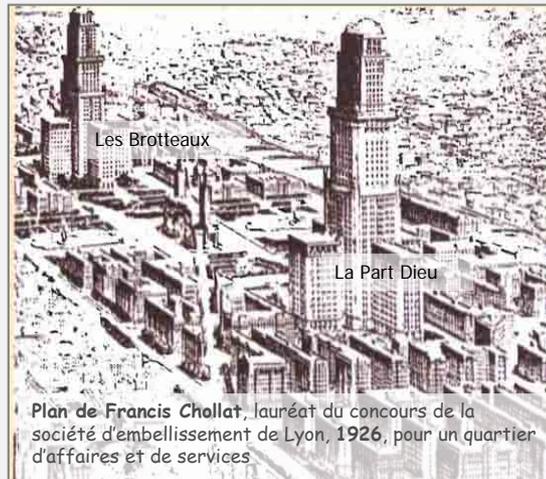
— Marquage du front bâti et/ou création de voirie nouvelle



Zoom sur le secteur de la Part Dieu

LA GESTATION D'UN QUARTIER D'AFFAIRES

1926 : Le site de la part Dieu fait l'objet d'un projet de création d'un nouveau quartier d'affaires et de services, en lien avec les Terreaux, les Brotteaux, la Mouche et Perrache, inspiré par les modèles américains.



Plan de Francis Chollat, lauréat du concours de la société d'embellissement de Lyon, 1926, pour un quartier d'affaires et de services

1960-1965 : UN GRAND ENSEMBLE D'HABITAT



1920

1930

1940

1950

1960

1965

1970

1980

1990

2000

2010

UN PREMIER PROJET DE RECONQUÊTE URBAINE PAR L'AMÉNAGEMENT D'UN GRAND ENSEMBLE D'HABITAT

Les nouvelles priorités de l'après guerre :

- l'habitat, des logements équipés pour tous et massivement;
- le développement économique, les emplois;
- les circulations automobiles, organisées et rapides.

La caserne voit son importance diminuer au profit d'autres casernements comme celui du fort La Motte.

La caserne militaire et la cité Rambaud font l'objet, dès les années 1950, d'un projet de grand ensemble sur la base duquel la Ville va négocier la cession de la caserne militaire (1. Plan Maillet).

Faute de moyens financiers, ce projet de logements ne sera réalisé que 10 ans plus tard après la création de la SERL.

> En 1960, la ville achète et revend à la SERL les 22 ha de terrains militaires. La libération des bâtiments se déroulera sur 5 ans.

La structure foncière, constituée de grands propriétaires (l'administration militaire, la SNCF et les Hospices Civils), a permis une évolution rapide du secteur.

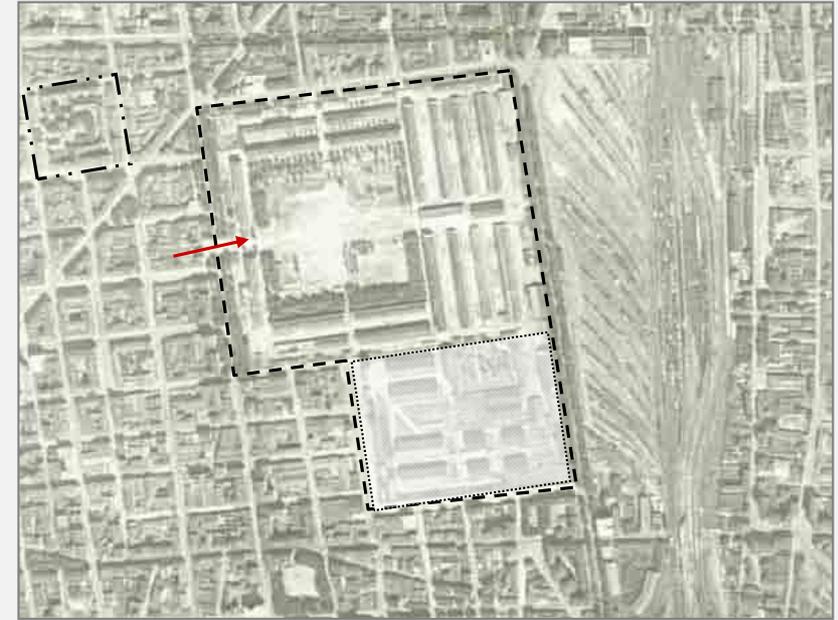
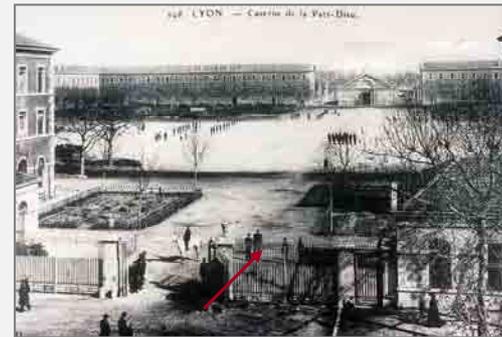


Photo aérienne de la caserne de la Part Dieu en 1945

- - - Périmètre des 22 ha
- 1^{ère} phase de libération des terrains
- . - Cité Rambaud



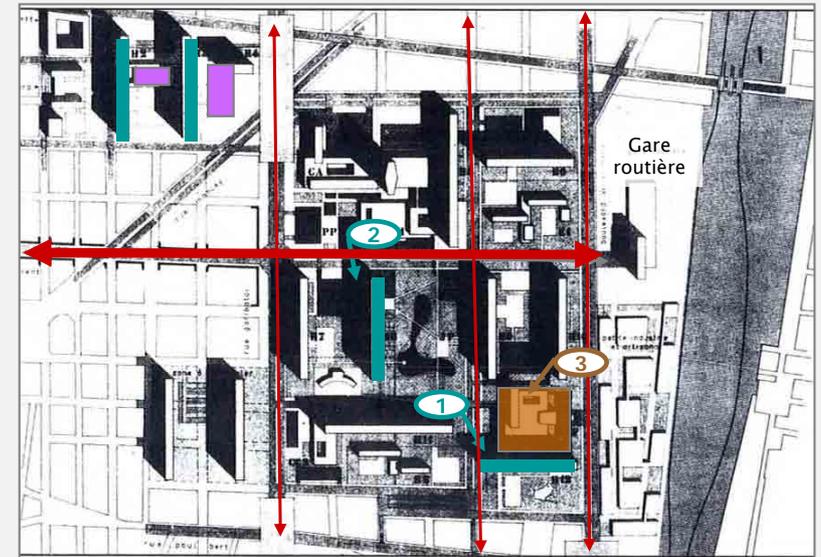
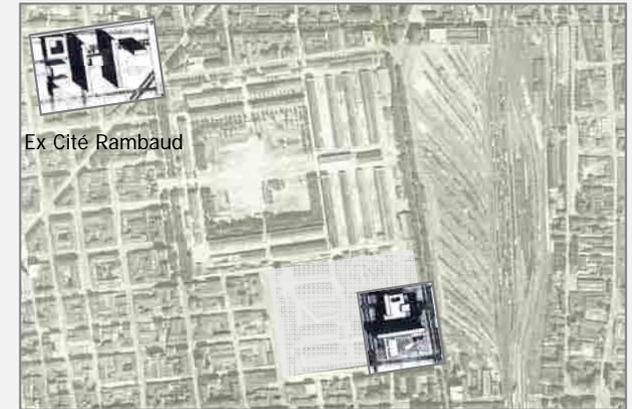


UN PROJET MIXTE À DOMINANTE RÉSIDENTIELLE

Avec l'arrivée de Pradel à la tête de la ville de Lyon, le programme du grand ensemble évolue vers un programme mixte comprenant un centre administratif, des bureaux privés accueillant du public (Radio Télévision Française, hôtel de police) et une gare routière.

1961 : Projet lauréat du concours lancé par la SERL

- > Une composition architecturale et urbaine inspirée des principes de la Charte d'Athènes (Le Corbusier) : des axes de circulations et des perspectives larges se raccordant à la trame existante.
- > Une mise en perspective Est-Ouest de la gare routière.



1961 - Plan masse de Perrin-Fayolle, Sillan et Zümbrunnen : héritages

- Barres de logements construites sur le site de la cité de bienfaisance « Rambaud » et rues du Lac et Desaix.
- Axes de liaisons interquartiers insérés dans la trame urbaine existante
- Espaces commerciaux (déménagement des halles gastronomiques de Lyon, de la presqu'île au cours La Fayette) et galerie de commerces de proximité
- Espace culturel Radio Télévision Française

