

Sauvegarde et Embellissement de Lyon



BULLETIN DE LIAISON N° 71- MAI 2002

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

L'ENVIRONNEMENT DES MÉCANOS ET LE PATRIMOINE DE LA MÉCANIQUE

SEL s'intéresse aujourd'hui, à ce qui fit la fortune de la fin du XIX^{ème} et le début du XX^{ème} siècle, en particulier dans notre ville. Cette période connut en effet de grandes évolutions technologiques, en particulier avec l'expansion du chemin de fer et des industries de la mécanique.

Nous avons ainsi hérité d'un impressionnant réseau ferré dont la présence dans la cité marque de nombreux quartiers.

Faut-il accepter d'en subir une certaine médiocrité en matière de qualité d'environnement ?

Nous avons également hérité d'un patrimoine industriel exceptionnel tant dans les bâtiments que dans les machines ou autres produits mécaniques.

Faut-il laisser passer les occasions majeures de mise en valeur de cet héritage ?

Lyon ne peut se contenter de pavoiser avec son centre ville classé par l'UNESCO. Le patrimoine et le cadre urbain ont depuis longtemps franchi le Rhône. Il est urgent de s'en occuper pour pouvoir rouler les mécaniques.

Jacques BONNARD

SOMMAIRE.....page

Éditorial.....	1
Reconversion du Chemin de Fer de l'Est.... et coulée verte.....	2
Voies ferrées et environnement.....	3 et 4
Le dernier témoin de l'aventure industrielle lyonnaise.....	5, 6 et 7
Revue de presse.....	8

VISITE À LA MISSION GERLAND

Le quartier de Gerland a connu une longue suite de mutations qui ont fait de lui un pôle mondial des biotechnologies et attiré à lui des établissements d'enseignement supérieur et de recherche.

De la Halle Tony Garnier au P4, quelles perspectives ? Quels projets ? Quel environnement ?

Pour en savoir plus, rendez-vous à

LA MISSION GERLAND

55, rue Félix Brun - 69007 LYON

Vendredi 24 mai 2002 à 18 heures

M. Francis VOISIN, chargé de mission nous accueillera et nous présentera ce que Gerland sera demain.

Pour plus d'informations se reporter au papillon à l'intérieur de ce bulletin.

L'HOMME DE LA LIBERTÉ

Nous annonçons dans notre dernier bulletin que le Tribunal de Grande Instance avait fixé la date de l'audience au 19 mars, mais celle-ci a été reportée au mardi 21 mai à 13 h 30 (Cité judiciaire).

Les conclusions prises par la Chaîne Thermale et les appelés en cause, évoquant les articles 42 et 43 du Nouveau Code de Procédure Civile, soulèvent l'incompétence territoriale du T.G.I de Lyon au profit de celui de Paris.

Cependant, certaines dispositions du même code, devraient permettre à notre avocat, Maître Gilles DEVERS, de plaider notre cause à Lyon.

R.M

RECONVERSION DU CHEMIN DE FER DE L'EST, ENTRE PART-DIEU ET GRAND CLÉMENT : UNE COULÉE VERTE AU-DESSUS D'UN MODE DE TRANSPORT SOUTERRAIN.

Le projet d'un nouveau mode de transport sur l'axe du chemin de fer de l'est ne peut être engagé sans avoir abordé une réflexion sur les évolutions d'aménagement urbain de l'environnement concerné.

Nous proposons une option. Le débat doit être ouvert sans tarder, dès à présent..

Alors que les réflexions sont engagées en matière de moyen de transport pour reconvertir la ligne de Chemin de Fer de l'Est Lyonnais, quelles sont les perspectives de reconversion en matière d'aménagement urbain, en particulier dans sa partie urbaine résidentielle, entre la Part-Dieu et Grandclément ?

N'y a-t-il pas une occasion majeure pour créer, sur plus de deux kilomètres, une coulée verte, mettant en relation des espaces de détente tels que celui des abords du fort Montluc et de l'ex Gare de l'Est (esplanade du Dauphiné), le grand square G. Bazin, ou encore un nouveau site à créer à proximité de la gare de Villeurbanne ?

