



**HAL**  
open science

# La “ Cité industrielle ” des États-Unis par ses archives : Tony Garnier, urbaniste contrarié par les circonstances ?

Louis Baldasseroni

## ► To cite this version:

Louis Baldasseroni. La “ Cité industrielle ” des États-Unis par ses archives : Tony Garnier, urbaniste contrarié par les circonstances?. Tony Garnier Dessiner et construire la cité moderne avant 1920, Nathalie Mathian; Laurent Baridon, Nov 2019, Lyon, France. hal-04535749

**HAL Id: hal-04535749**

**<https://hal.science/hal-04535749v1>**

Submitted on 7 Apr 2024

**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.

Présentation au colloque international « Tony Garnier Dessiner et construire la cité moderne avant 1920 », Lyon, 13-15 novembre 2019.

## **La « Cité industrielle » des États-Unis par ses archives : Tony Garnier, urbaniste contrarié par les circonstances ?**

Louis Baldasseroni

[louis.baldasseroni@unimes.fr](mailto:louis.baldasseroni@unimes.fr)

Louis BALDASSERONI est maître de Conférences en Histoire contemporaine à l'Université de Nîmes et Docteur en Histoire Contemporaine. Il travaille sur l'histoire des travaux de voirie au XX<sup>e</sup> siècle, dans ses aspects socio-techniques : place des infrastructures dans les politiques de gestion de la circulation, mobilisation des usagers et riverains, aménagement du paysage de la rue, conflits d'usages et politiques de gestion du trafic. Son travail de thèse sur le cas de Lyon, dont cet article découle, a été récemment publié<sup>1</sup>.

La Cité des États-Unis de Lyon représente sans doute l'application la plus aboutie de l'ouvrage *Une cité industrielle*, par sa concomitance chronologique (le nom est donné la même année que l'achèvement de l'ouvrage, en 1917) et, surtout, par le fait que ce nouveau quartier reprend tous les principes fondamentaux de la cité imaginée par Garnier.

Parmi ces grandes orientations, le choix d'un « boulevard industriel » qui joue à la fois le rôle d'axe de circulation majeur et d'artère structurante pour la vie du quartier, montre que Tony Garnier fait alors œuvre d'urbaniste autant que d'architecte. Cependant, l'histoire de ce boulevard, dont le caractère incomplet a longtemps maintenu ce quartier dans un certain isolement, est aussi symbolique des décalages entre la théorie et la pratique, entre la vision du créateur et l'adaptation aux réalités territoriales et financières de l'urbanisation. Plusieurs auteurs ont souligné les différences entre le projet initial et sa concrétisation, pointant notamment le rôle du maire Édouard Herriot ou de l'ingénieur en chef du Service municipal de la Voirie (SMV) Camille Chalumeau dans l'élévation des immeubles de trois à cinq étages et l'inachèvement des travaux du boulevard<sup>2</sup>. Ces modifications ont surtout été attribuées à la volonté du maire de recentrer l'opération sur les problématiques du logement, dans un contexte de crise aiguë dans l'entre-deux-guerres<sup>3</sup>. Cependant, l'examen des archives autour de cette opération urbaine permet de montrer son caractère précurseur, associant la municipalité, la compagnie de transport Omnibus et Tramways de Lyon (OTL) et une Société pour l'Industrie dans la Région lyonnaise (SIR) qui vise à inciter les industriels à participer à ce projet.

Au-delà de l'histoire connue des adaptations architecturales du projet initial, les archives de ces acteurs, toutes conservées aux Archives municipales de Lyon, conduisent à questionner plus précisément leur rôle dans le devenir de ce quartier et l'application des principes urbanistiques développés dans *Une cité industrielle*, de la fin de la Première Guerre mondiale

---

<sup>1</sup> Louis Baldasseroni, *Pavages, garages, dallages : La rue vue de Lyon, XIXe-XXe siècles*, Editions de la Sorbonne., Paris, 2023.

