



CONSTRUISONS ENSEMBLE
UNE NOUVELLE CULTURE URBAINE

Les documents de

**LA CHARTE
DE L'ARBRE**

La rénovation des plantations des quais du Rhône à Lyon

Partie 1 : Étude historique



Grand Lyon - Voirie Ingénierie
Service Arbres et Paysage
Septembre 2012

La rénovation des plantations des quais du Rhône à Lyon. 1. Historique

Le paysage de Lyon est très fortement marqué par les continuités de platanes qui bordent les quais du Rhône et de la Saône. On dénombre en effet près de 4000 platanes concentrés sur leurs quatre rives, principalement dans le centre de Lyon. Depuis l'esplanade de Fourvière, les fleuves s'imaginent plus qu'ils ne se voient, par l'épaisse végétation des platanes qui les accompagnent.

Pourtant ce patrimoine arboré si spécifique suscite aujourd'hui beaucoup de réactions et d'interrogations qu'il convient d'écouter, de comprendre, mais surtout de mettre en perspective par rapport au devenir de ces arbres des quais.

- Réactions négatives des habitants à l'annonce d'abattages d'arbres sur les quais (exemples récents : quai Fulchiron, quai St Antoine). Pourtant chaque année plusieurs dizaines d'arbres doivent être abattus pour des raisons de sécurité sur les quais.
- Réactions d'incompréhension de nombreux riverains quant à l'ampleur et à la hauteur que présentent aujourd'hui ces arbres (la taille douce mise en place depuis plus de 10 ans a conduit à une augmentation sensible du volume et de la hauteur des arbres). On enregistre ainsi régulièrement des réclamations pour dégager la vue des immeubles des quais.
- Interrogations des gestionnaires devant la dégradation de l'état sanitaire des arbres des quais : beaucoup de plantations sont âgées de 100 à 150 ans, ont subi par le passé des élagages sévères qui ont accélérés leur déclin, et sont donc condamnées à court ou moyen terme (5 à 10 ans pour les cas les plus critiques jusqu'à 20 à 30 ans dans la majorité des situations).
- Interrogations quant à la stratégie à adopter en matière de renouvellement : faut-il remplacer les arbres au fur et à mesure de leur disparition, ou attendre pour pouvoir faire des

renouvellements par tronçons homogènes dans le cadre d'un projet réfléchi globalement ?

- Interrogation sur la palette végétale à préconiser : l'image des quais est marquée par l'omniprésence des platanes. Or, depuis la découverte de cas de contamination par le chancre coloré sur des alignements de platanes des quais (quai des Célestins sur la Saône, quai Claude Bernard et Achille Lignon sur le Rhône), on sait qu'il sera indispensable de diversifier les essences.
- Interrogations sur les usages futurs des quais : la décision de transformer les bas-ports du Rhône rive gauche en promenade paysagée amorce un changement dans la perception, mais surtout dans la destination des quais. Comment doivent s'articuler ces deux ensembles ? Plus globalement, quelles fonctions et quels usages seront à rechercher demain pour ces espaces ?
- Interrogations sur la pertinence de cette typologie de plantation issue des conceptions d'urbanisme du XIX^{ème} siècle : faut-il être conservateur ou novateur ?

Cette étude qui porte sur les quais du Rhône exclusivement est destinée à apporter des éléments de compréhension et d'aide à la décision pour tenter de répondre à ces différentes questions.

Elle se compose de deux parties complémentaires :

- 1 Une étude historique des quais du Rhône et de leurs plantations
- 2 Une analyse de l'état sanitaire et paysager actuel des quais.

Ces éléments feront ensuite l'objet de présentations, consultations et débats afin d'établir une stratégie cohérente et acceptée de rénovation progressive des arbres des quais du Rhône.

INTRODUCTION

« Les quais sont l'interface de l'eau et de la ville »,
Jean Pelletier.

A Lyon ils seront dans un premier temps des éléments de cohérence avec le fleuve puis de réelles zones de rupture entre la ville et le Rhône.



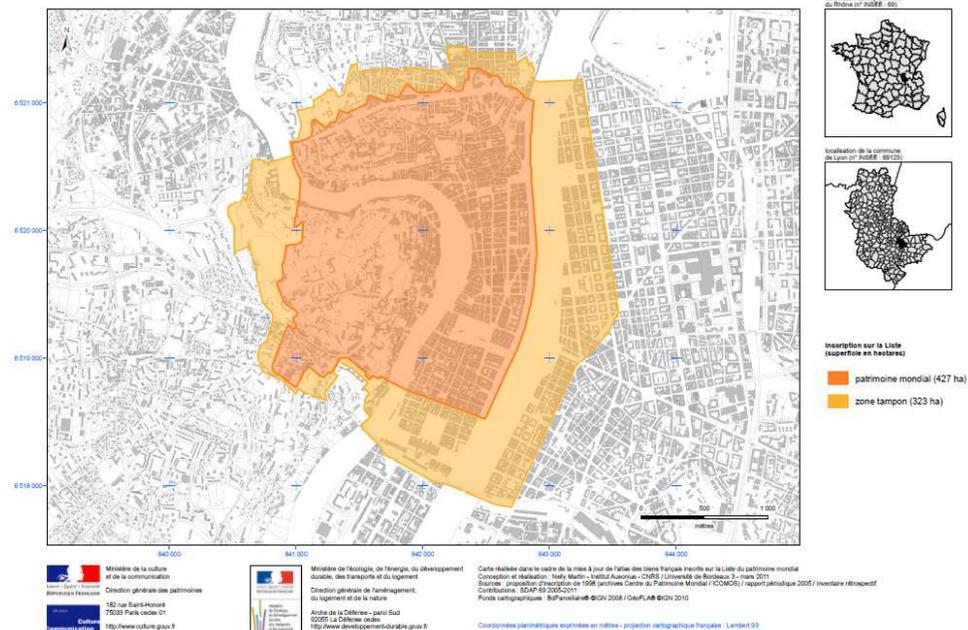
Vue aérienne de Lyon, www.lefigaro.fr

La ville de Lyon s'est, au travers des âges, toujours développée autour de ses deux cours d'eau. Le Rhône et la Saône. Tandis que l'un est resté infranchissable pendant plusieurs siècles, la Saône, plus calme, a permis l'installation d'une cité Romaine, Lugdunum, capitale des Gaules en 27 avant J.C.

L'importance de Lyon pour la France ne s'estompera pas. Du fait de sa situation, elle est aujourd'hui un carrefour économique au rayonnement européen.



872 - Site historique de Lyon : délimitation du bien et de sa zone tampon lors de son inscription sur la Liste en 1998



Site historique de Lyon classé, Unesco

Lyon, depuis 1998, est l'un des patrimoines classés par l'Unesco les plus vastes d'Europe. L'Unesco justifie son classement du fait que « Lyon représente un témoignage exceptionnel de la continuité de l'installation urbaine sur plus de deux millénaires, sur un site à l'énorme signification commerciale et stratégique, où des traditions culturelles en provenance de diverses régions de l'Europe ont fusionné pour donner naissance à une communauté homogène et vigoureuse. ». Mais aussi « de par la manière particulière dont elle s'est développée dans l'espace, Lyon illustre de manière exceptionnelle les progrès et l'évolution de la conception architecturale et de l'urbanisme au fil des siècles. »

Une grande partie des quais se trouve dans le périmètre de protection.

