



REVUE DE PRESSE*

DU VENDREDI 26 SEPTEMBRE 2025

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



Erwan, 53 ans, couvre le métro C depuis 25 ans : « C'est étonnant, lors de ces journées de visite, on voit comme les gens sont intéressés, passionnés ». Photo Emilie Charrel

Lyon

Les petits secrets du métro C, capable d'avaler 20 % de pente

Le plus ancien des métros lyonnais, avec son demi-siècle d'existence, a semble-t-il ses passionnés. Il dévoile ses coulisses pour les Journées européennes du patrimoine, qui se jouent ici à guichets fermés. Et beaucoup de visiteurs sont des fins connaisseurs...

« C'est étonnant, pendant ces Journées du patrimoine, on voit comme les gens sont intéressés, passionnés. Des fois, ils sont même plus calés que nous sur certains sujets », sourit Erwan. Ce samedi matin, en plus de son astreinte, il est guide.

« Soyez indulgents, je n'ai pas l'habitude », prévient-il le groupe de visiteurs. Mais très vite, celui qui chouchoute les trains de la ligne de métro C depuis près de 25 ans, déroule comme s'il avait fait ça toute sa vie.

Les spécificités mécaniques : c'est le seul d'Europe à combiner un système à crémaillère pour une partie de son parcours (entre Hôtel-de-ville et Croix-Rousse), puis à passer en adhérence (entre Croix-Rousse et Cuire). C'est ce qui lui permet d'avaler au plus fort 20 %

de pente comme de gérer le plat. Les conséquences de cela : cette hybridation dont le savoir technique est entre les mains de spécialistes suisses, les pièces rares, l'entretien coûteux.

Le même signal sonore depuis quarante ans

L'aspect sécurité est bien sûr abordé, lui dont l'importance a été rappelée au souvenir de tous avec le dramatique accident de funiculaire à Lisbonne. Nina, Thomas et leurs fils Paul et Arsène sont venus de Meyzieu pour la visite. « Les enfants, surtout Arsène, sont passionnés par les transports en commun. Chaque année, on essaie de s'inscrire à une visite de ce genre. Mais, depuis deux, trois ans, j'ai l'impression qu'il faut s'y prendre de plus en plus tôt pour avoir une place », constate la maman. Lors d'une édition précédente, ils avaient découvert les coulisses de la ligne A, la préférée du garçon de 11 ans.

Aux explications mécaniques, font suite celles de la cabine de pilotage. Arsène s'installe aux commandes, il ne quittera pas le fauteuil de toute l'explication faite par les deux conducteurs. En les écoutant, tout s'explique. Le gros bruit

des roues crantées, puis le reste du voyage plus silencieux une fois passé en mode adhérence après l'arrêt Croix-Rousse. Les dépannages forcément longs (la moindre intervention oblige à une mise en place d'au moins une heure pour raison sécurité compte tenu de la pente). La coupure de courant quand un problème survient et le relais pour que la lumière se rallume dans les rames et ne pas laisser les voyageurs dans l'obscurité.

« La nuit, les bruits qui sont parfois entendus par le voisinage sont dus à la maintenance », s'excuse l'un d'eux. Sur quelques panneaux, l'on découvre les mensurations des trains et quelques détails amusants. Comme le fait que cette ligne était avant funiculaire ou que le signal sonore de fermeture des portes n'a pas changé depuis 40 ans. Autant de petits secrets qui feront sans doute qu'aucun des visiteurs du jour ne prendra plus le métro C de la même manière dorénavant...

● Emilie Charrel

Le site est exceptionnellement ouvert ce dimanche encore pour les Journées du patrimoine. Les inscriptions sont closes mais à la faveur de désistements, des créneaux peuvent se libérer.



Dans cette famille de Meyzieu, les enfants sont assez fans de transports en commun, surtout Arsène, le plus jeune. Chaque année, ils profitent des Journées européennes du patrimoine pour découvrir les coulisses. Photo Emilie Charrel



Le métro a lui aussi sa clé de contact, comme une voiture... mais pas de la même taille. Photo Emilie Charrel



Au centre de maintenance spécifique au métro C, les agents des TCL, en charge de l'entretien, comme conducteurs, ont révélé les secrets du plus ancien des métros lyonnais. Photo Emilie Charrel

Dimanche 21 septembre 2025

Actu Lyon et région | 11

Sécurité routière

Le Rhône va-t-il lui aussi en finir avec la limitation à 80 km/h ?