<sup>2</sup> Krzysztof Kazimierz Pawłowski et Jean-Michel Véchambre, *Tony Garnier : pionnier de l'urbanisme du XXème siècle*, Lyon, Editions du Pélican, 1993, p. 113-120.

<sup>3</sup> Claire Berthet, *Contribution à une histoire du logement social en France au XX<sup>e</sup> siècle : des bâtisseurs aux habitants : les HBM des États-Unis de Lyon*, Mons, Autrement dit, 1997, p. 35-40.

Présentation au colloque international « Tony Garnier Dessiner et construire la cité moderne avant 1920 », Lyon, 13-15 novembre 2019.

aux années 1920. Les écarts entre les principes d'urbanisme exposés dans *Une cité industrielle* sont-ils uniquement dus au contexte économique difficile des années 1920, ou à des choix politiques moins évidents ?

Le boulevard des États-Unis, conçu dès 1912 comme un « boulevard industriel » censé amener le développement d'un quartier neuf, voit son percement démarrer en suivant à la lettre les croquis de Tony Garnier et les principes qu'il prône dans son ouvrage. Pourtant, l'œuvre s'éloigne rapidement de son concepteur, au profit des techniciens du Service municipal de la Voirie. La Cité rentre alors dans le rang des projets municipaux et le nom de Garnier est associé aux immeubles HBM plus qu'au plan du quartier, dans les documents de promotion de l'œuvre municipale.

### **Un projet modelé pour l'expansion industrielle : le boulevard comme axe majeur, matériel et symbolique**

Le boulevard des États-Unis est nommé ainsi lors du Conseil municipal du 20 septembre 1917 pour commémorer l'entrée des États-Unis dans la Première Guerre mondiale, la même année que l'achèvement de l'ouvrage *Une cité industrielle* de Tony Garnier, au retentissement international. La réalisation de cet axe qui doit relier Lyon à Vénissieux est envisagée pendant la guerre, avec son inscription dans le premier Plan d'Aménagement, d'Embellissement et d'Extension (PAEE) de Lyon étudié à partir de 1912. Comme on peut le voir sur le plan dressé par le SMV en 1919 (Fig. 1), le boulevard des États-Unis est conçu dès le départ pour relier Lyon et Vénissieux (voire Villeurbanne, avec son prolongement vers la Part-Dieu) et pour intégrer un nouveau quartier en son centre : une vaste place est déjà prévue, ainsi que de nouvelles rues disposées selon un plan en damier autour de l'artère centrale<sup>4</sup>.

Le développement industriel est bien le but premier de cette opération, comme le montre la manière dont il est présenté à la Chambre de Commerce de Lyon en 1920 : la cité ouvrière ne vient qu'« en second lieu », après les aménités promises aux industriels par le percement du boulevard<sup>5</sup>. Cet ordre des priorités n'a pas varié depuis le premier rapport synthétique présenté le 12 mars 1917 par l'ingénieur en chef du SMV Camille Chalumeau, à qui Édouard Herriot a confié ce projet de boulevard<sup>6</sup>. Aucune référence n'est alors faite à Tony Garnier ou à *Une cité industrielle*, le boulevard et la cité semblent être imaginés de manière cloisonnée, chacun faisant ses propres croquis, rassemblés dans les archives municipales sur le projet de boulevard.

---

<sup>4</sup> Archives municipales de Lyon (désormais AML) 1541 WP 57, PAEE de Lyon, SMV, 1919.

<sup>5</sup> AML 923 WP 69, Délibération de la Chambre de commerce et d'Industrie de Lyon, 4 mars 1920.

<sup>6</sup> AML 945 WP 64, Rapport de Camille Chalumeau, 12 mars 1917.

