Sauvegarde et Embellissement de Lyon

SAUVEGARDE ET EMBELLISSEMENT DE LYON

BULLETIN DE LIAISON N° 63 - MAI 2000

Association loi 1901. Agréée au titre L.121-8 et L. 160-1 du Code de l'Urbanisme (Arr. préfectoral du 3 août 1984 - ISSN0750-1144

ÉDITORIAL

NOS PRÉTENTIONS EN MATIÈRE D'IMAGE SONT-ELLES MÉRITÉES ?

Notre cité s'enorgueillit, à juste raison, de la reconnaissance de son patrimoine historique et de l'honneur qui lui a été fait par l'UNESCO.

Dans le même temps elle devrait avoir honte du sort qu'elle réserve à d'autres éléments à l'écart du centre ville.
C'est le cas des Aqueducs de Beaunant, comme nous le répétons encore aujourd'hui dans ce bulletin ; et Dieu sait, si ce n'est pas malheureusement un cas isolé...

Notre cité a décidé, à juste titre, de promouvoir le nouveau label qu'elle a reçu (Patrimoine Mondial de l'Humanité).
Cette promotion est diffusée au travers des médias ; et parmi ceux-ci les panneaux d'affichage qui défigurent les paysages de nos quartiers périphériques, soulignent une certaine incohérence dans la prise en compte de notre environnement.

Aussi, va-t-il bien falloir adopter des politiques coordonnées si notre agglomération veut se donner une image à la hauteur de nos prétentions.

Jacques BONNARD

SOMMAIRE

Éditorial 1
L'inexorable agonie des aqueducs de Beaunant ..... 2 et 3
La passerelle de l'Homme de la Roche... du provisoire qui dure 4
Gare de Vaise : 5 minutes d'arrêt !... et de réflexion 5
Quand la Pub s'expose dans la galerie du Grand Lyon 6
La naissance de la Cité Internationale ..... 6 , 7 et 8
Revue de presse 8

VISITE SUR LE TERRAIN : AFFICHAGE ET PAYSAGE URBAIN.

SEL a retenu de centrer son action, en l'an 2000, sur le traitement de l'affichage publicitaire dans notre cadre de vie.
Dans ce but elle organise une "visite sur le terrain", le 17 juin 2000 , avec la participation de professionnels de l'affichage :
M. Henri BURNICHON,
Président du Syndicat des Afficheurs Indépendants du Sud-Est ,
et
M. Franck PONSONNET, Directeur régional de l'entreprise J.C. DECAUX,
qui pourront nous exposer les choix, orientations , expérimentations et contraintes pour améliorer la qualité de l'insertion des supports et la gestion des implantations publicitaires dans notre cadre de vie.

Nul doute que cette visite nous permettra de découvrir les dessous d'une activité qui s'intéresse de très près à chacun d'entre nous... et marque fortement de son empreinte notre paysage.

RENDEZ-VOUS :
Samedi 17 juin 2000 à 9 H 30,
86, rue du Commandant Charcot. LYON 5°.

Possibilité de parking devant l'agence du Crédit Lyonnais.
Ligne bus n° 30 direction Ste Foy lès Lyon.
Arrêt Grange Bruyère ou Clinique Charcot.

Nous invitons nos adhérents et leurs proches à venir nombreux à cette visite sur le terrain.

PRENEZ NOTE : UNE AUTRE VISITE !

Samedi 21 octobre 2000 à 9 h 30.
Notre ami Jean-Luc CHAVENT nous dévoilera l'envers de la ligne de l'Est,
avec détours et haltes au fort Montluc, au château des Grandes Caves...
et à la statue de SADI CARNOT, oubliée au fond d'un jardin public...

Pour plus d'informations se reporter à notre prochain bulletin.

L'INEXORABLE AGONIE DES AQUEDUCS DE BEAUNANT.

L'aqueduc du Gier, construit au 1er siècle, est aux yeux des spécialistes du patrimoine gallo-romain, l'ouvrage hydraulique le plus avancé technologiquement, voire le plus parfait du monde romain.
Un de ses ponts-siphons qui supportait quatre conduites forcées, celui de Beaunant à Sainte-Foy lès Lyon, avec ses 265 mètres de long, constitue une pièce maîtresse du patrimoine archéologique de l'agglomération lyonnaise.
Bien que classé Monument Historique depuis 1875, il subit encore, dans l'indifférence générale de nouveaux outrages...

Captant les eaux du Gier au pied du Mont Pilat, à quelques kilomètres de Saint-Chamond, l'aqueduc, avec une pente de 1 millimètre par mètre, serpentait sur près de 90 km sur le Plateau du Lyonnais pour délivrer, chaque jour, 15 000 m3 d'eau à Lugdunum, capitale des Gaules.
Son parcours comprenait de nombreux ouvrages de franchissement : soit près de 50 ponts, 11 tunnels et 4 siphons.
Le réservoir de Fourvière constituait l'ultime ouvrage d'une oeuvre pharaonique pour l'époque.
Par goût de la perfection ou de la magnificence, les bâtisseurs d'alors, jugèrent bon de revêtir leurs ouvrages de parements réticulés qu'on peut encore voir sur la plupart des vestiges de cet aqueduc dont ceux du pont-siphon de Beaunant.

