



REVUE DE PRESSE*

DU VENDREDI 7 MARS 2025

* Tous les articles sont issus du journal Le Progrès sauf lorsque le nom d'un journal ou d'une revue est indiqué expressément

Lyon 3^e

Le tram T3 ne circule plus de Part-Dieu à Vaulx-en-Velin: « Où sont les bus relais ? »

Petit raté des TCL à l'arrêt Reconnaissance-Balzac du Tram T3 (Lyon 3^e) ? Sur l'affiche qui indique où se trouvent les bus relais qui mènent les usagers de Vaulx-la-Soie à Part-Dieu à proximité des différentes stations du tram, celui-ci n'y figure pas. Chasse aux trésors garantie pour les usagers !

Laurence est à la course ce mardi 25 février au matin. Habitante de la rue Antonin-Perrin à Villeurbanne, elle pensait prendre le T3 depuis Reconnaissance-Balzac pour accompagner son fils de 9 ans à un rendez-vous médical dans le quartier de la Part-Dieu. « Nous ne prenons pas souvent les transports en commun, admet-elle, j'en étais pas au courant que le tram ne circulait pas en ce moment. Il y a bien un panneau qui indique que des bus relais ont été mis en place, mais savez-vous où on les trouve ? », demande-t-elle à une autre usagère, tout aussi perdue.

Les deux femmes détaillent l'affiche collée sur les vitres de l'arrêt de tram. Si celle-ci prévient bien de la non-circulation du T3, du 24 février au



Il n'est indiqué nulle part à la station Reconnaissance-Balzac du Tram T3, mais le bus relais qui mène à Part-Dieu-Vivier Merle se prend au 111 route de Genas (Lyon 3^e).

Photo Christelle Lalanne

18 avril, il y a comme un hic !

Plus ou moins clair pour les autres stations

On y apprend qu'à proximité de la station Dauphiné-Lacassagne, le bus relais se prend à l'arrêt Rouget-de-L'Isle du C11, jusque-là c'est clair.

Pour les stations Décines-Roosevelt et Décines Grand-Large, aussi. Il faut se rapprocher de l'arrêt des bus 16 et 67.

Mais pour Gare de Villeurbanne, l'affiche indique : « L'arrêt de bus relais est Montchat-Place Ronde. » Pas de numéro de bus, pas d'adresse précise. Omission sans doute : la station Reconnaissance-Balzac, où se trouvent les deux femmes, n'est même pas mentionnée sur l'affiche !

L'affaire se complique, d'autant qu'avec les travaux du Bus à haut niveau de service

(BHNS) qui reliera Part-Dieu au métro Parilly (8^e), les rues du quartier sont sens dessus dessous. Panneaux de déviation à l'appui...

Têtes en l'air, elles scrutent où se trouvent les arrêts de bus, bien cachés derrière les engins de chantier. C'est finalement une tierce personne, qui armée de l'application TCL, leur indiquera que le bus relais pour se rendre à Part-

Dieu se prend au 117 route de Genas, vers le C9 et au 12 cours Richard-Vitton, à l'arrêt C9 et C26 pour se rendre à Vaulx-en-Velin.

« Ne pas surcharger l'information »

Pour les relations usagers des TCL, il n'y a pas de raté : « La station Reconnaissance-Balzac est bien mentionnée à deux reprises sur l'affiche, mais pas dans l'encart légende. L'affichage reprend les principaux arrêts de report, notamment ceux plus éloignés, afin de ne pas surcharger l'information. Nous sommes toutefois conscients que l'orientation peut être complexe dans un contexte de travaux et de nombreuses déviations, en particulier pour les usagers occasionnels qui ne disposent pas de l'application TCL. » Les services invitent donc les usagers qui recherchent des informations détaillées, à se rendre sur le site tcl.fr où l'ensemble des adresses précises des arrêts de report est disponible en cliquant sur « Comment rejoindre l'arrêt du bus relais tramway ? »

● **Christelle Lalanne**

Auvergne-Rhône-Alpes

Changement climatique : des effets

Températures extrêmes, pollution, risques naturels, contaminations... Les effets du changement climatique sont au cœur du concept de « santé unique » ou One Health, à savoir l'imbriication entre la santé environnementale, animale et humaine. Si l'environnement va mal, les animaux et les humains iront mal eux aussi. Qu'est-ce qui nous attend à Lyon et dans la région ?

Les effets du changement climatique sur la santé sont multiples. Si la lutte contre les températures extrêmes apparaît comme la priorité en Auvergne-Rhône-Alpes, d'autres phénomènes comme la dégradation de la qualité de l'air et de l'eau ou l'augmentation des risques naturels ont aussi des effets délétères sur la santé humaine.

● **La canicule tue**

L'évolution entre 1960 et 2024 des températures annuelles en Aura montre un net réchauffement dans toute la région avec, par exemple, une hausse de la température moyenne annuelle de + 2,7 °C à la station météo d'Amberieu, +2,4 °C à Saugues, +2,8°C à Saint Etienne Bouthéon et +3,4°C à Bron, record régional, selon les indicateurs de l'Observatoire régional climat air énergie (Orcea). Sur la première partie du XXI^e siècle, l'augmentation du nombre de journées chaudes est similaire d'un scénario à l'autre. À l'horizon 2071-2100, elle varie de 20 à 50 jours selon les politiques climatiques sur les concentrations de CO2.

Les épisodes de canicule seront plus nombreux dans notre région, particulièrement exposée à ce risque. En 2023, elle a ainsi été la seule région concernée par les 4 vagues de fortes chaleurs avec des dépassements des seuils d'alerte biométéorologiques observés pour les 12 départements. Cet été-là, on esti-

me à 796 (4,1%) le nombre de décès attribuables à la chaleur dont 440 (55%) survenus pendant les épisodes de canicule.

● **Des allergies en hausse et plus graves**

Cette hausse des températures a des effets sur les plantes avec une prolifération d'espèces allergisantes, une production en plus grande quantité des pollens et une évolution des saisons polliniques. «L'année 2024 a confirmé les tendances récentes d'allongement et d'intensification des saisons polliniques, exacerbées par le changement climatique, avec des impacts marqués sur les personnes allergiques», relève le Réseau national de surveillance aérobiologique. Comme l'an passé, 80 départements français ont été placés en risque allergique élevé dès mi-février. La saison des cyprès dure désormais près de 6 mois dans le sud-est de la France. Le Syndicat français des allergologues s'inquiète aussi de voir de plus en plus de patients souffrant de comorbidités : rhinocjonctivite allergique, asthme, sinusite chronique, troubles du sommeil...

Si près d'un Français adulte sur trois, et 20% des enfants âgés de plus de 9 ans, souffriraient de rhinites saisonnières selon l'Agence nationale de sécurité sanitaire (Anses), l'Organisation mondiale de la santé (OMS) estime qu'en 2050, la moitié de la population souffrira d'allergies respiratoires.

Avec le moustique tigre, un fort risque d'épidémie dans les cinq prochaines années

Enfin, le réchauffement climatique risque de favoriser le développement des vecteurs de maladies graves et en particulier le moustique tigre - présent dans 78 départements français - sur lequel la hausse de température a un double effet. D'abord, elle accélère son cycle de développement : entre 20 et 25 °C, il faut entre 6 et 10 jours pour passer de l'œuf à l'adulte mais il ne faut plus que 6 jours à 28 °C. Ensuite, plus il fait chaud, plus la vitesse de multiplication du virus à l'intérieur de cet insecte est augmentée donc plus vite il devient vecteur de la maladie (dengue, chikungunya, Zika). Alors que les cas autochtones sont jusqu'à présent restés localisés et tracés, l'Anses a estimé, dans une expertise de septembre 2024, qu'une épidémie d'arbovirose, tous virus confondus, a une probabilité comprise entre 6 et 7, sur une échelle de 0 à 9, de survenir dans les cinq prochaines années. Et, selon ces experts, comme on le voit avec d'autres virus, une épidémie majeure mettrait le système de santé en tension.



Les épisodes de forte chaleur influent sur la pollution, qui provoquent des allergies plus fréquentes et les habitants des villes, comme Lyon, sont particulièrement vulnérables. Photos d'illustration Joël Philé

● **Plus de pollution, plus de crises d'asthme**

La chaleur favorise aussi la formation d'ozone, un polluant associé à une irritation des voies aériennes, supérieures et respiratoires, une diminution de la fonction pulmonaire et à une exacerbation des crises d'asthme. Dix microgrammes supplémentaires d'ozone par m3 dans l'air ambiant entraînent le jour même 5,6 admissions aux urgences supplémentaires pour motif respiratoire pour 10 M d'habitants.

L'apparition en France « d'asthmes d'orage » - problématique qui concernait jusque-là l'Océanie et l'Australie - est sans doute aussi liée au changement climatique. Ce phénomène se produit quand un orage violent casse les pollens. Devenus beaucoup plus allergisants, ils peuvent provoquer une exacerbation aiguë des symptômes d'asthme.

En juin 2023, en pleine saison des graminées, l'asthme d'orage - qui, selon le Rnsa peut aussi toucher des non-asthmatiques - avait entraîné un nombre record de consultations dans les hôpitaux d'Ile-de-France.

● **Risques naturels : décès accidentels, traumatismes et allergies**

Plus de 90% des communes d'Auvergne-Rhône-Alpes sont concernées par au moins un type de risque naturel. Le territoire est particulièrement soumis aux risques d'inondation - comme on l'a encore vu en octobre dans le Rhône et la Loire -, de retrait-gonflement des argiles, ainsi qu'aux feux de forêt, relève l'Orcea. « Si l'impact du changement climatique sur les tempêtes et avalanches est très incertain, une augmentation des phénomènes de retrait-gonflement des argiles et de feux de forêt est attendue », précise l'Orcea.

