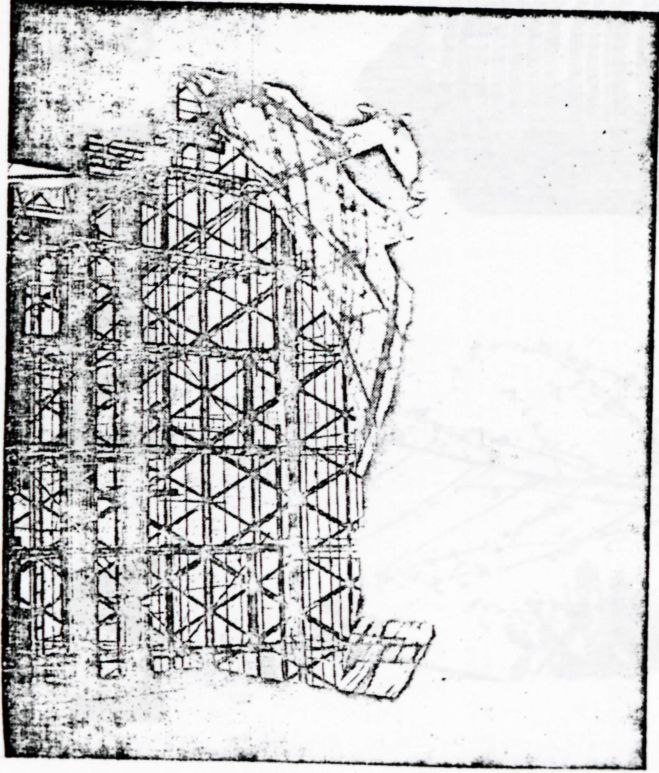


# Cinq ans de travaux



Pour la tour du Crédit Lyonnais, le 31 mai, c'est un peu un baptême. Avant cela, il y a eu la conception, la gestation, la naissance.

Les parents de la tour, ce sont le Crédit Lyonnais, la Compagnie La Hennin et la Compagnie financière de Suez, le groupe Balkany-Solal (ces trois derniers ayant constitué la Société civile immobilière des bureaux de la tour Crédit Lyonnais).

La construction, la promotion, la gestion et la commercialisation de la tour furent confiées à un Maître d'ouvrage : la Société des Centres commerciaux (S.C.C.) dont le responsable à Lyon est M. Jacques Louis.

En 1972, le maître d'ouvrage choisit un maître d'œuvre dont le chef de file désigna fut Aradio Cossuta, un architecte new-yorkais. Celui-ci et son cabinet (Cossuta et Ponte) fit, aux Etats-Unis, les premières études dites de conception. Les architectes lyonnais ne virent pas cela d'un très bon œil. Mais, voulant mettre toutes les chances de réussite, de son côté, la S.C.C. préféra demander les services des Américains dont l'expérience en matière d'immeuble à grande hauteur (I.G.H.) est réputée.

Les études de structures furent confiées aux bureaux Weiskopf et Pickworth de New-York ; celles des fluides (tout ce qui véhicule les énergies à l'intérieur de la tour) à Cosentini-Associates (américain) et à Agip-Technique (une société française) chargée d'adapter la tour aux normes nationales. Les études acoustiques furent faites par Cerami.

## Un problème difficile : la coordination des travaux

En 1973, commencèrent en France, les études d'exécution. Pour la structure, c'est à dire le gros œuvre (Bureau d'études J.L. Sarf), la S.C.C. procéda par concours. Il fut remporté par l'entreprise Thimet et Cie du groupe de la S.G.E. Pour le reste — second œuvre — Bureaux d'études : Betse, cabinet Martin, Agip, la S.C.C. retint le principe des appels d'offres.

Après la conception et les études d'exécution, on aborda une troisième phase, celle de la réalisation des travaux. A ce stade de l'opération se pose un difficile problème : celui de la planification et de la coordination des travaux. La S.C.C. demanda à une société spécialisée de les résoudre. Il s'agit de C.O.T.E.B.A. (Coordination technique du Bâtiment) dont les responsables à Lyon furent MM. Brassard et Pirou.