Cet aménagement pourrait servir de catalyseur favorisant la promotion d'une

politique d'embellissement de tout l'espace urbain encadrant l'actuelle ligne, qui en a sérieusement besoin.

Cet aménagement permettrait également d'offrir un axe à la fois ludique et pratique en matière de déplacements, tant pour les piétons que pour les cyclistes. Il pourrait s'intégrer dans un système (ou réseau) plus complexe, concernant et irriguant l'ensemble des quartiers environnants.

L'actuelle barrière que forme aujourd'hui la ligne pourrait alors devenir un lieu de transition et un lien social dans la trame urbaine.

Cette option d'aménagement induit alors un choix de transport souterrain dans la zone considérée, entre la Part-Dieu et Grandclément (cette solution n'est-elle

pas d'autant plus accessible que la remise en cause des divers réseaux souterrains doit être limitée sous l'actuelle voie ferrée !).

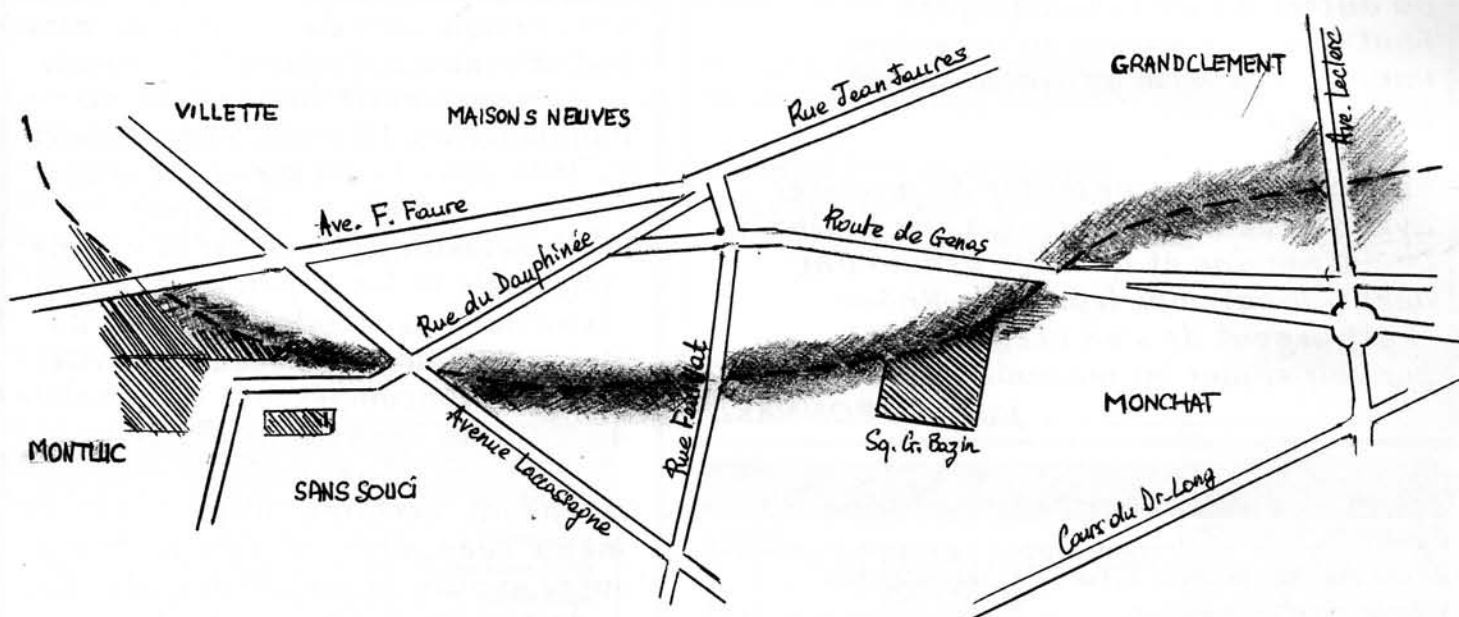
Par ailleurs, le choix de cette variante n'est pas sans relation avec le mode de transport à déterminer (tramway, métro, RER,...).

