

Franck Scherrer

*Professeur à l'Institut d'Urbanisme de Lyon
Université Lyon 2*

Au fil de la reconquête :

30 ans d'urbanisme dans le Centre Presqu'île de Lyon

Le Centre Presqu'île, et d'une manière générale le centre historique de Lyon, connaissent aujourd'hui un moment tout à fait inédit dans l'histoire urbaine : jamais le centre-ville n'a-t-il connu en même temps une aussi large diffusion des normes contemporaines de confort, de salubrité et d'accessibilité, et un tel niveau de protection et de mise en valeur patrimoniale. D'un côté, tout un tissu urbain taudifié dans une incurie générale depuis un siècle ou plus, surtout entre Terreaux et Bellecour, est aujourd'hui presque complètement réhabilité, ce qui stupéfierait tout observateur éclairé de la vie urbaine de la première moitié du XX^e siècle. De l'autre, la conjonction du ravalement continu des façades, des «plans couleurs» des quais, de la requalification des espaces publics et du Plan Lumière donne tout son sens au label Unesco du classement au patrimoine mondial.

Cette situation «unique» est en fait partagée par la majorité des villes européennes qui ont peu ou prou connues ces 30 dernières années des politiques convergentes, au-delà des différences nationales, de reconquête de leurs centres historiques. Le seul moment comparable dans l'histoire des villes est celui de la seconde partie du XIX^e siècle ou un large mouvement de régénération urbaine, baptisé «haussmannisation» en France, s'est développé dans toute l'Europe, et a laissé dans presque chaque centre urbain des éléments de composition et de fonctionnement (percées, bâtiments publics, réseaux) qui sont aujourd'hui encore structurants. Mais là où la vision «haussmannienne» rejetait très fortement l'héritage «moyenâgeux» de la ville traditionnelle insalubre et socialement incontrôlable au bénéfice d'un urbanisme porteur des valeurs du progrès, de l'hygiénisme et de la libre circulation, la reconquête contemporaine des centres-villes est au contraire entièrement sous l'égide du «renouer» avec la mémoire, l'identité et «l'âge d'or» de la ville européenne fait de mixité des usages, des populations, d'habitat dense, à l'échelle humaine, façonné par les siècles autour d'un espace public partagé et convivial.

A cet égard, l'urbanisme moderniste qui prévaut dans les années de reconstruction et de croissance après 1945 est finalement plus proche de l'haussmannisation du II^e Empire que de l'urbanisme «postmoderne» de ces trois dernières décades. Il a d'ailleurs touché plus marginalement les centres des villes que leur périphérie (hormis les villes reconstruites), au regard du moins des visées radicales de l'élite politique et intellectuelle de l'époque. Finalement, il semble que la vraie césure, à l'échelle séculaire, dans les modes de faire la ville – entre urbanisme moderne et postmoderne pour le dire rapidement – passe justement au milieu des années 70 du XX^e siècle et coïncide avec la naissance à Lyon de la revue Centre Presqu'île.

Il est ainsi frappant de constater que les deux opérations d'urbanisme majeures prévues sur la Presqu'île jusqu'en 1975 sont deux projets «d'assainissement» de quartiers taudifiés et jugés irrécupérables, remontant pour le moins à l'entre-deux-guerres. Il s'agit d'une part du prolongement de la rue de la République et de la percée «Martinière-Tolozan» dans le bas des Pentes, projet typiquement haussmannien qui s'est gonflé en opération de rénovation urbaine majeure englobant tout le secteur de la Grande-Côte par la volonté de Louis Pradel. L'autre projet est celui de la démolition complète du quartier Mercière, formellement décidée en 1958, mais dont l'idée remonte à plus de trente ans en arrière. L'année 1975 est marquée par deux événements cruciaux :

- Sous la pression conjointe de l'association Centre Presqu'île et de l'association des commerçants de la rue de la République – on pourrait presque dire un «combat de rue»-, Louis Pradel Maire de Lyon change du tout au tout sa position et accepte la piétonnisation des rues de la République et Victor Hugo à la suite du chantier du métro.
- L'opération de rénovation accompagnant la percée «Martinière-Tolozan» se transforme du jour au lendemain en opération de «réhabilitation urbaine» tout à fait pionnière dans ses principes (respect du cadre bâti, immeubles-tiroirs, maintien de la population sur place, prise en compte de la mixité sociale...)