Tous ces événements violents sont susceptibles d'entraîner immédiatement blessures et décès accidentels. Ils ont aussi des conséquences à plus long terme comme des troubles de stress post-traumatiques. Les dégâts des eaux favorisent aussi l'apparition de moisissures allergisantes dans les habitats tandis que les feux de forêts peuvent entraîner des problèmes respiratoires et aggraver les crises d'asthme.

● **Des eaux plus contaminées**

Le réchauffement des eaux (+2°C en 30 ans pour le Rhône à son embouchure en été) favorise le développement de bactéries et la colonisation d'algues et d'espèces invasives et/ou pathogènes. « La baisse de qualité des eaux de surface utilisées pour produire l'eau potable et la baisse de qualité des eaux de baignade auront potentiellement comme effet l'augmentation de l'exposition des populations à un risque de contamination par l'eau et la nourriture », souligne l'Orcea. « Le réchauffement climatique et l'accroissement des activités humaines ont conduit à l'augmentation de la fréquence et l'intensité des épisodes de pollution des eaux de baignade », relève de son côté l'Agence régionale de santé Aura. En 2024, les sites des Roches-de-Condrieu et du lac des Sapins ont connu plusieurs épisodes de prolifération de cyanobactéries. Les toxines qu'elles rejettent dans l'eau peuvent provoquer des troubles digestifs, hépatiques et neurologiques en particulier chez les jeunes enfants et les animaux.

● S.M.

Effets en cascade sur notre santé



plus graves : ce sont les effets directs et indirects, sur la santé, du changement climatique.

Pour le temps, une région sous influences

Auvergne-Rhône-Alpes est « l'une des régions françaises où la variabilité spatiale et temporelle des paramètres climatiques est la plus grande », relève l'Observatoire régional air climat énergie. Les reliefs exposés au nord et à l'ouest de la région « arrêtent la plupart des perturbations océaniques, ce qui conduit à des précipitations importantes sur les versants ouest et des épisodes de sécheresse sur les versants est (par exemple, sur la plaine de la Limagne) », explique l'Observatoire. L'influence continentale, caractérisée par des hivers froids et des étés chauds, couvre une bonne partie de la région. Le cumul annuel moyen des précipitations varie entre 700 mm et 1 200 mm, avec un minima en hiver et un maxima en automne. En zone de plaine, les inversions de températures sont fréquentes, provoquant des périodes de froid sec sur les villes, ainsi que le maintien de la pollution atmosphérique au niveau du sol, limitant sa dispersion. C'est notamment le cas de Clermont-Ferrand, Le Puy-en-Velay, Lyon, Grenoble, Saint-Etienne ou la vallée de l'Arve.



Plusieurs villes de la région sont concernées par les phénomènes de pollution. Photo d'archives Maxime Jegat

Les villes sont en première ligne

Les populations urbaines sont les plus vulnérables face aux conséquences sanitaires du changement climatique. En Auvergne-Rhône-Alpes, « la concentration des populations dans les villes et le vieillissement de la population, combinés au changement climatique, risquent de conduire à une surmortalité des populations urbaines, en particulier l'été », relève ainsi l'Observatoire régional air climat énergie.

« C'est un ensemble de chamboulements »

Cette surmortalité est directement liée aux conditions climatiques (coups de chaleur, déshydratation, hyperthermies) ainsi qu'aux maladies respiratoires ou cardio-vasculaires liées à la pollution.

« Mais il serait réducteur de ne prendre en compte que les vagues de chaleur, voire le seul changement climatique. C'est un ensemble de chamboulements comme, par exemple, l'effondrement de la biodiversité », avertit le chercheur lyonnais Fabrice Vavre, membre du bureau du projet Shape-Med@Lyon. Doté de 28M€ sur 10 ans, ce projet coordonné par l'Université Lyon 1 fédère établissements et experts de plusieurs disciplines pour développer des projets dans le domaine de la santé et du bien-être, basés sur l'approche d'« Une santé unique » (One Health).

Shape-Med@Lyon collabore avec les villes de Lyon, Villeurbanne ou encore Bron qui ont intégré cette approche dans leurs contrats locaux de santé.

« Il faut une approche systémique. Cela impose une discussion la plus large possible », explique Fabrice Vavre. L'objectif est d'aboutir à des solutions qui sont parfois des compromis mais avec une volonté de trouver des « co-bénéfices » en termes de biodiversité et de santé humaine.

Comment revégétaliser

Plusieurs villes se sont lancées dans des programmes de revégétalisation, dont l'objectif est notamment de réduire les îlots de chaleur. Mais ces opérations sont plus complexes qu'il n'y paraît. « Il faut bien tenir compte des contraintes : est-ce que l'on sera capable d'assurer la gestion de l'eau, sélectionner des espèces résistantes à la chaleur et au temps, ayant une couverture végétale

suffisante, pas trop émettrices de pollens, avec une diversité suffisante... Il faut maîtriser aussi les conséquences : cette renaturation peut, par exemple, réintroduire des vecteurs de maladies comme les tiques ou les moustiques tigres, ou avoir un impact sur la qualité de l'air. Certaines espèces émettent des COV (NDLR : composés volatils) tandis que la végétalisation d'une rue trop étroite avec des arbres risque de limiter la dispersion des polluants », précise Xavier Olry, chef du Groupe Environnement au Cerema, établissement public qui accompagne les collectivités dans la transition écologique.

Le Cerema a mis au point un outil, Sésame, qui recense tous ces paramètres et aide les municipalités dans leur choix.

Il est utilisé à Lyon et à Saint-Georges-de-Reneins.

À Lyon et Villeurbanne, Shape-Med@Lyon accompagne les municipalités pour définir des indicateurs qui permettront d'optimiser la santé environnementale et la santé individuelle sur un territoire précis.

Fabrice Vavre se félicite de l'implication sur cette problématique des Hospices civils de Lyon - premier employeur du territoire avec 24 000 professionnels - notamment à travers son plan stratégique et son plan RSE. Le système de santé français contribue à sa propre dégradation car, en émettant 8 % des gaz à effet de serre, il affecte la santé individuelle et donc accroît la pression sur le système de soins.

● S. Montaron



446796400



Rejoignez-nous sur www.ici-onagit.fr



BIBES VI

Histoire
localeLyon 9^eQuatre siècles de vie
de château à la Duchère

Chaque dimanche, *Le Progrès* se plonge dans l'histoire de Lyon, la grande et la petite. Celle des hommes et du patrimoine. Cette semaine, l'histoire du Château de la Duchère. Sur les hauteurs de Vaise, le château de la Duchère était l'un des plus beaux édifices de la région, avec ses airs de château Renaissance. Rasé en 1970, il a connu une histoire riche durant ses quatre siècles d'existence.

En belvédère, le château fort dominait la plaine de Vaise. Construit au XIV^e siècle par Bernard de Vairey, drapier, conseiller de la ville, il avait probablement une fonction militaire. Remanié aux époques suivantes, son aspect diffère et fait penser à un château de la Renaissance.

La visite d'Henri IV en 1600, lors de son mariage à Lyon

Le bâtiment est agrandi. De belles fenêtres sont percées éclairant une grande galerie élégamment peinte. D'immenses bâtiments et dépendances sont construits au XVIII^e siècle, créant deux grandes cours et des jardins avec jets d'eau. Le château est alors un des plus beaux de la



On note la visite d'Henri IV en 1600, lors de son mariage à Lyon avec Marie de Médicis, et en 1619 la Duchère fut choisie pour offrir une fête à la sœur de Louis XIII, de passage à Lyon.
Photo Jules Sylvestre (1859-1936) (Domaine public)

région avec ses tours, son parc et ses allées de tilleuls.

Une très belle pièce faisant office de salon est mentionnée par la *Revue du Lyonnais* de 1872. Transformée en cellier, elle comportait une immense cheminée soutenue par huit colonnettes. Ornée par de délicates peintures sur la pierre de ses montants, celle-ci comptait parmi les plus belles

cheminées de l'époque. Dans la chapelle est aussi mentionné un retable du plus bel effet.

De nombreux propriétaires se sont succédé dans ce lieu prestigieux et de nombreux visiteurs y furent invités.

On note la visite d'Henri IV en 1600, lors de son mariage à Lyon avec Marie de Médicis, et en 1619 la Duchère fut choisie pour offrir une fête à la

sœur de Louis XIII, de passage à Lyon...

À partir de la Révolution, les événements s'enchaînent. Lors du Siège de Lyon en 1793, le château de la Duchère est livré aux pilliers. Les meubles et tableaux furent disséminés. Puis il fut transformé en prison, avant de servir de bastion de résistance lors de l'arrivée des Autrichiens à Lyon en

1815.

La demeure reprend forme au XX^e siècle avec les Rivérieroux de Varax, qui furent les derniers aristocrates à occuper le château. Ils s'en séparent en 1942 au profit d'un industriel de Villeurbanne, Henri Lafoi, qui y installe ses ouvriers puis héberge clandestinement des familles juives pour les sauver de la déportation, ainsi que des résistants. Plus tard, le château servira de colonie de vacances aux enfants des ouvriers de l'entreprise avant d'être mis en location, puis abandonné dans les années soixante.

Rasé sans autre forme de procès

Cette histoire riche n'a pas ému les élus. En 1970, le château est rasé pour cause de frais de rénovation inappropriés, malgré les protestations des Lyonnais et de l'architecte en chef F. R. Cottin qui pensait pouvoir l'intégrer dans le nouveau plan d'urbanisme lancé par Louis Pradel.

