

Image, usage, héritage :
la réception de l'architecture du mouvement moderne
DOCOMOMO, UNESCO

*La réception et le quartier des gratte-ciel, centre de Villeurbanne,
ou pourquoi des gratte-ciel à Villeurbanne en 1932 ?*

Emmanuelle GALLO

Il est assez mystérieux qu'un architecte inconnu, Môrice Leroux, soit l'auteur d'un projet aussi original et audacieux avant de quasiment disparaître du champ professionnel¹. Les différents travaux sur le quartier ou sur l'architecte n'avancent pas d'hypothèses². C'est en abordant l'histoire du chauffage urbain de Villeurbanne, le premier en France avec celui de Paris, qu'une hypothèse s'est imposée³.

En 1924, le médecin radical socialiste Lazare Goujon accède à la mairie de cette banlieue populaire et industrielle de Lyon traditionnellement de gauche ; député, il est, dès 1928, vice-président de la commission parlementaire d'hygiène. De 1924 à 1934, Villeurbanne élabore son *Plan d'aménagement et d'embellissement* et se dote d'un nouveau centre ville en deux phases. La première comporte un *Palais du travail* avec théâtre, piscine, services sanitaires (concours gagné en 1928 par l'architecte Môrice Leroux).

D'autres équipements sociaux, sanitaires et sportifs sont prévus ainsi que des logements sociaux et des infrastructures : égouts, conduits d'eau potable et contre l'incendie, réseau de chauffage urbain lié à une usine d'incinération des ordures. Lorsqu'en 1930, des terrains adjacents au *Palais du Travail*, vers le cours Émile Zola, se libèrent fort opportunément, la programmation s'élargit à un hôtel de ville (concours gagné en 1930 par l'architecte Roger Giroud) et à un ensemble de 1487 logements sociaux de grande densité. Ce nouveau centre créé *ex-nihilo* s'élabore comme un nouveau territoire avec de nouvelles formes urbaines. La conception des logements est confiée à Môrice Leroux, qui crée des blocs d'habitations à gradins en peigne, hauts de neuf à onze étages (36 à 38 m), de part et d'autre de l'avenue Henri Barbusse, ponctués par deux tours de dix-neuf étages (62 m) sur le cours Émile Zola⁴. Les bases des constructions, hautes d'un étage, sont alignées de long des chaussées, maintenant la rue traditionnelle, en opposition avec les conceptions de l'urbanisme moderne. La densité du projet le différencie également des cités jardins et ce nouveau centre restera un cas d'espèce. Ainsi selon Anne-Sophie Cléménçon, il s'agit d'une parenthèse réglementaire : la réalisation des gratte-ciel était impossible avant 1931 comme après 1934⁵.

La relation gratte-ciel/chauffage urbain peut paraître étrange, cependant ces deux phénomènes apparaissent et se développent concomitamment dans les grandes métropoles du nord-est des États-Unis à partir de 1880⁶. Après les expériences fondatrices de Birdsill Holly à Lockport (New York), la première usine de production de vapeur pour le chauffage urbain de New York est implantée en plein *Wall Street* et alimente l'ensemble du quartier des affaires, dès 1882. Les intérêts communs des gratte-ciel et du chauffage urbain sont la réduction du nombre de foyers et donc des risques d'incendie, la réduction des surfaces techniques dans les immeubles dont le prix du foncier est considérable, la réduction de la circulation des combustibles en ville. Une étude de 1928 indique qu'il faudrait 333 camions de 5 tonnes de charbon trois cents jours par an pour fournir l'équivalent du confort thermique du réseau de la *New York Steam Company*⁷. De même, en cas de congères sur les routes, le réseau de vapeur est toujours alimenté en charbon par voies d'eau. Enfin, la suppression des conduits de fumées concourt au renouvellement de l'esthétique architecturale, les toitures sont libres de toutes souches et peuvent prendre les formes les plus variées. Ainsi, les gratte-ciel et le chauffage urbain sont historiquement et intrinsèquement liés ; on ne s'étonnera pas de les retrouver dans un projet de modernisation urbaine comme celui de Villeurbanne.