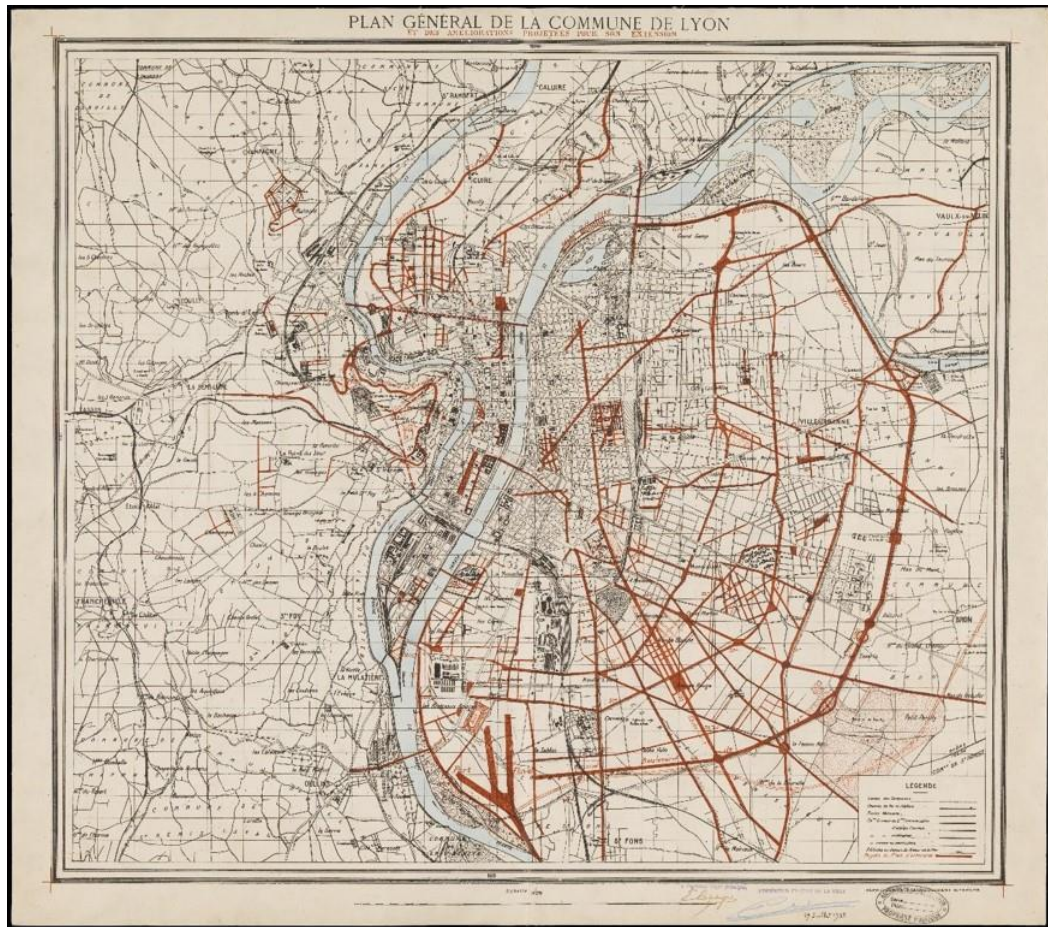


Figure 1 : Plan d'Aménagement, d'Embellissement et d'Extension de Lyon, 1919 (AML 1541 WP 57)

En matière d'urbanisme, l'innovation est triple. Premièrement, cette opération s'inscrit en rupture avec la logique prudente d'accompagnement de grandes opérations immobilières par de nouveaux axes, dans l'esprit des percées du XIX<sup>e</sup> siècle. Ce nouvel axe devance l'urbanisation, puisqu'il est aménagé sur des terrains majoritairement agricoles servant à des exploitations d'horticulture, ainsi que quelques terrains industriels et petites maisons<sup>7</sup>. Ensuite, l'opération est conçue pour être intercommunale, ce qui marque une innovation dans la recherche de maîtrise du développement urbain, qui dépasse les frontières de la ville-centre. Enfin, les acteurs extra-municipaux ont une place prépondérante, et ce dès le début du projet. Ces principes s'inscrivent pleinement dans les objectifs du PAEE municipal, principal document d'orientation de la politique urbaine d'Édouard Herriot.