Ce dernier fut classé monument historique en 1875.
Après la seconde guerre mondiale, des arches furent arasées pour permettre le passage de la déviation, la D 42, aujourd'hui itinéraire Bis permettant aux automobilistes venant du nord ou du sud de l'Europe, par l'A6 ou l'A7, d'éviter le tunnel de Fourvière et ses embarras. La loi du 31 décembre 1913, n'empêcha pas que des bâtisses fussent édifiées en mitoyenneté même des arches du pont-siphon !
La pression de l'urbanisation, progressivement, masqua côté nord, presque toutes les arches, des aqueducs.

Le côté sud, restait encore visible, dans sa presque totalité et pouvait se prêter, à une mise en scène paysagère de l'ouvrage long de 265 mètres entre les verdoyants coteaux de Ste Foy et de Chaponost.

Hélas, la construction d'un garage ou centre automobile à 40 ou 50 mètres des vieux aqueducs est venue briser cet espoir.
Le plus affligeant, n'est pas cette construction style *"boite à chaussures"*, mais l'indifférence des élus, quels qu'ils soient, pour sauvegarder l'intérêt du site. Ils ne pouvaient pas ignorer que le Schéma Directeur de l'Agglomération Lyonnaise (S.D.A.L) prévoit expréssément dans ses orientations d'aménagement, la mise en valeur des paysages des plateaux et coteaux ouest de l'agglomération mais stipule aussi :*...Il convient également d'assurer la préservation de la Vallée de l'Yzeron et de ses sites archéologiques, parties intégrantes du patrimoine culturel et naturel de l'agglomération".* (NDLR : page 205 du S.D.A.L).

L'Article R. 111-21 du Code de l'urbanisme prévoit qu'un permis de construire *"peut être refusé...si les constructions...sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages..."*

Les dispositions ci-dessus sont restées sans effet, peut-être par ignorance, parce qu'on ne voit dans cet aqueduc qu'une banale construction, comme celles qui l'enserrent...
Ou peut-être par indifférence, la notion de profit, mal comprise, dominant les autres.

N'y avait-il pas autre chose de mieux à construire qu'un garage en ce lieu ?
Les Aqueducs de Beaunant sont dépourvus de toute installation ne serait-ce que d'un kiosque d'information, destinée aux amoureux de vieilles pierres, ou aux écoliers, étudiants et touristes empruntant la D 42.

Pourtant, la parcelle sur laquelle a été édifiée le garage appartenait dans un récent passé à la commune de Ste-Foy qui a jugé préférable de l'aliéner plutôt que de rechercher une solution avec l'État ou le Département en vue de mettre en valeur ces aqueducs comme le prévoit l'Article 6

Suite page ci-contre

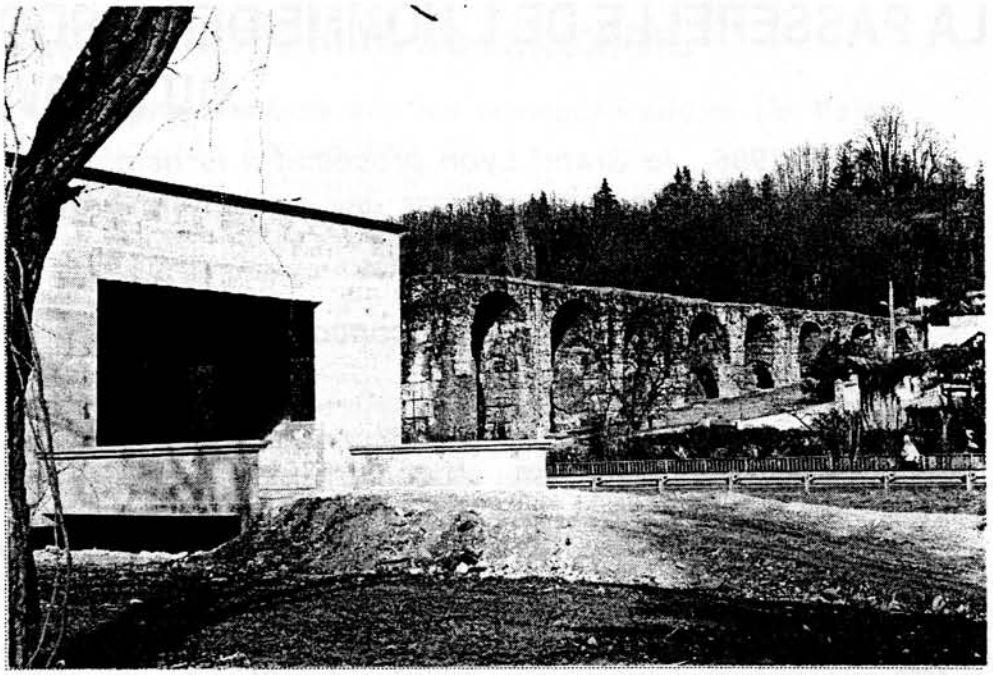


Garage en construction occultant la face sud des Aqueducs de Beaunant, côté Chaponost. Ces vestiges sont "oubliés" du volet paysager. (Photo SEL)

de la loi du 31 décembre 1913 sur les monuments historiques.
Autre signe révélateur de cette indifférence : le contenu du permis de construire dont chacun peut prendre connaissance en mairie de Ste Foy.
Compte-tenu de la localisation du projet (zone de protection au titre des monuments historiques, le décret n° 94-408 du 18 mai 1994 (J.O du 22 mai 1994) modifiant l'Art. R. 421-2 du Code de l'urbanisme prévoit l'adjonction, au permis de construire, d'un *"volet paysager"* permettant d'apprécier l'insertion du projet de construction dans l'environnement, son impact visuel, etc...Or, le volet paysager dont nous avons pris connaissance comprend :
- un document graphique sur lequel n'apparaîssent même pas les vestiges du pont-siphon ! Leur présence gênait-elle ?
- un texte de quatre lignes dans une *"notice descriptive complémentaire"* (sic) précisant *"...que les aqueducs sont déjà masqués par cette végétation importante"* (resic).
Nous nous inscrivons en faux contre cette affirmation. Ces arbres ne masquent pas totalement les aqueducs comme le montrent nos documents photographiques et de plus le POS ne leur accorde aucune protection particulière (Espace boisé à conserver où à créer).