Entrée en vigueur en 2018, l'abaissement de la limitation de vitesse à 80 km/h sur les routes secondaires divise toujours. En janvier prochain, l'Eure va devenir le 52^e département à rétablir, en tout ou partie, le 90 km/h. Le Rhône pourrait-il suivre le mouvement alors que 99 % de son réseau est concerné ?

La loi ne date pas d'hier. Voilà déjà sept ans que la vitesse maximale a été abaissée à 80 km/h sur les routes nationales et départementales françaises. Mais toutes ces années n'ont pas suffi à apaiser le débat autour de cette mesure mise en œuvre en juillet 2018 par l'ancien Premier ministre Édouard Philippe. La preuve : il refait régulièrement surface aux quatre coins de la France.

Et c'est toujours pour aboutir au même résultat : le détricotage de la réforme par les Départements, comme l'autorise la loi d'orientation des mobilités adoptée, en décembre 2019.

L'Eure est le dernier exemple en date. À compter du 1^{er} janvier prochain, il va faire une croix définitive sur la limite à 80. Il sera alors le 52^e département de France à faire sécession avec la loi de 2018 (8 l'ont totalement abrogée quand 44 l'ont fait partiellement).

Dès lors, fatalement, une question se pose : nos territoires vont-ils finir par se mêler à la fronde législative et réinstaurer le 90 redevenu majoritaire dans l'Hexagone ?

« Le bilan est nullissime »

Si l'enjeu est minime – pour ne pas dire inexistant – au sein de la Métropole de Lyon qui compte moins d'1 % de voies (40 km sur 4 306 km de voies) limitées à 80 km/h, il en

2 888

C'est, en km, les routes qui seraient concernées par le retour possible à 90 km/h dans le Rhône.



Près de 3 000 km de routes ont été concernées par l'abaissement de la limitation de vitesse à 80 km/h dans le Rhône, en juillet 2018. Photo Philippe Pauchet PQR/Voix du Nord

est tout autrement dans le Rhône où 2 888 km sur 2 916 km de routes sont concernés par la baisse de 10 km/h. Soit 99 % du réseau...

Mais le président de la collectivité, Christophe Guilloteau, écarte l'hypothèse d'un retour en arrière. Et ce, alors qu'il a toujours contesté la loi, au point d'afficher un panneau 90 km/h dans les couloirs de l'Hôtel du département.

« Ce n'est pas à moi de prendre cette décision, lance-t-il. C'est trop facile de la part de

l'État ne nous refiler le bébé alors qu'il ne nous a pas concertés en 2018 quand il a changé la limitation de vitesse. Par ailleurs, ce n'est pas le moment de dépenser plus de 100 000 euros dans des modifications de panneaux alors qu'on essaie de faire des économies partout. Après, si l'État veut le faire, qu'il le fasse car le passage à 80 km/h est clairement une erreur. Cela apporte de la confusion pour les automobilistes qui se retrouvent à devoir gérer beaucoup trop de limitations diffé-

rentes. Par ailleurs, le bilan est nullissime. Les accidents et la mortalité n'ont pas du tout baissé... »

« Nous venons de vivre le pire été sur nos routes »

Selon les chiffres du Nouveau Rhône, le nombre de décès sur les routes départementales n'a effectivement pas reculé depuis l'entrée en vigueur de la loi. Alors qu'il y avait eu 18 personnes tuées en 2017, 19 drames ont été recen-

« Ce n'est pas le moment de dépenser plus de 100 000 € dans des modifications de panneaux »

Christophe Guilloteau, président du conseil départemental du Rhône

20

C'est le nombre de décès déjà atteint sur les routes départementales en 2025. Ils étaient au nombre de 17 en 2024, 19 en 2022 et de 18 en 2017. Un nombre de décès qui n'a pas reculé depuis l'entrée en vigueur du décret.

sés en 2022 et 17 en 2024. Le chiffre de 2025 s'annonce même plus mauvais encore puisqu'il atteint déjà vingt dans le département.

« Nous venons de vivre le pire été sur nos routes, se désole Patrice Verchère, vice-président du Rhône délégué à la voirie. Le passage à 80 km/h n'a rien réglé. Et pour cause : c'est rarement la vitesse qui est à l'origine des accidents graves sur nos routes. C'est davantage l'alcool, les stupéfiants, la fatigue ou les mauvaises conditions météorologiques. Il y a aussi beaucoup de stops grillés. C'est là qu'il faudrait que l'État porte ses efforts. »

C'est prévu. Après ce sinistre été, la préfecture va multiplier les campagnes de sensibilisation concernant la consommation d'alcool et de stupéfiants au volant. Mais aussi autour de la visibilité des deux-roues et des trottinettes. Les contrôles de vitesse devraient également être renforcés.