La sauvegarde du patrimoine n'était pas encore à l'ordre du jour. Seul le bétonnage sauvage, et alors moderne, avait pignon sur rue.

● De notre correspondante
Julie Bordet

Lyon

Moins de goudron, plus d'arbres : leurs solutions pour rafraîchir la Ville

Fidèle à sa promesse de 2020, la majorité écologiste de Lyon débitume la ville au rythme d'une centaine de projets par an. L'objectif est de permettre à l'eau de réinfiltrer les sols, afin de s'armer contre les effets du réchauffement climatique. La municipalité revendique 13 hectares gagnés sur le minéral et la voiture.

Ça fait râler les automobilistes. Car c'est devenu beaucoup plus difficile de se garer vers Jean-Macé (Lyon 7^e) depuis que les travaux ont débuté. Mais la municipalité écologiste assume le désagrément causé par la suppression d'une cinquantaine de places de stationnement rue Chevreul au profit de larges bandes de terre où seront plantés des chênes, des érables, des troènes, des lias des Indes...

« Stopper l'artificialisation de la ville »

« Lorsque nous avons été élus, nous avons fait la promesse de stopper l'artificialisation de la ville et de retirer du bitume. C'est ce que nous faisons en concertation avec les Lyonnais, revendique Gautier Chapuis, adjoint au maire de Lyon en charge de la végétalisation. Fatalement, cela impacte la voiture qui occupe près de 70 % de l'espace public. » C'est dans tous les arrondissements de Lyon que les équipes de Grégory Doucet débitument pour planter des arbres. Avec un rythme de plus en plus soutenu. « Nous avons commencé par 50



La municipalité écologiste consacre 141 millions d'euros pour débitumer Lyon. Ici, rue Chevreul, des arbres vont remplacer 50 stationnements en épis. Photo Stéphane Guiochon

projets de végétalisation par an, et nous en sommes désormais au double, reprend Gautier Chapuis. Nous cibons en priorité les quartiers les plus carencés en espaces verts. En opérant à toutes les échelles : aussi bien le long des façades que sur des espaces beaucoup plus vastes (place du Bachut, rue Garibaldi, parc des Balançoires). Il y a aussi 56 cours d'école qui ont été végétalisés. En outre, les programmes neufs sont contraints par des règles strictes de désartificialisation. À ce jour, nous avons déjà regagné 13 hectares de pleine terre à Lyon. »

Préparer Lyon au réchauffement climatique

Derrière cette politique, l'objectif de la Ville n'est pas de met-

tre du vert pour des raisons esthétiques ou dogmatiques anti-voitures. Il s'agit, selon elle, de préparer Lyon à affronter les conséquences du réchauffement climatique (entre -1,25 et -3,9 degrés attendus en 2100 selon les différents scénarii du Giec). « En enlevant du béton, nous permettons à la ville de devenir perméable à l'eau de pluie. Or, là où l'eau s'infiltré, la température est toujours plus basse. D'autant que la fraîcheur est majorée par la transpiration des végétaux plantés. Ainsi, on crée une climatisation naturelle, comme dans une forêt. Par ailleurs, la désimperméabilisation des sols permet de limiter les risques d'inondation, elle décharge aussi les systèmes d'assainissement et elle profite

à la biodiversité. »

« Entre 3 à 4 degrés de moins en moyenne »

Si l'Agence nationale de la transition écologique (Ademe) estime que la baisse de température peut avoisiner 2,5 degrés dans les zones débitumées, la ville de Lyon avance des statistiques encore plus favorables. Selon des relevés qu'elle a pu effectuer dans des cours d'écoles jadis très sombres et minérales, le gain atteindrait en moyenne 3 à 4 degrés et pourrait tutoyer les 6 ou 7 degrés quand le bitume est massivement remplacé par de la pleine terre. « C'est considérable, se réjouit Gautier Chapuis. C'est pourquoi nous sommes résolus à poursuivre

Climat ► Le Progrès s'engage

Prolongement de notre supplément mensuel consacré à l'environnement, l'événement "Ici on agit!" se tient à Lyon les 16 et 17 mai, à La Sucrière, dans le quartier de la Confluence. Il offrira une plateforme pour comprendre les conséquences du dérèglement climatique. Conférences, tables rondes et témoignages permettront à tous de partager leurs solutions. De nombreux partenaires, tels que l'Office français de la biodiversité, la Ville de Lyon, l'Agence de l'eau ou la Banque des territoires, soutiennent cette initiative portée par le groupe Ebra auquel appartient notre journal, organisateur de l'événement.

cette politique. »

Reste qu'elle a un coût important. L'Ademe estime qu'il faut déboursier entre 60 à 150 € HT/m² pour désimperméabiliser des sols. « Nous mobilisons 141 millions d'euros par an. C'est le deuxième budget de la commune derrière les écoles, confirme Gautier Chapuis. Même si l'investissement est élevé et le coût d'entretien élevé par rapport au bitume, je suis convaincu que dans 50 ans nous serons soulagés d'avoir fait ce choix. »

► P.C.

1. Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat

Lyon

Mais que cachent ces étonnantes bâches blanches installées rue Grenette ?

D'impressionnantes bâches blanches ont été accrochées rue Grenette (Lyon 2^e), intriguant passants et riverains. Ceci afin d'engager pendant deux jours, une opération visant à enlever l'amiante qui se trouve, en quantité très faible, dans le bitume. Suivront des travaux d'aménagement de surface jusqu'à la fin du mois de mai.

La rue Grenette n'en a pas fini avec les travaux. Après les aménagements qui ont impacté le quai Saint-Antoine, la fermeture de la rue Grenette aux automobilistes pour laisser place à une rénovation des réseaux souterrains, voilà que d'autres engins de chantier sont entrés en action ce mardi 4 mars et ce mercredi 5 mars. Toujours dans le cadre du projet Presqu'île à Vivre.

Et cette fois, il s'agit d'attaquer le réaménagement de surface. Avec en préalable, une phase toujours impressionnante, celle du désamiantage. Car elle suppose le déploiement de grandes bâches de protection blanches et opaques, tout au long de la zone impactée.

Du coup, passants, riverains et commerçants semblaient fort intrigués par cette nouvelle installation. Eux qui vivent dans un environnement de travaux au moins depuis mai 2024.

L'amiante était autrefois ajouté au bitume

L'intervention est pilotée, en ce moment, par les techniciens de l'entreprise Colas. Et elle contraint les piétons à



Sur deux jours, les techniciens en charge de l'opération auront retiré une centaine de tonnes d'amiante qui partiront dans un site d'enfouissement. Photo Aline Duret

800 bus vont y passer chaque jour dès le mois de juin

L'idée de la transformation de la rue Grenette pour accueillir les transports en commun est développée dans le cadre du projet Presqu'île à Vivre, piloté par la Métropole, la Ville de Lyon et Sytral Mobilités. Tout comme le réaménagement des espaces publics et la mise en place, début juin, de la Zone à Trafic Limité (ZTL) dont l'objectif, avancent les collectivités, est de réduire le trafic et d'offrir plus de confort, de tranquillité et de sécurité aux piétons.

Un souhait qui n'a pas empêché riverains et travailleurs de la Presqu'île d'exposer leurs craintes, ces derniers évoquant la saturation des quais de Saône aux heures de pointe.

Une structure de chaussée adaptée au trafic

C'est ici, sur cette liaison ouest/est, que circuleront, à partir de début juin, quelques-unes des lignes de bus les plus utilisées, le C3, le C13 et le C14 qui jusqu'alors circulaient dans la partie nord de la rue de la République et le secteur de l'Hôtel de ville. Désormais, ils emprunteront les quais de Saône et le secteur des Cordeliers via la rue Grenette pour rejoindre le pont Lafayette et la rive gauche du Rhône. Soit,

déambuler sur les étroits trottoirs qui longent le chantier. Elle concerne deux zones de la rue Grenette. Là où la présence de cette « matière dangereuse » a été détectée.

« Elle est vraiment très faible », précise-t-on du côté de l'entreprise, « mais suffisamment quand même pour être obligé de la traiter. » L'amiante était autrefois ajouté au bitume. On ne le fait plus, depuis très longtemps.

Des capteurs sont mis en place tout au long du chantier

L'opération toujours délicate est surveillée de près. La mise en place de capteurs permet de mesurer le niveau d'empoussièrement, de manière à attester que l'on est toujours en dessous des seuils autorisés. Avant, pendant et après l'intervention.

Quant aux matériaux extraits à l'aide d'une machine, ils sont « brumisés pour éviter qu'ils ne soient émissifs ». En tout et sur deux jours, c'est une centaine de tonnes de matériaux qui seront enlevés puis évacués dans un site d'enfouissement spécialisé, ajoutent les techniciens.

Rue Grenette, le nouvel itinéraire des bus

L'opération suivante consistera à installer un enrobé. Mais là encore, il s'agit d'un enrobé spécifique en tout cas très résistant. Et d'autres interventions sont à prévoir d'ici fin mai sur cette rue Grenette qui est appelée à connaître une tout autre destinée. Elle ne rouvrira pas aux voitures mais deviendra un nouvel itinéraire pour les bus.

● A.Du.



Perspective rue Grenette. Illustration fournie par la Métropole/Folia

au bas mot, 800 bus par jour sur ce nouvel itinéraire aménagé là, où passaient il y a peu 10 000 voitures.