La coordination du chantier s'est effectuée à différents niveaux. D'abord, entre le Maître d'œuvre et les différentes entreprises qui participent à la construction. C.O.T.E.B.A. dut établir un *planning* très rigoureux en ce qui concerne les innombrables interventions sur cet immense chantier. C.O.T.E.B.A. assura également le contrôle budgétaire de l'opération. De ce fait, elle devait conseiller le Maître d'ouvrage et le Maître d'œuvre pour le choix entre les différentes entreprises qui avaient répondu aux appels d'offres et pour le choix entre les différents matériaux proposés par les entreprises retenues.

A bien des égards, C.O.T.E.B.A. apparaît comme un « empêcheur de tourner en rond », mais un empêcheur de tourner en rond dont la fonction est, prioritairement, « Nos clients préfèrent les em...dements » dit le président de C.O.T.E.B.A., M. Taysier.

Autre problème que C.O.T.E.B.A. eut à résoudre : l'accès au chantier. Contrairement à d'autres, le chantier de la tour était très exigü et, par exemple, il fallait prévoir les mouvements de camions et leur déchargement avec une précision d'ordinateur. D'un ordonnateur, C.O.T.E.B.A. s'est d'ailleurs servi : pour savoir où on en était financièrement, préparer le paiement au moins ce qui était un moyen de contrôle de l'avancement des travaux. Grâce à ses multiples interventions, C.O.T.E.B.A. put donc fournir constamment un tableau de bord de l'opération, dont la vérification administrative et comptable, fut confiée au cabinet Drouhin.

## Vitesse de croissance : un niveau tous les 10 jours

Les premiers coups de pioche furent donnés par l'entreprise Thimet en février 1974. Il s'agissait alors des fondations profondes : à la côte 142, soit 28 mètres en dessous du niveau de la rue Servient. Toutes les précautions concernant la seismicité furent alors prises.

Sur ces fondations, fut édifié le noyau central de la tour. Il repose sur une paroi moulée étanche implantée dans la couche molle, formée par un radier au niveau 151. Ce noyau central diminue d'épaisseur en s'élevant. A l'intérieur du noyau central, se trouvent les gaines verticales des différents corps d'état techniques (ascenseurs, conditionnement d'air, électricité, plomberie, désenfumage).

La croissance de la tour au-dessus du sol a commencé au printemps 1975 et s'est poursuivie à une vitesse moyenne de un niveau tous les dix jours. Elle s'est terminée en mars 77. Sa structure verticale est constituée d'une part par des poteaux en béton armé disposés selon la trame de la façade et filant du niveau bas jusqu'au sommet. D'autre part, par le noyau central en béton armé assurant le contreventement de l'ensemble entre les fondations et le niveau bas de l'hôtel Fratell.

Les manutentions verticales ont été effectuées au moyen de deux grues à tour verticale : une grue à flèche de 45 mètres fixe et fondée en pied au niveau de la rue Servient et une grue à flèche de 33 mètres, comportant un fût de 30 mètres hissable dans le noyau central, semblable à celle qui avait été utilisée pour la tour Maine Montparnasse.

Quant à la structure horizontale, elle a pour ossature des poutres rayonnantes disposées autour du noyau central. Elles forment entre elles un angle au centre de l'immeuble de 10°. Elles sont supportées en façade par un poteau sur deux en alternance selon le niveau, ce qui contribue à répartir les charges sur 72 trames.

La façade est constituée de 3 000 panneaux de granit reconstitué fabriqué par Morin, S.A. Une nouvelle technique de béton architectonique a été utilisée par cette entreprise : du béton teinté a été coulé sur des petits morceaux de granit ou, plus précisément de rhyolite. Puis les pièces moulées ont été polies sept fois. On a obtenu ainsi, un granit reconstitué qui a la belle apparence de la pierre et est plus résistant qu'elle.

## Dix-huit ascenseurs

### pour atteindre l'altitude de Fourvière