On voit combien il importe que la réflexion et le débat abordent très en amont ce type d'alternative dans le domaine de l'aménagement ; et l'amont, dans le cas de ce projet, c'est aujourd'hui !

Aussi souhaiterions nous ressentir, dès à présent, cette volonté de la part des acteurs concernés.

Jacques BONNARD

Une Coulée verte sur plus de 2 kilomètres



VOIES FERRÉES ET ENVIRONNEMENT : DES MOTS QUI NE VONT PAS TRÈS BIEN ENSEMBLE.

Les voies ferrées occupent une place importante dans l'agglomération lyonnaise. Leur qualité environnementale dénote dans une ville qui a fait de gros efforts pour améliorer son esthétique. A quand un plan fer à Lyon ?

Les villes, en général, et le Grand Lyon, en particulier, ont fait en l'espace d'une vingtaine d'années un effort considérable pour améliorer la qualité de leur environnement : création de parcs publics, plantations d'arbres, fleurissement, nettoyage des trottoirs et chaussées, ravalement des façades des bâtiments publics, aménagement des rives des fleuves. Un effort semblable a été imposé aux propriétaires privés avec notamment l'obligation de procéder au ravalement des façades de leurs immeubles.

Cette politique a largement contribué à rendre la ville belle et agréable à vivre.

Il faut cependant regretter que le propriétaire des voies ferrées (RFF) et l'exploitant (SNCF) n'aient pas sur leur domaine les mêmes exigences esthétiques..

Certes, rails, traverses, ballast, ne sont pas, par nature, d'une grande beauté, mais une meilleure prise en compte de leur environnement immédiat permettrait d'adoucir le paysage ferroviaire. Or l'absence de politique environnementale sur le réseau intra-muros contribue à accentuer la dureté du paysage ferré et constitue indéniablement une agression visuelle non seulement pour les citadins mais aussi pour les clients de la SNCF. Le spectacle peu séduisant qui leur est donné n'est certainement pas une fatalité. Une politique volontariste et quelques investissements (pas obligatoirement pharaoniques) sont absolument nécessaires pour améliorer la physionomie de réseau et mettre le <<fer>> en adéquation avec la cité qu'il traverse.

Avant de préciser nos suggestions nous proposons d'illustrer notre propos par la présentation de sites particulièrement exécrables. Cette énumération n'est évidemment pas exhaustive.

GARE DE VAISE

Cette gare est contiguë au tout récent pôle multimodal faisant office de gare de bus et de métro et a pour raison d'être une correspondance rapide entre transports ferroviaire, routier, et réseau souterrain. Si le bâtiment construit par le SYTRAL est de bonne facture architecturale et les talus qui le bordent soigneusement végétalisés il n'en va pas de même du domaine ferroviaire.

Qu'on en juge : talus côté rue Mouillard non entretenus et envahis par les ronces, quai de la gare côté pôle multimodal en partie recouvert de mauvaises herbes, revêtement des quais dégradé, abris voyageurs rouillés et inesthétiques, vue sur un dépôt où les trains et les wagons sont garés de façon anarchique.

Bref un décalage important entre les efforts consentis par le Grand Lyon et l'immobilisme de la SNCF qui n'a rien fait pour mettre sa gare en adéquation avec celle du SYTRAL et ses abords.



Gare de Vaise : quais dégradés et herbes folles... (Photographe J-L PAVY).



GARE DE SAINT CLAIR (photographe J-L PAVY)

Cette gare située en contrebas de la chaussée n'est pas visible des riverains.

Quelle désastreuse impression donnée aux voyageurs du TGV Paris-Lyon.

Le bâtiment est recouvert de tags, les quais et talus sont envahis par les herbes folles.

Suite en page 4 ➔

Suite de la page 5



Rue Mouton -Duvernet , près de la Part-Dieu : terrain vague, tags et caténaires (Photographe J-L PAVY) .