Ce volet paysager, si on peut l'appeler ainsi, permet d'apprécier non pas l'insertion du projet dans son environnement, mais, hélas, l'immense océan d'indifférence qui entoure le vieil aqueduc.

Cet outrage au patrimoine archéologique, historique et culturel lyonnais est également dénoncé par la Société pour la Protection des Paysages et de l'Esthétique de la France (SPPEF).
Son magazine *"Sites et Monuments"* de mars dernier (n°168), lui consacre une page entière sous le titre *"La grande misère de l'AQUEDUC DU GIER à Beaunant"*.
C'est sous ce même titre que notre ami André MAYNARD avait déjà dénoncé, dans notre bulletin n° 42 de février 1995, la grande indifférence dans laquelle étaient perpétrées les atteintes à ce monument qui nous vient du 1er siècle.



Vue sur la face sud des Aqueducs de Beaunant, côté Sainte Foy. (Photo SEL)

Nous remercions la SPPEF, pour ce coup de projecteur sur Beaunant.
Puisse-t-il dissiper l'obscurantisme qui enveloppe ce lieu et éclairer l'avenir de son pont-siphon menacé par un projet de construction, à 250 mètres de là, d'une autoroute : le Tronçon Ouest du Périphérique...

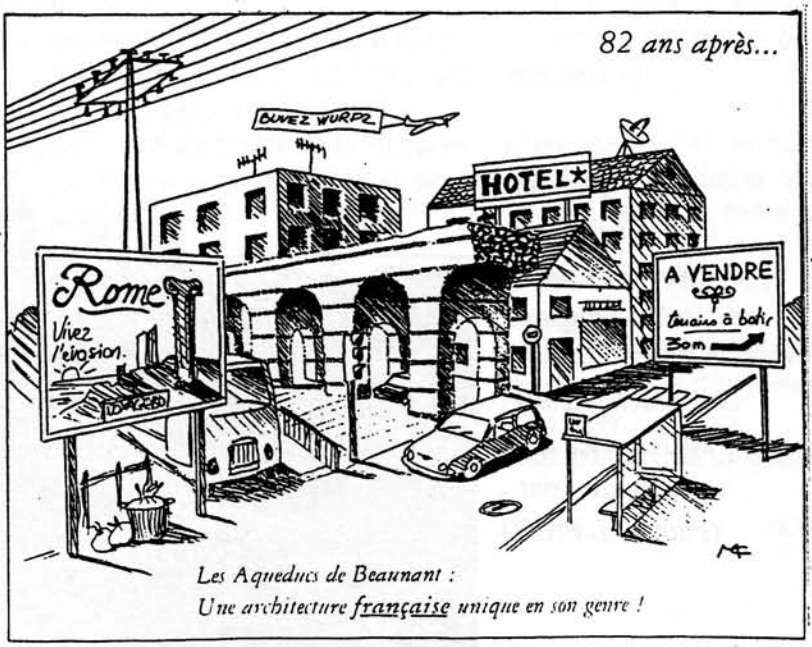
Après 20 siècles d'outrages dûs au temps et aux hommes, ce serait l'ultime.

Raymond MOTTE

Pour en savoir plus sur l'Aqueduc du Gier :

- Guide des aqueducs romains de Lyon -
Auteur Jean BURDY.
16, rue Roger Radisson
69005 Lyon Téléphone : 04 78 25 22 94
Éditeur : É. L. A. H.
100 pages - 89 Francs.

- L'aqueduc romain du Gier -
Auteur Jean BURDY.
même adresse que ci-dessus.
Éditeur : Préinventaire des Monuments et Richesses Artistiques du Rhône.
408 pages - 120 Francs.



Les Aqueducs de Beaunant :
Une architecture française unique en son genre !

Ce dessin humoristique paru dans notre bulletin N° 44 de septembre 1995, flétrissant les atteintes aux Aqueducs, 82 ans après l'adoption de la loi du 31-12-1913 sur les Monuments Historiques est hélas, toujours d'actualité.

LA PASSERELLE DE L'HOMME DE LA ROCHE...
...DU PROVISOIRE QUI DURE !

En 1986 , le Grand Lyon procédait à la démolition du pont de l'Homme de la Roche et le remplaçait par une passerelle provisoire...
Soumise aux aléas politiques, la reconstruction du pont n'a toujours pas été entreprise.
Un espoir cependant : un concours d'architecte devrait être lancé prochainement.

Au pied de la statue de Jean Kléberger, dit l'Homme de la Roche, une passerelle en forme de treillis permet, depuis 14 ans, aux piétons de franchir la Saône entre les quais Pierre Scize et Saint Vincent. Cet ouvrage, dénué de toute recherche esthétique ou architecturale, fut construit en 1986, pour remplacer provisoirement le pont de l'Homme de la Roche.