1965-1980 : LE CENTRE DIRECTIONNEL



>1965 - LES MÉTROPOLIS D'ÉQUILIBRES, UNE NOUVELLE AIRE POUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

	1920	1930	1940	1950	1960	1965	1970	1975	1980	1990	2000	2010
D'UN PROJET DE QUARTIER D'HABITAT AU NOUVEAU CENTRE DIRECTIONNEL LYONNAIS												
	Au niveau national						Au niveau local / régional					
Contexte politique et jeu d'acteurs	1963 : Charles de Gaulle, Jérôme Monod, délégué à l'aménagement du territoire 1965 : Création du ministère de l'Équipement 1966 : Création de l'Organisation d'Études de l'Aire Métropolitaine (OREAM), 1967 : élaboration du Plan d'Aménagement et d'Organisation Générale (PADOG) de Lyon - Saint Etienne, par C. Delfante et J. Meyer, pour dresser un schéma de hiérarchisation des centres et d'urbanisation future.						Louis Pradel (1958-1976), ancien adjoint au logement est élu maire à la mort d'Edouard Herriot 1961 : Création de l'Atelier d'Urbanisme de la ville de Lyon (ATURVIL) dirigé par Charles Delfante 1958 : Création de la SERL (SA capital : $\frac{1}{4}$ CDC; 2/3 collectivités locales)					
Contextes économique et urbain	- « 30 glorieuses » et montée en puissance de l'automobile comme élément principal de restructuration urbaine - Un urbanisme moderniste au service d'une politique de « rénovation urbaine » pour l'amélioration du logement - Politique de décentralisation et de modernisation des services de l'Etat avec le développement des « métropoles d'équilibre » et des villes nouvelles - D'autres villes internationales (Philadelphie, Stockholm, Liverpool, mais surtout Rotterdam et Milan) transforment leur centre en quartier d'affaires et commercial. 1968: décision du conseil des ministres de créer un nouvel aéroport international						Développement important de la périphérie et renouvellement du centre ville sur lui-même insuffisant Décroissance démographique au profit de la périphérie Paupérisation du centre, insuffisant en taille et en équipements de base au regard des métropoles étrangères Faible croissance des activités tertiaires à Lyon					
Objectifs	> Renforcer le statut de métropole d'équilibre à même de contrebalancer l'importance de Paris pour positionner Lyon et son agglomération dans le réseau concurrentiel des métropoles étrangères						> Renforcer le statut de métropole régionale d'équilibre					
Programme	Créer un centre directionnel et tertiaire « de haut niveau »						Créer une nouvelle centralité complémentaire du centre ancien Un centre tertiaire de haut niveau pour faire de la Part Dieu « une vitrine lyonnaise » aux échelles régionales, nationales et internationales. 400 000 m ² d'activités tertiaires (50% pour le secteur privé + 50% pour le secteur public). Un complexe culturel, (comprenant : bibliothèque, auditorium, théâtre, salles de cinéma et galeries d'exposition) prenant appui sur la RTF Un programme commercial de centre ville. 50 000 m ² Un aménagement convivial dans un ensemble immobilier et urbain fonctionnel. Espaces publics aménagés de plantations, fontaines, maintien de la cour ancienne de la caserne. Une gare centrale de la Part Dieu, pour porter la centralité urbaine du quartier dans la ville, dans l'Est de l'agglomération et même au-delà des frontières nationales. 1968 : décision de la SNCF de ne pas implanter de gare centrale à la Part Dieu.					
Mode opératoire	Caisse des dépôts et consignations Le Fonds National d'Aménagement Foncier consent un prêt de 4 ans à la SERL						Réflexions sur un mode opératoire innovant					



UN CENTRE DIRECTIONNEL POUR UNE MÉTROPOLE HIÉRARCHISÉE

Le schéma du PADOG :

Etablit une hiérarchisation des centres et fixe une ceinture verte pour lutter contre la paupérisation et la désertification des centres.

Lyon, au centre du dispositif, est la métropole d'équilibre qui prend appui sur un réseau de villes : Grenoble, Saint Etienne, deux villes nouvelles, Bourg en Bresse et Mâcon.

Le SDAU :

Organise le développement territorial par un réseau d'autoroutes urbaines permettant la desserte du nouveau centre directionnel.

A l'image du ring, l'autoroute prend place le long de la ligne ferroviaire Brotteaux-Perrache.

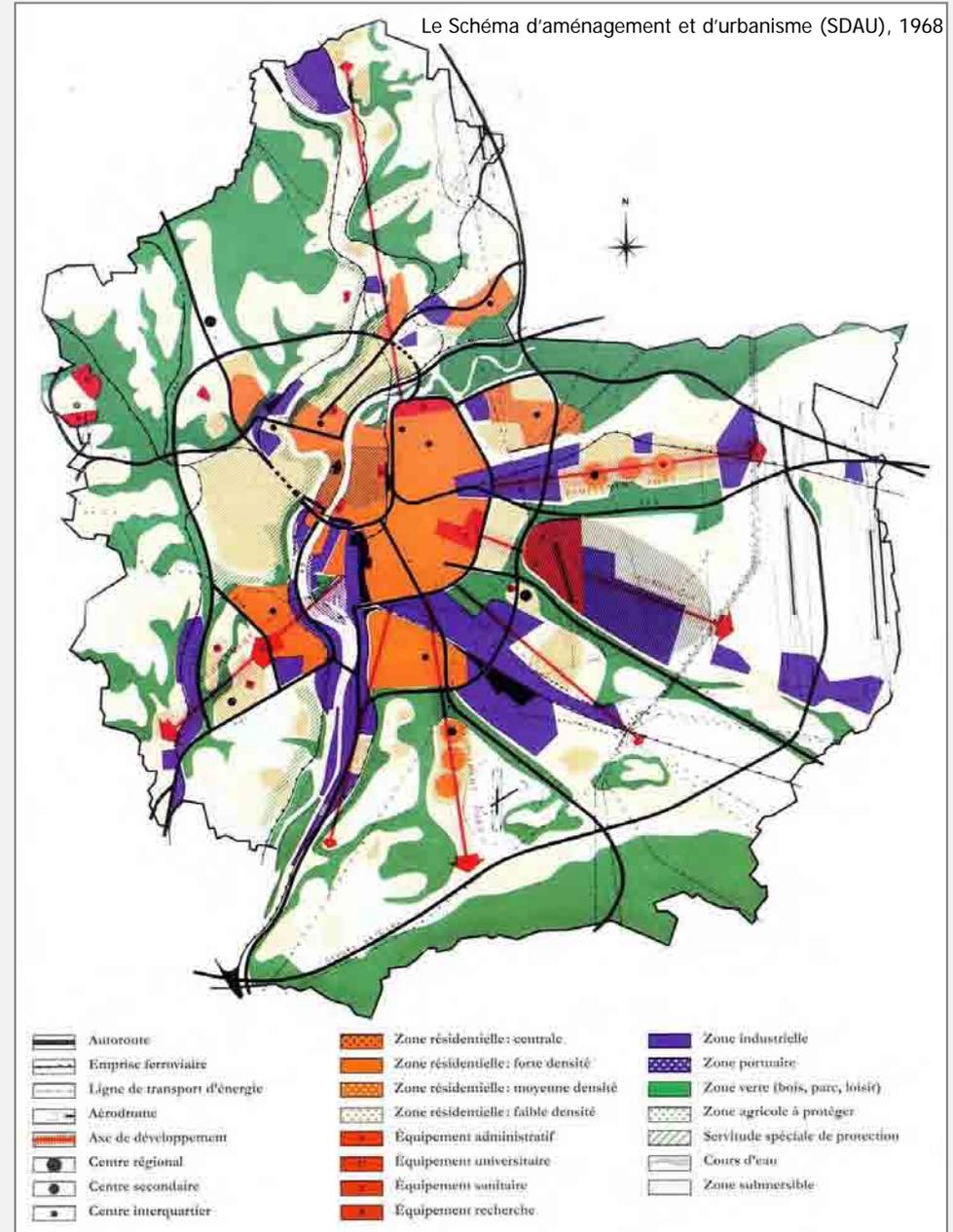
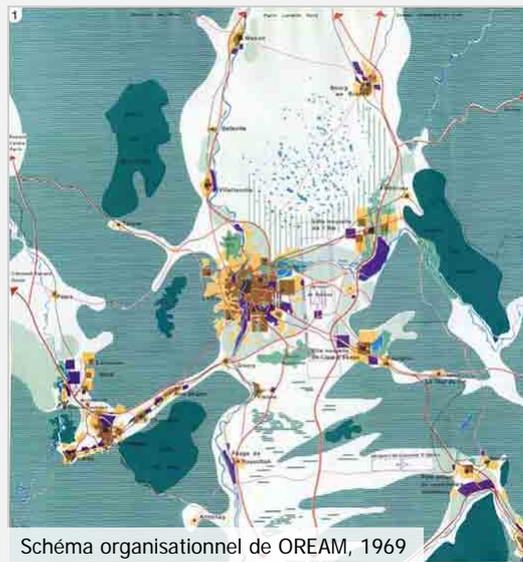
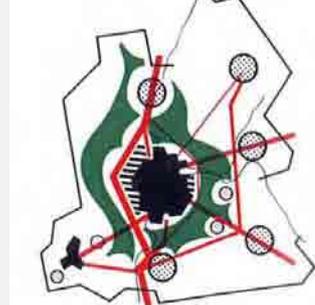


Schéma du PADOG, Delfante





PRESQU'ÎLE / PART DIEU : UNE NOUVELLE BIPOLARITÉ DE LA CENTRALITÉ DE LYON

Le plan de 1967 de Zümbrunnen et de Delfante dépasse sa propre échelle de quartier et s'inscrit dans une logique urbaine bien plus vaste structurée autour d'axes est-ouest et nord-sud :

Axes Nord-sud:

- 1/ L'avenue Garibaldi est requalifiée en « Champs Elysées » lyonnais et ponctuée de nombreux parcs et jardins
- 2/ La voie ferrée est l'axe de diffusion tertiaire depuis la Part Dieu tandis que l'Est (côté Villeurbanne) voit la requalification des petites activités industrielles en programme d'habitat.

Axe Est-Ouest:

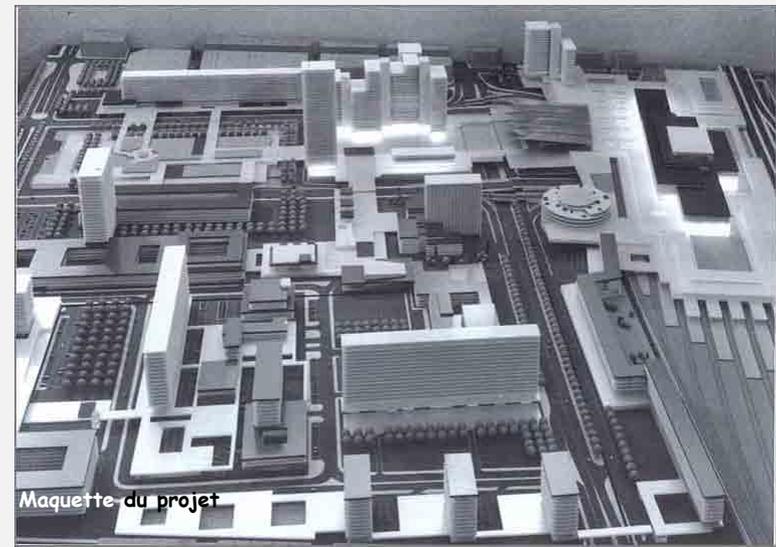
Les rues Bonnel et Servient constituent l'armature de la grande perspective au-delà même des voies ferrées. A hauteur de Part Dieu cet axe est en pan incliné jusqu'à la gare centrale qui culmine en surplomb des voies ferrées.