Une rue peu engageante : la rue du Repos... (Photographe J-L PAVY)

ENTRÉE du PARC DE LA TÊTE D'OR - BOULEVARD STALINGRAD

L'estacade située en aplomb de l'une des entrées principales du parc de la Tête d'Or est recouverte de tags ce qui n'est pas du meilleur effet pour l'un des lieux les plus visités de Lyon.

RUE MOUTON-DUVERNET

Depuis cette rue, située entre le cours Albert Thomas et l'avenue Félix Faure, l'emprise ferroviaire est nettement visible au travers de grilles séparant la rue de la voie ferrée. L'espace particulièrement vaste séparant ces deux dernières se révèle être un véritable no man's land avec bâtiments tagués, herbes folles et ronces débordant aux travers des grilles sur la rue.

TRANCHÉE DE LA GUILLOTIÈRE

Au pied de l'ancienne manufacture des tabacs, la vue du pont enjambant la voie ferrée dévoile un espace végétal non entretenu, des bâtiments et murs tagués, des papiers gras et des traverses abandonnées le long de la voie.

RUE DU VIVIER

Ce qui fut l'entrée de la gare de Lyon-Guillotière, est particulièrement sinistre : portail rouillé, murs crasseux, détritiques et mauvaises herbes. Plus loin, un mur de soutènement très sale contribue à donner à cette rue un air de zone sinistrée.

RUE DU REPOS

Un délaissé éventré constitue une véritable plaie et donne un aspect sinistre à cette rue peu engageante.

PONT DE LA ROUTE DE VIENNE ET RUE CHOLLAT.

Un enchevêtrement de voies ferrées et une forêt de supports de caténaires voisinent avec des espaces végétaux laissés à l'abandon et des murs tagués. La vue est particulièrement désagréable depuis la rue Chollat qui n'est séparée des voies que par une grille.

Nous ne nous étendons pas sur la plaie béante que constitue le chemin de Fer de l'est Lyonnais à l'intérieur de l'agglomération car l'aménagement de sa plate-forme devrait débuter dans les prochaines années; nous ne mentionnerons pas non plus le réseau ferré à l'intérieur du Confluent puisque son insertion dans le site fait l'objet d'une étude de la Mission Lyon-Confluence.

Ces quelques exemples font ressortir un certain nombre de phénomènes récurrents qui contribuent à donner au réseau ferré intra-muros un aspect peu engageant.

Les reproches que l'on peut adresser à la SNCF (ou à RFF) concernent surtout :

- le laisser aller dans l'entretien des talus et des espaces non dévolus au rail ;
- la prolifération de tags sur les bâtiments et les murs.

On peut aussi noter des murs encrassés, des supports de caténaires rouillés, des gares secondaires négligées, des détritiques, des traverses abandonnées le long des voies, des wagons décrépis en stationnement, des voies de garage inutilisées et laissées à l'abandon etc...

Bref, force est de constater que la SNCF n'a pas de véritable culture environnementale, ce que son responsable << Environnement >> M. Rocher, concède volontiers. Il met en avant d'autres priorités comme la sécurité pour excuser le manque d'enthousiasme de son entreprise dans la prise en compte de son environnement.

SNCF et RFF ont le devoir de se comporter en sociétés citoyennes en participant à l'embellissement de la ville. Nous pensons, pour ce faire, que la mise en place d'un << Plan fer >> serait le bienvenu. À l'instar du plan bleu, ce plan aura pour mission d'instaurer une politique environnementale du réseau ferré.

Un partenariat a été établi entre le Grand Lyon et Voies navigables de France pour l'aménagement des berges. Un partenariat semblable pourrait être conclu avec la SNCF pour mieux intégrer le réseau ferré dans l'urbanisme du grand Lyon.

Le rôle du << Plan fer >> sera d'identifier et préparer les actions à entreprendre.

Il devra, à notre avis, imaginer une politique d'aménagement paysager des talus et des espaces libres, supprimer les tags, ravalier les murs sales, traiter le stationnement des trains, favoriser la création de bâtiments <<écrans>> destinés à masquer la vue sur les voies et à atténuer la pollution sonore, instaurer une politique de propreté sur les voies, etc...et faire en sorte que voies ferrées et environnement soient << des mots qui aillent très bien ensemble >>.