Ce pont, lancé à l'endroit le plus étroit du défilé de Pierre Scize qui sépare le plateau de la Croix-Rousse et la colline de Fourvière, était avec ses 94 mètres de long, le plus court des ponts de Lyon.
Il n'était pourtant pas très ancien puisqu'il avait été inauguré en 1912.
Mais très bas sur l'eau, il gênait la navigation en période de hautes eaux. Il n'aurait, de plus, pas permis le passage des convois de gabarit européen que le percement du canal Rhin-Rhône laissait alors espérer.

Mais c'est sa vétusté qui précipita sa fin. L'interdiction de la circulation automobile dès 1982 suivie par sa démolition en 1986 ont mis fin à 74 ans de bons et loyaux services.
Dans l'attente de la construction d'un nouveau pont, les services du Grand Lyon ont mis en place, sans intervention d'un architecte, une passerelle qui devant être provisoire a donc été conçue comme telle.

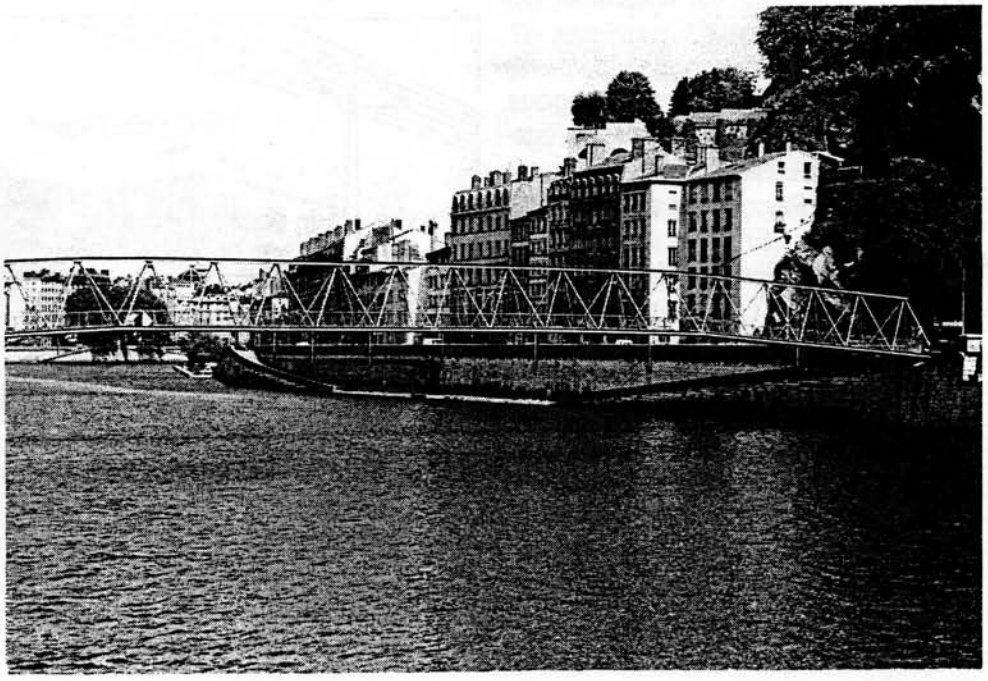
Las, les incertitudes liées à la construction du canal Rhin-Rhône (récemment abandonnée) et des priorités données à des investissements plus spectaculaires, plus utiles ou plus urgents, ont repoussé aux calendes grecques la reconstruction de notre pont.
Les Lyonnais doivent donc, depuis 14 ans se contenter d'une passerelle dont la structure en tubes d'acier, n'est pas du meilleur effet dans l'un des plus beaux sites de leur ville.
Les automobilistes sont contraints, pour franchir la Saône, à parcourir le kilomètre et demi séparant le pont du Maréchal Koenig et le pont de la Feuillée, très encombré aux heures de pointe.

Mais la fin du provisoire est sans doute proche.
Un concours d'architecte doit-être lancé dans les prochains mois. Le nouveau pont pourrait raisonnablement voir le jour en 2004/2005. Il devrait être à forte tendance piétonne avec vraisemblablement une voie routière dans le sens rive gauche / rive droite.

L'ancien pont était fonctionnel mais sans charme. Le nouveau pont sera réussi si, dépassant la seule fonction de pont, il apporte au site le *"plus"* esthétique qu'il mérite. On ne peut alors s'empêcher de songer aux remarquables ponts sculptures de l'architecte espagnol Santiago CALATRAVA. Ce même CALATRAVA qui va jusqu'à affirmer qu'un pont peut se révéler être un geste culturel encore plus riche qu'un nouveau musée.

L'Homme ne la Roche ne mérite-t-il pas l'offrande d'un tel geste ?

Jean-Louis PAVY.



La passerelle piétonne de l'Homme de la Roche, installée à titre provisoire il y 14 ans ans, doit prochainement laisser place à un nouveau pont . (Photo J.L PAVY)

GARE DE VAISE : 5 minutes d'arrêt !...et de réflexion.

Quelle vision d'agglomération projette-t-on sur les restructurations de Vaise, en particulier sur ses infrastructures ferroviaires ?
La mission de la gare y est-elle bien réfléchie ? Ne doit-on pas la mettre en compétition avec Perrache ? A-t-on bien conscience de l'influence de son dimensionnement sur les choix d'aménagement de son environnement alors que l'on engage l'évolution de ce dernier ?
A-t-on pris le bon train ?