C'est pourquoi et face au poids des bus, il convient de reprendre la chaussée, et plus exactement, notent les services de la Métropole, d'installer « une structure de chaussée adaptée au trafic », et « d'en garantir la robustesse dans le temps ». Les trottoirs eux restent en place.

Villeurbanne

Travaux nocturnes du T6 : « C'est un beau projet. On patiente »

Depuis le début de l'année, le secteur de la gare de Villeurbanne est touché par de gros travaux de prolongement de la future ligne T6 : Hôpitaux Est jusqu'à La Doua. Cette semaine ce sont les habitants de la rue Billon qui sont particulièrement concernés par des interventions de nuit suite à l'installation de poteaux de ligne aérienne de contact.

Depuis le début de la semaine, les habitants de la rue Billon ont le droit à une drôle de surprise dans la nuit. En effet, entre 22h et 5 heures du matin, des travaux d'installation de poteaux de ligne aérienne de contact sont effectués. Ces poteaux permettront au tramway d'être alimenté en électricité. Un chantier qui entraîne des nuisances sonores fortes mais de courte durée : il faut compter environ 45 minutes pour l'implantation de chaque poteau, sachant qu'il y en a une dizaine à positionner.

« C'est un peu pénible mais ça va ! »

Les riverains aux alentours semblent prendre leur mal en



Les travaux d'implantation des poteaux de ligne aérienne de contact rue Billon. Photo Sofiane Sefricun

patience. Isabelle promène son chien tous les matins et ne voit pas trop de problèmes aux travaux. « C'est un peu pénible mais ça va ! Pour circuler personnellement je n'ai pas trop de soucis à pied. Parfois ça fait un peu de bruit mais je suis patiente et positive car je sais que ça va être un bon projet pour l'avenir ! »

Les travaux sont prévus jusqu'à l'automne 2025 mais pas de quoi embêter Guy et Christiane qui habitent la rue Billon

et sont directement concernés par les travaux et les nuisances sonores.

« Avec la petite et la poussette, c'est une vraie galère »

« Il faut bien que les travaux se fassent de toute façon ! On entend mais seulement avec les fenêtres ouvertes et c'est un beau projet avec une vraie évolution donc on est contents et on patiente. On espère seule-

ment que ça ne va pas ramener trop de monde dans le quartier. »

Pour Anthony, qui habite la rue Perroncel et qui est en chemin pour déposer sa fille à la crèche, ce n'est pas le même ressenti. « Personnellement ça me saoule ce projet de tram ! Ça va ramener trop de monde, ce n'est pas une bonne idée, les lignes sont trop proches les unes des autres en plus. Les travaux, je ne les entends pas trop mais c'est une vraie galère pour me

déplacer avec la petite et la poussette. Parfois je suis obligé de la prendre dans mes bras. »

Les commerces aussi impactés

Les riverains ne sont pas les seuls impactés par ces travaux, la boulangerie à l'angle de la rue Billon et de la rue Perroncel est directement touchée par cet important chantier qui aura coûté au total 186,2 millions d'euros. « Ça a vraiment un impact néfaste pour notre commerce. On était en travaux, on a rouvert en septembre et ça n'a pas arrangé nos histoires. Beaucoup de clients viennent et nous disent qu'ils n'étaient pas au courant qu'on était ouvert. On va commander une nouvelle devanture pour les informer. On a quand même hâte qu'il arrive ce tram, ça va nous ramener les clients qu'on a perdus, il faut tenir bon ! »

La mise en service prévisionnelle est annoncée pour le premier trimestre de 2026 et permettra aux futurs 55 000 voyageurs quotidiens de l'ensemble de la ligne T6 de relier les stations La Doua et Hôpitaux Est en 20 minutes.

● **Sofiane Sefricun**

Lyon

Zone à trafic limité : ils dénoncent un choix « onéreux aux conséquences néfastes »

Alors que depuis ce mardi 4 mars, les Lyonnais sont invités à participer à la consultation publique pour la Zone à trafic limité, l'Association pour le développement de la Presqu'île de Lyon, relance son cri d'alerte. « Aménagements encombrants, abaissement manifeste de la qualité des transports » figurent parmi ses arguments contre.

Dans trois mois, la Zone à trafic limité (ZTL) entrera en vigueur à Lyon. Et depuis ce mardi 4 mars et jusqu'au 25 mars, les Lyonnais sont invités à consulter le projet dans sa globalité et à donner leur avis ainsi éclairé sur une plateforme mise en ligne sur le site participatif de la Métropole⁽¹⁾.

Le regret d'un moratoire non retenu

Dès sa présentation générale début février, cette Zone à trafic limité dont l'objectif « est de réduire le trafic et d'offrir plus de confort, de tranquillité et de sécurité aux piétons du bas des pentes de la Croix-Rousse jusqu'au nord de Bellecour », soulève



La rue Gentil sera l'une des portes d'entrée à la Zone à trafic limité. Photo fournie par la Métropole de Lyon

bien des questions, des positionnements contre.

Dernier en date, celui de l'Association pour le développement de la Presqu'île de Lyon (ADPL), constituée d'habitants, d'usagers, commerçants et professions libérales. Dans un communiqué, envoyé à la presse ce mercredi 5 mars, et après avoir esti-

mé, en 2024, que cette piétonnisation « trahissait la cause écologique », l'ADPL enfonce le clou. Et évoque « l'entêtement des élus à poursuivre, à marche forcée et sans possibilités de retour en arrière, des aménagements obsolètes, onéreux et aux conséquences néfastes ». Elle regrette « qu'un moratoi-

re, malgré celui qui a été proposé par l'ADPL et plébiscité lors de la "concertation" en ligne, n'ait pas été retenu pour prendre le temps de mesurer concrètement l'impact du nouveau plan de transport en commun sur le tissu commercial notamment pour apporter les ajustements qui semblent déjà s'imposer. »

L'association évoque : « L'abaissement manifeste de la qualité des transports avec la surconcentration autour du pôle des Cordeliers, le double franchissement de la Saône et la dégradation des correspondances hôtel de ville et Bellecour. »

« La dégradation de la zone limítrophe »

Mais aussi, l'installation d'aménagements encombrants qui poseront « des problèmes d'accessibilité et de temps de parcours des services d'urgence, l'absence d'effet contraignant sur les deux-roues, la lourdeur administrative des demandes d'accès ». Et d'estimer : « La dégradation de la zone limítrophe avec la déviation de toute la circulation de transit et des transports en commun, l'augmentation des nuisances sonores et de pollution, détours importants pour accéder à leur logement/lieu de travail. »

⁽¹⁾ Consultation publique jusqu'au 23 mars sur la plateforme jeparticipe.grand-lyon.com

Lyon

Après avoir quitté la ville, ces jeunes font le choix de revenir

À un moment de leur vie, ces Lyonnais ont quitté la capitale des Gaules pour s'installer ailleurs : dans une autre ville, en bord de mer, à la campagne ou même à l'étranger. Pourtant, après quelques années, ils ont tous fini par revenir. Mais pour quelles raisons ? Témoignages.

► **Charly, 33 ans**

« J'en avais marre de Paris »

« Je suis parti de Lyon quand j'avais 6 ans, donc mes premiers souvenirs de vie sont ici. Malgré des déménagements successifs en région parisienne, ces souvenirs d'enfance m'ont toujours rattachés à la ville. Ça, et le club de foot ! Dans ma tête, j'ai toujours été Lyonnais. Ma mère est Lyonnaise, elle a aussi contribué à créer chez moi un attachement à cette identité-là. Je suis revenu une première fois en 2017. Malheureusement, je n'ai pas pu rester, faute d'opportunités professionnelles. Donc je suis retourné à Paris. Mais avec cette idée que, le jour où je le pourrai, je reviendrai vivre à Lyon. »

« Le temps passe et j'en ai marre de Paris. La ville ne me correspond pas, ça n'a jamais été chez moi. On est en avril 2024, et je viens à Lyon

pour la coupe de France. Là, ça m'a un peu sauté aux yeux. Je me suis dit : "En fait, c'est la seule ville où j'ai l'impression d'être chez moi." J'ai pris la décision de revenir pour de bon en août dernier. Et pour l'instant, je ne regrette pas du tout. J'habite autour de Saxe-Gambetta, c'est un quartier que j'aime beaucoup. Maintenant, c'est chez moi. »

► **Marie, 28 ans**

« Les transports sont plus développés qu'à Marseille »

« Je suis partie de Lyon en août 2017 pour habiter en Allemagne, du côté de Dortmund, dans le cadre de mes études. Puis je me suis installée à Nancy, et enfin à Marseille, en septembre 2019. Ce qui m'a manqué, dans un premier temps, c'est mon cercle amical et familial. Et puis Lyon, c'est une ville où je me suis toujours sentie bien : il y a plein d'espaces verts, les rues sont larges, c'est agréable de se promener, on peut prendre l'apéro sur les quais... Le cadre est super sympa, surtout quand il fait beau ! Bref, il y fait bon vivre et c'est dynamique. »

« Dans ma branche d'activité, la "tech", il y a aussi plus d'opportunités professionnelles, plus de start-up. D'ailleurs, je

suis revenue m'installer à Lyon en septembre dernier pour le travail. J'habite maintenant près de Garibaldi. Et si je dois comparer avec Marseille, où j'ai vécu pendant cinq ans, je dirai d'abord que le réseau de transports en commun n'a rien à voir : il est bien plus développé à Lyon. Ce que je préfère aussi, ce sont les petits restos. Je trouve qu'on a plus de choix. »

► **Elsa, 28 ans**

« Lyon, c'est une ville à taille humaine »