La rénovation des plantations des quais du Rhône à Lyon. 1. Historique

Le Rhône, beaucoup plus puissant que la Saône a longtemps effrayé les populations. Il était souvent représenté comme un homme géant surgissant des flots et engloutissant tout sur son passage. Au niveau de la ville de Lyon, il pouvait atteindre 500 m de large à certains endroits, d'où la complexité de le franchir. Le manque de techniques ne permet pas la construction de ponts pérennes et solides réduisant donc pendant plusieurs siècles l'urbanisation de Lyon. La rive gauche du fleuve est laissée à l'état naturel jusqu'au XIX^{ème} siècle. Le lit majeur est grand et le fleuve occupe très souvent cette zone d'expansion, entraînant des inondations importantes qui seront dévastatrices notamment au XIX^{ème} siècle.

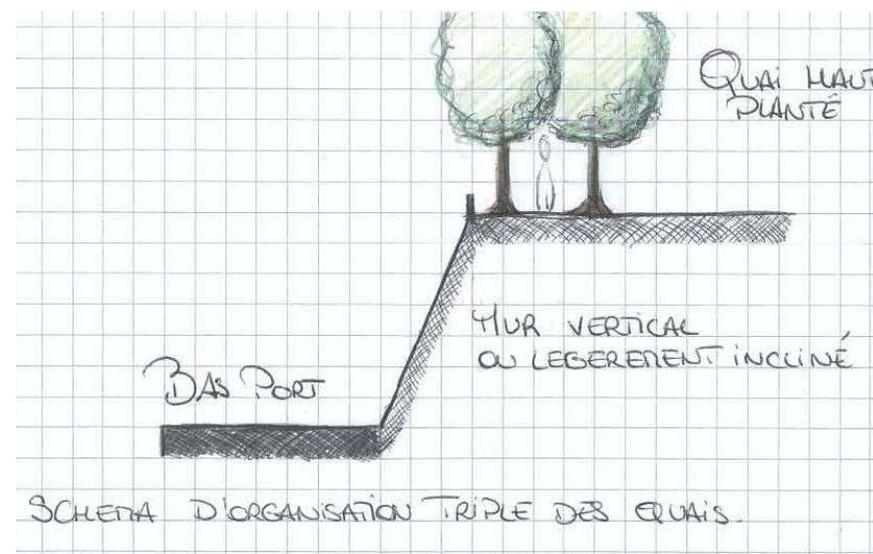
Le Rhône sera donc une barrière naturelle infranchissable jusqu'à la construction du pont de la Guillotière en 1560. Le fleuve jouera encore son rôle de protection puisque l'ouvrage sera doté d'un pont levés et d'un système de péage pour contrôler tous les passages entre la rive gauche et la rive droite.

Une fois le fleuve dompté, à partir du XVIII^{ème} siècle, les immeubles fleurissent un peu partout le long des quais et forment un encadrement rectiligne sur plus de 10 km de long.

Le 24 août 1859, un décret déclarant d'utilité publique les travaux de défense contre les inondations est rédigés. Il entrainera une construction homogène des quais suivant tous le même schéma :

- Un bas port plus ou moins restreint et inondable,
- Des murs obliques en pierre surmontés de garde corps. A Lyon il est réalisé en pierre de Villebois réputée pour sa blancheur contrastant ainsi avec la noirceur laissée sur les batiments par la pollution.
- Un quai haut souvent planté de façon à créer une promenade le long du fleuve.

Cette configuration restera telle qu'elle sur la rive gauche tandis qu'elle sera largement transformée en rive droite dans les années 1960.



Les grands alignements de platanes, d'inspiration haussmannienne, qui accompagnent les quais sont eux aussi des éléments clés de l'identité de Lyon. Du fait de leurs dimensions majestueuses, ils sont visibles depuis différents point de vue sur la ville tandis que les batiments cachent très souvent les deux cours d'eau. La trame verte qu'ils dessinent permet donc de repérer le Rhône et la Saône. C'est pourquoi on peut dire que ces arbres ont un impact fort sur la lisibilité du paysage lyonnais.

Il convient d'étudier l'évolution des quais qui bordent le Rhône en deux parties distinctes. D'un côté ceux de la rive droite construits au XVIII^{ème} siècle, qui subiront des transformations radicales jusqu'au XX^{ème} siècle, et de l'autre ceux de la rive gauche qui n'apparaîtront qu'au XIX^{ème} siècle dans la forme qu'on leur connaît aujourd'hui.

RIVE DROITE

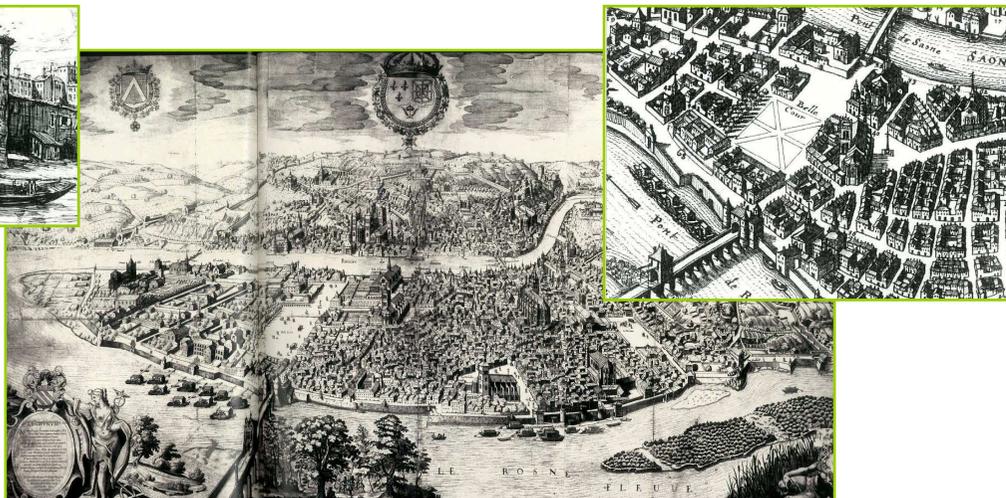
I. XVIII^{ème} siècle : Aménagement des quais

- Des ouvrages pour se protéger d'un fleuve capricieux.

La rive droite est le côté, aménagé, du fleuve le plus ancien. La ville romaine qui s'était établie sur les hauteurs de Fourvière, puis le long de la Saône, s'est agrandie sur la presqu'île. Très rapidement une muraille solide est construite le long du Rhône pour isoler les constructions des crues. Elle s'étend du sud de la place Bellecour jusqu'aux terreaux. Cette barrière se rajoute à la séparation naturelle déjà créée par le passage du Rhône.



Lugdunum, plan de Lyon par Simon Maupin, 1635



- Le premier quai en temps que tel sera créé, en 1740. Le quai de Retz, aujourd'hui Jean Moulin. Il fut, avec le quai Jules Courmont, construit après la destruction de la muraille au début du XVIII^{ème} siècle. A cette époque, le Rhône migrerait naturellement vers l'est (rive gauche) laissant place à une large zone de grève (environs 30m) en rive droite. C'est pourquoi on ne construisit pas un quai vertical mais plusieurs petits ports en gradins. Le port des

Cordeliers, le port Bon Rencontre, ou bien le port du Collège, permettent le déchargement de produits venant des territoires situés en amont de la ville et le démontage des bateaux qui ne peuvent remonter le courant. Ce sera un des rares aménagements des berges pour la navigation, l'exploitation du Rhône n'étant pas très importante.



Plan géométral de la ville de Lyon par Claude Séraucourt, 1735

Plan général et géométral de Lyon par Louis Benoît Coillet, 1814

- Des quais : le signe d'une forte urbanisation.