Vaise fait l'objet, depuis quelques années, et pour quelques autres encore, de restructurations de grande ampleur, que ce soit à Gorge de Loup, que ce soit dans son coeur, ou que ce soit encore dans le quartier de l'Industrie et dans sa périphérie.
Des questions majeures de voirie restent encore à clarifier ; la situation d'un pont sur la Saône doit encore être définie...
Des projets de transports en commun font encore cogiter quelques uns.

Et, au milieu de tout cela, trône indolent, un vaste tènement affecté à d'anciennes installations ferroviaires, dotées d'un rôle plutôt médiocre, semble-t-il, au pied du plateau de la Duchère.

Mais à l'heure où le POS du Grand Lyon est à nouveau à l'ordre du jour, quel projet forme-t-on autour de cet ensemble, d'un niveau stratégique de premier ordre ?
Dans quelle vision globale concernant les installations ferroviaire de l'agglomération s'inscrit le cas de Vaise ?

Des investissements modernes ont orienté pour quelques années (quelques décennies) l'exploitation du site de la Part-Dieu, dont la mission se vérifie très forte, et celle de Satolas qui reste à confirmer, au delà de la situation ridicule d'aujourd'hui.
Au travers du projet de restructuration du Sud de la Presqu'île, on parle de réinventer la gare historique de Perrache, alors que l'on démontre depuis des décennies combien elle a pu être néfaste au développement de la cité en direction du Sud, en particulier entre Rhône et Saône.

Si la nécessité d'un troisième pôle majeur est démontrée en matière d'infrastructures ferroviaires, faut-il confirmer le site de la Presqu'île pour tenir ce rôle ? Ne faut-il pas s'orienter dans une vraie remise en cause de la barrière que forme la gare, en ne lui conservant qu'une mission secondaire, en la redimensionnant de sorte à réduire fortement son épaisseur, tout en développant un nouveau pôle d'équilibre, par exemple plus au Sud (à Oullins) ou plus à l'Ouest (à Vaise), ?
Ne trouverait-on pas, de cette façon, une meilleure répartition géographique des fonctions au niveau de l'agglomération, entre le centre (la Part-Dieu), l'Est (Satolas) et l'Ouest (Vaise), quitte à relier ces différents pôles par un moyen efficace de type réseau RER, intégrant entre autres, une station à Perrache, par exemple ?
Le site de Vaise ne serait-il pas mieux adapté que Perrache à la réalisation d'une gare moderne ? N'est-il pas entouré d'infrastructures plus pérennes (nouveau périphérique en comparaison d'une autoroute urbaine que l'on rêve de désaffecter) ?
Ne serait-ce pas, dans le même temps, une façon de modifier l'équilibre des grands flux dans l'agglomération, en réduisant l'effet d'attirance de la Presqu'île et de la Rive Gauche du Rhône vis-à-vis de l'Ouest lyonnais ?

Par contre, si, après mûre réflexion, le site de Vaise n'est pas retenu comme pôle majeur, doit-on pour autant ne pas se soucier de son devenir, alors que l'ensemble des quartiers qui l'entourent font l'objet de réaménagements lourds ?
Doit-on conserver de telles surfaces, pour quel usage, pour quelles missions, à quelle échéance,...?
Dans tous les cas on imagine que les choix concernant les transformations de la Gare de Vaise peuvent avoir quelque influence sur les choix de percer tel axe de circulation, de retenir telle position pour le futur pont, ou de favoriser tel parcours pour une nouvelle ligne de tramway, pour relier ce site à l'ensemble de l'Ouest lyonnais, par exemple.

L'opportunité est forte aujourd'hui, pour faire la bonne analyse, alors que de nombreux degrés de liberté sont encore ouverts, en particulier dans l'environnement du site de la gare (des quartiers encore très déstructurés).
Ne reproduisons pas la même erreur que dans le passé, à la Part-Dieu, où les décisions de réaliser la nouvelle gare ont été mal coordonnées avec la réalisation du nouveau quartier.
N'ayons pas peur de remettre en cause l'orientation de perennisation de la gare de Perrache (avec le recul, dans le même genre, qui voudrait revenir aujourd'hui sur la remise en cause de la gare des Brotteaux ?)

C'est aujourd'hui le bon moment de prendre de la hauteur et de ne pas se limiter à un projet fermé entre Rhône et Saône.
C'est le moment de stimuler énergiquement les cervelles des urbanistes et des aménageurs de tout poil avec une vision d'agglomération plus que de quartier.
Il est temps de se << bouger le train >> !

Jacques BONNARD

QUAND LA PUB S'EXPOSE DANS LA GALERIE DU GRAND LYON !

L'affichage publicitaire participe à l'animation et à l'embellissement de notre agglomération, grâce à la maîtrise et à une certaine créativité dans le domaine des implantations, grâce à l'appui d'experts en gestion de l'espace et des médias.

Nous avons vu dans notre précédent numéro (Bulletin N° 62 de février 2000) que notre agglomération a été distinguée le 5 décembre 2002, pour son action décisive dans la gestion de l'affichage publicitaire ; elle a reçu le tout nouveau << LABEL-PUB >> qui l'a mise en position de référence dans le domaine de l'environnement urbain.