« Je suis partie de Lyon en janvier 2021 pour m'installer à Paris. Mais c'était une trop grande ville, trop étouffante. Là-bas, ce qui m'a manqué de ma vie lyonnaise, c'est d'une part le climat [...] et d'autre part, la proximité avec la nature : de pouvoir sortir de la ville facilement, pour s'échapper, respirer, et faire des activités en plein air le temps d'un week-end. Depuis Lyon, en quelques heures de route à peine, tu es à la montagne. Tu peux faire du ski, des randonnées. En fait, je trouve qu'on ne ressent pas cette sensation d'étouffement. »

« Lyon, c'est une ville à taille humaine. L'hypercentre est dynamique, mais il n'est pas si grand que ça. Tu peux presque tout faire à pied ou à vélo. Et même quand tu dois prendre

les transports, ce n'est pas blâmé comme à Paris. Donc la vie est plus agréable, les gens sont moins stressés. Même s'il y a moins d'opportunités professionnelles (qu'à Paris), je voulais privilégier mon cadre de vie. La proximité avec la famille et les amis à compter aussi dans mon choix de revenir. Je me suis d'abord installée dans le 3^e arrondissement, derrière la gare, vers la Villette. Mais le quartier ne m'a pas trop plu, il y avait pas mal de tapage en bas de mon immeuble. Donc j'ai déménagé. Avec un peu de chance, j'ai trouvé un appartement dans le 6^e arrondissement. Et je kiffe ! »

► **Lauriane, 32 ans**

« Je gardais un attachement à ma ville natale »

« Je suis native de Lyon. Avec mes parents, on a déménagé quand j'étais toute petite. J'étais encore à l'école primaire. On est parti vivre dans un petit village près d'Avignon. Forcément, je n'ai pas eu le temps de créer beaucoup de souvenirs à Lyon, mais ça reste ma ville natale, donc ça crée un certain attachement. Une partie de ma famille y vivait aussi. C'est une des raisons pour lesquelles je suis revenue vivre à Lyon. »

« À l'époque, j'avais aussi mon chéri. Je l'ai rejoint alors que j'étais encore en études. Je sui-



Marie, 28 ans. Photo fournie

Charly, 33 ans. Photo fournie

vais une licence en communication, et d'ailleurs, plusieurs parcours m'intéressaient dans cette ville. Au départ, je me suis installé dans le 8^e arrondissement, vers Sans souci. Et aujourd'hui, j'habite dans le 3^e, près de Garibaldi. »

● **Recueilli par R. L.**

Recensement : derrière les chiffres, l'interprétation politique

La démographie serait-elle devenue un enjeu politique ? Il faut croire que oui, si l'on en juge du débat qui a suivi la publication des statistiques de populations légales établissant la population au 1^{er} janvier 2022. Fin 2024, Toulouse pourrait avoir dépassé Lyon pour devenir la troisième ville la plus peuplée de France, derrière Paris et Marseille. Si l'Insee reste prudent (faute de chiffres consolidés sur la période), dans l'opposition des écologistes, on y voit un symbole de la décroissance prônée par les Verts.

« On ne peut pas se réjouir d'une ville qui perd des habitants »

Pour Pierre Oliver, le patron de la droite comme pour Georges Képénékian, ce n'est que la conséquence de la perte d'attractivité de la Ville de Lyon. Sur tous les plans. Économique, d'abord. Mais aussi de qualité de vie. « On ne peut pas se réjouir d'une ville qui perd des habitants. Lyon est une ville qui ne donne plus envie et qui devient compliquée à tous points de vue. Se déplacer, habiter...

Les PME sont inquiètes », affirmait au *Progrès* le président du groupe Progressistes et républicains.

C'est un fait. Entre 2021 et 2022, Lyon a perdu 1 476 habitants, passant de 522 250 à 520 774 habitants. Autres tendance : entre 2016 et 2022, on compte davantage de personnes qui ont quitté Lyon que de personnes qui s'y sont installées. Elle se traduit notamment par une baisse de la démographie scolaire avec des classes qui ferment.

« C'est une évolution qui s'est accélérée et intensifiée

après la crise sanitaire, marquée par une recherche d'espaces de nature plus forte », réagissait le maire de Lyon lorsqu'une lectrice du *Progrès* l'avait interpellé sur le fait que de plus en plus de familles quittaient le centre.

« Quand on a un 2^e enfant, le logement en centre-ville commence à être cher »

Et d'ajouter : « Quand on a un deuxième enfant et qu'il faut une deuxième chambre, le logement commence à être cher. On rejoint la première couronne ou l'on va encore

plus loin. Pour autant, il y a encore des territoires qui gagnent des familles, comme les quartiers de la Confluence ou des Girondins. »

À ses adversaires politiques, il avait rétorqué que c'était cyclique. « Qu'en 1920, il n'y avait pas loin de 600 000 habitants à Lyon, que la population avait ensuite diminué puis augmenté autour des années 1960-1970 avant de reculer puis de augmenter... La densité de population au cœur de la de notre ville a toujours été importante. »

● **T. V.**



Photo Norbert Grisay

Zoom ▶
Les natifs d'Auvergne Rhône-Alpes sont plus fidèles à leur région que les autres

Selon l'Insee, les natifs d'Auvergne Rhône-Alpes sont fidèles à leur région puisque 82 % d'entre eux y résident en 2019 (contre 75 % en moyenne à l'échelle nationale). Le territoire Aura se classe ainsi en tête des régions métropolitaines qui gardent leurs natifs. Quand on vient au monde dans la région, « on y reste ou on y revient plus qu'ailleurs », résume l'institut dans son rapport.

« Au-delà des attaches familiales, la région (présente) une offre d'enseignement supérieur développée, un marché de l'emploi dynamique et une grande diversité socioprofessionnelle dans trois grands secteurs d'activité : agriculture, industrie, tertiaire ».

Par ailleurs, les habitants d'Auvergne Rhône-Alpes résident en 2019 davantage dans leur département de naissance que l'ensemble des personnes nées en France métropolitaine (62 % contre 58 %).

« Il y a davantage de personnes qui partent de Lyon que de personnes qui s'y installent »

Fuite des Lyonnais de Lyon : mythe ou réalité ? Contacté par *Le Progrès*, Stéphane Challier, directeur régional adjoint et chef du service études et diffusion à l'Insee, souligne en préambule que la métropole lyonnaise, emmenée par son tandem Lyon - Villeurbanne, présente une forte capacité à attirer les populations qui viennent de l'extérieur. « L'aire d'attraction du pôle de Lyon est très étendue », résume-t-il.

● **Un phénomène de périurbanisation**

Ces nouveaux arrivants, poursuit-il, sont souvent des étudiants ou de jeunes actifs qui s'installent à Lyon par opportunité : « L'âge avançant, et suivant leurs revenus, ils vont se déplacer, ou cher-

cher à se déplacer, vers l'extérieur de la ville. C'est ce qu'on appelle la périurbanisation. » Bien sûr, ce schéma n'est pas inéluctable. Plusieurs « arbitrages de vie » peuvent nuancer un parcours type : naissance, mariage, reconversion professionnelle... Mais de manière générale, on observe que dans l'agglomération, « le cœur attire de loin, puis diffuse dans sa couronne ».

● **La population augmente, mais le rythme s'érode**

On entend ci et là que Lyon perd des habitants. Au point que la capitale des Gaules - 520 000 âmes au dernier recensement - pourrait bientôt chuter du podium des villes les plus peuplées de France, au profit de Toulouse.

Mais est-ce juste ? « Pour établir un contexte démographique, il nous faut un cycle de cinq ans », indique Stéphane Challier. Autrement dit, l'Insee ne commente que les évolutions quinquennales de population. Rendez-vous en 2027 pour la prochaine photographie.

« Ce qu'on est en mesure d'affirmer aujourd'hui, c'est que Lyon gagne encore des habitants, mais de moins en moins vite. Entre 2011 et 2016, la population était en hausse de 1 % contre 0,2 % entre 2016 et 2022 (période marquée par le Covid d'où l'année supplémentaire). Le rythme faiblit. C'est une érosion notable, en effet, mais pas une diminution. Maintenant, on peut souligner que l'évolution

toulousaine s'érode moins. »

● **Plus de départs que d'arrivées**

Dans le détail, entre Rhône et Saône, le solde naturel est « quasi stable », explique le statisticien. Ce chiffre est d'ailleurs positif dans tous les arrondissements. En 2022, on observe ainsi un excédent des naissances sur les décès dû à la population jeune. Traduction : « À Lyon, on fait des bébés. »

En revanche, le solde migratoire apparent, l'autre composante à scruter, est passé de +0,1 % à -0,6 % sur le dernier cycle. On constate ici un excédent des départs sur les arrivées : « Il y a davantage de personnes qui partent de Lyon que de personnes qui s'y



Stéphane Challier, directeur régional adjoint et chef du service études et diffusion à l'Insee. Photo fournie

installent. Ce solde négatif est généralisé, renseigne Stéphane Challier, mais il varie selon le secteur. Cet indice, plutôt stable dans les 7^e et 9^e arrondissements, est ainsi très déficitaire dans les 1^{er} (1 %) et 2^e arrondissements (-1,2 %).

● R. L.

00223 - VI

Le Progrès

Les travaux dans le secteur de la Part-Dieu impactent fortement le réseau TCL

Plusieurs lignes de bus (C7, C25, C9 et 25) verront leurs trajets évoluer pendant plusieurs mois pour s'adapter au mieux aux contraintes liées au chantier.