D'autres quais seront aménagés rapidement, souvent en lien avec des projets d'aménagement de la presqu'île. Il y a peu de démolitions à prévoir, la construction se fait souvent directement dans le lit du fleuve et les bâtiments existant se trouvent être éloignés de la berge à cause des risques d'inondations. Ils suivent dans un premier temps le schéma des quais à gradins servant ainsi de port à l'hôpital, aux commerçants, au quartier saint clair. Puis rapidement ils seront construits de manière verticale, c'est-à-dire formés d'un bas port et d'un mur vertical isolant les habitations situées en hauteur (comme ils sont actuellement). Ces nouveaux quais sont jugés plus pratiques et plus esthétiques que les précédents.

- Le quai Monsieur (Quai Gailleton), du pont de la Guillotière au pont Gallieni, est le résultat d'une opération d'urbanisation de Rigod et Terrebase. Ces entrepreneurs ont constaté, en 1772, que le site avait un potentiel important, gâché par la rupture

La rénovation des plantations des quais du Rhône à Lyon. 1. Historique

qu'entretenaient les bâtiments permettant la perception du droit d'entrée à la ville de Lyon sur le pont de la Guillotière. Ils seront donc supprimés reliant ainsi le quai Monsieur et le quai de Retz. Les travaux commenceront rapidement, dès 1773. Il n'y a pas la nécessité de créer un bas port puisque l'on en trouve déjà en amont. Planté, il devient une promenade agréable et fréquentée. Le quai Monsieur continu au delà du pont Gailleton jusqu'à l'implantation du quai Perrache. Cette partie là apparaîtra sous la forme d'une digue à partir de 1781.

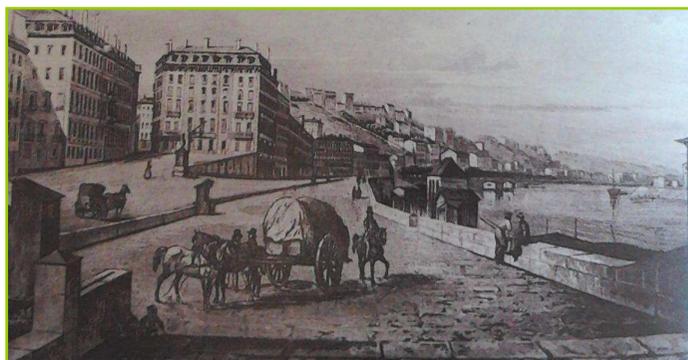
- Soufflot : la multiplication de nouveaux quartiers

- Au niveau des pentes de la Croix Rouse, il n'existait pas de passage au bord du Rhône au XVIII^{ème} siècle. Pour rejoindre le Nord de Lyon et le faubourg de Bresse (Quartier Saint clair), il fallait emprunter de grandes montés, la Monté Saint Sébastien par exemple. Le travail des Charrois (porteur avec charrette) était éprouvant.

Soufflot va résoudre ce problème en comblant une partie du lit à l'aide d'une chaussée surélevée.

Bien qu'il fut longtemps appelé Quai Saint Clair, il n'y existe pas de bas port d'où l'appellation, aujourd'hui, de « cours d'Herbouville » et non de « quai ». Néanmoins, de grands moulins vont être accrochés aux murs de la chaussée.

En parallèle il y aura de nombreuses constructions d'appartements luxueux, encore prestigieux aujourd'hui.



Ponts et quais de Lyon, Jean Pelletier

- Dans la continuité, au niveau du quai Lassagne, il lance un plan de construction d'immeubles privés en 1760. Il n'y aura pas tout de suite de quais au niveau de ces nouveaux bâtiments. En effet, un port existe au niveau de l'actuelle place Tolozan et le trafic fluvial étant dense. Les travaux de création du quai ne commenceront qu'au XIX^{ème} siècle.

- Extension de la presqu'île : Projet Perrache

La rive droite sera marquée, par un projet d'urbanisation très ambitieux à partir 1780. Perrache projette d'allonger la presqu'île de plus de 2 km en reliant plusieurs îles existantes. Il supprime ainsi la zone marécageuse qui se trouve à cet endroit et permet d'étendre le développement de Lyon vers le sud. Avec la création de ce nouveau quartier, une promenade plantée voit le jour pour accompagner les déplacements le long du fleuve. La végétation se caractérise notamment de *Populus nigra italica* (peuplier d'Italie) qui rappelaient les paysages méditerranéens très appréciés des peintres de l'époque.

Pour remblayer le site de Perrache, les matériaux extraits pendant les travaux de la montée de Choulans, qui se font en même temps, seront directement réutilisés. C'est une pratique très rependue à cette époque. Les matériaux nécessaires pour les remblais sont prélevés à proximité des zones de travaux. C'est un principe qu'on tend, aujourd'hui, à redévelopper.

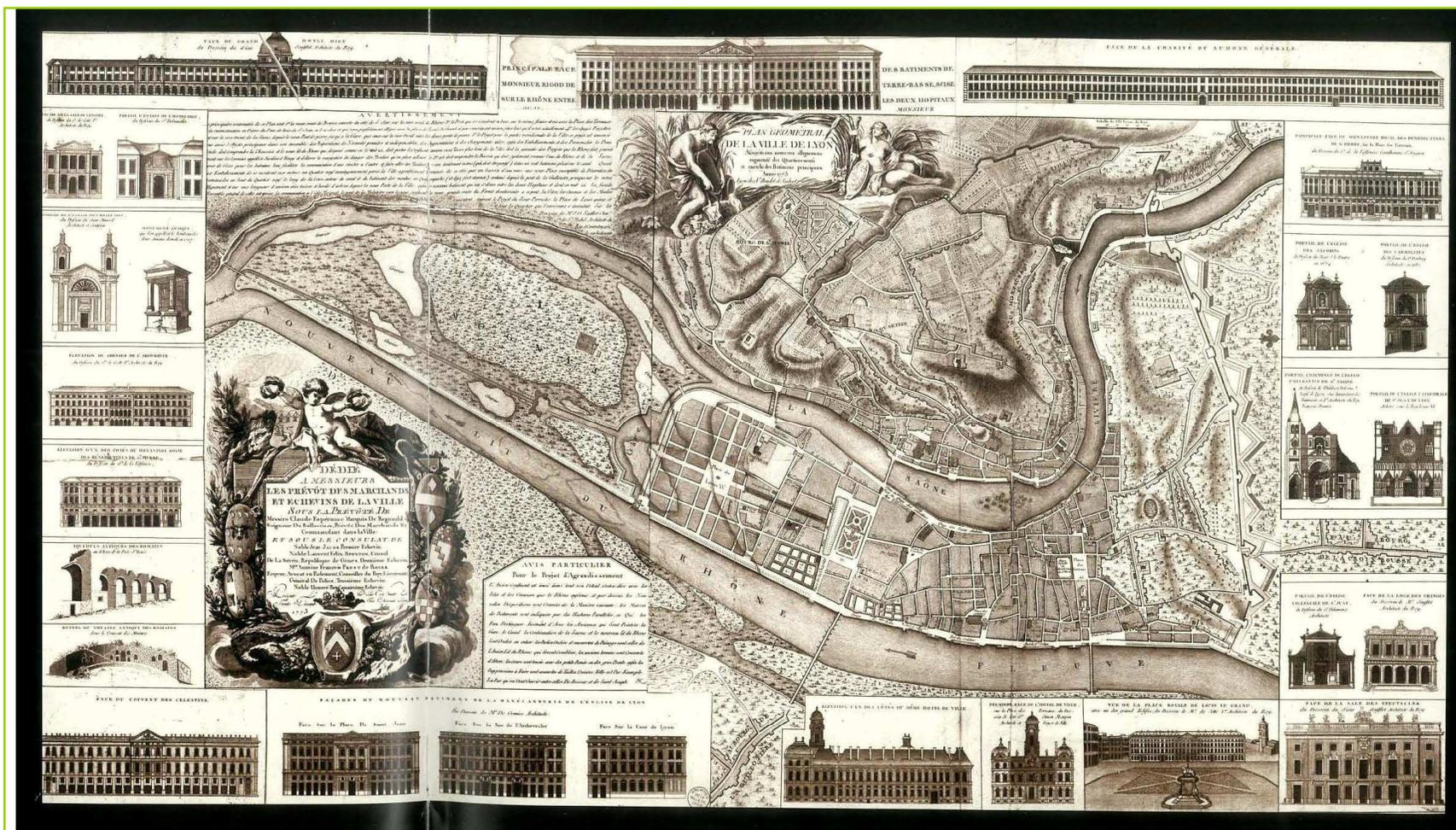
En sachant cela on peut très bien imaginer que les quais, de Perrache et d'ailleurs, dont la création a demandé d'importants volumes de remblais, ont été construits de cette façon. Cela peut nous donner des indications sur la nature du sol de l'ouvrage et ainsi nous orienter sur des techniques de plantations utilisées à l'époque et celles que nous devons préconiser par la suite.