Comme nous l'avons évoqué, cette récompense est venue ponctuer une démarche remarquable de l'ensemble des communes du Grand Lyon qui ont compris l'importance de la cohésion dans l'action et la force de la cohérence qui en découle.

Au chapitre des outils qui ont permis cette fantastique progression , il faut rappeler le rôle essentiel des équipes << Décopub >> mises en place par la Communauté Urbaine, avec l'appui de son Agence d'Urbanisme et du CAUE du Rhône.

En effet, si l'ensemble de l'agglomération a décidé, au début des années 2000, la mise en place d'un Plan d'0ccupation de la Publicité (POP) réglementant avec plus de pertinence l'implantation standard des affichages dans la cité, il a également retenu d'aborder certains noeuds urbains avec une approche personnalisée, afin de tirer l'avantage maximum de la présence de ces panneaux dans l'ordre de l'embellissement.

Pour ce faire, des équipes ont été mises en place pour apporter un conseil aux élus des différents quartiers de l'agglomération en matière de gestion de l'espace ; elles se composent d'architectes, de paysagistes, de décorateurs, de plasticiens et de spécialistes des médias.
Elles interviennent à la demande , pour expertiser les forces et faiblesses de tel carrefour banal ou de tel pignon médiocre, pour proposer une façon de structurer un aménagement permettant une implantation des affichages particulièrement adaptée au site d'accueil.
Ainsi l'efficacité médiatique est-elle associée à un renforcement de la qualité visuelle de l'espace urbain.

Il se vérifie, à chaque fois, une augmentation significative de la valeur économique unitaire de chaque panneau, et une forte valorisation de l'environnement concerné, avec des moyens limités.

Ainsi les secteurs défavorisés en matière de patrimoine trouvent là une possibilité d'améliorer leur capacité d'attraction ; chaque site touché peut se forger une nouvelle identité.
Et si l'agglomération est devenue de ce fait une véritable galerie que l'on visite avec intérêt le jour, les éclairages associés à ces affichages ont décuplé les résultats du << Plan Lumière >> engagé lors de la décennie précédente à Lyon.

Jacques BONNARD

LA NAISSANCE DE LA CITÉ INTERNATIONALE...

L'achèvement de la Cité internationale met un terme à un long processus qui a débuté en ...1856. Jusqu'à cette date, le site était pratiquement le domaine exclusif des eaux du Rhône. Après des inondations dramatiques, l a Ville de Lyon et L'État décident de la construction de la digue du Grand Camp, terminée en 1859. L'occupation de la berge peut désormais commencer.

En 1854, l'Exposition Universelle installe ses pavillons à la Tête d'Or et en 1918, Édouard Herriot pose le premier pieu de fondation du palais de la Foire.
Il est prévu une série de bâtiments à réaliser au fur et à mesure des besoins, pouvant atteindre 1 200 mètres de long.
En 1928, le Grand palais, avec des accès à la fois sur le quai Achille Lignon et sur le Rhône, s'étire sur 350 mètres. Sept halls sont encore construits de 1933 à 1955 mais sans référence au plan d'origine.

La réalisation de la plate-forme et du terre-plein consacre la rupture de la Foire avec le Rhône.

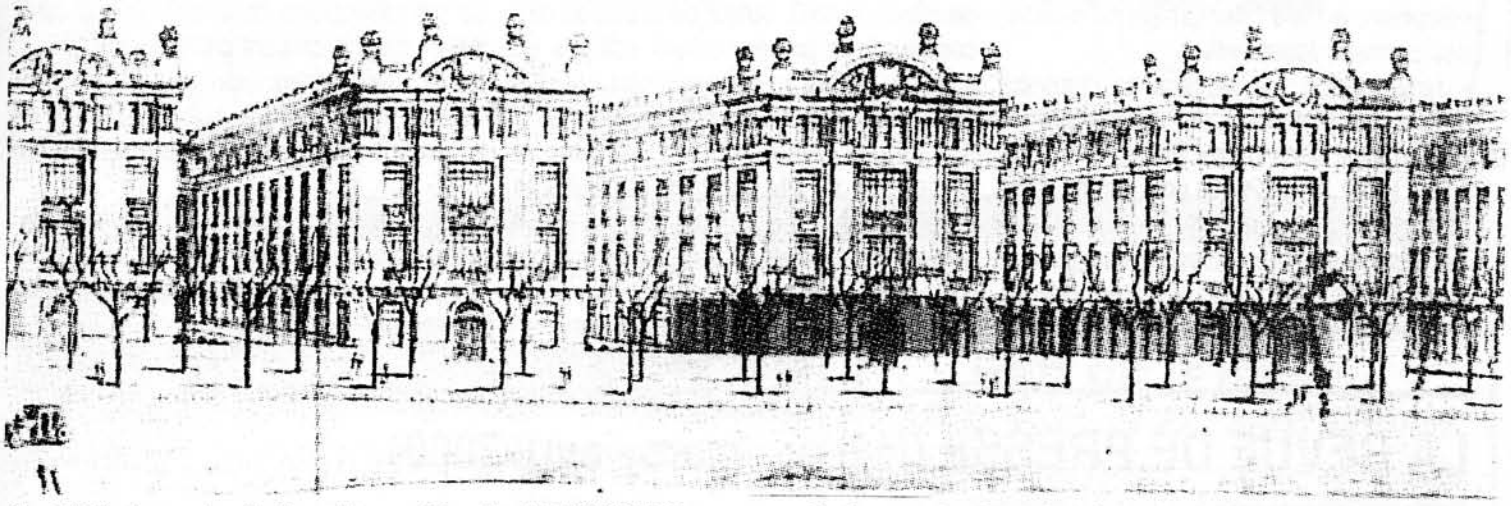
Le premier Palais des Congrès est inauguré par Louis Pradel en 1961. Vingt ans plus tard, l'évolution rend l'ensemble caduc.
En 1984, la Foire Internationale s'installe à Eurexpo et la Ville de Lyon reprend la gestion de la zone des bords du Rhône.