Le Progrès – Aujourd'hui à 06:00 | mis à jour aujourd'hui à 10:57 – Temps de lecture : 2 min



La ligne de bus C9 fait partie des itinéraires largement impactés. Photo Christian Salisson

Dans les prochaines semaines et pour plusieurs mois, les itinéraires de certaines lignes de bus passant par la gare Part-Dieu vont voir leurs itinéraires drastiquement évoluer, dans le cadre des travaux en cours dans le secteur.

Les lignes C7, C9 largement modifiés

Le C7 par exemple, circulera uniquement entre Saint-Genis-Laval hôpital Lyon sud et Jean-Macé, sans desservir les arrêts situés entre Domer trois pierres et la gare Part-Dieu ainsi qu'entre la gare et Domer Chevreul et ce du 10 mars au 24 août inclus. Des aménagements sur la ligne sont cependant prévus puisqu'un itinéraire de substitution sera mis en place durant la période entre la gare et l'arrêt Manufacture Montluc.

La ligne C9 est elle aussi largement impactée puisque du 24 mars au 24 août, elle ne circulera qu'entre les arrêts Hôpitaux Est et Gare Part-Dieu Vivier Merle et ne desservira pas les arrêts entre Part-Dieu Servient et Bellecour Le Viste ainsi qu'entre Bellecour A. Poncet et Part-Dieu Auditorium.

Des alternatives sont disponibles, avec le tramway T1 et le métro B. TCL indique cependant que les « usagers souhaitant se rendre vers Hôpitaux Est (C9) et Bron sept chemins (25) devront emprunter ces lignes depuis un nouveau point de départ situé au pied de la tour To Lyon. »

La C25 déplacée

La ligne C25 sera, elle, temporairement déplacée du 10 mars au 13 avril inclus. Les bus auront leur nouveau terminus au pied de la bibliothèque municipale de Lyon. Dès le 14 avril la situation reviendra à la normale, avec un retour de l'arrêt à son emplacement habituel.

Plus d'arrêt à Part-Dieu Renaudel sur deux lignes

Enfin, en direction d'hôpitaux est sur la ligne C9, l'arrêt Part-Dieu Renaudel ne sera plus desservi. Pas plus que sur la ligne 25, en direction du centre commercial sept chemins. Et cela, du 24 mars au 24 août.

30 **Dossier** URBANISME

perrache. Enfin sexy en 2030 ?

C'est parti pour la rénovation du Centre d'échanges de Lyon Perrache qui, d'ici 2030, verra une fenêtre s'ouvrir pour mieux relier nord et sud du 2^e arrondissement. Pour autant, Perrache pourra-t-il devenir désirable ?

DOSSIER RÉALISÉ PAR **DAVID GOSSART**

Tribune de Lyon n° 1003 du 27/02/2025

31



Le « problème Perrache » est devenu, au fil des décennies, un invariant du paysage lyonnais : une « verrue » qui enclave le sud du 2^e arrondissement, un ouvrage d'art mastoc surplombant un plat de nouilles de trémies, de métros et de trams à la réception de l'autoroute A6. Une fierté d'autoflagellation lyonnaise couronnée, en 2020, par l'entreprise de visites originales Cybèle, qui y a inauguré ses visites « Cymoche ». Esthétique datée, fonctionnement interne trop complexe... Après une phase 1 qui a vu la renaissance de la place des Archives et l'ouverture du passage France-Péjot pour les piétons et les vélos, la phase 2 de l'opération Ouvrir Perrache doit, d'ici 2028, rouvrir le ventre de la gare aux quartiers alentour, à défaut de l'effacer. En faire un lieu désirable plutôt que détestable.

La démolition vite abandonnée

Une concession au principe de réalité, aussi, devant l'impossibilité constatée de faire davantage : tout reprendre après avoir fait table rase. « La démolition a été sommairement étudiée au moment du projet Confluence, mais vite écartée, car trop engageante », rappelle Laurence Tanguille, cheffe du service Études Bâtiment de la Métropole de Lyon. Comprendre : trop cher, trop complexe, trop long... Pourtant, cela fait quelques années maintenant que l'architecte lyonnaise Hélène Duhoo porte un projet alternatif et plus ambitieux. Il s'articule autour de la création ●●●

© DE TIAN FEI CHIN/EMER ARCHITECTES - IDA

Tribune de Lyon n° 1003 du 27/02/2025

32 Dossier URBANISME

●●● d'un tunnel souterrain à péage de moins de huit kilomètres entre Pont-d'Écully - Valvert et Saint-Fons - Laurent-Bonnevay. L'un des deux tubes de l'actuel tunnel sous Fourvière accueillerait la desserte locale, le second les transports en commun (tramway express de l'Ouest lyonnais, bus à haut niveau de service...) et les modes doux. Ce qui permettrait de retrouver 45 hectares d'espaces verts de pleine terre en rive droite du Rhône.

Hélène Duhoon a même attaqué le projet de la Métropole au tribunal administratif, car il n'est pas assez écolo à son goût. Du côté de la Métropole, cette proposition crispe. « Elle a un milliard, voire plus, à mettre dans le projet ? », persifle-t-on dans la structure. Outre cet argument financier, ce projet « occulte le problème de pollution en entrée et en sortie de tunnel ; de plus, un péage urbain ne peut pas financer un tel projet, sans oublier le poids carbone de démolir et reconstruire, ou le fait qu'il faudrait détruire tous les immeubles en périphérie. C'est inabordable », estime Laurence Tanguille.

Les écologistes enfourchent le projet en marche

Un autre projet de rénovation de Perrache avait été lancé en 2014 avec Gautier+Conquet. « C'était déjà 65 millions d'euros il y a dix ans et on s'est vite rendu compte qu'on n'aurait pas les moyens d'aller au bout. Le projet a été avorté, mais il en reste le passage France-Péjot. » C'est pourquoi l'exécutif métropolitain, arrivé aux manettes en 2020 après le deuxième tour de consultation, a décidé de continuer avec le projet engagé sous le mandat précédent. « On aurait pu dire "on arrête tout", mais il y avait des opérateurs prêts à mettre 100 millions d'euros, un ticket énorme, et il nous semblait qu'on avait mieux à faire que de mettre de l'argent public dans ce projet », reconnaît la vice-présidente à l'Urbanisme, Béatrice Vessiller. La Métropole a donc simplement rééquilibré certains éléments du cahier des charges : moins de commerces, plus de chambres d'hôtel et de places de stationnement pour les vélos, du corworking et de l'artisanat, de la logistique urbaine.



Au centre, la future passerelle de plain-pied entre le centre d'échanges et la gare. Les pavillons latéraux accueilleront bureaux et hôtels. Le toit-terrasse au centre proposera un food hall.

© DE TIAR FECHTINGER ARCHITECTES - IDA

Pierre Oliver « pas opposé », mais...

Un projet qui, s'il soulève parfois quelques réserves, ne suscite pas un rejet massif. Même le maire du 2^e arrondissement Pierre Oliver ne s'y montre « absolument pas opposé », à part quelques bémols et points d'attention : la crainte de voir s'installer « un village de tentes » sous la fenêtre de 12 mètres de haut à l'instar de ce qui peut arriver sous la voûte ouest actuellement. L'élu LR regrette également le déplacement de la gare routière, « un vrai point noir ». Ensuite, il s'interroge sur la pérennité économique du projet, s'inquiète de voir de la logistique urbaine y prendre place, « en espérant que ça ne le plombe pas », et souhaite de belles enseignes attractives, « une locomotive, et pas un 50^e Subway ».

Du côté du CIL (comité d'intérêt local) Sud Presqu'île - Confluence, Jérôme Humbert accueille Ouvrons Perrache avec bienveillance. « Maintenant que l'on sait que le TEOL (tramway express de l'Ouest lyonnais) arrivera à Montrouhet et pas cours Suchet,

nous sommes rassurés. Cela va aussi permettre de nous désenclaver grâce au pont. Mais la pollution et l'autoroute restent un point noir. » La Métropole compte sur la baisse globale du trafic des voitures, et sur la transformation à horizon 2030 de la M6-M7 en véritable boulevard urbain, pour voir la situation s'améliorer. Le CIL continue de porter le souhait de voir une entrée sud au métro créée, plutôt que de devoir cheminer, comme aujourd'hui, sous les voûtes.

Envisagée il y a quelques années, l'idée a été mise de côté au vu des contraintes techniques liées aux vibrations. Elle n'est pas dans les tuyaux aujourd'hui. Quant à voir la place Carnot rénovée comme l'a été la place des Archives, « c'est n'est pas dans la PPI (programmation pluriannuelle d'investissement) sous ce mandat », prend soin de préciser Béatrice Vessiller. Mais le retrait des fontaines désaffectées et l'aménagement de la future rampe en montée vers le centre d'échanges vont déjà participer à changer la face du côté nord de Perrache. ■



© CYRIL ENTZMANN

« Perrache peut vraiment devenir un repère dans l'espace urbain de Lyon »

Dietmar Feichtinger est l'architecte du projet CELP 360.

Comprenez-vous pourquoi Perrache est mal-aimé des Lyonnais ?

« Les temps ont changé, on a une perception différente de ses intentions, comme l'espace d'exposition au dernier étage, qui n'est plus utilisé, ou les jardins qui ne sont pas vraiment accessibles... Il y a des qualités que l'on n'a pas su utiliser, que l'on a oubliées. Et la conception des modes de transports, de la mobilité, a changé depuis. Un parking en hauteur n'est pas forcément ce que l'on attend aujourd'hui.

Pourtant, le site possède de grandes qualités architecturales, quelles sont-elles ?