Nous pouvons aussi noter l'importance de la rive droite dans la circulation nationale. En effet, le quai est parcouru au XIX^{ème} siècle par la Route impériale 83 qui relie Lyon à Strasbourg. Pour valoriser l'axe, un décret est rédigé en 1810, poussant à l'homogénéisation des façades bordant le fleuve.

La rénovation des plantations des quais du Rhône à Lyon. 1. Historique

Monsieur, le frère du roi Louis XVI, viendra visiter Lyon et ses promenades. Il laissera, de son passage, son nom au « Quai Monsieur ».

Les peupliers plantés lors de la création de la digue disparurent assez rapidement, en 1834, à cause d'une forte pollution atmosphérique venant de l'usine de vitriolerie qui se trouvait sur la rive opposée. C'est en 1857/1858 que la promenade sera remplacée par un quai accessible depuis le Rhône par deux rampes. Elle sera aussi replantée, certainement à la même époque que le reste des quais de Lyon.



Plan géométral de la ville de Lyon par Joubert, 1773

II. XIX^{ème}, le siècle des crues.

- Le quai Lassagne

Nous avons vu que la plupart des quais de la rive droite ont été conçus au XVIII^{ème} siècle.

Le quai Lassagne, ne sera, lui, créé qu'au début du XIX^{ème} siècle, dès 1828. Chotard donne l'instruction de faire construire un « mur droit, trois doubles rampes d'accès et une promenade plantée en avançant sur le lit du fleuve ». Les plantations seront réalisées en 1831. Déjà à cette époque, le quai est une vitrine pour Lyon. Il se caractérise par des bâtiments hauts à l'architecture ornée et par un tracé rectiligne. Le maire, Prunelle (1830 - 1839), dit de l'ouvrage, que c'est « l'un des plus remarquables d'Europe ». Ce type d'architecture se reportera par la suite, à Lyon, tout au long du Rhône, lui donnant ainsi un caractère linéaire et maîtrisé. Le port, dont l'activité était fleurissante, est maintenu en contre bas et l'on peut y accéder directement depuis le quai. Des plantations apparaissent mais sont bien souvent le fruit d'un développement spontané ou d'une plantation sans réelle justification.

- 1856 : La grande crue

Cette année là se produit l'inondation la plus dévastatrice de l'histoire de Lyon. Le quartier des Brotteaux et Villeurbanne furent submergés pendant 4 jours. Au pont Morand, les eaux étaient montées à plus de 5m60. Elle marquera un tournant dans l'évolution des quais. Une surélévation de tous les quais existant et un réaménagement total pour certains sont pratiqués. Ajouté à cela, des parapets de pierre blanche du Bugey sont installés pour protéger de la montée des eaux (voir coupe transversale p.3).

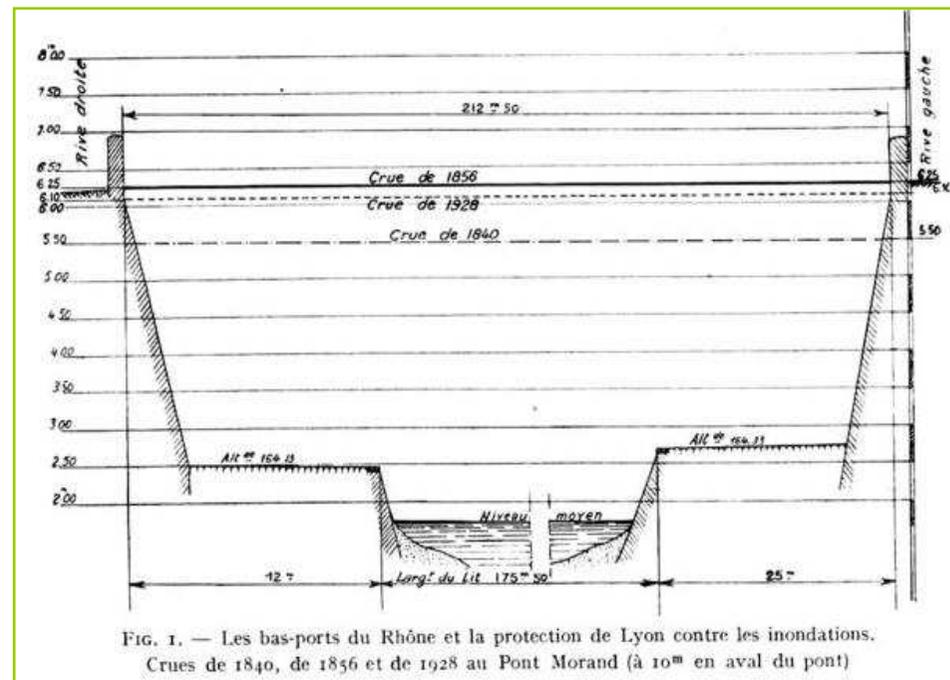


FIG. 1. — Les bas-ports du Rhône et la protection de Lyon contre les inondations. Crues de 1840, de 1856 et de 1928 au Pont Morand (à 10^m en aval du pont)

L'endiguement du Rhône et de la Saône, H.Villein 1997

- Le quais Jean Moulin et Jules Courmont sont rehaussés à 1 m au dessus du niveau le plus haut des eaux de la crue. L'Aménagement comprendra une promenade de 10 m de large en bordure de quai, d'une chaussée de 12 m, et d'un trottoir de 4,50 m le long des habitations.

Un bas port de 6/8 m de large est crée et l'accès se fait par le biais de rampes.

Le quai de Retz et le quai de l'hôpital s'étendent sur plus de 1.5 km. Ils donnent notamment accès au prestigieux Hôtel Dieu de Soufflot, achevé en 1764, dont le secteur est très convoité à l'époque. Comme aujourd'hui, l'hôtel Dieu a été classé monument historique le 21 novembre 2011, ce site marque particulièrement le cœur de la ville.

En comparant ces deux illustrations, on remarque bien qu'à l'origine, seule cette partie des quais de la rive droite n'était pas plantée, certainement dans un but de créer une fenêtre paysagère

La rénovation des plantations des quais du Rhône à Lyon. 1. Historique

afin de mettre en valeur l'hôtel Dieu. Puis lors de la surélévation du quai, et plutôt dans une démarche d'uniformisation, le bâtiment est habillé d'un dense alignement de platanes.