Ce projet prévoit une tour signale, visible de tout Lyon, pour affirmer la nouvelle centralité, notamment par le dialogue qu'elle engage avec la Basilique de Fourvière, symbole du centre historique.

Au sein du nouveau quartier:

Le projet propose une grande place publique paysagée dont l'aménagement évoque l'ancienne vocation de la Part Dieu.

Cette nouvelle centralité est conçue prioritairement pour les piétons et doit fonctionner avec les transports en commun. Mais le plan n'a pas recours à l'urbanisme de dalle.



Maquette du projet

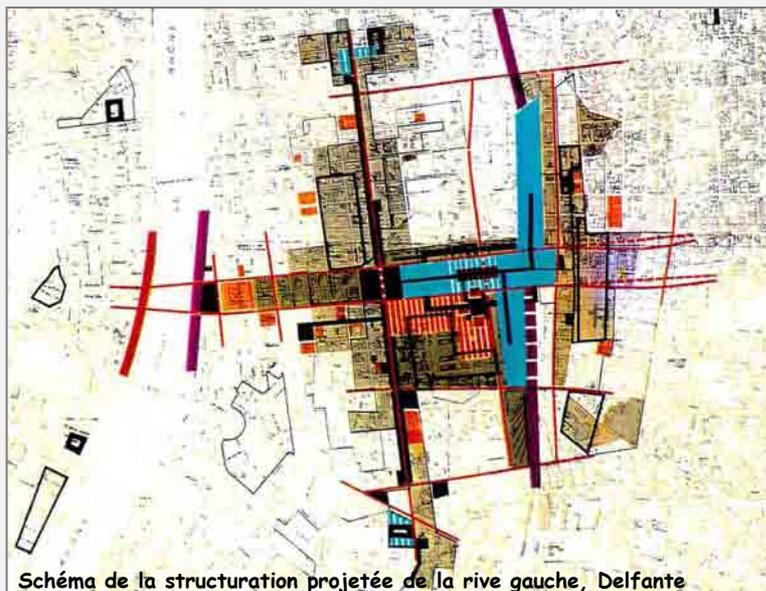


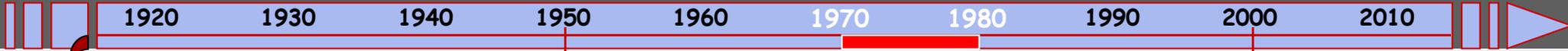
Schéma de la structuration projetée de la rive gauche, Delfante



Plan masse de 1967, Delfante et Zumbrunnen

- ↔ Liaisons interquartiers
- Voies de desserte locale existante
- Trame verte de plantations préexistantes

>1970 - DES AMBITIONS URBAINES ALTÉRÉES PAR LES CRISES PÉTROLIÈRES ET L'APPEL DE LA PÉRIPHÉRIE



LE TEMPS DES HÉSITATIONS, DES REMISES EN QUESTIONS, LIÉ À UN CONTEXTE ÉCONOMIQUE DÉFAVORABLE ET UNE PRESSION POLITIQUE FORTE

Au niveau national

Au niveau local / régional

Contexte politique et jeu d'acteurs

(Mai 1968)
Pompidou de 1969-1974
Giscard D'Estaing 1974-1981
La Caisse des dépôts et consignations

1974-1989 : Francisque Collomb, maire de Lyon (industriel et franc-maçon)
1969 : Création de la COURLY compétente en urbanisme et voiries (55 communes)
Organe décisionnel : un comité de direction fort du projet, associant les élus représentants de la COURLY, de Lyon, de Villeurbanne, du Conseil Général.
1978 : création de l'agence d'urbanisme de la COURLY «ATURCO» (asso. Loi 1901) dirigée par Frébault X-Ponts

Contextes économique et urbain

Crisés économique et immobilière liées aux choc pétroliers

Croissance modérée des activités tertiaires
Développement du tout automobile en lien avec le schéma de 1968 (entre 1955 et 1975 la circulation des VP a été multipliée par 8)
Effet d'attractivité différencié pour les investisseurs-promoteurs entre le centre de Lyon et la périphérie qui pèse sur les négociations lotisseur/promoteurs.
1970 : la SERL est propriétaire du site depuis déjà 10 ans !

Programme

Modification des densités bâties, notamment du centre commercial devenu régional (de 50 000 à 120 000 m² GLA), il est alors le plus grand d'Europe
Diminution du niveau d'équipements public et culturel.

Mode opératoire

Le Fonds National d'Aménagement Foncier a consenti un **prêt de 4 ans** à la SERL pour le quartier de centre directionnel Part Dieu

1970: **le POS interdit les bureaux en blanc en dehors de la Part Dieu**
1973: **recours à la procédure opérationnelle du lotissement**, qui offre une logique économique de meilleure rentabilité pour le lotisseur et qui permet le remboursement dans les temps de l'emprunt au FNAF.

Conséquences architecturales et urbaines

L'axe est-ouest est rompu par le centre commercial qui s'étend Nord-Sud au-delà de la rue Servient.
Fragilisation de la logique architecturale et urbaine d'ensemble du plan initial au profit d'une meilleure rentabilité et d'une plus grande singularité des bâtiments.



UN LOTISSEMENT POUR UN PROJET D'URBANISME DE DALLE, INTROVERTI ET COUPÉ DE LA VILLE

Le projet de 1975

- > Repli du projet urbain sur lui-même et adossement à la gare de triage (arrière du quartier)
- > Extension du centre commercial à un rayonnement régional et en lieu de vie autonome accueillant métro, cinéma, théâtre et galeries d'exposition (un quartier dans le quartier). Aujourd'hui encore « La Part Dieu » est, pour beaucoup de lyonnais, un centre commercial...
- > Rupture du principe des axes est-ouest (rues Servient et de Bonnel)
- > Priorisation accentuée de l'automobile par rapport aux Transports en Commun et élévation de la dalle piétonne de 1.5m à 6m par rapport à la voirie!
- > Rupture des continuités vertes des espaces publics et du rôle de jonction verte de Garibaldi
- > Déplacement du signal urbain et de l'auditorium (dont l'insertion urbaine devient délicate) et isolement de la bibliothèque.

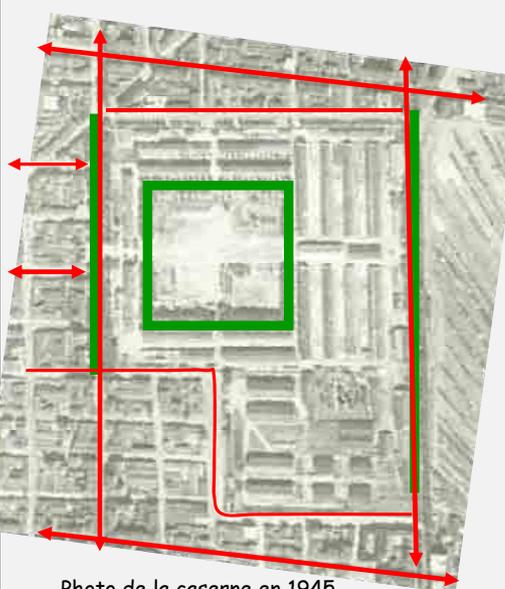
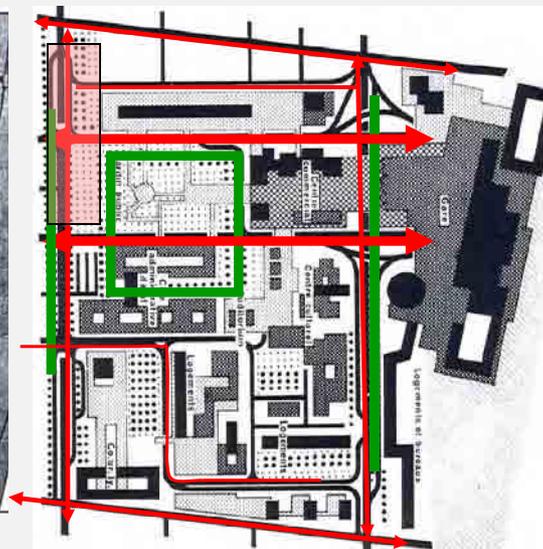


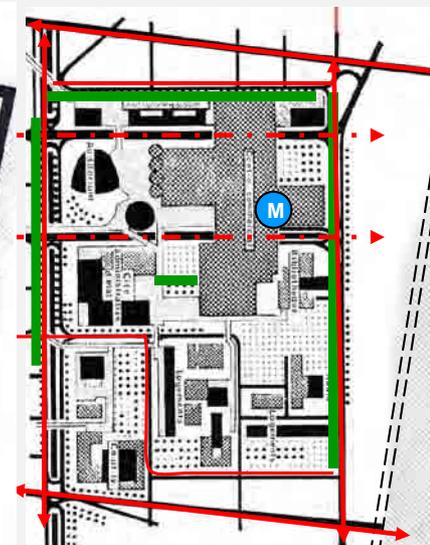
Photo de la caserne en 1945



Plan masse de 1961



Plan masse de 1967



Plan masse de 1975

Continuités ou discontinuités de la trame urbaine

- ↔ Liaisons interquartiers s'insérant dans la trame urbaine
- Voies de desserte locale existante
- Trame verte de plantations préexistantes
- Principe de place interface, facilitant la rencontre des deux axes historiques (La Fayette, Récamier) et Garibaldi

1980-1990 : L'OPÉRATION GARE TGV DE LA PART DIEU, LE RETOUR À L'ÎLOT

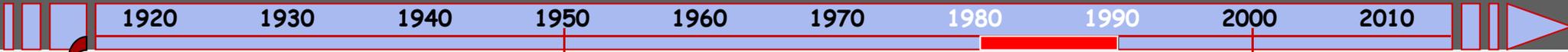


>1970 – LE TGV : UNE AVANCÉE TECHNOLOGIQUE DÉCISIVE AUX NIVEAUX NATIONAL ET LOCAL



LE RETOUR DE LA GARE CENTRALE « À GRANDE VITESSE »