Il est alors difficile d'estimer le rôle réel de Tony Garnier dans ces objectifs et, plus précisément, dans ce projet de boulevard : sa participation dès 1912 à plusieurs commissions chargées de réfléchir au PAEE est connue<sup>8</sup>, mais les archives autour du projet sont muettes sur son rôle précis, en dehors de ses croquis retrouvés dans les dossiers et des quatre planches publiées dans son ouvrage *Les grands travaux de la ville de Lyon* en 1921. Sa marge de

<sup>7</sup> AML 950 WP 8, PV d'enquête d'utilité publique, 20 juin 1921.

<sup>8</sup> Pierre-Yves Saunier, « Au Service du plan : hommes et structures de l'urbanisme municipal à Lyon au XX<sup>e</sup> siècle » dans *Forma Urbis. Les plans généraux de Lyon du XVI<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle*, Lyon, Archives municipales de Lyon, 1996, p. 135-144.



Présentation au colloque international « Tony Garnier Dessiner et construire la cité moderne avant 1920 », Lyon, 13-15 novembre 2019.

manœuvre réelle sur la conception de ce projet reste plutôt floue, au-delà des similitudes des croquis avec ceux de l'ouvrage *Une cité industrielle*.

Par contre, les archives permettent de mettre en évidence le rôle particulièrement important de la compagnie OTL et des industriels locaux. Le boulevard des États-Unis a pour but de faciliter l'implantation de grandes usines en leur procurant de vastes espaces libres le long d'un grand axe reliant le centre de Lyon à la gare de marchandises de Vénissieux. Le lieu est choisi pour son abondance de terrains agricoles plats, qu'il sera facile de transformer en terrains industriels une fois raccordés aux réseaux techniques urbains (eau, électricité, égouts) et à la voie ferrée<sup>9</sup>. Le futur boulevard est marqué par une certaine monumentalité, qui montre que l'influence des boulevards haussmanniens de Paris ne se limite pas au terme de « boulevard » : large de 38,40 mètres au total, il comporte de larges trottoirs de 8 mètres de chaque côté et deux chaussées de 7 mètres séparées par un terre-plein central de 8,40 mètres. La largeur exceptionnelle de ce dernier élément s'explique par la volonté d'y installer une double voie ferrée électrifiée, censée abriter un service de transport de voyageurs (pour les ouvriers des futures usines) et un inédit service de transport de marchandises sur wagons de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée depuis la gare de Vénissieux, avec des motrices électriques pour limiter les nuisances pour les riverains.

Le projet est donc très ambitieux, promettant de réaliser la vision de Tony Garnier d'une cité industrielle susceptible de concilier le développement industriel et l'amélioration des conditions de vie des ouvriers. On en voit une illustration avec une esquisse dessinée en 1919, montrant un boulevard très large dans lequel chaque usager semble avoir sa place (Fig. 2). Il paraît surtout très ouvert et peu dense, avec des immeubles de 3 étages maximum et une végétation très présente. Le projet porte alors sur 1 410 logements censés abriter 11 716 habitants, ainsi que des magasins et divers équipements publics<sup>10</sup>.



**Figure 2 : Esquisse de Tony Garnier pour le boulevard des États-Unis, 1919 (AML 923 WP 70)**

<sup>9</sup> AML 945 WP 64, Rapport de C. Chalumeau, 12 mars 1917.

<sup>10</sup> Gilles Ragot, *Utopies réalisées : un autre regard sur l'architecture du XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Somogy, 2009, p. 60.

Présentation au colloque international « Tony Garnier Dessiner et construire la cité moderne avant 1920 », Lyon, 13-15 novembre 2019.