Dès lors, deux principes fondamentaux de l'urbanisme postmoderne se mettent en place qui contrastent fortement avec le passé immédiat : celui de la «ville qui se refait sur elle-même», principe qui, dans le Centre Presqu'île, se traduit essentiellement par la réhabilitation du cadre bâti existant dans un contexte de patrimonialisation hégémonique (il ne se construit pratiquement plus d'immeubles neufs entre Terreaux et Perrache depuis 1980) ; celui de la «reconquête de la centralité» qui passe par de nouvelles politiques urbaines, comme la requalification des espaces publics, le développement culturel, la promotion de l'image de la cité sur les valeurs d'identité et de patrimoine, et la compétitivité métropolitaine.

Avec la dégradation du cadre bâti, l'hémorragie démographique, la fuite plus ou moins organisée des activités privées et publiques vers le nouveau centre de la Part Dieu, le caractère résiduel de l'espace public totalement dédié aux fonctions circulatoires et de stockage automobile est caractéristique de l'état d'abandon du centre-ville. Le renversement de situation va être très long à se mettre en place. Premier épisode de la reconquête, l'aménagement des rues piétonnes a été fait de bric et de broc ; avant d'être des opportunités formidables de requalification des places, la construction des parcs de stationnement s'est d'abord fait au détriment du patrimoine urbain (Place Bellecour, Quais de Saône, Halle des Cordeliers, ainsi que le métro Place Tolosan) ; Le premier projet de mise en valeur de la rue de la République est d'initiative privée, tandis que celui de la Place Antonin Poncet est au départ plus soucieux de combler que de respecter le vide urbain (au fondement de l'espace public). Pendant ces quinze premières années, c'est l'évolution de la société urbaine plus que l'action publique qui font des principales artères et places de la Presqu'île des hauts-lieux du brassage des populations de la métropole renaissante.

La mandature Collomb sont des années d'hésitation, mais aussi de préparation de ce qui va se cristalliser à l'arrivée de Michel Noir sous le nom de Plan Presqu'île. Cette première approche globale de l'aménagement du centre presqu'île, réclamée depuis toujours par le Comité du même nom, se décompose en deux axes : le premier est celui d'une régulation des déplacements urbains, composé ambiguë d'une volonté de restreindre le transit dans la Presqu'île et de limiter globalement les déplacements automobiles, et d'un désir de renforcer l'attractivité (notamment commerciale) du centre par un développement très volontaire des parkings souterrains (eux-mêmes générateurs de déplacements automobiles)... Ce compromis politique, très contestable en théorie, est peut être, à l'aune du temps, plus pertinent qu'il n'y paraissait alors. Ces parkings ont permis par ailleurs d'initier une politique audacieuse de reconquête et de requalification des places du centre-ville, politique d'espaces publics de surface et de sous-sol qui a porté loin la réputation de Lyon en matière d'urbanisme. Cette politique qui se poursuit aujourd'hui au ralenti a grosso modo réussi à concilier les deux axes essentiels et souvent contradictoires des politiques urbaines contemporaines : promouvoir à l'extérieur l'image de la ville dans la concurrence des territoires et améliorer à l'intérieur le cadre de vie comme le bien être des habitants.

En revanche, le début des années 80 à été beaucoup plus innovant dans le domaine de la requalification de l'habitat et du cadre bâti que les époques ultérieures. Peut-être parce que le combat militant qui a permis de sauver une partie de quartier Mercière et de la montée de la Grande-Côte de la boule des démolisseurs était encore très présent à l'époque, les pouvoirs publics ont initié une politique pionnière de réhabilitation urbaine respectueuse du tissu social,

avec les premières opérations programmées d'amélioration de l'habitat (OPAH) menées en France (Ainay 1977), politique malheureusement sans lendemain dans la Presqu'île. Une autre initiative de l'époque, également innovante, a connu en revanche un développement fulgurant, mais là aussi équivoque : le ravalement et la colorisation des façades. Lancée sur les quais de Saône par une procédure réglementaire mais intelligemment appliquée par l'Architecte des Bâtiments de France, vigoureusement relayée par Francisque Collomb qui fait appliquer l'obligation du ravalement décennal, cette transformation radicale du cadre urbain qui combine l'action des propriétaires privés et l'incitation publique a plus fait que tout le reste pour transformer l'image de Lyon associée à la crasse des fumées industrielles en celle d'un des paysages urbains les plus appréciés des touristes en Europe.