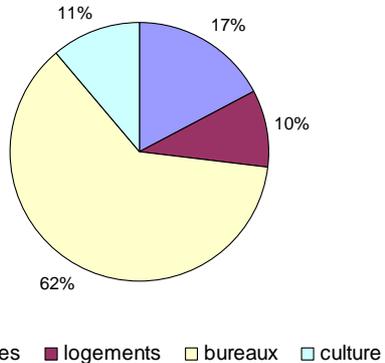
	Au niveau national	Au niveau local / régional
Contexte politique et jeu d'acteurs	SNCF	<p>Organe opérationnel : la SERL</p> <p>Architectes en chef et coordonnateurs : MM. Delfante et Macary, retenus par concours.</p> <p>1977: Elections municipales et modification des équilibres politiques notamment avec l'arrivée de Ch. Hernu au poste de maire de Villeurbanne</p>
Contextes économique et urbain	<p>1972: mise au point du turbo-train Paris Sud-Est par la SNCF</p> <p>Mécanique qui nécessite la construction d'une nouvelle voie ferrée.</p>	Relier les quartiers de l'Est de la voie ferrée (La Villette, Villeurbanne...) aux centres- ville (Part Dieu et presqu'île)
Programme	<p>Des études de faisabilité sont conduites pour choisir le site d'accueil du futur TGV.</p> <p>1974 : décision d'implanter la gare TGV et de déplacer celle des Brotteaux à la Part Dieu. La question du financement et de l'intégration urbaine et fonctionnelle de la gare reste entière.</p> <p>La collectivité ne peut supporter ces nouveaux investissements que par la TLE et seul un projet immobilier attendant parait rendre faisable l'opération d'un nouvelle gare centrale.</p>	1973-1978: travaux de mise en œuvre du métro
Mode opératoire	<p>Un montage en ZAC sera confirmé en 1979 par décision des collectivités, (la Région, le Département, la COURLY) et de la SNCF.</p> <p>1980 : obtention de la DUP (Déclaration d'Utilité Publique)</p>	
Conséquences architecturales et urbaines	La mise en œuvre du plan de la ZAC sera achevée en 1983, 2 ans après l'arrivée du TGV.	Un travail de couture urbaine avec le quartier d'affaires qui tourne le dos à l'ancienne gare de marchandises devra être enclenché.



UNE CENTRALITÉ RENFORCÉE POUR UN RAYONNEMENT ÉLARGI À L'EST LYONNAIS

Le bouclage financier de l'opération gare centrale, a nécessité un adossement à un programme immobilier complet.

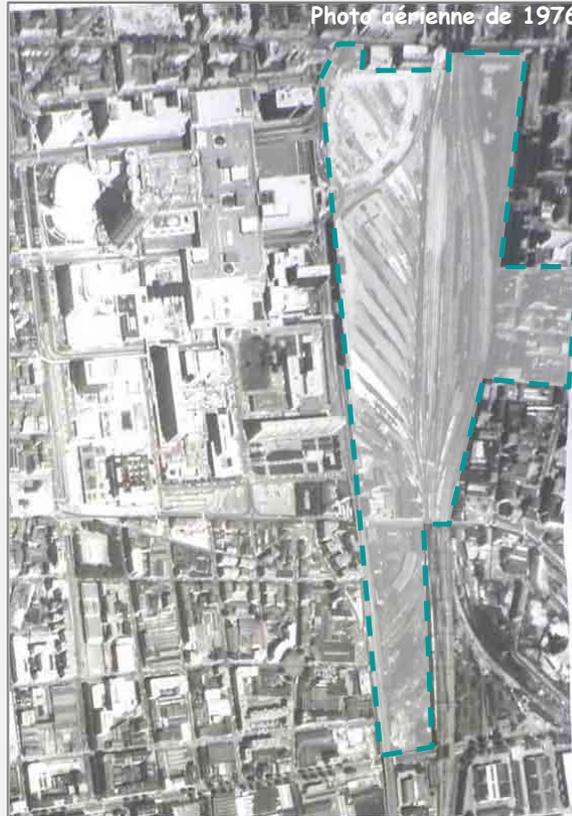
Un programme mixte à dominante tertiaire



Le projet, résultat d'un débat animé :

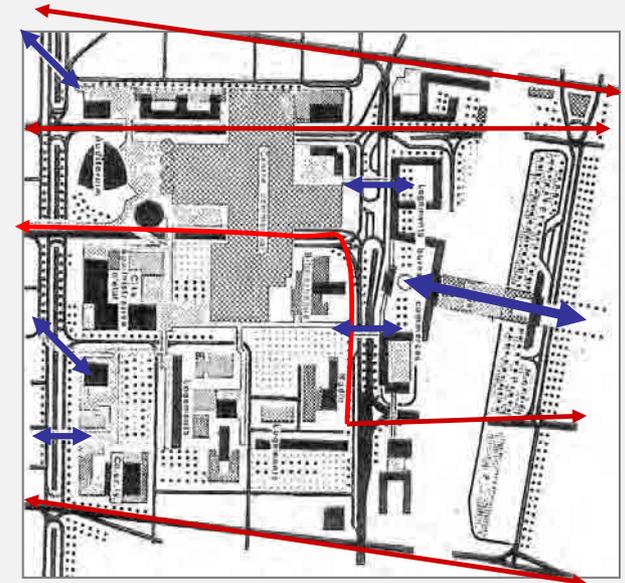
- > Relier les deux quartiers Est et Ouest de la gare
- > Gare de « plain pied » et bi-face
- > Retour de l'aménagement à l'îlot, (souplesse programmatique et précis des contraintes architecturales et urbaines)
- > Privilégier la desserte des équipements par rapport aux flux de transit (passage du boulevard Vivier Merle en trémie)

Le délai d'urgence de l'exécution du projet a favorisé un projet urbain cohérent sur le plan architectural mais qui n'a pas abouti sur la soudure urbaine avec le centre d'affaires.



Périmètre de la ZAC

(cours Lafayette, Chauffage urbain au Nord, rue de la Vilette, avenue Felix Faure et boulevard Vivier Merle)
24 ha dont 1/2 pour les réseaux et l'exploitation ferroviaires et 1/2 pour l'opération immobilière d'accompagnement (7 ha développés en limite du boulevard Vivier Merle)



Plan masse de 1980

- ↔ Principales liaisons routières Est-Ouest
- ↔ Principales liaisons piétonnes Est-Ouest



>1980 - UNE ORGANISATION LYONNAISE BICÉPHALE À FORTE IDENTITÉ



LA PART DIEU, UNE COHÉRENCE ENTRE FONCTIONNALISME ET FORMALISME

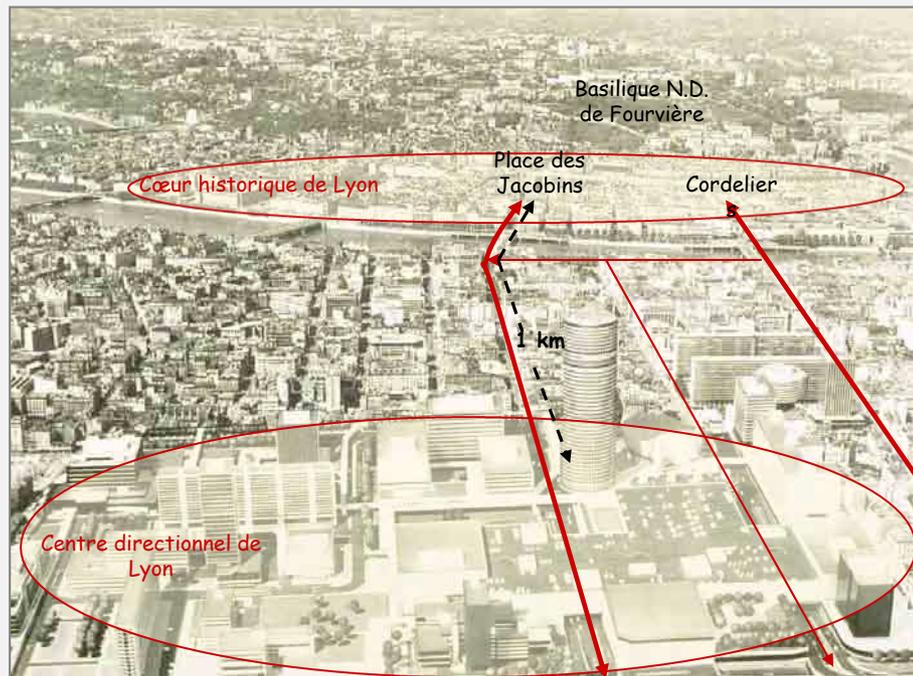
Une complémentarité de fonctions se distingue entre le pôle traditionnel et le pôle moderne :

> Un centre historique dédié aux activités de loisirs, touristiques et marchandes, aux activités économiques traditionnelles.

> Un centre directionnel moderne dédié aux activités économiques tertiaires de haut niveau et accueillant du public.

La modernité des architectures et l'importance de la volumétrie des bâtiments (avec notamment, la tour signal du centre Part Dieu en dialogue avec Fourvière, symbole du centre historique) sont autant de caractéristiques identitaires fortes qui permettent une bonne lecture des fonctions urbaines centrales (à l'image des CBD).

Toutefois, cette forte identité architecturale des années 1970 puis des années 1980 ancre le centre d'affaires dans une modernité du XXème siècle.