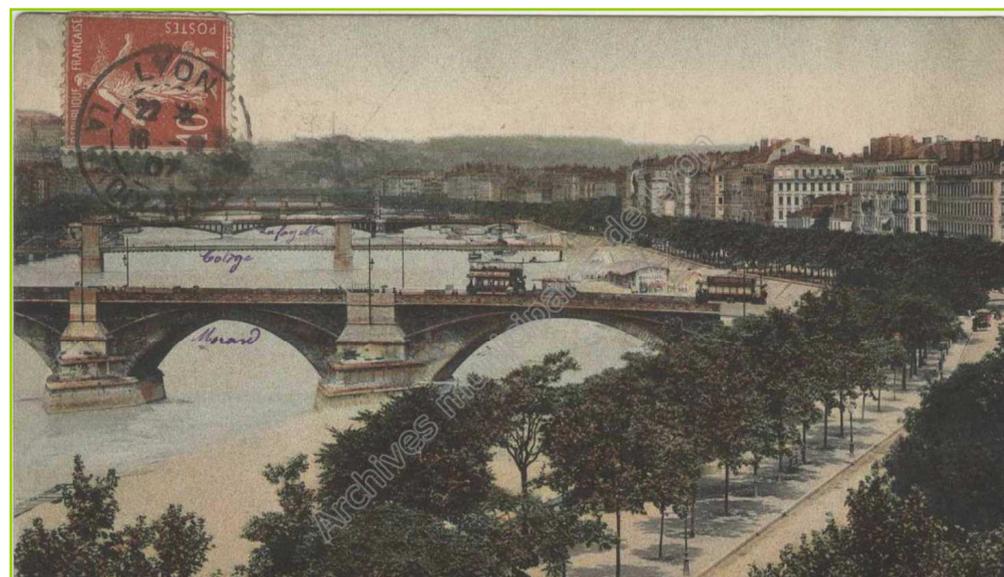
Avant 1846



Après 1846

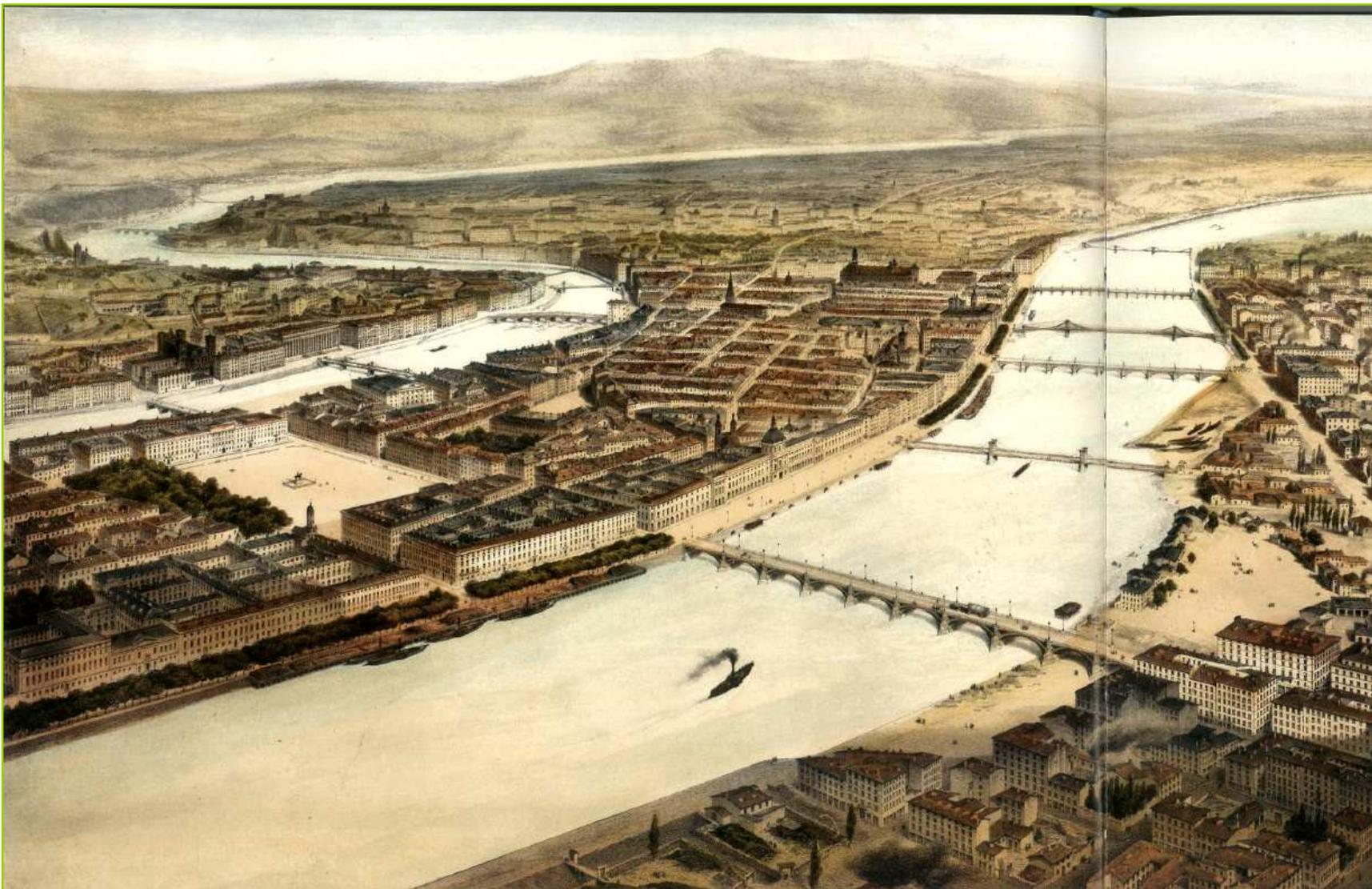
- C'est aussi après la grande crue qu'un quai sera réellement construit. Le quai Gailleton. On empiète ici de 4 m dans le lit du fleuve et on rehausse de 0.75 m par rapport au niveau le plus haut des eaux. Un bas port important permettant l'amarrage est encore aujourd'hui conservé.
- Le cours d'Herbouville, s'apparentant plus à un quai qu'à un cours, n'est quand à lui pas surélevé puisqu'il fut construit dès le départ à une hauteur suffisante pour le protéger des crues. C'est une voie de 30 m de large, ce qui est très important pour l'époque. Il est donc agrémenté de nombreux platanes procurant une ombre dense sur les circulations.

La végétation est de plus en plus mise en avant dans les aménagements de l'époque. De grandes campagne de plantations, sont mises en place, rive droite et rive gauche, s'inspirant directement des travaux d'Hausmann à Paris. Les quais lyonnais deviennent de grandes promenades ombragées où la fréquentation sera très importante jusqu'au XX^{ème} siècle.



Vue des quais rive droite. Il existait à cette époque une promenade agrémentée de deux doubles alignements de platanes, carte postale des années 1910 (Archives municipale de Lyon)

La rénovation des plantations des quais du Rhône à Lyon. 1. Historique



Voyage aérien, vue prise en ballon, en direction du Nord, dessinée par Guesdon et lithographiée par Cuvillier 1845 (Archives municipales de Lyon)

Les quais de la rive droite seront tous terminés en 1860. Ils évolueront par la suite mais uniquement dans le sens de la largeur. Ils permettent, à cette époque, aux lyonnais, de disposer d'une promenade plantée de 6 km de long.

Au milieu du XX^{ème} siècle, l'aspect de la promenade va radicalement changer et deviendra une zone de rupture entre la ville et le Rhône.

III. XX^{ème} siècle : le temps des grands bouleversements

Louis Pradel succède à Édouard Herriot le 14 avril 1957. Il sera à l'origine de nombreux travaux de réaménagement urbain donnant la priorité à la circulation automobile.