René SERVANIN et Jean-Louis PAVY.

VISITE AU DERNIER TÉMOIN DU DÉBUT DE LA GRANDE AVENTURE INDUSTRIELLE LYONNAISE...

Chaque musée automobile dans le monde, expose une Rochet-Schneider... Cette affirmation porte en elle la reconnaissance internationale de la qualité des automobiles qui sortaient de l'usine du chemin Feuillat dans le 3^{ème}, mais rappelle aussi l'extraordinaire essor industriel lyonnais au début du XX^{ème} siècle.

La mairie du troisième arrondissement eut l'heureuse initiative, lors du Forum des associations, samedi 9 mars dernier, d'obtenir l'ouverture au public des portes de la friche industrielle qu'occupait il y a encore deux ans, le département Pièces de Rechanges de Renault Véhicules Industriels.

L'accès à ce site nous révéla plusieurs surprises :

- la première, la visite d'une friche industrielle peut attirer un nombreux public.
- la seconde : il subsiste encore dans le paysage lyonnais, après la disparition de la Halle de la Navigation, un vestige de l'essor industriel de notre cité, témoin des débuts de la révolution automobile, mais aussi mémoire de l'architecture du début du XX^{ème} siècle au service de la production de masse.

Que M. Michel LAFERRÈRE, professeur d'Université, se soit porté volontaire pour guider notre visite et accompagner notre découverte, souligne combien est grand l'intérêt de ce site.

Explications...

En 1890, Peugeot lança sur les routes les premières automobiles capables de circuler avec un moteur à essence.

En 1900, Edouard ROCHET et Marius BERLIET en 1901, tous deux constructeurs lyonnais d'automobiles, animés par une même vision de l'avenir de ce nouveau mode révolutionnaire de locomotion, se lancèrent dans sa construction en série.

Le premier créa une usine, chemin Feuillat sur un site de 15 000 m².

Le second s'installa à Monplaisir, dans l'usine AUDIBERT et LAVIROTTE couvrant elle aussi 15 000 m².

Un siècle plus tard, seule l'usine Rochet-Schneider est encore debout.

M. Michel LAFERRÈRE, souligna que cette usine, dans son secteur d'activité, est la seule au monde qui ait connu une telle longévité, soit un siècle au service de l'automobile.

Et d'ajouter qu'à Lyon, capitale française du véhicule poids lourd et important centre d'équipementiers pour l'automobile, l'avenir de cette usine centenaire méritait une attention particulière.

Construite par l'architecte Louis PAYET, condisciple de Tony GARNIER et par Edouard ROCHET, cette usine fut regardée dès sa conception, comme un modèle avancé d'architecture industrielle. De part et d'autre de larges allées s'élèvent, de plain-pied, plusieurs bâtiments dont les structures métalliques dites en "shead" laissent passer un abondant éclairage diurne, propice au travail de précision des mécaniciens.

Les colonnes métalliques, distantes de 12 mètres les unes des autres, ont été obtenues par un assemblage de quatre

fortes cornières d'acier, liées entr'elles par rivetage, comme celui des membrures en treillis de la charpente.

Ici, l'acier a remplacé la fonte moulée jusqu'alors abondamment employée dans la construction métallique, comme par exemple, l'ancienne Halle des Cordeliers ou la cour couverte des Subsistances ou encore la rotonde SNCF de la Mouche...

Les charpentes des différents édifices ont un dessin unique, qui n'a pas l'audace de celui de la Halle Tony Garnier, pourtant de la même génération. Cela nous rappelle que l'industrie était déjà très attachée au principe efficacité - économie.

Principe inspiré de celui des canuts et qui se lit dans l'architecture austère et typique, aujourd'hui protégée, de leurs ateliers de la Croix-Rousse.

La seule dérogation à cette règle que se sont permise les bâtisseurs, est l'architecture du porche d'entrée et la verrière qui le prolonge sur la cour d'accès aux différentes voies desservant l'usine.