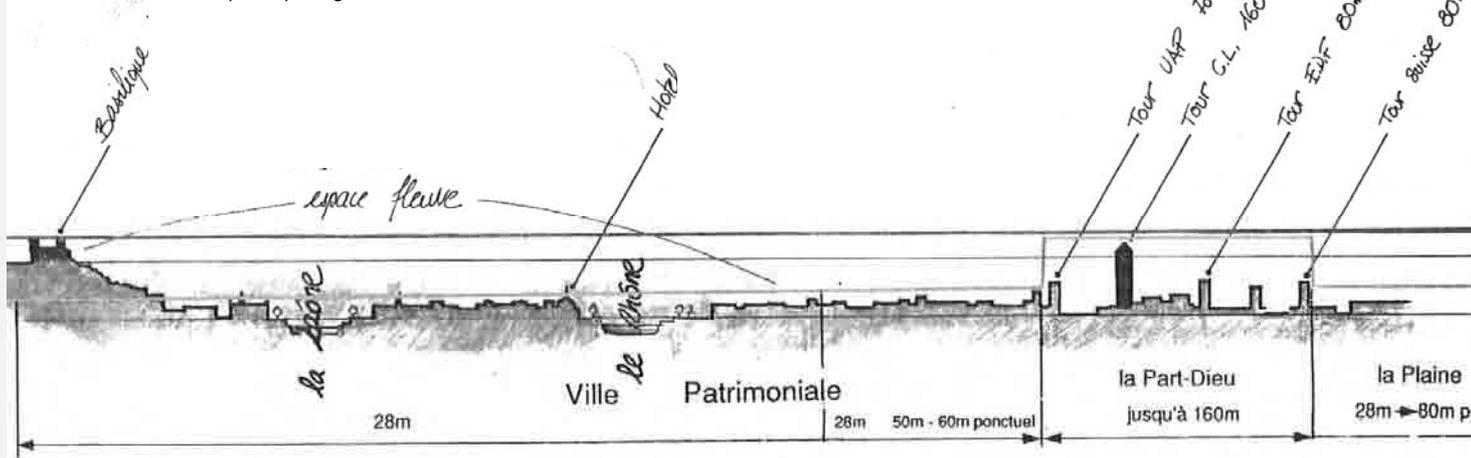
Photomontage, 1972



Au dessus : photo, 1977

Ci-contre : photo 2008

Une silhouette urbaine pour Lyon, agence d'urbanisme de la COURLY, 1990



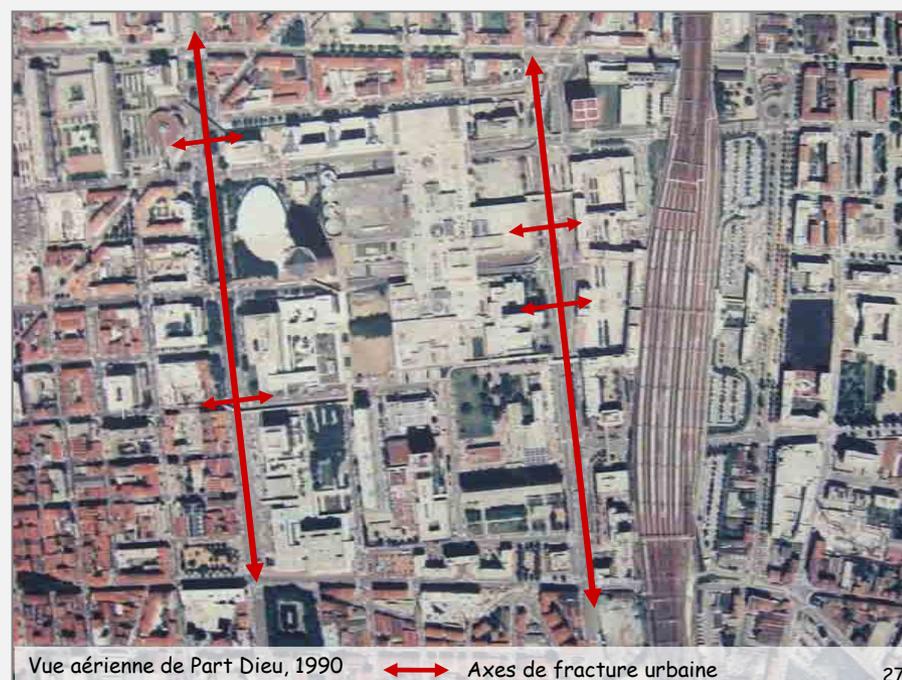
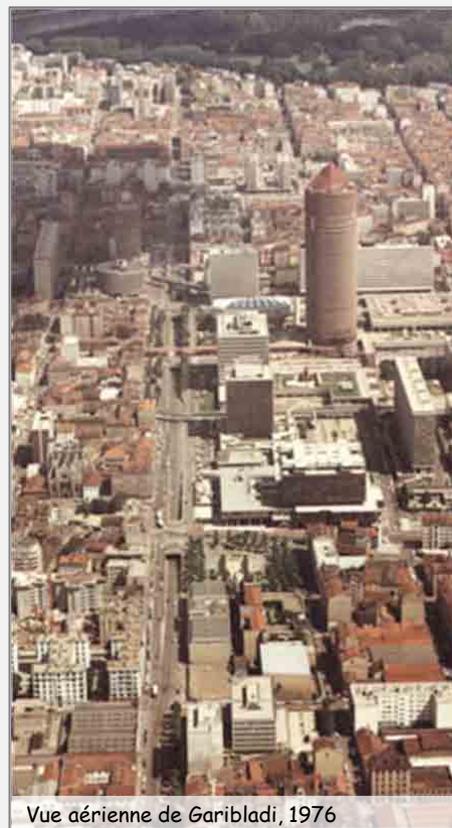
>1980 - UNE FORTE IDENTITÉ MAIS UN CENTRE DIRECTIONNEL RELATIVEMENT ISOLÉ

1920 1930 1940 1950 1960 1970 1980 1990 2000 2010

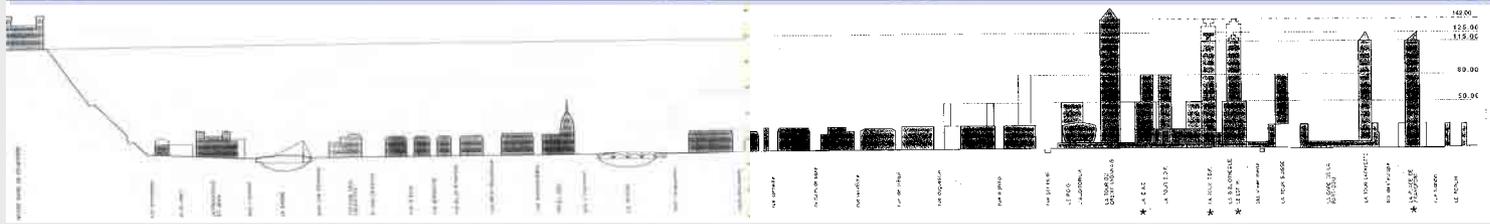
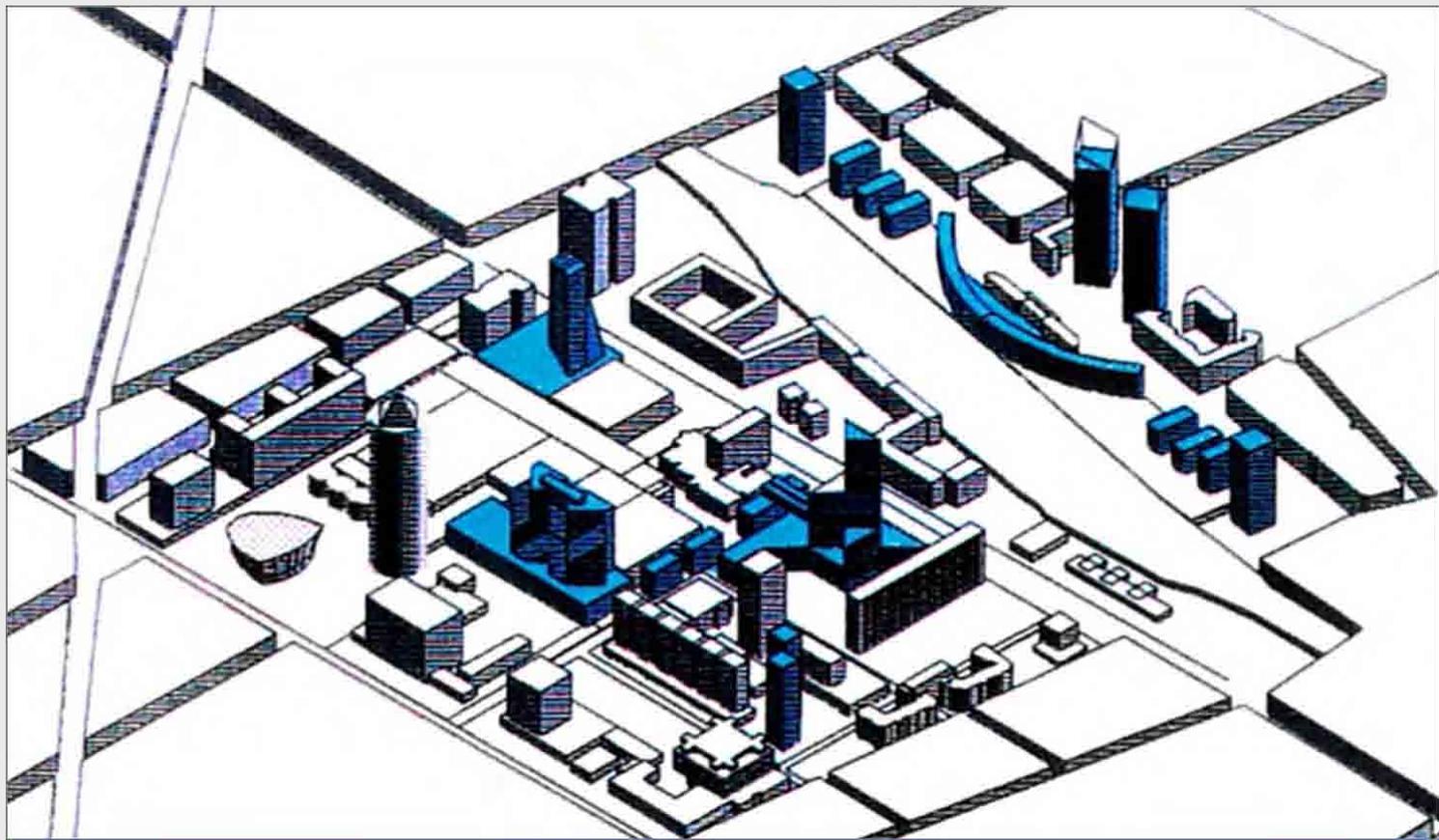
LA PART DIEU, CENTRE D'AFFAIRES ET GARE TGV, DEUX OPÉRATIONS DISTINCTES ET PEU ARTICULÉES

Un nouveau quartier directionnel au **caractère insulaire** lié notamment à la dalle piétonne et aux grandes avenues routières telles que Garibaldi, Vivier Merle

L'arrivée de la gare centrale bi-faces a permis le développement d'un véritable pôle d'échanges et une requalification du secteur de la Villette, mais n'a pas abouti à une véritable suture avec le centre d'affaires.