- Un axe nord/sud est créé en 1960/1970. Faute de place, un élargissement de la voirie a été pratiqué en diminuant un peu plus la largeur du fleuve. Les matériaux, du quai déplacé, sont réutilisés pour la nouvelle construction afin de ne pas modifier l'apparence du site. Néanmoins, des « rajouts » en béton sont installés au niveau des ponts ces ouvrages ne pouvant être modifiés sans altérer leur solidité. Des trémies

permettent le passage sous les ponts existants. La question du stationnement va être soulevée. Faute de place au cœur de la ville il sera installé sur les quais, souvent à l'emplacement des anciennes promenades dont les arbres ont tant bien que mal été conservés. Souvent un arbre sur deux sera enlevé pour la création des places de stationnement. Avec l'élargissement, l'ancienne promenade se trouve en terre plein central du quai Jean Moulin et a presque totalement disparue devant l'Hôtel Dieu. Des platanes ont été replantés pour compenser les abattages. Au vu de leur développement actuel, on peut penser que la plantation n'a pas été effectuée dans les mêmes conditions qu'au XIX^{ème} siècle.



Le quai Jules Courmont en 1904



Le quai Jules Courmont aujourd'hui

La rénovation des plantations des quais du Rhône à Lyon. 1. Historique

- L'autoroute A7 est aussi construite, en 1974, le long du fleuve sur le quai Perrache. Elle empêche tout échange entre la ville et le Rhône marquant ainsi une forte rupture.



Echangeur autoroutier de Perrache

RIVE GAUCHE

La Rive gauche du Rhône est laissée pendant longtemps à l'état naturel. Coupée de la ville par le fleuve, cette partie ne s'urbanisera qu'après la construction du pont de la Guillotière au XVI^{ème} siècle. Ce n'est qu'en 1852 que Lyon acquiert le quartier de la Guillotière. Avant cela il formait une petite administration indépendante, la seule, avec le village de Vaulx en Velin, de la rive gauche aussi proche de Lyon. Ces terres agricoles, deviennent un véritable territoire d'expansion pour la ville.

Les nouveaux quais sont hostiles pour les promeneurs et le lien fort qu'ils entretenaient entre la ville et son fleuve est rompu.

Les pourtours du Rhône ne sont plus d'agréables lieux de détente mais deviennent des espaces de flux denses et rapides.

Ces deux principaux axes de communication marquent une rupture entre la ville et le Rhône. Le schéma de 1859 est abandonné pour ces nouvelles constructions, les quais de la rive droite sont aujourd'hui verticaux et n'ont, pour beaucoup, pas de bas port. L'accès au bord de l'eau est réduit à la présence de quelques escaliers aboutissant sur de petits îlots bétonnés.

Les quais furent construits plus tardivement que ceux de la rive droite. Les berges du Rhône n'étaient jusqu'alors qu'une large grève sur laquelle s'étaient implantés divers corps de métiers (artisans, activités portuaires, lavandières, etc.). Ce développement entraîne une nécessité de protéger les terres des débordements répétés du fleuve. Les quais apparaîtront d'abord sous forme de digues en terre puis en pierres après la crue de 1856.

Pour comprendre le processus d'aménagement de la rive gauche, il convient de resituer la création des premiers ponts. Ce sont eux qui vont permettre le franchissement du fleuve.

I. Deux ponts pour le début d'une expansion rapide de Lyon vers L'Est.

Le tout premier à être construit sur le Rhône est le pont de la Guillotière en 1560. Il sera l'unique moyen de franchissement jusqu'en 1772, création du pont Morand en amont.

C'est au niveau de ce dernier que va se construire le premier « quai » de la rive gauche. Ce ne sont en réalité que deux courtes digues de part et d'autre du pont construites pour le protéger.

Ce sera le seul ouvrage au niveau des berges coté Est, du Rhône réalisé à cette époque.

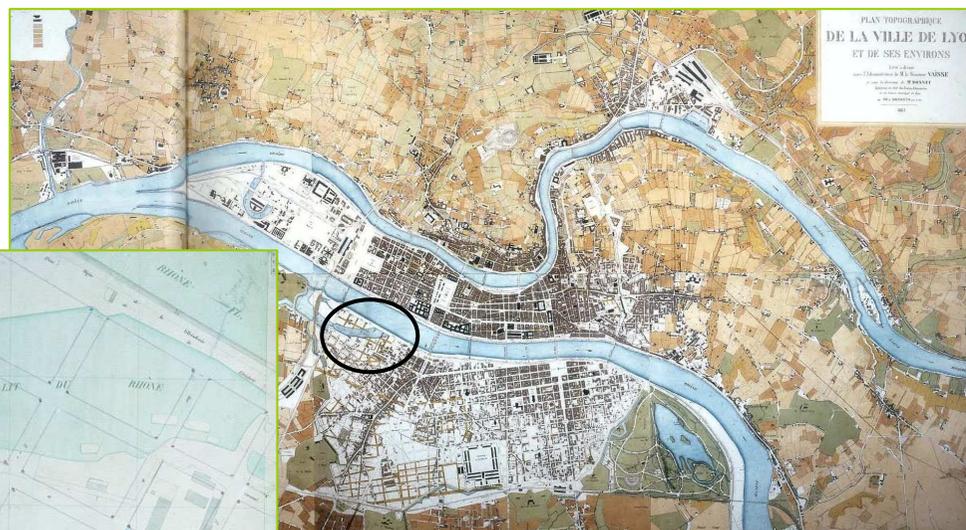
Au début du XIX^{ème} siècle la construction des quais, ou plutôt de digues, est lancée. Elle sera très rapide.

II. XIX^{ème} siècle : Aménagement de la rive gauche et construction de digues

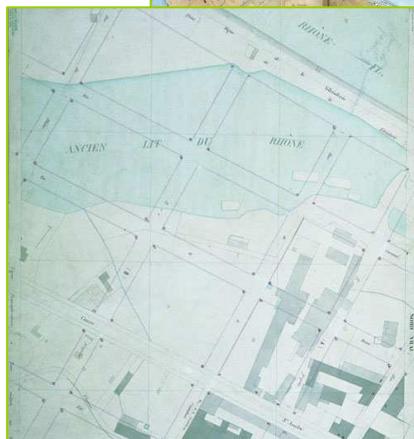
- En 1820, Cavenne et André Combalot décident d'aménager la grève, au niveau du pont de la Guillotière, et la lône de Bechevelin, qui serait aujourd'hui, au niveau la rue de Marseille. Une digue est créée pour permettre l'assèchement du bras mort. C'est le point de départ de la digue de la vitriolerie. Cavenne y créera un nouveau quartier en damier encore visible aujourd'hui entre le bras mort et la digue

La rénovation des plantations des quais du Rhône à Lyon. 1. Historique

projetée par Combalot. Cette dernière sera étendue en 1830 jusqu'à l'actuelle place Ollier. Puis plus tard jusqu'au fort de la vitriolerie.



Plan topographique de la ville de Lyon et de ses environs, dressé par Laurent de Dignoscyo et gravé par Eugène Rembielinski, 1847.



Projet de quartier en damier, Laurent et Claude Dignosticyo 1857

- Dans un même temps la digue nord, digue Albert, du pont Morand est agrandie. Elle prend l'apparence d'un quai accompagné d'un bas port restreint qui permet encore aujourd'hui l'encreage des bateaux logements.
- Ce sera ensuite au tour du quai General Sarrail. Il est pensé dès 1841 et réalisé en 1846. Ce quai sera agrémenté d'une promenade plantée et plus tard d'un port (1851).