Suite page 6 ➔



Vue intérieure d'un atelier de l'usine Rochet-Schneider
(photographie Josette Maillon)

VISITE AU DERNIER TÉMOIN DE LA GRANDE AVENTURE INDUSTRIELLE LYONNAISE. Suite de la page 5

Le monumental et le prestige ont alors été préférés à l'austérité et au fonctionnel, pour rappeler aux visiteurs, qu'ici, se construisaient des automobiles de luxe, car telle était la vocation des Rochet-Schneider.

M. Michel LAFERRÈRE, rappela que cette usine fut une des toutes premières à utiliser l'électricité produite par l'usine hydro-électrique sur le canal du Rhône à Cusset.

Des moteurs électriques suspendus à la charpente transmettaient leur énergie aux machines par de larges courroies de cuir.

Les longs ateliers étaient propices à la circulation des pièces vers leurs différentes phases de production : fonderie, forgeage, usinage, ajustage, montage, etc...

On ne peut pas s'empêcher d'imaginer que ces lieux ont été les témoins d'une époque et d'une société qui ont inspiré les Temps Modernes dont Charlot, dans son style humoristique et sarcastique, s'était fait le pourfendeur.

Notre émérite guide souligna que l'essor de l'industrie lyonnaise au début du XX^{ème} siècle le devait beaucoup à la soierie...

Affirmation au premier abord surprenante, mais qui ne le sera plus quand il eut expliqué que le savoir-faire des canuts, très développé en mécanique de précision, allié à un sens aigu de la créativité, du travail bien fait et...des affaires, avait servi de modèle culturel aux nouvelles industries lyonnaises...

Cet essor fut aussi porté par les nombreux contingents de techniciens, dits les "martins" issus de l'école de LA MARTINIÈRE fondée par le major MARTIN et dont leur formation pratique et technologique était très recherchée par les bureaux d'études, laboratoires et ateliers.

Cet environnement humain permit à l'usine Rochet-Schneider de produire des automobiles à la technologie avancée :

- création du premier moteur flottant ;



Porche de l'ancienne usine Rochet-Schneider côté chemin Feuillat.
(photographie Josette Maillon)

- invention du carburateur Zenith.

Ce dernier connut un tel succès, qu'il fut exporté et produit dans plusieurs usines dans le monde.

Lyon, avec le pôle formé par Rochet-Schneider et Berliet devint, avant Paris, la capitale française de l'automobile.

Autour d'eux, se créèrent ou s'établirent des équipementiers comme Paris-Rhône, les Joints Curty, les Carburateurs Zénith, plus haut mentionnés ou encore des industriels comme les Ets Dursschmidt, fabricant de meules pour l'usinage de précision des pièces mécaniques.

Autour d'eux se développa un complexe industriel d'une extraordinaire richesse et diversité, s'étendant sur les troisième et huitième arrondissements où industries mécaniques, électriques, chimiques, pharmaceutiques, agro-alimentaires et même de confection.

Le premier film cinématographique, "La sortie des usines Lumière", réalisé ici en 1895 par les frères Auguste et Louis LUMIÈRE, porte en lui-même, l'image industrielle de ce quartier.

Le professeur Michel LAFERRÈRE, après nous avoir montré l'usine Rochet-Schneider, nous fit part des réflexions que lui inspire l'avenir de ces murs.

Cette usine mérite-t-elle d'être sauvegardée ?

Difficile d'admettre la disparition d'un témoin et la mémoire d'un brillant passé. Mais alors, vers quel avenir la destiner ?

Faut-il laisser à Paris le monopole de la diffusion des connaissances scientifiques et techniques qui font partie maintenant de la culture générale ?

Si le Futuroscope de Poitiers attire les foules, Lyon ne pourrait-elle pas disposer d'un lieu accessible à la jeunesse, en particulier pour se former une image positive de la science et de la technique ?

Munich, Berlin, Paris ont leurs musées de technologie. Ne pourrait-on pas faire de cette usine un espace d'échanges de connaissances et de rencontre du public et des scientifiques ?