Sur le papier, tous les éléments sont réunis pour assurer la réussite de ce boulevard : la compagnie Omnibus et Tramways de Lyon (OTL) est intéressée pour assurer les services de tramway, au point de participer en 1917 à la création de la société « L'industrie dans la région lyonnaise ». Celle-ci est dédiée à l'achat au meilleur prix et en toute discrétion des terrains nécessaires à l'établissement du nouveau quartier projeté, ce qui commence dès la fin de l'année 1917. Le but est ensuite de revendre ces terrains sans bénéfice à la ville pour le percement du boulevard et la construction de logements, OTL étant chargée d'aménager le terre-plein central avec une double voie de tramway<sup>11</sup>. Pour les pouvoirs publics, l'opération deviendrait rentable avec la revente des terrains aux entreprises désireuses de s'installer à Lyon ou Vénissieux ou aux industriels du quartier qui voudraient s'agrandir. Les industriels sont déjà nombreux dans le secteur et intéressés par des terrains supplémentaires et une meilleure accessibilité au centre de Lyon et aux gares de marchandises : les automobiles Berliet, les produits chimiques Coignet ou encore Air Liquide sont des entreprises en pleine expansion à la fin des années 1910. Plusieurs manifestent leur intérêt, comme Marius Berliet, dont les usines sont situées aux deux extrémités du boulevard projeté, à Lyon et Vénissieux<sup>12</sup>. Ces engagements informels suffisent pour lancer le projet, dont les alignements sont approuvés par le Conseil municipal le 3 novembre 1920<sup>13</sup>. Les ingénieurs du service de voirie semblent optimistes sur la participation des industriels, émettant le souhait que ces sociétés apportent « une participation financière pour les travaux de voirie et [...] des cessions gratuites de terrains », tant ce boulevard semble jouer en faveur de leurs intérêts<sup>14</sup>.

Les travaux d'établissement du « boulevard industriel » et de son quartier commencent donc dès le début des années 1920 et se concrétisent par la construction de trois immeubles d'habitation entre août 1921 et 1924. Cette année 1924 semble constituer un point de bascule dans le devenir de ce projet, marquant à la fois le début de sa réalisation et les origines de son caractère inachevé.

### **Dans la réalité : le boulevard comme symbole d'une utopie urbaine inachevée**

Le retournement de conjoncture du début des années 1920 joue en défaveur du projet de boulevard, alors qu'une bonne partie des terrains sont achetés. La comparaison entre les premiers croquis de Garnier et la situation des années 1920-1930 est cruelle : le terre-plein central désert et l'absence d'arbres donnent l'impression d'une infrastructure vide et surdimensionnée, l'usure précoce du revêtement empierré (et non goudronné) venant renforcer le sentiment d'un quartier délaissé par ses promoteurs. Cet inachèvement des infrastructures de voirie a souvent été associé à l'augmentation de la hauteur des immeubles et à leur rapprochement par rapport aux projets de Garnier, pour pointer le manque de crédits

---

<sup>11</sup> AML 923 WP 70, Lettre de la Société « L'Industrie dans la Région Lyonnaise » au maire, 11 juin 1917.

<sup>12</sup> Louis Baldasseroni, *Une usine lyonnaise dans son quartier : Berliet à Monplaisir - Grand trou : 1901 -1964*, Mémoire de Master 1 d'Histoire Contemporaine, Université Jean Moulin Lyon III, 2010, p. 102-106.

<sup>13</sup> AML 923 WP 69, Rapport de l'ingénieur-voyer du SMV, 31 juillet 1923.

<sup>14</sup> AML 938 WP 37, Rapport sur le projet de modifications d'alignements, 1<sup>er</sup> juin 1920.

Présentation au colloque international « Tony Garnier Dessiner et construire la cité moderne avant 1920 », Lyon, 13-15 novembre 2019.

municipaux et l'attitude timorée d'Herriot vis-à-vis des projets de Garnier<sup>15</sup>. La réalité est plus complexe : c'est surtout le désengagement brutal de tous les acteurs extra-municipaux impliqués dans ce projet qui conduit à séparer la question du logement social de celle de l'urbanisme.

Les industriels, après avoir connu une période de croissance avec les fabrications de guerre, voient leur activité chuter fortement : c'est le cas de Berliet, qui vend à la ville deux terrains situés sur le tracé du futur boulevard en 1924 et se concentre sur son usine de Vénissieux au détriment de celle de Lyon<sup>16</sup>. Plus grave pour la viabilité du projet, la compagnie OTL connaît des difficultés financières qui la conduisent à abandonner l'aménagement de cette nouvelle ligne<sup>17</sup>, dont le modèle économique semblait reposer principalement sur le transport de marchandises pour les industriels. Les difficultés financières de la compagnie, qui la conduisent en 1924 à signer une convention avec la ville pour l'achat de nouveau matériel roulant (tramways et autobus), hypothèquent durablement l'avenir de la double voie ferrée.