- Avant de procéder aux derniers travaux au niveau du centre ville, ce sont les quais de Grande Bretagne et Charles de Gaulle, au nord de Lyon, qui sont réalisés. Ce besoin d'allonger les aménagements des berges du Rhône se produit après la crue de 1856. Toujours dans un but de protéger les personnes et les biens, ces nouveaux quais se dressent à plusieurs mètres au dessus de l'eau. Comme pour le projet Perrache, des remblais opportunistes sont réalisés. Les matériaux sont prit directement dans le lit du fleuve et proviennent aussi des déblais évacués lors de la création, à la même époque, du lac du parc de la tête d'or se trouvant à proximité.

Le quai de Grande Bretagne, ne possède pas de réel aménagement jusqu'au milieu du XIX^{ème} siècle. Il permettait seulement le débarquement et le démontage des bateaux apportant la pierre du haut Rhône et le bois du Bugey. Le quai sera terminé en 1858. Immédiatement planté, deux rampes permettront l'accès au Rhône. En même temps, les travaux du quai Charles de Gaulle sont lancés. Ils ont pour but de remblayer une large zone marécageuse. Une première digue avait été construite le long du parc de la tête d'or mais elle fut totalement submergée lors de l'inondation. La réalisation du nouveau quai durera de 1857 à 1859. Il s'étend sur près de 780m et longe le parc de la tête d'or. Il n'y a pas de bas port aménagé.

En 1860, la pente en contre bas du mur est adoucie. La terre apportée permet la plantation de nombreux végétaux et donne un aspect naturel aux berges. On peut aujourd'hui s'y promener.

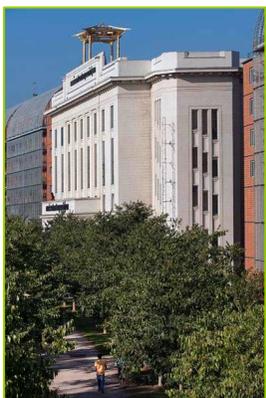
- Ce sera le quai Augagneur qui sera réalisé en dernier. Il portera longtemps le nom de quai de la Guillotière. Des plans de Lyon le font apparaître depuis 1847. Mais à cette époque le site est une vaste zone de grève utilisée comme un port pour le déchargement des marchandises et des voyageurs. On y voit fleurir de nombreuses constructions sur cette berge. Des entrepôts, des ateliers, et même des habitations.



La rénovation des plantations des quais du Rhône à Lyon. 1. Historique

Cette forte activité retarde la construction du quai qui ne sera terminé qu'en 1860. Il faut démolir, délocaliser les différentes activités et indemniser les habitants.

III. De la foire de Lyon à la cité internationale



La foire de Lyon eu lieu jusqu'en 1984 au nord de la ville, entre le Rhône et le parc de la tête d'or, le long du quai Charles de Gaulle. Lorsqu'un nouveau site, Eurexpo, est créé pour accueillir la foire, le site est abandonné et laissera place, dans les années 1990, à la cité internationale où se trouve encore aujourd'hui le bâtiment principal de la foire, qui fut jusqu'en 2007 le musée d'art contemporain.

Des espaces verts sont créés de façon à former une continuité entre le parc de la tête d'or et le quai. Il se compose aujourd'hui de 6 voies de circulation séparées par un terre-plein central planté. Un autre vaste espace vert à l'aspect naturel isole les bâtiments de la cité internationale du boulevard.

La cité internationale se trouve dans une sorte de prolongement paysagé du parc de la tête d'or. La partie Nord du Rhône à Lyon a souvent gardé cet aspect naturel. Aujourd'hui par des aménagements aux formes naturelles et largement végétalisés et par la présence du parc de la Feysine qui est un parc urbain où la végétation est laissée libre, Lyon montre sa capacité à renouer avec la nature.

Les circulations piétonnes s'effectuent essentiellement en contre bas du quai et au sein de la cité.



IV. XX^{ème} siècle :

A l'inverse de la rive droite, il n'y aura pas de modifications majeures des quais du Rhône rive gauche au XX^{ème}. Une transformation non négligeable va cependant toucher directement le débit du Rhône. Il est construit un important barrage au niveau de Pierre Bénite qui réduira considérablement le niveau de l'eau et la vitesse d'écoulement. Le Rhône semble aujourd'hui aussi calme que la Saône, il a en quelque sorte perdu un peu de son caractère.

Un bas port d'une largeur de 35 m sera créé en 1902 en aval du pont de la Guillotière.

Les bas ports seront essentiellement destinés au stationnement. Des parkings pouvant accueillir quelques 1600 voitures sont créés les soustrayant uniquement à cette fonction.

Les piétons ne prennent plus plaisir à déambuler au bord de l'eau et préfèrent l'ombre des platanes des quais supérieurs.



La rénovation des plantations des quais du Rhône à Lyon. 1. Historique

Puis le port Édouard Herriot au sud de la ville, qui commencera son activité en 1946, réduira considérablement la fréquentation fluviale dans la ville de Lyon et le bas port de la Guillotière est déserté.

La piscine du Rhône sera construite en 1960 entre le pont de la Guillotière et le pont Gallieni.

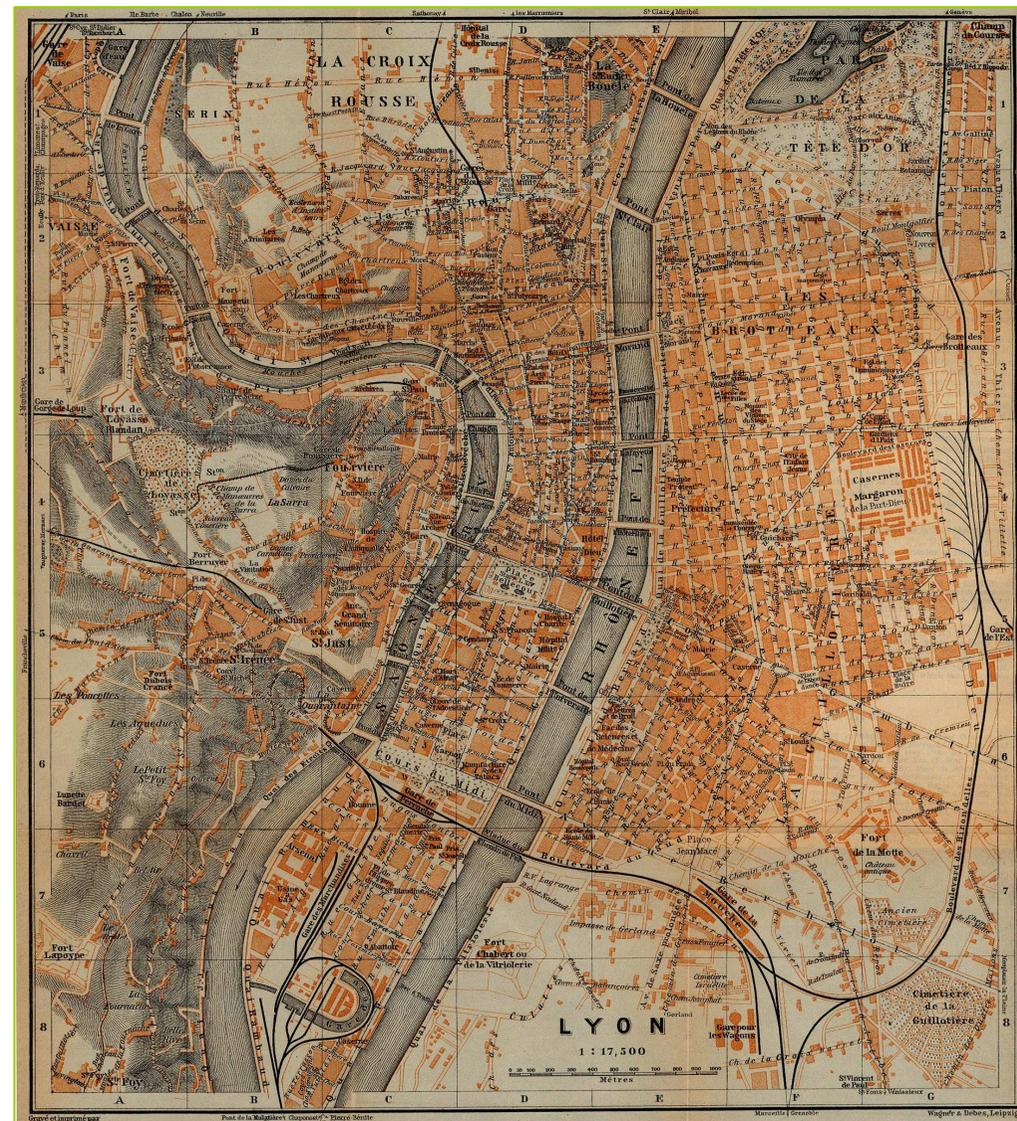
D'un côté comme de l'autre, les transports en commun vont se développer et les quais seront notamment marqués par la présence de rails du tramway. Lyon sera une des villes possédant le réseau de tramway le plus important de France.