Ne pourrait-on pas dans cette usine conserver des objets, des documents des collections, intéressant le patrimoine industriel et scientifique régional ?

Les visiteurs, conquis par la visite se montrèrent acquis aux suggestions de M. Michel LAFERRÈRE.

Dans les échanges qui s'ensuivirent, une grande émotion était perceptible, due au souvenir d'un quartier laborieux, menacé par une amnésie générale.

Suite page 7 ➔

VISITE AU DERNIER TÉMOIN DE LA GRANDE AVENTURE INDUSTRIELLE LYONNAISE. Suite de la page 5

Nous sommes convaincus que ce site de 7,5 hectares dont près de 6 hectares sont bâtis, pourrait devenir l'espace consacré au patrimoine industriel lyonnais et dans lequel l'automobile prendrait la place qui lui revient.

En effet, nous défendons l'idée qu'un regroupement des musées consacrés à l'automobile s'avérera à terme inéluctable. L'usine Rochet-Schneider peut s'y prêter.

Nous connaissons tous le Musée Automobile de Rochetaillée, créé par M. Henri MALARTRE.

Le lointain château qui sert d'écrin à la riche collection qui y est exposée, s'avérera un jour très prochain, insuffisant pour conserver et transmettre la mémoire d'une industrie de plus en plus prolifique. Son avenir doit être pensé.

Le Conservatoire de la FONDATION MARIUS BERLIET, lui aussi à l'écart de la ville, peu connu du grand public en raison de son accès restreint, mais riche d'une collection de 250 véhicules, pourrait trouver lui aussi dans l'usine Rochet-Schneider un cadre propice à son développement.

Les vieux métiers à tisser remisés par les canuts dans les caves, mériteraient de s'exposer au public aux côtés des belles à quatre roues pour révéler le savoir-faire qu'ils renferment et qu'ils ont transmis aux mécaniciens de l'automobile, comme nous l'avons vu plus haut.

L'ensemble, regroupé ici dans un cadre qui durant un siècle a toujours connu l'industrie automobile, constituerait alors un extraordinaire musée consacré à son histoire et à celle de nos industries mécaniques dont RENAULT Trucks, nouvelle enseigne de R.V.I, est le fleuron.

Le destin de l'ancienne usine Rochet-Schneider mériterait un grand débat dont l'enjeu en perspective est le rayonnement culturel et industriel de notre cité.

Nous remercions vivement M. Michel LAFERRÈRE pour sa passionnante conférence in situ sur l'histoire industrielle et humaine de Rochet-Schneider.

Nous exprimons notre reconnaissance aux associations locales, à la Mairie du 3^{ème} et à la société RENAULT, qui grâce à leur dévouement et à leur heureuse initiative, nous ont offert le plaisir de découvrir ce patrimoine qui, nous l'espérons, conservera et transmettra aux générations à venir la mémoire de l'aventure industrielle de notre cité.

Enfin, nous complimentons notre amie Josette MAILLON pour son concours et le reportage photographique de cette visite.

Raymond MOTTE



Côté cour : la verrière qui prolonge le porche d'entrée souligne une recherche esthétique qui contraste avec l'architecture austère et dépouillée des ateliers.



*Détail de la charpente métallique des ateliers.
Un siècle de loyaux services...*

LA REVUE DE PRESSE (de janvier à avril 2002).

- GRANDS PROJETS -

- " Conseil municipal : l'équipe Collomb expose son plan". Parmi les projets << phares >> du plan du mandat :
 - "Lyon porte d'Europe", grande liaison de transport en commun de l'ensemble des pôles de l'agglomération.P. 17-02-2002.
 Reconquête des berges ;
 Démarrage du projet Confluent ;
 Agrandir les "taches vertes"..... P. 25-02-2002.
- "Les grands projets en cours". Parmi ces projets : les berges du Rhône, la Part-Dieu, Vaise, l'Antiquaille..... P. 14-03-2002.
- " Confluent : le pôle de loisirs sur les rails". Une consultation lancée auprès de neuf investisseurs européens associés à des cabinets d'architecte de renommée internationale devrait être rendu en juin prochain.....P.12-04-2002.