Dès 1985, le Projet de la Cité Internationale est lancé et fait l'objet d'un concours pour le choix d'un architecte coordonnateur, à partir de l'hypothèse d'une réhabilitation partielle du Grand Palais.

La Cité Internationale de Lyon est née d' une action concertée d'aménagement décidée par la Ville de Lyon et la Communauté Urbaine de Lyon, conduite

Suite page ci-contre

Suite de "La naissance de la Cité Internationale"



En 1918, le projet de l'architecte Charles MEYSSON fut retenu. Ci-dessus : le Grand Palais. Démoli en 1993, la foire s'exila à EUREXPO, laissant la place à la Cité Internationale.

en partenariat avec la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon, la Chambre de Commerce et d'Industrie Rhône-Alpes, le Conseil Régional Rhône-Alpes, le Conseil Général du Rhône et les principaux organismes financiers de la Place réunis dans une Société d'Économie Mixte : la SEM Cité Internationale pour l'aménagement et la gestion de la Rive gauche du Rhône le long du Parc de la Tête d'Or, initiant ainsi la recomposition d'un site majeur de l'agglomération : la Porte Nord-Est.

Un Schéma d'aménagement est alors mis au point. Il formulait huit principes qui ont servi de base aux tests de faisabilité et aux diverses consultations qui ont eu lieu au cours des années 1987 et 1988 :

- Élimination des nuisances du transit et accessibilité du site.
- Valorisation Parc-Rhône.
- Mise en place d'une trame urbaine d'ensemble et restructuration du Grand Palais.
- Création de pôles urbains de part et d'autre du Grand Palais.
- Création de pôles urbains de part et d'autre du Grand Palais.
- Organisation d'une liaison entre le Parc de la Tête d'Or et la rive droite du Rhône. (SEL milite depuis toujours pour cette réalisation)
- Continuité avec le reste de la ville.
- Image urbaine et insertion dans le paysage de l'agglomération.
- Aménagement d'une rue intérieure.

Fin 1988, une option de reconstruction totale est envisagée et fait l'objet d'une première esquisse.

En avril 1989, une nouvelle étude est engagée dans le but d'améliorer l'animation et d'assurer le financement des équi-pements publics.

En juillet de la même année, le plan de composition urbaine est adopté par la SEM Cité Internationale, le Conseil municipal de Lyon et la Communauté Urbaine.

Le rôle de la SEM a été repris en 1990 par un opérateur privé.

Présidée par l'adjoint au maire de Lyon chargé de l'urbanisme, également Vice-Président de la Communauté Urbaine pour les mêmes fonctions, la SEM est alors devenue une cellule d'études, de pilotage, de coordination et de sauvegarde des intérêts des Collectivités Locales.

L'aménageur privé a souhaité se retirer en juin 1999. Son rôle a été repris par la SEM Cité Internationale.

Cette réalisation a débuté par une fantastique course d'obstacles, principalement d'origine administrative.

En 1990, une société d'audit ne recensait pas moins de 300 opérations complexes à surmonter.

L'ouverture de ce chantier de titans a pu finalement avoir lieu à l'automne 1993.

En voici les les étapes :

- Février 1993 : dépôt de six permis de construire pour une tranche de 76 000 m2, comprenant 30 000 m2 de bureaux, un palais des congrès, un complexe cinématographique, un musée d'art contemporain, un hôtel de luxe et un parking de 1150 places.
- Août 1993 : signature du premier bail à construction entre la ville de LYON et l'aménageur privé, stipulant, entre autres, le droit pour ce dernier de construire sur 220.000 m2 avec comme contrepartie la prise en charge des équipements-palais des congrès, espaces verts - et une contribution de plus de 40 MF au financement du musée.
- Septembre 1993 : ouverture du chantier "PC N° 5" comprenant le palais des congrès, le parking et la première tranche de bureaux.
- Novembre 1993 : ouverture du chantier du quai Charles de Gaulle.
- Septembre 1994 : lancement des travaux du musée d'art contemporain.
- Avril 1995 : ouverture complète du quai Charles de Gaulle et fermeture du quai Achille Lignon.
- Juin / Octobre 1995 : achèvement du Palais des Congrès, installation des premiers locataires dans les pavillons de bureaux, ouverture du Parc de stationnement de la Cité.
- Décembre 1995 : Inauguration du musée d'art contemporain avec la Biennale d'Art Contemporain.
- Octobre 1996 : le groupe Partouche, associé à l'enseigne Hilton International est choisi pour la réalisation d'un Hôtel 4 étoiles, équipé d'un casino.
- Septembre 1997 : ouverture d'UGC Ciné
- Juillet 1998 : la ville de Lyon décide de réaliser une extension du Palais des Congrès comportant une salle pour 3 000 personnes.

Suite page ci-après.