On peut voir sur cette carte de 1914 le tracé des lignes.

Les quais de la rive droite sont occupés du Nord au Sud par les voies de tramway, tandis que sur la rive gauche, ils circulent uniquement sur le haut de l'avenue du Parc et sur le quai de l'Est et des Brotteaux.

Ils circuleront jusqu'en 1956 après quoi le déplacement en voiture et en autobus les remplaceront complètement.

Depuis 2001, de nouveaux tramways sont apparus à Lyon mais la circulation ne se fait plus sur les quais. Deux voies rejoignent cependant Perrache par le pont Gallieni surplombant ainsi le Rhône.



XXI^{ème} SIECLE : LE RETOUR AU FLEUVE

Depuis les années 1980, il y a eu une prise de conscience sur la dégradation du fleuve par les constructions des grands axes routiers sur les quais, si bien que dans les années 1990, un plan bleu est mis en place à Lyon marquant le début d'un « retour au fleuve ».

Ce plan a pour but de proposer un schéma global d'aménagement, des orientations pour de futurs projets en lien avec le Rhône comme la Saône.

L'évolution des usages des quais a montré que le rapport entre la ville et son fleuve est complexe. Le Rhône était dans un premier temps un élément de séparation entre deux rives créant la peur des habitants de part sa puissance et ses crues à répétition. Puis, les techniques évoluant, il devient un élément d'attrait considérable et Lyon investit beaucoup pour que l'on vive et profite du fleuve.

Puis d'autres technologies apparaissent au XX^{ème} siècle, transfigurant complètement la ville. Le fleuve n'est plus convoité, ses berges servant de parkings et de voies de circulation de part et d'autres du lit.

En 2005, un grand projet de ville a marqué un tournant dans la réconciliation entre les lyonnais et le Rhône. Les berges ont été aménagées de manière paysagère très fluide, incitant grandement à la promenade, la détente, l'échange. Cela a permis en quelque sorte de retrouver l'ambiance qui devait régner au XIX^{ème} siècle.

Un autre projet en cours de réalisation, la Confluence, est aussi orienté dans cette direction.

La question qui se pose aujourd'hui est celle du renouvellement des platanes plantés au XIX^{ème} siècle et qui du fait de leur âge et des nombreuses transformations qu'il y a pu avoir autour d'eux, présentent aujourd'hui des signes de faiblesse inquiétants.

L'interrogation est délicate puisqu'ils sont les vestiges d'une époque et d'un concept de plantation français. Aujourd'hui, ils

marquent l'identité de la ville et sont perçus comme des éléments éternels. De ce fait, un remplacement de ces arbres suscite le débat et nécessite une campagne de sensibilisation forte pour montrer les problèmes et les solutions qui peuvent être apportées.



La rénovation des plantations des quais du Rhône à Lyon. 1. Historique

→ Historique

Les grandes plantations d'arbres d'Hausmann et Alphand.

Le baron Haussmann avec la collaboration de l'ingénieur Adolphe Alphand va transformer le visage de Paris. À eux deux, ils planteront des milliers d'arbres sur la ville accompagnant ainsi des avenues gigantesques, des quais, des parcs etc. Le schéma d'aménagement, caractéristique de cette époque, sera repris dans de nombreuses villes de France. Ce sera le cas pour Lyon qui verra ses axes de circulation ornés de nombreux platanes. Les quais en bénéficieront marquant ainsi le XIX^{ème} siècle comme une époque de promenade calme et agréable au bord du Rhône et de la Saône.

A. Alphand dans son ouvrage sur les promenades de Paris explique les différents modes opératoires. Bien qu'oubliés au XX^{ème} siècle, certains sont aujourd'hui remis au goût du jour.

Il explique notamment qu'un arbre à besoin que soient réunies trois conditions indispensables à son développement : « un bon sol ; la facilité donnée aux racines de se développer dans ce sol, proportionnellement à l'accroissement de l'arbre et au développement des branches à l'extérieur ; la neutralisation des éléments contraires à la végétation. »

Pour ce faire il préconise la réalisation de « tranchées continues pour les plantations » et ainsi de « créer un terrain artificiel, dans lequel ils puissent développer leurs racines. » ceci en « creusant des tranchées continues de 3 mètres de largeur sur 1 mètre de profondeur, que l'on remplit ensuite de terre végétale. » Cette technique renvoie directement aux actuelles fosses de plantations dont la réalisation est indispensable lors de plantations en milieu urbain.

Il détaille aussi les outils de préservation des arbres contre divers ennemis des arbres, qu'il décrivait à l'époque comme étant « le public ignorant ou malveillant, les émanations du gaz, les orages violents, et [...] les habitants voisins des plantations, qui veulent bien jouir des avantages qu'elles procurent, mais qui redoutent les

inconvenients de la présence des arbres devant leur maison ». Ces paroles n'ont-elles pas encore leur sens aujourd'hui ?

C'est à cette époque que l'on commencera à utiliser des corsets métalliques pour protéger les troncs et des grilles d'arbres pour limiter le tassement du sol au niveau du collet.

Il faut remarquer que pour réduire les actes de vandalisme il faut faire appel au bon sens public en communiquant sur les effets néfastes que cela peut produire.

Les promenades seront majoritairement plantées de platanes et de marronniers car ce sont des arbres à croissance rapide, produisant un ombrage conséquent, et qui sont résistants aux conditions de vie en milieu urbain. De plus ce sont des arbres de très grand développement qui atteignent le haut des immeubles permettant de réduire l'impact des constructions et l'encadrement strict qu'elles procurent.

Que faut-il retenir de cette histoire ?

L'aménagement progressif des quais du Rhône au XIX^{ème} siècle part d'un objectif technique de protection de la ville contre les crues du fleuve. La constance dans la reproduction progressive d'un modèle unique de profil du quai créé au fil des constructions un geste architectural et paysager très fort. L'unicité et la continuité de traitement des quais sur l'ensemble de la traversée de Lyon a contribué à la création d'une structure identitaire de la ville.

Il est important de noter que la présence sur ces quais de foyers de contamination des platanes par la maladie du chancre coloré (*ceratostyis platani*) rend obligatoire une stratégie de diversification des essences plantées. Comment cette diversification imposée par les circonstances peut-elle être envisagée pour garder la force identitaire des plantations des quais ? C'est l'objet de la réflexion qui sera développée dans la seconde partie de cette étude.