Quant à la commune de Vénissieux, qui n'a jamais été réellement associée au projet, ses capacités financières limitées interdisent sa participation à ce projet coûteux, tandis que le Conseil général du Rhône refuse sa participation en arguant qu'il s'agit d'un projet municipal. La municipalité assume désormais seule les coûts de ce boulevard en construction, qu'elle recentre alors sur les logements sociaux.

L'objectif passe ainsi à 50 000 habitants (multipliant par trois le nombre initial), obtenu par une densification du bâti et une élévation des immeubles. Au-delà des discours politiques sur les nouvelles priorités municipales, cette réorientation majeure du projet relève aussi d'un certain pragmatisme budgétaire de la part du maire : l'opération peut ainsi profiter de l'aide de l'État accordée aux Habitations Bon Marché (HBM) avec la loi Loucheur de 1928, ce qui permet le redémarrage des travaux dès 1929 et la livraison des logements en 1934.

La rapidité de cette réorientation vers une « cité ouvrière » plutôt qu'une « cité industrielle » s'observe à travers les plans et les documents de promotion de l'action municipale. En 1924, le « schéma du plan directeur préparatoire à l'établissement du PAEE » dressé par le SMV figure encore le boulevard des États-Unis comme un « boulevard industriel », avec de nombreux embranchements ferrés qui restent au stade de l'hypothèse. En revanche, le texte de présentation de ce schéma écrit par l'ingénieur Chalumeau dans l'ouvrage promotionnel *Lyon 1906-1926*<sup>18</sup> voit disparaître la catégorie « Boulevards industriels », qui citait le boulevard des États-Unis en exemple. Outre les logements, l'action municipale s'est aussi recentrée sur les équipements publics, qui permettent d'appuyer son action en faveur des conditions de vie des ouvriers et de combler les terrains laissés vides. Un établissement scolaire prend ainsi la place d'une potentielle usine au Sud-Ouest du quartier et les terrains laissés en friche aux extrémités du boulevard sont concédés à titre précaire par la ville pour en faire des jardins ouvriers (Fig. 3).

---

<sup>15</sup> K.K. Pawłowski et J.-M. Véchambre, *Tony Garnier, op. cit.*, p. 117.

<sup>16</sup> L. Baldasseroni, *Une usine lyonnaise dans son quartier, op. cit.*, p. 98.

<sup>17</sup> Jean Arrivet, *Lyon, du tram au tram*, Chanac, Ed. la Régordane, 2001, p. 39-40.

<sup>18</sup> Association française pour l'avancement des sciences. *Lyon 1906-1926 : introduction historique, enseignement, mouvement artistique, littéraire et scientifique, la vie sociale, la production, la foire internationale de Lyon*, Lyon, A. Rey, 1926, p. 357.



Figure 3 : Vue aérienne, J. Cellard, années 1940 (?), Bibliothèque municipale de Lyon / B03CP6900 002386

Le problème principal résulte dans l'inachèvement du boulevard, qui n'est percé que sur la longueur correspondant aux immeubles HBM construits. Il n'est alors relié ni à Vénissieux ni à Lyon comme prévu, mais entouré de terrains non urbanisés qui ne peuvent être bâtis de manière pérenne à cause de la contrainte des alignements du futur boulevard. Ce nouveau quartier fait donc figure d'isolat périphérique mal relié à la ville et mal équipé, ce qui fait obstacle à son développement. Cela transparaît dans les archives de la société « L'industrie dans la région lyonnaise », dont la gestion est confiée en 1923 à la Société de la Rue Impériale, société immobilière privée qui s'est notamment investie dans le percement de la rue éponyme (actuelle rue de la République). Cette cession s'explique probablement par le fait qu'Aymé Bernard est président du conseil d'administration des deux sociétés, dont les archives ont ainsi été conservées. Un registre de correspondance regroupe par exemple plusieurs lettres envoyées par cette société à divers industriels étrangers à Lyon pour leur vendre des terrains<sup>19</sup>, sollicitations qui semblent cesser après 1925. La société est finalement dissoute en 1954, après avoir cédé les terrains restants aux pouvoirs publics pour relancer le prolongement du boulevard à ses deux extrémités.