1990-2008 : LE PROJET DE « COLLINE EUROPÉENNE »



>1990 - UN CHANGEMENT D'ORIENTATION DE LA POLITIQUE D'URBANISME AU SERVICE D'UNE STRATÉGIE INTERNATIONALE



D'UNE CENTRALITÉ BICÉPHALE À UNE CENTRALITÉ MULTI-SITES

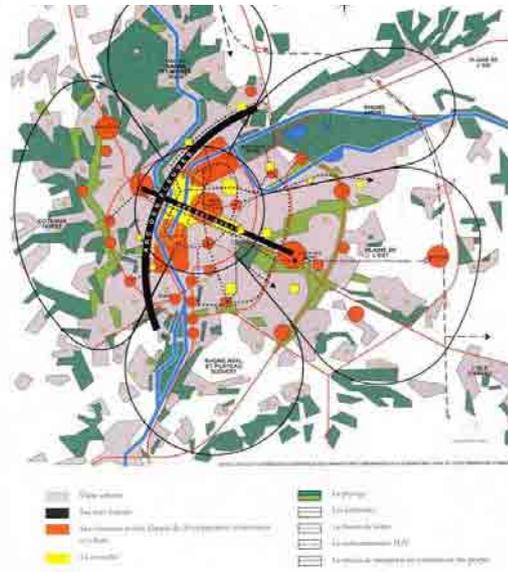
Le report du renouveau de la Part Dieu

La volonté de renforcer le quartier d'affaires a été freinée par une forte dynamique de développement urbain.

Les nouvelles polarités métropolitaines contribuent à l'étirement de la dynamique de diffusion « Part Dieu », le long de l'axe ferroviaire Nord-Sud : « le boulevard de l'Europe ».

Le boulevard de l'Europe apparaît comme un axe privilégié du développement tertiaire et de requalification urbaine (ZAC Thiers 1990, la Vilette-Dauphiné, la Buire, ...).

Schéma Directeur de l'Agglomération Lyonnaise (SDAL), 1992



Contexte politique

1989-2001: Michel Noir est élu maire de Lyon, auquel lui succède en 1995 Raymond Barre

1992: le nouveau SDAL prévoit une multiplication des points d'appui du développement économique qui s'organisent autour de l'arc des fleuves et d'un axe Est-Ouest vers la Porte des Alpes.

Programme (non exhaustif) :

Le plan lumière et le plan couleur

La cité internationale et la « Cité scolaire internationale » de Gerland

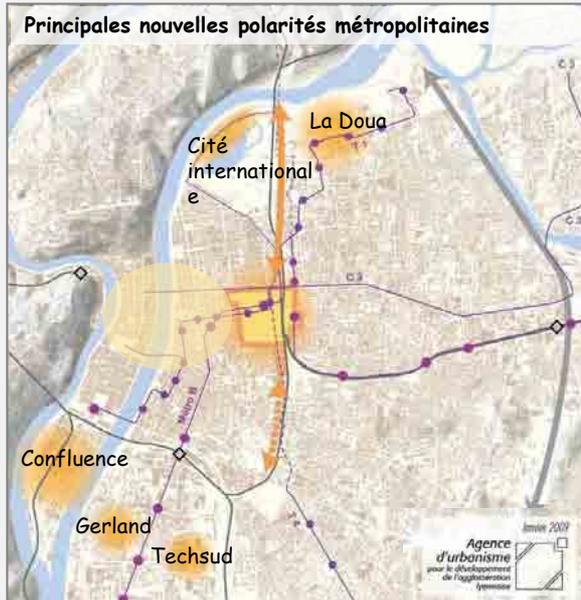
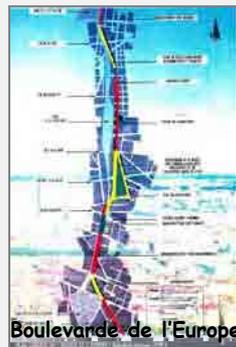
La réhabilitation ou construction de nombreux équipements culturels

Favoriser les transports en commun et minimiser la place de la voiture en ville (Tramway, Cristalis)

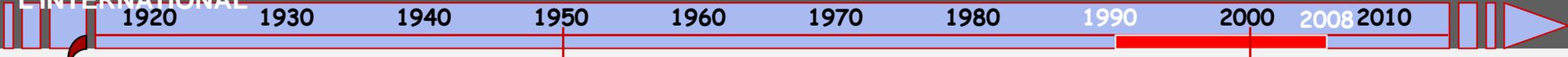
Politique « espaces publics, espaces de vie » (ex: Pl des Terreaux).

Des opérations de grande ampleur au programme mixte : Lyon Confluence et Gerland

Des opérations de développement économique par la recherche et l'enseignement supérieur

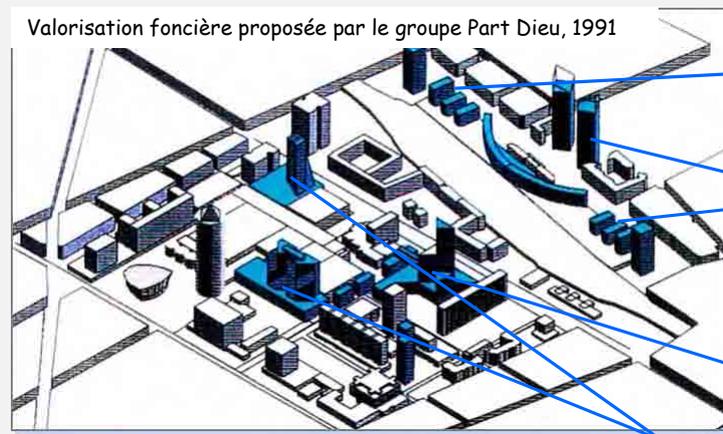
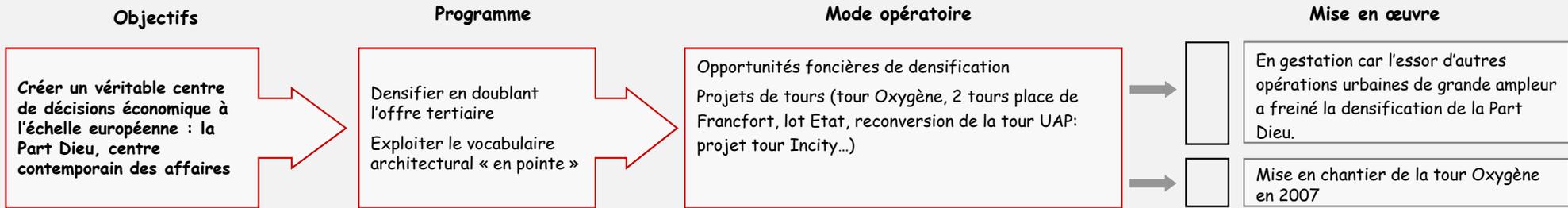


>1990 – LA GESTATION DU PROJET DE CENTRE CONTEMPORAIN DU XXIÈME SIÈCLE CONCURRENTIEL À L'INTERNATIONAL

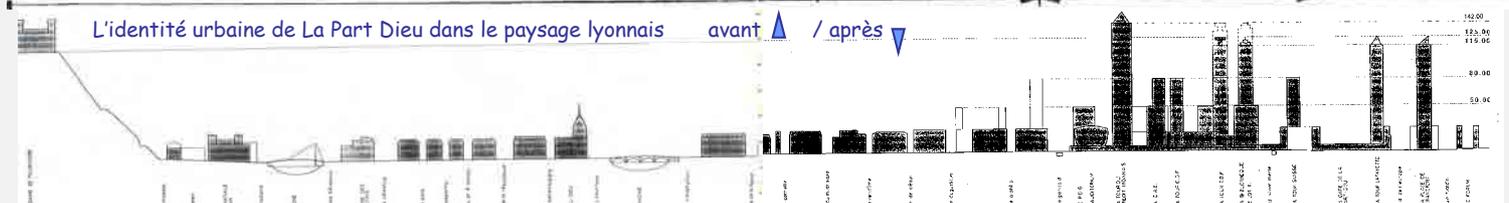
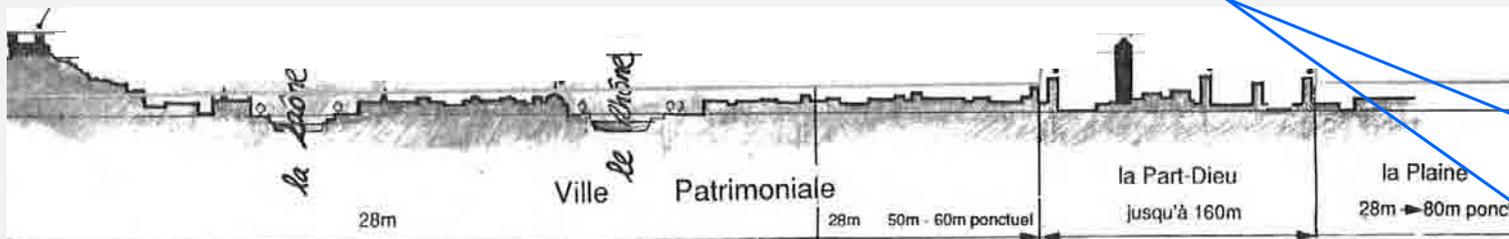
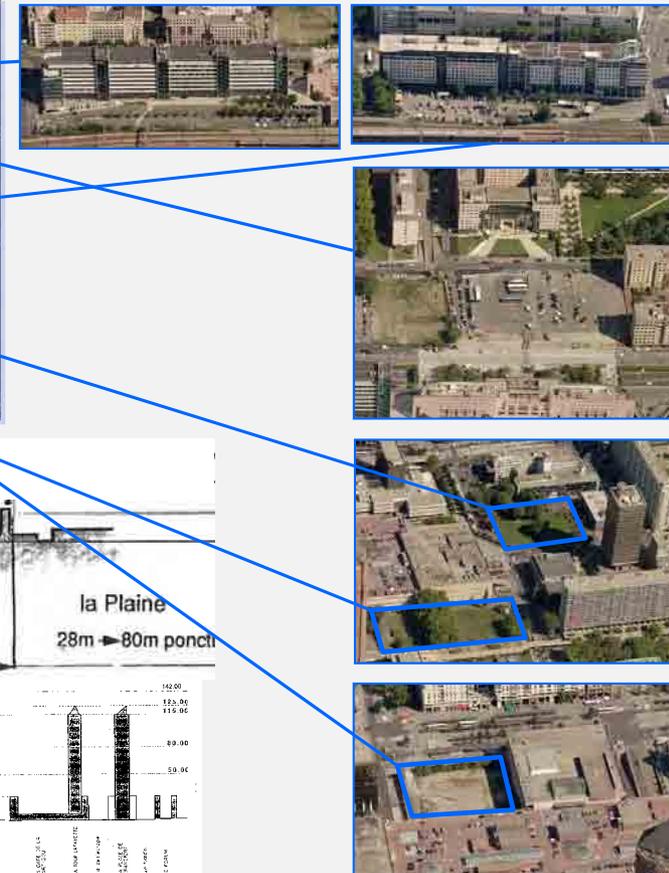