Concernant un retour à 90 km/h sur les routes départementales du Rhône, ce n'est, en revanche, pas dans les cartons de l'État.

● Pierre Comet

Trois fois moins de blessés graves sur le périph' depuis le passage à 70 km/h

Si l'abaissement de la limitation de vitesse à 80 km/h ne semble pas avoir fait de miracles sur les routes départementales du Rhône (le nombre de drames est resté constant), il en est autrement pour le passage à 70 km/h du périphérique de Lyon datant d'avril 2019. Selon les données de la Métropole, l'accidentologie a chuté de 40 % sur le périph' depuis que les automobilistes sont priés de rouler 20 km/h moins vite.

Et le nombre de blessures graves a même été divisé par trois entre 2019 et 2024 ; passant de 22 à 6. « Ces chiffres démontrent que l'abaissement de la vitesse a bien eu une incidence sur la gravité des accidents,

se félicite la Métropole de Lyon. Par ailleurs, cela a permis de réduire les nuisances sonores pour les riverains. Nos mesures acoustiques indiquent une baisse de plusieurs décibels. »

Faut-il, dès lors, aller plus loin encore et suivre le modèle de Paris en passant le périphérique à 50 km/h ? Le président écologiste de la Métropole de Lyon Bruno Bernard n'y est pas favorable. Il l'avait exprimé dans nos colonnes en fin d'année dernière : « Réduire la vitesse sur le périphérique n'est pas envisagé. Passer à 50 km/h n'aurait pas d'impact sensible sur la pollution. »

**Histoire
locale**

Chaque dimanche, *Le Progrès* se plonge dans l'histoire de Lyon, la grande et la petite. Celle des hommes et du patrimoine. Cette semaine, les statues d'angles qui se retrouvent souvent dans les rues de Lyon. Aux angles des rues, Vierges et saints indiquent les directions aux passants ou protègent du mauvais sort.

Ces statues se présentent en hauteur, dans une niche, pour les abriter des intempéries, mais aussi pour signifier un petit édifice, comme si la statue elle-même avait sa propre maison. Une tradition issue de l'architecture religieuse, notamment celle des chapelles où est installée une statue du saint patron protecteur. Leur histoire n'est pas réservée à Lyon mais propre à tout l'Occident catholique. Elles apparaissent au Moyen-Âge, à une époque qu'on ne peut pas cerner de manière précise, mais elles font partie d'une tradition architecturale depuis l'Antiquité.

De la même manière des croix ont été placées au Moyen-Âge aux croisements des chemins pour protéger les voyageurs. On retrouve ces traditions à l'époque moderne aux angles des rues et à l'entrée des maisons. Elles

Lyon

Des statues d'angles qui renseignent



La statue de Sainte Catherine rappelle l'existence de l'hôpital Sainte-Catherine Photo Julie Bordet

ont encore dans des secteurs centraux.

Aux Terreaux, on trouve trois statues de saints détournées de leur fonction religieuse, pour devenir des indications toponymiques. Saint-Pierre, muni des clefs du Royaume des Cieux, est l'œuvre de Fabish (XIX^e) et désigne l'emplacement du palais du même nom. Sainte Catherine arborant la roue et la palme de son martyre, du même Fabish, indique le lieu de l'ancien hôpital Sainte-Catherine, et sainte Ma-

rie-des-Terreux évoque les noms de l'ancienne chapelle détruite pendant la Révolution et celui de la rue. De l'autre côté de la Saône, Saint-Paul, dans un geste méditatif inspiré de Michel-Ange, indique le nom du quartier.

Protéger les passants des mauvais esprits

Les lieux disparus ont fortement marqué la toponymie lyonnaise et sont signifiés par ces statues d'angle. À l'emplacement de l'ancien couvent des Augustins, deux pierres gravées de 1779 encore lisibles, mentionnent les noms de sainte Monique et saint Augustin. Une statue installée à la fin du XVII^e siècle représente la sainte, mère de saint Augustin. Une figure importante de la mère qui incite son fils à la conversion chrétienne. L'histoire est connue de tous, grâce à la transmission par les prêches ou les lectures publiques, à une époque où la majorité de la population est illettrée. Elle est représentée en matrone romaine installée dans un édifice inspiré des vestiges romains.