Si le boulevard n'a plus rien d'industriel après le milieu des années 1920, le quartier reste marqué par la présence de grandes usines, ce qui explique en partie la persistance de son isolement : la perspective vers Vénissieux est bouchée par l'usine de produits chimiques Coignet, alors que l'usine Berliet de Monplaisir empêche le prolongement au-delà de l'avenue Berthelot. Le développement de ces usines après les années 1930 rend leur expropriation bien

---

<sup>19</sup> Voir par exemple AML 187 II 576, Lettre à l'administration de l'Économique, Société anonyme de distribution de pétrole et d'essence, 13 novembre 1922.



Présentation au colloque international « Tony Garnier Dessiner et construire la cité moderne avant 1920 », Lyon, 13-15 novembre 2019.

plus coûteuse que les achats de terrains agricoles et petites maisons des premiers temps, ce qui explique probablement le maintien de l'isolement du boulevard jusqu'à la fin des années 1950.

Quant à Tony Garnier, sa participation au projet semble se limiter aux plans des logements, adaptés en fonction des nécessités de densification décidées par la municipalité Herriot. Le dernier plan du quartier signé de sa main est daté de 1929, mais il reprend exactement celui de l'ouvrage *Les grands travaux* de 1921, y compris dans le tracé des embranchements ferroviaires désormais compromis<sup>20</sup>. L'accent est mis sur les logements et les équipements publics (« services communs »), toute référence à l'industrie ayant été gommée. Cela montre un certain désintérêt de la part des pouvoirs publics – voire de Tony Garnier lui-même ? – pour cette utopie qui ambitionnait de concilier l'industrie lourde et la ville. La prise de contrôle du boulevard par le SMV est désormais totale, avec une pratique de gestion plutôt que de réaménagement.

Dans cette histoire d'urbanisme, le boulevard qui devait être la colonne vertébrale du nouveau quartier devient progressivement un élément secondaire, y compris en matière de voirie : le revêtement de la première portion et des autres rues de la cité est réalisé en empièchement, probablement dans le but de faire des économies, ce qui provoque dès le début des années 1930 des demandes des habitants pour le goudronnage des rues. Cette opération n'est réalisée qu'en 1935, soit plus de dix ans après l'installation des premiers résidents<sup>21</sup>. Parmi leurs revendications, qui s'expriment et se fédèrent dans un comité d'action dès 1934, la question d'un tramway au centre du boulevard est rapidement éclipsée par des demandes plus pragmatiques de prolongement de lignes d'autobus qui passent à proximité, comme la ligne 23 qui relie Monplaisir à la place des Cordeliers au centre-ville. Les habitants protestent surtout contre l'isolement de leur quartier, peu pratique pour une population ouvrière qui travaille majoritairement dans des entreprises du centre-ville de Lyon ou en banlieue<sup>22</sup>.

L'achèvement du boulevard est enfin réalisé en 1959-1960, à la fois vers Lyon et Vénissieux. Les travaux sont là encore facilités par des aides de l'État pour la construction de logements destinés aux classes populaires : le boulevard des États-Unis est désormais bordé en quasi-totalité par des logements collectifs et des bâtiments publics (lycée Lumière, groupe scolaire Paul Cazeneuve, ...), tournant le dos à sa vocation industrielle initiale. Le tramway reliant Vénissieux au centre de Lyon par le boulevard des États-Unis est finalement inauguré en 2006, près de 90 ans après les premiers projets, soulignant ainsi le ralliement achevé du quartier des États-Unis au reste de Lyon. Ce retard des transports et de l'équipement de voirie participe sans doute à l'association opérée entre Tony Garnier et les immeubles plutôt qu'avec le quartier, qu'il est plus difficile de mettre en valeur au regard des objectifs de départ.