Les qualités architecturales se définissent par une ambition. Et l'ambition ici c'est une "machine à circuler". À l'époque, les multiples voies d'autoroute en dessous, c'était assez nouveau et osé. Aujourd'hui, on ne comprendrait plus si l'on voulait faire ça. Mais ce n'est pas pour rien si la maquette

du Centre d'échanges de Lyon Perrache est exposée au centre Pompidou. Il fait partie des bâtiments exceptionnels et témoins d'une époque. La fille de René Gagès (l'architecte à l'origine du CELP, NDLR), à qui j'ai parlé, m'a dit que c'était vraiment le projet de vie de son père et qu'il était extrêmement déçu de ne pas avoir été entendu ou compris. Les qualités de ce lieu, ce sont ses jardins suspendus, l'espace central, sa structure audacieuse avec ses planchers suspendus, une trame assez régulière et une structure robuste, transformable. Son écriture était parfaitement contemporaine.

Est-ce facile de transformer un tel bâtiment, comment l'avez-vous abordé ?

On essaie de voir ce qui n'a pas forcément très bien marché, et comment l'améliorer. Il y a cette façade en verre réfléchissant, à la mode dans les années 1970, mais qui

opacifie le bâtiment et qui est perçue comme un mur dans la partie centrale. D'où notre proposition de l'enlever et de rendre le bâtiment libre et ouvert. Gagès a voulu connecter le nord et le sud pour l'autoroute et les points d'appui, et a retourné le bâtiment de 90 degrés dans l'esprit de l'époque des bâtiments très ouverts au public et a priori très accueillants. Mais c'est peut-être ce qui a été le moins réussi.

Il est donc possible de le rendre aimable ?

Oui, absolument, ça va vraiment devenir une adresse. Cette structure a des capacités qu'on peut utiliser pour mettre plus de terre, de végétation... On a la possibilité d'insuffler une lecture différente pour pouvoir l'adapter à partir de l'existant. Ça peut vraiment devenir un repère dans l'espace urbain de Lyon et un vrai lien comme il a été pensé à l'origine par Gagès.»

34 **Dossier** URBANISME

Que trouvera-t-on dans le futur centre d'échanges ?

Si le projet veut transformer la «verrue» en nouveau lieu de destination, Perrache ne devra pas pour autant devenir un nouveau pôle commercial parasitant l'activité des commerçants de la Confluence ou de la zone Carnot-Victor-Hugo-Bellecour. «*On n'est pas sur un grand ensemble commercial en concurrence des grandes polarités, la taille sera assez limitée. On sera plutôt dans l'accompagnement des usagers de passage, ou du quartier*», prévient François Agache, directeur général Développement et Opérations d'Apsys. La surface commerciale sera de taille équivalente à aujourd'hui, sans que les enseignes ou la typologie des commerces soient connues : un comité d'enseignes va être créé avec la Métropole pour examiner cette question. Quelques idées cependant : fleuriste, pharmacie, salle de sport, restauration rapide... Au rez-de-chaussée se trouvera un pôle dédié à la mobilité douce, un parking vélo et un «repair café», lieu convivial qui permet aussi de redonner une seconde vie aux objets cassés. Le CELP abritera un espace de distribution logistique du dernier kilomètre, y compris alimentaire, pour livrer les professionnels en Presqu'île ou à la Confluence.

Plus haut dans la structure, les lieux proposeront des locaux d'artisanat, des espaces de formation et de coworking. Les bureaux se trouveront dans les pavillons latéraux. Le parking silo actuel, situé à droite du CELP – lorsque la place Carnot est derrière soi –, accueillera un hôtel 4 étoiles de 150 chambres, pointé comme un besoin dans l'offre hôtelière lyonnaise. Il se destinera à la clientèle de passage, d'affaires. «*On va créer un patio intérieur dans le parking pour amener de la lumière naturelle vers les chambres d'hôtel qui donnent sur ces surfaces*», annonce François Agache. «*On est sur un hôtel "lifestyle", ouvert sur l'extérieur, dans lequel la restauration ne sera pas seulement ouverte aux clients de l'établissement. Ce sera une nouvelle offre pour le quartier.*» Les jardins de Perrache sur le toit vont complètement changer pour offrir un panorama à 360 degrés. Ils seront accessibles directement depuis le sol et accueilleront un *food hall* constitué de différents kiosques de nourriture d'origines diverses. Sur la petite émergence centrale en toiture, Apsys imagine un lieu sympa pour se restaurer, boire un coup le soir et organiser des événements.



Les terrasses aujourd'hui.



Le projet de food hall en toit-terrasse.

CALENDRIER DU PROJET PERRACHE

- Décembre 2025:** démarrage du réaménagement de la gare routière.
- 2025-2030:** rénovation des trémies sous le centre d'échanges.
- 2026-2028:** réaménagement et mise aux normes du parking du centre d'échanges.
- 2026-2029:** réhabilitation du centre d'échanges et création des nouveaux espaces commerciaux et économiques.
- 2028-2030:** aménagement des espaces publics autour du centre d'échanges.

Quel équilibre financier ?

La question de la viabilité économique d'un tel projet ne se pose-t-elle pas avec un si gros billet investi à l'entrée, en l'absence de « locomotive » commerciale annoncée, et avec des activités modestes de type économie sociale et solidaire, artisanat, logistique urbaine ? « On est une société familiale et on amortit principalement avec des investissements à long terme (le bail signé avec la Métropole a été rallongé à 99 ans, NDLR). On pense que la mixité du projet est une de ses grandes qualités, et un des fondements du programme. On a même poussé le curseur là-dessus encore plus loin que dans le cahier des charges. C'est vrai que, sur le papier, certaines "briques" programmatiques sont moins productrices en matière de loyer que d'autres. Mais ce que l'on voit, c'est

une péréquation, l'attractivité globale grâce à la richesse de la programmation », explique François Agache, directeur général Développement et Opérations d'Apsys. Tout cela repose aussi sur une promesse : le quasi-doublement de la fréquentation du CELP à horizon de 2029-2030. Les études de flux prennent en compte l'augmentation du trafic ferroviaire, l'arrivée – prévue en 2032 – du tramway express de l'Ouest lyonnais (TEOL) via Région-Montrochet (20 000 personnes par jour annoncées), et de l'encore lointain SERM, le nouveau nom du RER à la lyonnaise. Dès 2025, des travaux d'extension des quais de la station de tram Perrache, pour accueillir des rames de 43 mètres, permettront d'emmener 30 % de passagers en plus.



Vue depuis la place Carnot. Les fontaines de la place, désaffectées depuis plusieurs années, ainsi que les silos de la structure, vont céder leur place à une montée piétonne progressive vers le CELP. Sous la fenêtre de 12 mètres de haut, des ascenseurs extérieurs permettront d'accéder à l'étage.

© DIEMER FECHTINGER ARCHITECTES - IDA

Une brève histoire de Perrache

La construction d'une gare parallèle au cours du midi est décidée en conseil municipal en mars 1851. 300 000 m² de terrain sont cédés à la Compagnie des chemins de fer. Les travaux se déroulent à partir de 1855. La gare imaginée par François-Alexis Cendrier est inaugurée le 1^{er} juin 1857 avec ses trois tunnels de traversée et ses trois voûtes rendues nécessaires par la différence de niveaux entre les voies et la voirie. Ainsi naît la barrière de Perrache, et la notion d'un quartier « derrière les voûtes ». Pendant la Seconde Guerre mondiale, c'est de cette gare que partiront les trains vers les camps de la mort, Klaus Barbie ayant installé son QG dans l'hôtel Château-Perrache. Quant à lui, le centre d'échanges voit le jour entre 1972 et 1976,

confié aux architectes René Gagès, Eugène Gachon, Jean Prouvé, Jacques Rey et Guy Venderaa. S'il est un bâtiment précurseur des pôles multimodaux et une prouesse technique, il accentue la barrière nord-sud et cache la gare à la vue côté Carnot avec sa passerelle piétonne qui relie gare et CELP. Une perspective que les travaux devraient permettre de rouvrir. À ses débuts, la petite galerie marchande est pimpante, *Le Progrès* racontant qu'alors s'y trouvaient « une boutique de soieries lyonnaises, un stand de produits régionaux "vins et fromages du Beaujolais" », un « alléchant traiteur » avec plats cuisinés et primeur, du prêt-à-porter « bon genre » avec les marques « Gérard Pasquier, Saint-Clair et Adrienne Lemeaux », ainsi qu'un salon de thé. Les tramways T1 et T2 y arrivent en 2001.

Tribune de Lyon n° 1003 du 27/02/2025



Les défis techniques d'un chantier

Ce ne sera pas spectaculaire visuellement, mais l'idée n'en est pas moins impressionnante : la rénovation du centre d'échanges nécessitera de soulever le CELP. De quelques centimètres, mais tout de même. Car pour encaisser les vibrations provoquées par le passage de milliers de véhicules, de trams et de métros, il repose, dans son fondement, sur 76 poteaux connectés à la dalle de la structure par la présence sur leur sommet de patins en néoprène. Ces « appuis glissants » ont atteint leur durée de vie de 50 ans et vont devoir être changés. Pour cela, il faudra donc surélever légèrement le CELP grâce à des vérins.