UN PROJET DE COLLINE EUROPÉENNE COMPOSÉE DE 7 TOURS

Un management de projet spécifique le Groupe Part Dieu piloté par la SERL associant le Grand Lyon et l'agence d'urbanisme et René Provost comme architecte en chef de 1990 à 2000, suivi de Jean-Pierre Buffy de 2000 à 2005.



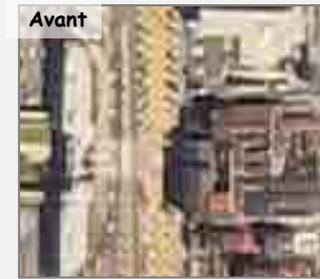
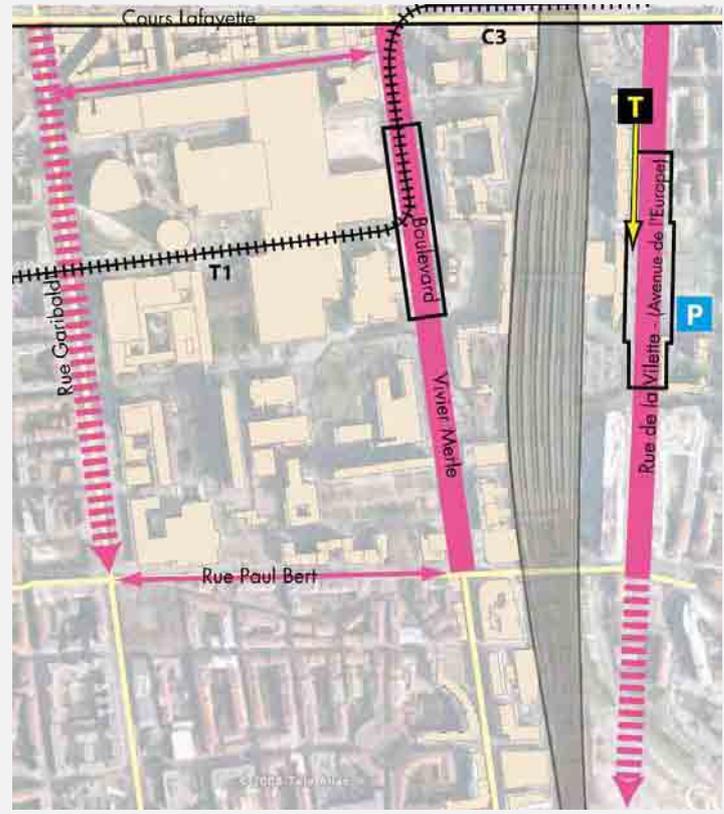
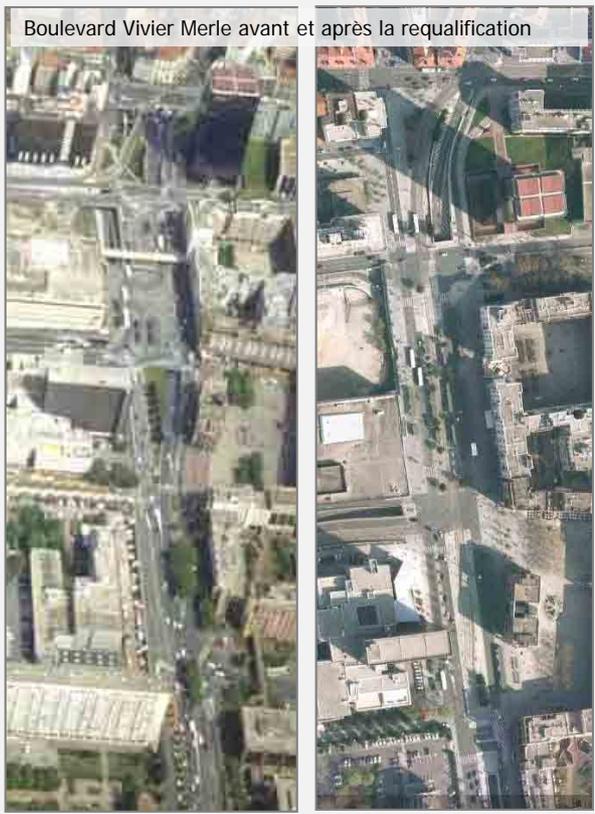
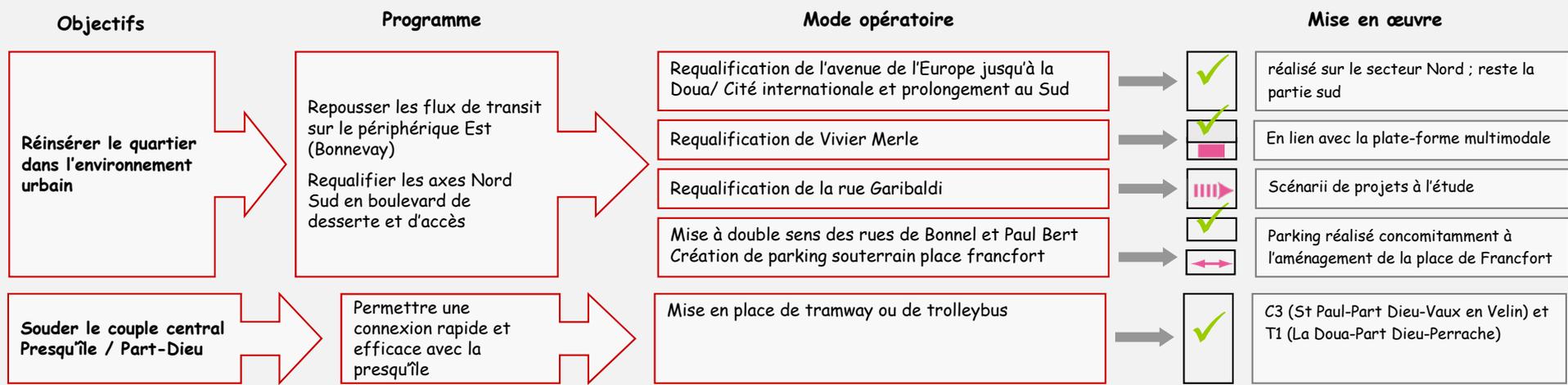
Etat des lieux en 2005