- GRANDS TRAVAUX -

- " Montée de la Grande Côte : début de la seconde phase pour 2003 ".....P. 17-02-2002.
- " Cité Internationale : fin des travaux en 2006 ". Toujours en chantier, le site doit accueillir le projet d'extension du palais des Congrès, un hôtel, des parcs de stationnement et des pavillons abritant des bureaux et commerces.....P. 20-03-2002.

- ENVIRONNEMENT -

- " Parc de la tête d'or : des nouvelles de la plaine africaine". Présentation des aménagements prévus dans le cadre du prochain plan de mandat..... P. 21-01-2002.
- " Les équipements urbains en Rhône-Alpes". Lyon et le Grand Lyon ont été précurseurs en matière de mobilier urbain en confiant à deux cabinets d'architecte la conception de lignes originales qui depuis, habillent progressivement rues, places, voiries et jardins.....P. 02-04-2002.
- " Place Saint-Jean : le stationnement bientôt interdit autour de la fontaine"..... P. 12-04-2002.

- PATRIMOINE -

- " Sculpture de César : proposition de vente à la Ville de Lyon"..... P. 13-02-2002.
- " Nouvel épisode judiciaire pour le Patineur de César ". Sauvegarde et Embellissement de Lyon a été autorisé par le T.G.I de Lyon à assigner à jour fixe la S.A Chaîne Thermale du Soleil.....P. 27-02-2002.
- " Citernes de Saint Clair : un patrimoine en réserve".....P. 17-02-2002.
- " La halle de la Navigation à vau-l'eau ". Le premier coup de pelle a été donné, mettant un terme définitif à ce que fut autrefois ce chantier naval..... P. 26-02-2002.
- " Patrimoine industriel : les associations veillent mais la Ville rase ". La démolition de la halle de la navigation a de nouveau fait ressurgir une problématique lyonnaise : la sauvegarde et la valorisation du patrimoine industriel.... P. 03-03-2002.

- ASSOCIATIONS -

- " Le Patrimoine Rhône-Alpin valorisé récompensé". de la mise en lumière des vestiges de l'aqueduc de Chaponost au transfert d'une ancienne carrière dans la Bresse, la moisson 2002 est éclectique et de qualité.....P. 24-02-2002.
- " Parc Blandan ; <<Personne ne veut d'une Part-Dieu bis". Beaucoup de participants ont assisté à la sixième assemblée générale de l'A.D.P.B (Association de Défense du Parc Blandan), preuve que ce site de 17 hectares ne laisse personne indifférent.....P. 27-02-2002.
- " Le patrimoine industriel menacé". Eddie Gilles-Di Pierno, président de l'APPIO (Association pour la Protection du Patrimoine Industriel) lance un appel. Son but : trouver un mécène afin de restituer deux des oeuvres de Jean Larrivé, arrachés il y a trois ans du buste d'Edouard Aynard, place de la Bourse- (Lyon 2ème)..... P. 11-04-2002.

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

Bernard FOUCHER

SAUVEGARDE & EMBELLISSEMENT DE LYON			Adhérez à :	COTISATIONS :
Président Jacques BONNARD 34, rue Marc Sangnier 69300 CALUIRE TEL : 04 78 08 24 23	Secrétaire Général Raymond MOTTE 32, imp. de Grange-Haute 69540 IRIGNY TEL : 04 78 46 07 47	Trésorier Jacqueline SAPIN 16, montée Soeur Vially 69300 CALUIRE TEL : 04 78 23 26 49	 SAUVEGARDE ET EMBELLISSEMENT DE LYON	Membre ADHÉRENT : 150F - Euros : 22,87 Membre BIENFAITEUR ou PERSONNE MORALE : 700F - Euros : 106,71 JEUNE - ÉTUDIANT : 70F - Euros : 10,67
			Siège : MAISON RHODANIENNE DE L'ENVIRONNEMENT 32, rue Sainte-Hélène. 69002 LYON.	CRÉDIT LYONNAIS Agence Victor Hugo Compte N° 050230 B