Rien dans le passé de Môrice Leroux ne laissait supposer un intérêt pour ce type architectural. Il y a pourtant des origines à cette production originale. La volumétrie rappelle certains projets d'immeubles à gradins d'Henri Sauvage. De même, ce projet se situe dans le prolongement de l'intérêt croissant pour les productions architecturales, urbaines et techniques américaines. Dès 1880, la presse spécialisée marque une certaine curiosité technique et vaguement exotique pour les manifestations de la modernité américaine : le chauffage central et urbain, les gratte-ciel, la construction métallique et les ascenseurs. Ces nouveautés sont souvent jugées trop audacieuses, cependant, après 1904, l'intérêt se fait plus vif et plus concret pour la modernité et la liberté formelle d'outre-Atlantique. Ils reflètent l'état d'un dialogue franco-américain sur les questions théoriques, stylistiques et techniques de l'architecture⁸. Les articles, tant sur le chauffage urbain que sur les gratte-ciel américains, s'enrichissent et résultent souvent de voyages d'études approfondis⁹. En 1919, le ministère des Régions dévastées envoie une équipe en visite dans l'Est des États-Unis, pendant que l'association « La renaissance des cités » confie le projet de reconstruction de la ville martyre de Reims à l'architecte et urbaniste américain George Burdett Ford¹⁰. Les revues professionnelles rendent compte de projets non réalisés de gratte-ciel et de chauffage urbain en France et *La Construction moderne* propose, en 1930, un dossier sur Stockholm où figurent deux gratte-ciel de dix-huit étages de part et d'autre de l'avenue *Kuningsgatan*, cette configuration étant assez semblable à celle de Villeurbanne¹¹. Le centre ville de Villeurbanne est une utopie sociale réalisée et non une utopie spatiale. C'est l'image réelle des gratte-ciel construits qui sert de modèle et non les utopies de Le Corbusier (le plan

Voisin, 1922), des Russes (Tchernikhov, gratte-ciel géants, 1930), de Mies van der Rohe (projet pour la Friedrich Strasse, 1921), de Ludwig Hilberseimer (Villes verticales, 1924) ou même des futuristes italiens (1914) ou encore des Gratte-ciel selon Charles Imbert et Auguste Perret (*L'Illustration*, 1925).

Jean-Louis Cohen rappelle que « les gratte-ciel conçus par Môrce Leroux et inaugurés en 1934 reconduisent en effet l'ossature d'acier, mais aussi le système des retraits prescrits par la *Zoning Ordinance* de 1916, qui associeront durablement l'image de l'Amérique à celle de la social-démocratie lyonnaise »¹². De même, Isabelle Gournay écrit : « Ultime paradoxe : ce sont les tours de Villeurbanne, édifiées par un architecte sans lien apparent avec les U.S.A., qui semblent les plus proches des gratte-ciel art déco de New York, que la presse professionnelle et populaire publie abondamment autour de 1930 ». Le lien formel et même *réglementaire* existe bien et il est opéré par Jean Fleury, directeur des services techniques de Villeurbanne, appelé à ce poste par le maire lui-même au printemps 1927¹³. Or, cet ingénieur a commencé sa carrière à Reims, sous la direction de M. N. Forestier (ingénieur des Ponts et Chaussées), comme responsable de la voirie et des égouts, une tâche clef dans cette ville en pleine reconstruction. Reims, dont le plan d'urbanisme a été conçu par G. B. Ford, l'auteur de la fameuse *Zoning Ordinance* de New York comme de *L'urbanisme en pratique*¹⁴. Bien que l'urbaniste ait quitté la France depuis 1920 et que notre jeune ingénieur ne travaille qu'en 1921 à Reims, l'influence semble assez directe.

Lorsque Lazare Goujon appelle Jean Fleury à ses côtés, c'est pour lancer une véritable rénovation urbaine et sanitaire. Notons que le maire est médecin et que L'Amérique et ses *Rockefeller Medicine Men* sont connus pour leur investissement dans la lutte anti-tuberculeuse. C'est le rôle fondamental de Jean Fleury dans la naissance du chauffage urbain de Villeurbanne qui a permis de découvrir sa personnalité puis son parcours resté dans l'ombre.

Quant aux nouvelles formes urbaines des gratte-ciel, « Leroux va être avec Fleury l'âme et le moteur de ce projet »¹⁵. Si l'on ne peut douter de l'influence de la *Zoning Ordinance* sur les formes urbaines de Villeurbanne, on peut s'étonner de leur adoption, car G B Ford déconseille lui-même d'imiter les excès new yorkais qu'il cherche en fait à modérer¹⁶. Par contre, on peut dire que les villeurbannais ont suivi ses conseils en matière de publicité autour des nouveaux projets. Lazare Goujon et Jean Fleury communiquent en effet sur l'urbanisme, les normes de confort thermique et sanitaire, la pureté de l'air, les rôles de la lumière par des conférences et des publications.