Des statues en forme de rébus ou de marques topographiques, mais aussi des statues pour protéger les passants des mauvais esprits. La Vierge Marie, très présente à Lyon est souvent représentée en Vierge de Miséricorde. Elle fait entrer les Justes

dans son manteau et les protège de la colère de Dieu lors du Jugement Dernier. C'est une iconographie récurrente à Lyon, une image rassurante mais également une image qui va éloigner les mauvais passants, et les crimes : la Vierge nous protège, mais aussi nous surveille. Vaut-elle accepter de nous faire entrer sous son manteau protecteur ? À l'époque où la population est en grande majorité croyante, le message peut être dissuasif.

Dans le quartier Saint-Jean les statues ont quelquefois un caractère toponymique mais toujours religieux. On les trouve aux angles des rues, sortes de tabernacles : Saint Jean-Baptiste accompagné de son agneau tourne tous deux leur regard dans le sens de la rue, et Vierges de miséricorde ou Vierges de tendresse à la dévotion de tout le monde. Représentée souvent dans une coquille qui peut être celle de Saint-Jacques, mais aussi celle de Vénus sortant de l'onde, la Vierge devient alors idéal de beauté et modèle de chasteté.

Quant aux statues toponymiques, elles disparaissent petit à petit remplacées par des plaques de rues qui font leur première apparition au milieu du XVIII^e siècle à Paris, ou par des œuvres décoratives dépourvues de fonction.

● De notre correspondante
Julie Bordet

Lyon 7^e

La nouvelle Rue des enfants devant l'école Cavenne séduit les riverains

Devant l'école Cavenne, une partie de la rue vient d'être réaménagée pour devenir à son tour, une Rue des enfants. Végétation, trottoirs élargis et blocs de béton, annoncent un nouveau visage, aussi bien pour les parents que pour les riverains.

« **C'**est mieux qu'avant », résume une mère qui attend ses deux filles, assise sur l'un des nouveaux blocs de béton à la sortie de l'école.

Une partie de la rue Cavenne a été profondément transformée cet été pour qu'à la rentrée scolaire 2026, l'école bénéficie, à sa sortie, d'un espace où les enfants pourront circuler librement et sereinement. Alors qu'avant le lancement des travaux, cette nouvelle rue suscitait des interrogations chez les parents, notamment concernant la sécurité réelle et effective des enfants, le résultat



La rue Cavenne à Lyon 7^e devant l'école du même nom, l'école Cavenne. Photo Anton Kopp

semble aujourd'hui leur plaire. « Je peux enfin m'asseoir en attendant ma petite fille, alors qu'avant, je devais patienter plus de 20 minutes debout. »

Une végétalisation qui plaît aux parents

« Quand on devait attendre au mois de juin à la sortie de l'école sous 35 degrés en plein so-

leil, on est content que des arbres soient plantés », explique un papa, même s'il regrette que cela fasse des places de stationnement en moins.

Des aménagements qui profitent aussi aux commerçants

« On a pu agrandir notre terrasse depuis que le trottoir est devenu plus large », explique une employée du café voisin Amour chaud.

Trois clients assis à la terrasse se réjouissent des nouveaux emplacements vélos, qui rendent le lieu accessible.

La sécurité ne fait pas l'unanimité

En revanche, si cette rue séduit par son confort et son esthétisme, la sécurité, pourtant mise en avant par la mairie, laisse certains parents perplexes.

« Je ne comprends pas pourquoi ils ont enlevé les barrières qui empêchaient les enfants de traverser la route », s'interroge une mère.

● De notre correspondant
Anton Kopp

Mardi 23 septembre 2025

Actu Lyon | 19

Lyon

Fin de chantier sur le parvis de la gare de la Part-Dieu

Le parvis de la nouvelle place Charles-Béraudier à la sortie de la gare de la Part-Dieu a été inauguré lundi 22 septembre. Cette esplanade est la dernière étape du parvis à plusieurs niveaux du pôle d'échanges multimodal de la Part-Dieu dont les travaux ont débuté il y a treize ans.

« Cette nouvelle place Béraudier offre à la Part-Dieu un nouveau visage et surtout une nouvelle entrée de ville », assure le maire écologiste de Lyon, Grégory Doucet. En début d'après-midi, lundi 22 septembre, en présence du président de la Métropole de Lyon, Bruno Bernard, le préfet délégué pour l'égalité des chances, Fabrice Rosay et Marion Sessiecq, maire du 3e de Lyon, la dernière partie de la place Béraudier a été inaugurée.