---

<sup>20</sup> AML 15 PH 1/393, Plan du quartier des États-Unis, Tony Garnier, 19 janvier 1929.

<sup>21</sup> Archives du CIL des États-Unis, Note de l'ingénieur principal Aubert pour l'adjoint Ferré, 11 juillet 1935.

<sup>22</sup> Journal "L'Écho des États-Unis", 1933-1935, Archives du Comité d'Intérêt Local des États-Unis.

Présentation au colloque international « Tony Garnier Dessiner et construire la cité moderne avant 1920 », Lyon, 13-15 novembre 2019.

Cette étude de l'histoire du boulevard des États-Unis, de sa conception à sa réalisation, permet donc de mettre en lumière les conceptions de Tony Garnier concernant l'urbanisme, souvent mises de côté par rapport à sa pratique architecturale. S'il n'est pas certain que l'ouvrage *Une cité industrielle* ait directement inspiré les concepteurs du projet, la présence de Tony Garnier dans diverses commissions de discussion et sa proximité avec Édouard Herriot semblent exclure l'idée d'une coïncidence. Si les ambitions novatrices de ce projet en font un exemple des premiers temps de l'urbanisme français au moment où le mot commence à être employé par ses praticiens, les difficultés de réalisation ont aussi sonné le glas des projets d'intégration de l'industrie dans la ville à Lyon.

Les archives autour de ce projet conduisent à questionner l'ambivalence du rôle de Tony Garnier : auteur de la plupart des plans et croquis du quartier et des logements de 1917 à 1929, son rôle semble pourtant cantonné à celui d'architecte. Le Tony Garnier urbaniste apparaît ici inspirateur plutôt que maître d'ouvrage : c'est bien le Service municipal de la Voirie de Lyon et son ingénieur en chef Camille Chalumeau qui sont à la manœuvre, avec un budget réduit et un projet vidé d'une grande partie de sa substance. L'échec relatif de cette réalisation d'une « cité industrielle » – du moins par rapport aux objectifs fixés au début du projet – explique probablement aussi le fait que Tony Garnier soit aujourd'hui davantage considéré et reconnu comme un architecte, plutôt que comme un urbaniste.

## **Bibliographie**

ARRIVETZ Jean, *Lyon, du tram au tram*, Chanac, Éd. la Régordane, 2001.

ASSOCIATION FRANÇAISE POUR L'AVANCEMENT DES SCIENCES. CONGRES, *Lyon 1906-1926 : introduction historique, enseignement, mouvement artistique, littéraire et scientifique, la vie sociale, la production, la foire internationale de Lyon*, Lyon, A. Rey, 1926.

BALDASSERONI Louis, *Pavages, garages, dallages : La rue vue de Lyon, XIXe-XXe siècles*, Editions de la Sorbonne., Paris, 2023.

BALDASSERONI Louis, *Une usine lyonnaise dans son quartier : Berliet à Monplaisir - Grand trou : 1901-1964*, Mémoire de Master 1 d'Histoire Contemporaine, Université Jean Moulin Lyon III, Lyon, 2010.

BERTHET Claire, *Contribution à une histoire du logement social en France au XXe siècle : des bâtisseurs aux habitants : les HBM des États-Unis de Lyon*, Mons, Autrement dit, 1997.

PAWLOWSKI Krzysztof Kazimierz et VECHAMBRE Jean-Michel, *Tony Garnier : pionnier de l'urbanisme du XXème siècle*, Lyon, Editions du Pélican, 1993.

RAGOT Gilles, *Utopies réalisées : un autre regard sur l'architecture du XXe siècle*, Paris, Somogy, 2009, 160 p.

SAUNIER Pierre-Yves, « Au Service du plan : hommes et structures de l'urbanisme municipal à Lyon au XXe siècle » dans *Forma Urbis. Les plans généraux de Lyon du XVIe au XXe siècle*, Lyon, Archives municipales de Lyon, 1996, p. 135-144.