>1990 – LA GESTATION DU PROJET DE CENTRE CONTEMPORAIN DU XXIÈME SIÈCLE CONCURRENTIEL À L'INTERNATIONAL



LA « SOUDURE » DES DEUX GÉNÉRATIONS DE LA PART DIEU : LA DALLE ET L'ÎLOT

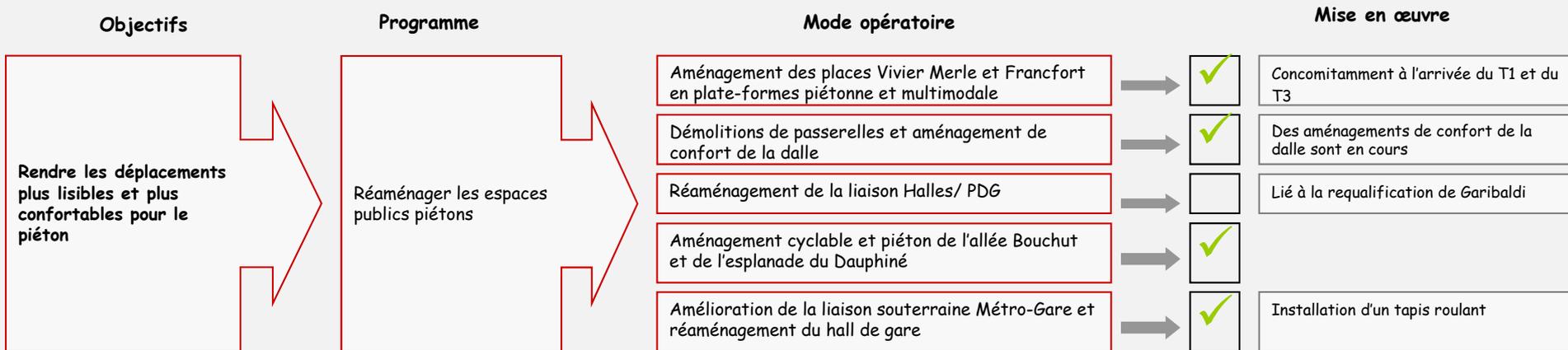


La centralité
La gare
La forme urbaine

>1990 – LA GESTATION DU PROJET DE CENTRE CONTEMPORAIN DU XXIÈME SIÈCLE CONCURRENTIEL À L'INTERNATIONAL



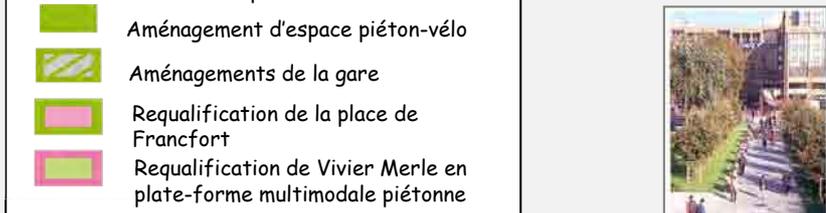
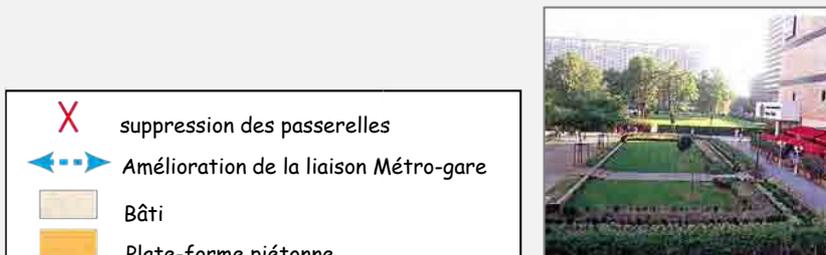
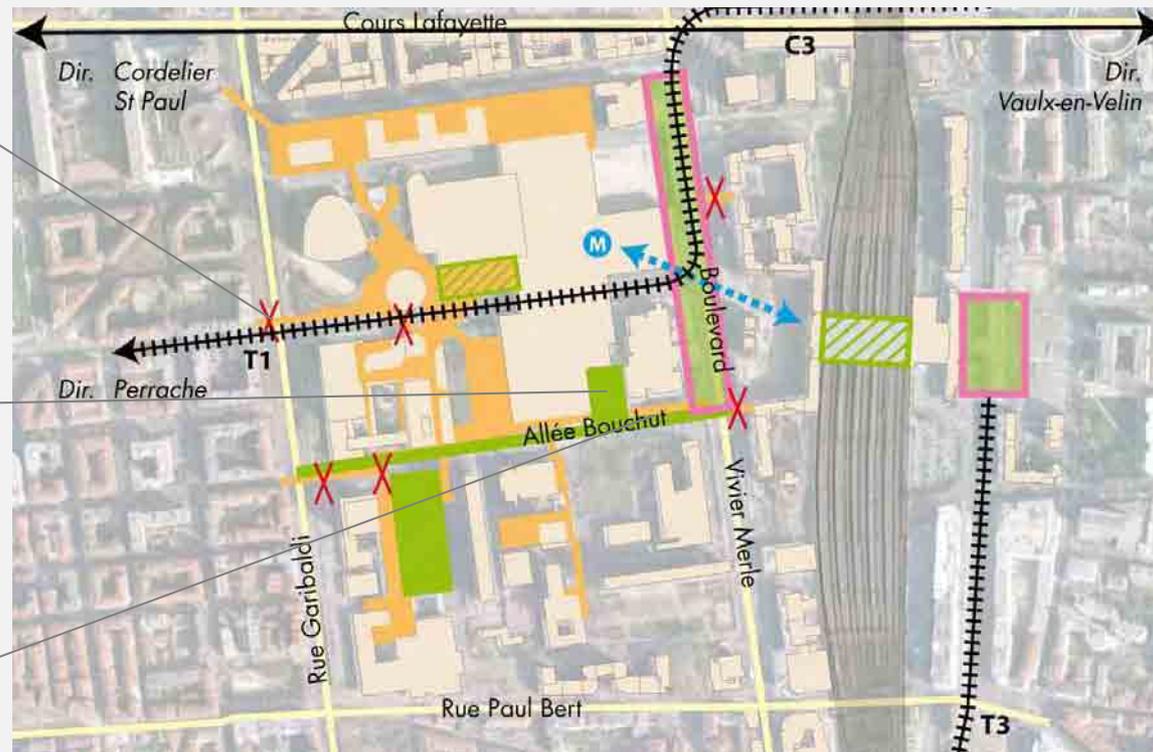
LA « SOUDURE » DES DEUX GÉNÉRATIONS DE LA PART DIEU : LA DALLE ET L'ÎLOT



Vue de la rue Garibaldi avant la démolition de la passerelle.



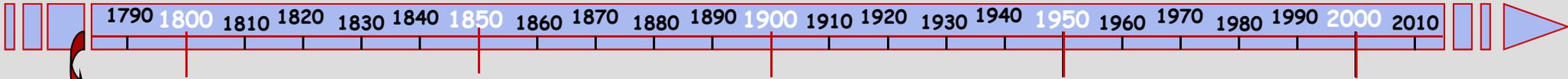
Vue de la rue Garibaldi après la démolition de la passerelle.



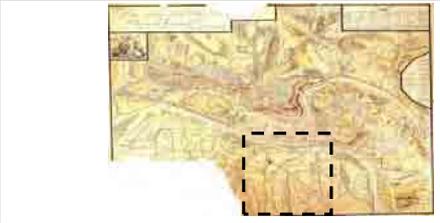
- X suppression des passerelles
- ←→ Amélioration de la liaison Métro-gare
- Bâti
- Plate-forme piétonne
- Aménagement d'espace piéton-vélo
- Aménagements de la gare
- Requalification de la place de Francfort
- Requalification de Vivier Merle en plate-forme multimodale piétonne

La centralité
La gare
La forme urbaine

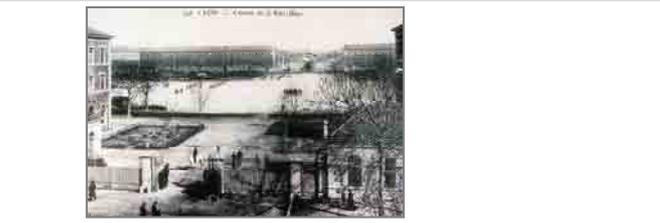
SYNOPTIQUE DE L'ÉVOLUTION DE LA PART DIEU: DE L'ÉTAT RURAL À LA CENTRALITÉ MÉTROPOLITAINE



Avant 1800 - La ferme dans un ensemble rural, en partie inondable



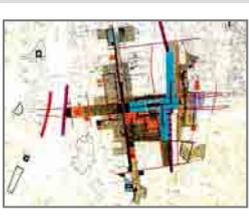
1850 - La caserne militaire et le fort



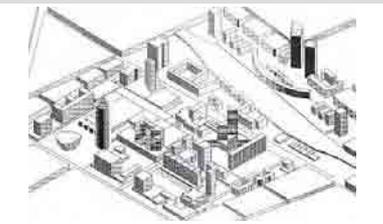
1960 - Un grand ensemble d'habitat



1965 - Un centre décisionnel



2008 - La City et la gare centrale euro-régionale



La centralité
La gare
La forme urbaine

PERMANENCES ET « LEÇONS » DE L'HISTOIRE DE LA PART DIEU

La dialectique entre rayonnement et enclavement,

- le siècle de la fonction militaire (1850-1950) : fonction forte de commandement, hautement symbolique de la place de l'Etat dans la ville et aux impacts concrets sur l'environnement économique et social des quartiers attenants, mais à la forme architecturale spécifique des casernements : fermés à la Ville. Son adossement à la gare de triage des marchandises marquant la limite symbolique avec Villeurbanne a renforcé se positionnement confiné dans la ville.
- la fonction économique : du centre directionnel de la métropole d'équilibre jusqu'à aujourd'hui le Hot Spot tertiaire, future City de Lyon, la fonction est éminemment tournée vers le rayonnement régional, national et européen de l'agglomération lyonnaise. Pourtant, l'aménagement progressif du quartier, contraint par un contexte économique et politique et par un mode opératoire spécifique, a pris une forme introvertie aggravée par l'urbanisme de dalle.

Le lien à la presqu'île, au cœur historique lyonnais, n'a jamais pleinement abouti.

Enfin, **les vagues hésitations du rôle économique de la Part Dieu** dont la vocation devait être dès les années 1950-1960 résidentielle et aujourd'hui le retour à la mixité des fonctions notamment à l'habitat dans ce quartier à dominante tertiaire.

SERL, « Lyon Part Dieu », 1988

Atlas historique du Grand Lyon, Formes urbaines et paysages au fil du temps, Jean Pelletier et Charles te, novembre 2004

Communauté urbaine de Lyon, « Vivez la Part Dieu » n°1, février 2000

Le Grand Lyon- SERL, « Lyon Part Dieu en perspective », Grands projets urbains, juin 1995

Ecole d'architecture de Lyon, « Histoire des fortifications de Lyon », MM. Blondeau et Muller-Woulkoff, mars 1985

« Forma Urbis, les plans généraux de Lyon du XVI au XX^e siècle », Les dossiers des archives municipales, 1997

Communauté urbaine de Lyon - Agence d'urbanisme de Lyon, « l'avenue de l'Europe - état d'avancement du projet et des réalisations », décembre 1995

Entretiens avec Charles Delfante, novembre 2008 et janvier 2009

Le Grand Lyon, Millénaire 3, « Imaginer un métro pour Lyon », Stéphane Autran, mars 2008

Le Grand Lyon - Agence d'urbanisme de Lyon, « Aménagement des bas-ports de la rive gauche du Rhône », cahier des charges de l'étude de définition, juillet 2002

Agence d'urbanisme de Lyon, « Une silhouette urbaine pour Lyon », décembre 1990

« De -l'atelier- à -l'agence- d'urbanisme de Lyon : nouveaux regards sur les quartiers anciens (1961-1983) », extrait de La métamorphose urbaine lyonnaise pendant les années 1960 et 1970, Gilles Bentayou, 2005

« Ce qu'ils disent de la ville. Savoirs experts et représentations des acteurs de la rénovation/réhabilitaion du 3^{ème} arrondissement de Lyon (1960-2000), thèse pour l'université J. Monnet de Saint Etienne, doctorat « Villes et société », Gilles Bentayou, 2007

Développement de l'intermodalité à l'échelle de l'aire urbaine lyonnaise, « Projet REAL », plan d'actions, septembre 2005