

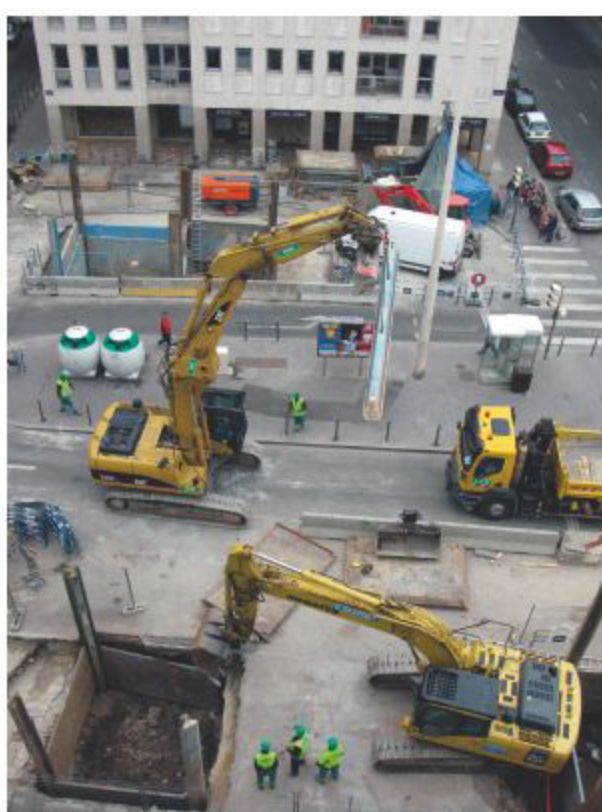
1

LE QUAI SAINT-ANTOINE, ENTRE HIER ET DEMAIN

Dans le cadre de la démarche de reconquête des fleuves amorcée par le Grand Lyon en 2002 avec les berges du Rhône, le grand projet du réaménagement des rives de Saône inclut la construction d'un nouveau parc automobile sur le quai Saint-Antoine, destiné à libérer le lit de la rivière de l'emprise de l'actuel parc de stationnement. En amont des travaux, sur la base des données déjà acquises sur le potentiel archéologique du secteur, l'État (DRAC Rhône-Alpes, Service régional de l'Archéologie) prescrit en 2009 un diagnostic archéologique. Il a pour objectifs l'étude de

l'évolution géomorphologique du site et la caractérisation de la fonction et de la chronologie des éventuels vestiges.

Réalisé par le Service archéologique de la Ville de Lyon (SAVL), cette première opération consiste en sondages répartis sur la place d'Albon et le quai. Leurs résultats positifs ont décidé l'État à prescrire, en parallèle du chantier de construction, une fouille exhaustive de l'emprise du futur parking. Elle est réalisée depuis juillet 2014 par le SAVL sous la maîtrise d'ouvrage de Lyon Parc Auto (LPA), délégataire du Grand Lyon.



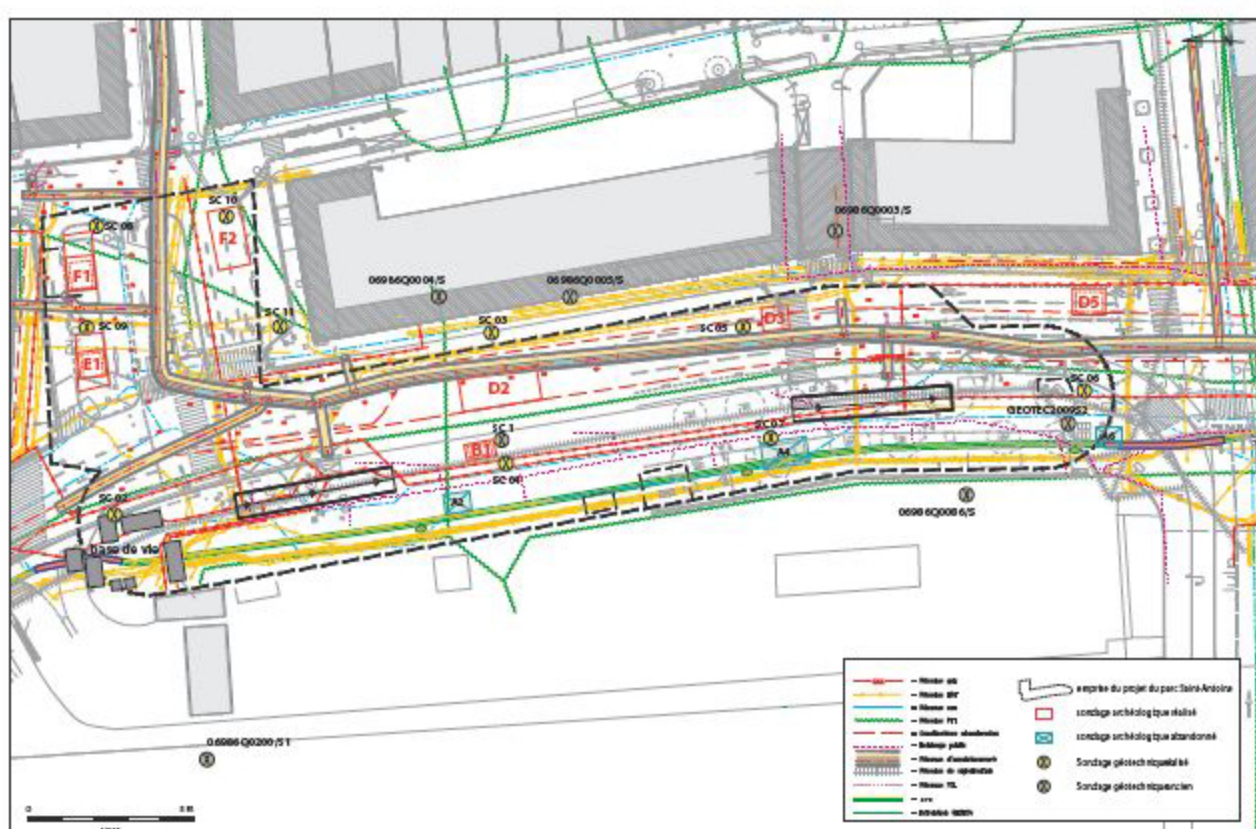
Pose d'une paroi blindée place d'Albon.

La mise en place et la réalisation du diagnostic archéologique (juillet 2009)

Sur la base des plans et coupes du futur projet, qui conditionnent l'emprise de l'opération archéologique et la profondeur qu'elle devra atteindre, un projet d'intervention est élaboré. Il tient compte des objectifs scientifiques définis par l'État, ainsi que des divers usages et activités qu'il est impératif de conserver dans ce site extrêmement passant de la Presqu'île (cours d'écoles, passage commerçant couvert, station Velo'v, arrêts de bus TCL...).

Sept sondages archéologiques ont ainsi pu être menés sur la place d'Albon et le quai Saint-Antoine. Les caractéristiques de tenue des terres d'une part, la nécessité de maintenir la circulation automobile sur le quai de l'autre ont obligé à les équiper de parois blindées, qui rendent difficile la lecture des coupes stratigraphiques.

Les résultats, limités par des contraintes techniques (présence d'un réseau ERDF haute tension, de larges blocs de béton,...), ont été complétés par des sondages géotechniques consistant en dix carottages profonds (menés jusqu'à 20 m de profondeur).



Plan de localisation des sondages lors du diagnostic de 2009.