Le Plan Lumière, depuis les années 90, en a en même temps démultiplié les effets et irrémédiablement coupé la politique de mise en valeur patrimoniale de celle de l'habitat. Les propriétaires privés de la Presqu'île ont abondamment profité de cette révolution de valeur et d'image, remettant de fait le parc immobilier à niveau, mais surtout profitant en toute liberté des prix, d'abord du regain de la localisation en centre ville des couches aisées de la population, puis de la spéculation immobilière effrénée qui a saisi, entre autres, le centre ville depuis 2000, et dont les effets destructurants sur la vie urbaine seront incalculables. Si Lyon a tiré tous les bénéfices possibles de cette action collective en faveur de l'apparence urbaine, elle va devoir bientôt en gérer les effets indésirables.

Plus que dans une politique tournée vers les résidents, l'investissement public s'est finalement concentré ces trente dernières années dans de grands équipements susceptibles de renforcer le rayonnement de Lyon (et partant, celui de ses édiles). On ne parlera que pour mémoire du métro, hérité pour l'essentiel de la période antérieure, mais qui aura eu pour effet (ce n'est pas peu !) de renforcer pour longtemps la centralité fonctionnelle du centre historique. Depuis les années 80, l'essentiel de l'investissement public investi hors voirie dans la Presqu'île l'a été dans la réinvention de grands équipements culturels : l'Opéra, le Musée des beaux-arts (avec la seule participation notable de l'Etat à cette histoire), et aujourd'hui le Théâtre des Célestins. Là aussi le bilan de ce choix politique qui travers les mandatures est à établir. Le renforcement du rayonnement lyonnais à l'échelle régionale, voire nationale, est indéniable. En revanche, c'est argent n'a pas été investi dans le soutien d'une « agitation culturelle » (musiques d'aujourd'hui, création dans les arts plastiques, les arts de la rue.), si brillante à la fin des années 70 à Lyon, si atone aujourd'hui, alors quelle est indispensable au standing d'une métropole européenne.

En conclusion, on peut tirer trois leçons de cette trop rapide évocation de trente ans d'urbanisme en Presqu'île. L'esprit de reconquête, revendiqué dès l'origine par la revue Centre Presqu'île, a marqué l'ensemble des actions publiques et privées qui ont transformé du tout au tout à la fois le cadre de vie et le rôle de ce morceau de ville au sein de la métropole. Par ailleurs, si la requalification des espaces publics a servi de façon exemplaire de fil directeur à cette reconquête, la politique de l'habitat qui, comme dans le Vieux Lyon, aurait dû l'accompagner a été plutôt déficiente, et pour partie responsable de l'appauvrissement de la diversité sociale que connaît aujourd'hui le Centre Presqu'île. Enfin, ces arpents naguère obsolètes sont désormais vecteur d'image, d'identité, et de pratiques urbaines pour tous les habitants de la métropole comme pour les touristes dont l'afflux est de plus en plus massif, tout en restant un espace de proximité pour ses habitants : le paradoxe n'est pas nouveau, mais il est plus que jamais un défi pour nos édiles.

On me permettra d'ajouter deux remarques. La relecture, pour les nécessités de cet article, des éditoriaux de la revue Centre Presqu'île, révèle combien la vision de l'association dont elle est l'organe épouse dès l'origine, de façon étonnamment pionnière, les tenants et aboutissants de l'urbanisme postmoderne qui va se mettre en place dans cette période, bien plus en tout cas que les écrits des grands urbanistes et autres experts officiels de l'époque (qui ont tenté néanmoins de réécrire l'histoire depuis). Par ailleurs, je n'ai pas évoqué dans ces lignes l'avenir de la presqu'île qui s'écrit aujourd'hui et demain dans le projet Lyon Confluence, dont la phase

opérationnelle vient à peine de commencer. Je vous donne donc rendez-vous -ici-même qui sait ?- pour une nouvelle évaluation dans trente ans.

Franck Scherrer
Professeur à l'Institut d'Urbanisme de Lyon
Université Lyon 2