Autre spécificité du chantier : la création de la « fenêtre » de 12 mètres de haut qui ouvrira la place des Archives à celle de Carnot, et réciproquement. Elle se déroulera entre 2026 et 2028. Il ne s'agira pas de démolir à coups de pelle le bâtiment, mais plutôt de le déconstruire subtilement. Laurence Tanguille,

chefe de service Études Bâtiment de la Métropole de Lyon, précise qu'il faudra bien réaliser « une déconstruction à l'intérieur du volume. Car le bâtiment est en remontée de charges, et pas en descente de charges : les planchers des commerces sont suspendus à des câbles qui font remonter les charges sous ce que l'on appelle le tabouret Prouvé », structure qui chapeaute le bâtiment en son sommet. C'est donc la mezzanine et ses planchers intermédiaires qui vont se dissoudre dans l'air lyonnais. L'architecte Dietmar Feichtinger explique que « nous allons, dans la structure tridimensionnelle en acier au cœur du CELP, recomposer les planchers suspendus et supprimer la façade en verre fumé. Une esplanade couverte par un ciel de bois remplacera les quatre niveaux d'origine ». Les silos nord d'accès aux parkings – les excroissances en forme de rotonde visibles depuis l'extérieur – seront supprimés, ouvrant les perspectives entre Rhône et Saône. La démolition de la passerelle en béton a déjà

Tribune de Lyon n° 1003 du 27/02/2025



Les escalators, surnommés « Goldorak » par les Lyonnais, ont été démontés en 2021. La même année qui a vu l'inauguration du passage France-Péjot pour les piétons et les vélos.

© METROPOLE DE LYON

singulier

commencé et va durer sept mois. Ensuite, gare et CELP seront reliés de plain-pied par une passerelle piétonne. Les trémies seront aussi rénovées courant 2025.

Cet automne, la gare routière internationale se déplacera à Gerland et ne reviendra plus à Perrache. En revanche, les bus TCL restent. Un projet de nouveau lieu est à l'étude. Enfin, il faudra prévoir huit semaines de coupure de desserte des tramways à l'été 2027.

Apsys prévoit de livrer l'ensemble des rénovations d'un seul coup. « On croit très fort que la réussite de ce type de lieu tient à la livraison d'un seul tenant, pour éviter que les gens viennent pendant les travaux et que l'expérience soit décevante. » Un défi pour l'entreprise Apsys spécialisée en rénovation de bâtiments. « Ça va être un challenge, on le sait. Mais le point commun de nos projets, c'est d'être singuliers. On a toujours eu à gérer des sujets complexes en milieu urbain », note François Agache.

37

Le projet en chiffres

140 millions d'euros

le montant du budget du projet porté par Apsys et Quartus. Dont 32,8 millions d'euros pour la Métropole, 4 millions d'euros pour Sytral Mobilités, et 6 millions d'euros par la SPLM (Société publique lyonnaise des mobilités).

25 750 m²

la surface de plancher, dont 10 265 m² de surface « végétalisée ».

3 700 m²

la surface du jardin panoramique en toiture.

2 680 tonnes

le poids de la passerelle démolie (pour 800 000 euros).

530

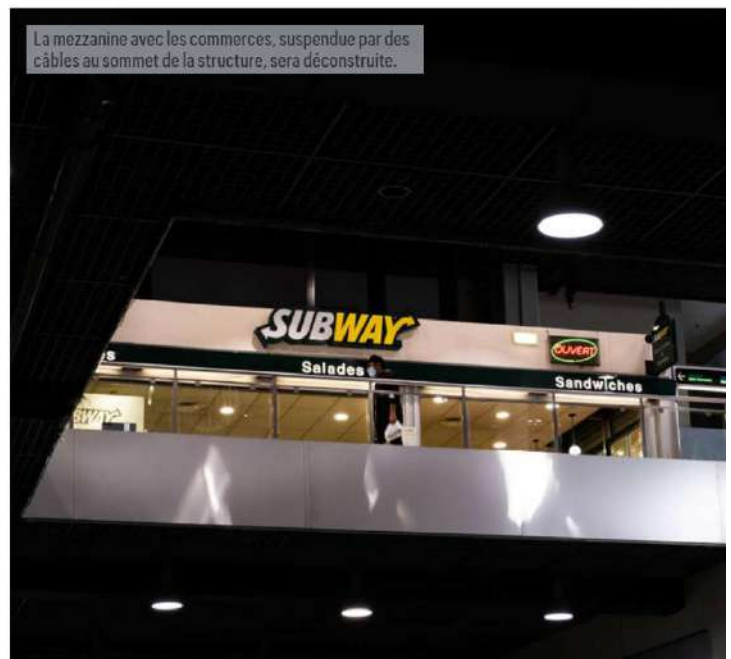
le nombre de places maintenues pour les voitures.

300

le nombre de places dans la vélostation.

200 000

le nombre d'usagers par jour en 2030.



La mezzanine avec les commerces, suspendue par des câbles au sommet de la structure, sera déconstruite.

Le jour où...

La Croix-Rousse est devenue un arrondissement de Lyon

Le 24 mars 1852, la Croix-Rousse est rattachée à Lyon par décret impérial, mettant fin à son autonomie.

En 1852, la Croix-Rousse cesse d'être une commune indépendante pour devenir un arrondissement de Lyon. Ce rattachement, officialisé par décret impérial le 24 mars 1852, met fin à des années de clivages entre les autorités locales et l'État. Plus qu'un simple découpage administratif, cette décision marque un tournant pour la ville et ses faubourgs. Jusqu'au milieu du XIX^e siècle, la Croix-Rousse est connue comme une citadelle ouvrière, qui a fait la renommée de la soierie lyonnaise. Sa population, fortement attachée à son autonomie, craint le poids d'un rattachement à Lyon, synonyme, pour elle, d'une hausse des impôts et d'un éloignement des préoccupations ouvrières. Depuis

les années 1840, l'État pousse à l'unification. Les révoltes régulières et les tensions sociales à Lyon et dans ses faubourgs inquiètent les autorités. L'objectif est clair : mieux contrôler ces quartiers agités et répondre aux défis d'une urbanisation croissante. En 1849, un projet de loi est déposé par le préfet du Rhône, le comte de Dracy, pour fusionner Lyon et ses faubourgs : la Guillotière, Vaise et la Croix-Rousse. Mais les maires concernés s'y opposent fermement. Ces rejets ne freinent pas le gouvernement, et en 1851, le ministre de l'Intérieur Léon Faucher présente à la Chambre des députés une nouvelle version du projet, justifiée par le besoin de maintenir l'ordre dans une « grande cité trop souvent agitée



© ARCHIVES MUNICIPALES DE LYON

par l'émeute ». La loi est adoptée le 19 juin 1851, malgré les protestations locales, et le décret impérial de 1852 scelle la réunion des faubourgs à Lyon. Le préfet Claude-Marius Vaïsse, nommé maire de la nouvelle agglomération, prend les rênes de cette transition. Sous sa direction, de grands travaux sont engagés, transformant le paysage urbain. En quelques années, la colline ouvrière gagne en confort et en modernité. **ÉMY NOAILHAT**

Aujourd'hui encore, la Croix-Rousse conserve son esprit de « village » au cœur de la ville, un héritage de son passé d'indépendance.

Qui est-ce ?

Félix Benoît

Né en 1917 à Lyon, Félix Benoît étudie au lycée Ampère avant de rejoindre les bancs de la faculté de droit. Aussi assidûment que ses cours, il fréquente le marché aux puces de la place Rivière (Villeurbanne), lieu où il développe son goût pour les livres et les traces du passé. Sa licence de droit en poche, il est alors mobilisé durant la guerre. Fait prisonnier, il s'évade et se retrouve sans emploi. En 1947, Félix Benoît devient commissaire de l'Air à l'aéroport de Bron où il trouve le temps d'écrire. Expert en lyonnaiseries et gastronome engagé, il raconte avec humour la petite histoire lyonnaise. En 1952, Félix Benoît fonde l'Ordre du clou, une association farfelue rassemblant les amateurs d'humour lyonnais et adeptes de la pataphysique, la science des solutions imaginaires. Il va même jusqu'à créer le Grand Collège de 'Pataphysique. En 1977, il fonde la République de l'Île Barbe, une république libertaire dotée de sa propre constitution et de son système monétaire, le poil, dont il s'autoproclame gouverneur. Félix Benoît est aussi l'auteur de nombreux ouvrages sur l'histoire de Lyon et contribue à plusieurs revues dont *Éclats de rire*, dans laquelle il écrit sous le pseudonyme du baron Benoît de Montclou (en référence à l'Ordre du clou), et Félix le rôtisseur. Félix Benoît s'éteint le 17 novembre 1995 à Bron. Son héritage continue de vivre grâce à son fils Bruno, avec qui il partageait le goût de l'histoire. **APOLLINE TISSIER**



© BABELIO.ERIK

Parlons lyonnais.

Éclafoirer

PAR JEAN-BAPTISTE MARTIN

Le verbe éclafoirer est surtout employé à la voix pronominale et signifie « s'écraser, s'écrabouiller, notamment en tombant » (ex. « En roulant sur les pierres, la courge s'est toute éclafoirée »). Un gâteau éclafoiré est un gâteau qui n'a pas levé. Ce verbe a été relevé dans la région lyonnaise sous la forme éclafoirer, mais aussi écafoirer et cafoirer. Sous ces formes ou sous les formes écarfoirer, écafoirer, il a également été noté dans les départements de l'Isère et de la Loire où il a aussi le sens « avoir la diarrhée ». Toutes ces formes viennent du latin *foria* « diarrhée », comme les mots français foire, foirer et foireux, mais elles ont été renforcées par le préfixe péjoratif *ca-* (cafoirer) qui a pu devenir écar- (sous l'influence du verbe écarter) ou écla- (sous l'influence du verbe éclater). La forme écafoirer accentue la métaphore !