*Suite de "**La naissance de la Cité Internationale**"*

- Juillet 1999 : ouverture de l'Hôtel Hilton.
- Septembre 1999 : démarrage du chantier des premiers logements.
- Janvier 2000 : le Ministre de l'Intérieur donne l'autorisation pour l'ouverture du Casino situé dans l'Hôtel Hilton.

Enfin le 20 mars 2000, une commission, composée comme un jury, a rendu un avis sur les quatre projets présentés pour la poursuite de l'opération Cité Internationale. C'est celui de l'équipe constituée autour de Renzo PIANO, auteur de la plupart des constructions précédemment édifiées au sein de la Cité et du paysagiste Michel COURAJOUD qui a été sélectionné.

Il s'agit de l'aménagement de toute la partie Nord du site, avec en particulier la salle de 3 000 places conçue comme un théâtre gallo-romain, d'une place publique, d'un deuxième hôtel 4 étoiles et le cas échéant d'un centre de conférences internationales et diplomatiques.

La première pierre de la salle 3 000 sera posée dans le courant de l'automne.

La fin des travaux, prévue à l'horizon 2004 / 2005 mettra un point final à l'opération Cité Internationale entamée en 1985.

L'agglomération sera ainsi dotée d'un ensemble performant qui lui permettra d'être compétitive face aux grandes métropoles mondiales.

André MAYNARD.

LA REVUE DE PRESSE (février - mars - avril 2000).

- ENVIRONNEMENT -

- *" L'écologie un jeu d'enfant "*. La Maison Rhodanienne de l'Environnement propose jusqu'au mois de juin prochain une exposition permettant aux enfants d'acquérir les connaissances de base sur l'écologie..... P 02-02-2000.
- *" Les premiers pas du circuit pédestre de Cusset "*. Depuis plus d'un an, le Conseil de quartier planche sur son circuit pédestre historique qui devrait être achevé dans les premiers mois de 2000.....P 04-02-2000.

- GRANDS PROJETS -

- *" Exposition Lyon-Confluence "* . La parole est aux visiteurs..... P 02-02-2000.
- *" Gare de Perrache": Le projet veut réconcilier le nord et le sud.* Le prochain réaménagement interviendra dans le cadre du projet Perrache-Confluent..... P 12-03-2000.
- *" Le Parc de la Tête d'Or deviendra-t-il un parc touristique ?"* . Le jardin botanique du Parc de la Tête d'Or deviendra-il un parc touristique ?.....P 29-02-2000.
- *" Nouvelle tour à la Part-Dieu"* . Une tour de grande hauteur capable d'accueillir 30000 à 35000 m2 de bureaux, devrait être construite à l'angle du boulevard Vivier Merle et de la rue de Bonnel.....P 02-02-2000.
- *"PIANO termine la Cité Internationale"*. Les membres d'une commission ont choisi l'architecte Renzo PIANO pour réaliser l'aménagement de la partie nord de la Cité Internationale. Si ce choix est confirmé par le maire de Lyon, l'architecte, déjà concepteur de l'ensemble du projet du quai Achille Lignon, pourra poursuivre les études portant sur la construction d'une salle de 3000 places, d'un espace public, et d'un centre de conférences. Première pierre prévue à la fin de cette année.....P 22-03-2000.

- GRANDS TRAVAUX -

- *" Boulevard Tony Garnier : troisième trimestre déterminant "*. Des espoirs d'aération de la circulation, de revitalisation et de mise en cohérence d'un quartier en pleine expansion, mais également des doutes et des craintes concernant le bouclage du périphérique et l'augmentation des nuisances.....P 03-02-2000.
- *" 2000 : l'année de tous les chantiers... "*. Du parc de Gerland au chantier du tramway, des médiathèques aux archives, etc.....P 28-02-2000.
- *" Part-Dieu : les travaux entrent en gare"*. Quinze mois de travaux seront nécessaires pour les travaux de rénovation.....P 12-03-2000.

- DÉPLACEMENTS URBAINS -

- *" Déplacements d'avenir : une réflexion commune"*. Le SYTRAL a voulu associer le grand public à ses journées de réflexion sur l'avenir des déplacements urbains..... P 02-02-2000.
- *" Tramway de Lyon : premiers tours de roues en avril 2000 "*.....P mars 2000.

Bernard FOUCHER

N.D.L.R : la lettre ,*"P"*. précédant la date, indique la source de l'information donnée : LE PROGRÈS.

SAUVEGARDE & EMBELLISSEMENT DE LYON

Président	Secrétaire Général	Trésorier
Jacques BONNARD	Raymond MOTTE	Jacqueline SAPIN
34, rue Marc Sangnier	32, imp. de Grange-Haute	16, montée Soeur Vially
69300 CALUIRE	69540 IRIGNY	69300 CALUIRE
TEL : 04 78 08 24 23	TEL : 04 78 46 07 47	TEL : 04 78 23 26 49

Adhérez à :

SAUVEGARDE ET EMBELLISSEMENT DE LYON

Siège : MAISON RHODANIENNE DE L'ENVIRONNEMENT. 32, rue Sainte-Hélène. 69002 LYON.

COTISATIONS :
Membre ADHÉRENT : 150F - Euros : 22,87
Membre BIENFAITEUR ou PERSONNE MORALE : 700F - Euros : 106,71
JEUNE - ÉTUDIANT : 70F - Euros : 10,67

CRÉDIT LYONNAIS
Agence Victor Hugo
Compte N° 050230 B