C'est donc par le biais d'une équipe municipale de gauche, maire et ingénieur associé à un architecte, que les influences américaines (gratte-ciel à gradins, chauffage urbain et confort domestique) se sont concrétisées à Villeurbanne.

Listes des illustrations : 1 et 2 - schémas extraits de *Building zone* de New York, 1916, sous la direction de Ford (G.B.), **3** - axonométrie du quartier des gratte-ciel de Villeurbanne, mission urbanisme et patrimoine (1990).

Notes

¹ Môrce Leroux, autodidacte, a travaillé six ans chez l'architecte Lebreton, condisciple de Tony Garnier.

² « Modernité des créations urbaines des années 30 de la banlieue à la ville », *Actes du colloque Villeurbanne gratte-ciel, cinquantième*, Villeurbanne, juin 1984.

Traverso (Édith), *Villeurbanne - gratte-ciel 1927-1934*, mémoire de maîtrise, Institut d'histoire de l'art, université Lyon 2, 1986, 356 p.

³ Gallo (Emmanuelle), *American influences on Villeurbanne's town center and district heating in the 30s*, Society for the History of Technology Annual Meeting in Pasadena, oct. 1997.

Gallo (Emmanuelle), *Modernité technique et valeur d'usage : le chauffage des bâtiments d'habitation en France*, thèse de doctorat, université Paris 1, en cours, chapitre V.

⁴ Cet ensemble possède une ossature métallique enrobée dans la maçonnerie, ce qui permet des délais de construction réduits malgré l'importance du chantier.

⁵ Cléménçon (Anne-Sophie), « Réglementation et architecture : les gratte-ciel de Villeurbanne (1931-1934) », *Bulletin de la société d'histoire de l'art Français*, mars 1985, p. 257-269.

⁶ Les étroites relations entre gratte-ciel et chauffage urbain à New York, Chicago et Villeurbanne sont approfondies dans Gallo (Emmanuelle), *Skyscrapers and District Heating, an inter-related History 1876-1933*, (publication en cours).

⁷ Blakemore, *Analytical Report - New York Steam Corporation*, New York, 1928, p. 2.

⁸ Chevallier (Fabienne), *La réception de l'architecture américaine par La Construction Moderne de 1892 à 1934 : théories, styles et techniques dans le dialogue franco-américain* (publication en cours).

⁹ Pantz (Henri), « La construction des derniers gratte-ciel de New York », *La Construction moderne*, Paris, juin 1923, p. 457-460, 470-472.

Audouin (J.-F.), « Les grands immeubles américains commerciaux et d'habitation, leurs installations mécaniques et aménagements », *Mémoires et comptes-rendus de la Société des ingénieurs civils de France*, Paris, mars 1922, p. 10-52.

¹⁰ Gournay (Isabelle), « Retours d'Amérique (1918-1960). Les voyages de trois générations d'architectes », *Américanisme et modernité*, Paris, ÉHESS-Flammarion, 1993, p. 296.

¹¹ Descamps (Henri), « Les premiers gratte-ciel de Stockholm sur la Kungsgalan », *La Construction moderne*, vol. 45, Paris, 1930, p. 598-607. Ces tours, réputées les premières d'Europe, datent de 1924 et 1925, architectes : Sven Wallander et Ivar Callmander.

¹² Cohen (Jean-Louis), *Scènes de la vie future*, Paris, CCA-Flammarion, 1995, p. 141.

FORD (George Burdett), *Building zones*, New York, Lawyers Mortgage Company, 1916, 36 p.

¹³ Ingénieur ESTP, promo 1921, spécialité Travaux publics, membre de l'association générale des hygiénistes & techniciens municipaux, *Annuaire de la Société des ingénieurs diplômés E.T.P.*

¹⁴ Ford (G. B.), *L'urbanisme en pratique ; Précis de l'urbanisme dans toute son extension ; Pratique comparée en Amérique et en Europe*, Paris, E. Leroux, 1920, 196 p.

¹⁵ Barrès (Michel), « Môrce Leroux, architecte des gratte-ciel », *Urbanisme*, n° 204, octobre 1984, p. 60-61. Henri Chambon, villeurbannais et architecte du projet du stade municipal, a secondé Leroux pour les travaux.

¹⁶ Ford (G. B.), *L'urbanisme en pratique*, op. cit.