90 000 piétons au quotidien

« Elle est un lieu stratégique », affirme la maire du 3e, Marion Sessiecq. 90 000 piétons foulent chaque jour la place Béraudier, dite place haute. Entièrement piétonne, située du côté du boulevard Vivier-Merle, elle permet d'entrer et de sortir de la gare de la Part-Dieu, et donne accès à un parvis plus élargi et plus accessible qu'avant les travaux. « Il fallait transformer l'accès et le départ, de et vers la gare de la Part-Dieu », avance le maire de Lyon.

10 000 m² réaménagés

L'esplanade a été élargie de 19 mètres vers l'ouest et de 37 mètres vers le sud. « Ce que nous voyons aujourd'hui, c'est une véritable métamorphose. Un vaste espace piéton, arboré, ouvert, accueillant, 10 000 m² réaménagés, 52 arbres plantés, 9



Lors de l'inauguration de la nouvelle place Béraudier, le 22 septembre. Photo Pauline Cavallier

massifs luxuriants, 8 000 m² de dallage en granit [...] la présence du végétal est très affirmée », détaille le maire, Grégory Doucet.

Gare Part-Dieu : un chantier depuis 13 ans

Des changements qui s'inscrivent dans le cadre du projet de reconfiguration du pôle d'échanges multimodal de la Part-Dieu. « Nous sommes en présence d'une place pensée pour les mobilités du XXI^e siècle. 13 années au total pour en arriver à ce résultat aujourd'hui qui est tout simplement historique », souligne le maire de Lyon.

Conçue initialement « pour 35 000 voyageurs uniquement », comme le rappelle Grégory Doucet, désormais 140 000 personnes transitent chaque jour par la principale gare lyonnaise et première gare de correspondance d'Europe. « On est très loin des premiers objectifs, et ça va continuer



Inauguration de la nouvelle place Béraudier, le 22 septembre 2025. Photo Pauline Cavallier

puisque cette gare a pour vocation à accueillir encore plus de voyageurs », se réjouit Grégory Doucet.

Un parvis sur plusieurs niveaux

La place haute est prolongée

et reliée à la place basse, sous l'auvent, inaugurée et ouverte au public depuis avril. Située au niveau -1, elle regroupe les différents services liés à la mobilité : accès à la ligne B du métro, aux taxis, au parking Béraudier P1, à sept commerces et services

Repères ► Les prochaines étapes

La Métropole de Lyon annonce déjà la suite du chantier avec le report des arrêts de bus (ligne C9, C7, C13 et bus 25) plus au sud du boulevard Vivier-Merle, devant le To-Lyon, qui permet d'élargir le trottoir piéton de plus de 12 mètres et de réaliser des plantations. 37 nouveaux arbres s'ajouteront aux 28 arbres existants du boulevard et environ 1100 m² de massifs seront aménagés. Ces travaux sont en cours, avec une livraison prévue pour la fin de l'année 2025. Après 2026, un dernier aménagement sera réalisé sur la partie nord de la place, à emplacement de l'ancien bâtiment B5.

● Pauline Cavallier

Métropole de Lyon**Prolongement du T6:
les modifications
de circulation qui vont
perturber vos trajets**

Au niveau de gare de Villeurbanne.
Photo d'archives Vincent Sartorio

Les travaux de raccordement du prolongement de la ligne T6 du réseau TCL débutent fin septembre 2025, avec des adaptations temporaires sur les lignes T3, T6 et le Rhônexpress. Durant plusieurs nuits et dimanches, des modifications impactent la circulation, accompagnées par un service de bus relais.

Dans le cadre du prolongement de la ligne T6, des interventions techniques sont programmées ces prochaines semaines nécessitant des adaptations temporaires de circulation des lignes T3, T6 et du Rhônexpress, notamment en gare de Villeurbanne. La première phase concerne le déploiement de la signalisation ferroviaire au croisement du T3 et du Rhônexpress, **les dimanches 28 septembre, 12 et 19 octobre.**

Durant ces journées, la ligne T3 circulera toutes les 15 minutes entre Vaulx-en-Velin La Soie et Meyzieu Z.I., tandis que le Rhônexpress assurera uniquement la liaison entre Vaulx-en-Velin La Soie et l'aéroport Lyon Saint-Exupéry. Pour faciliter la continuité des déplacements, une flotte de bus relais est mise en place entre Gare Part-Dieu Vivier-Merle et Vaulx-en-Velin La Soie.

**Huit nuits de travaux pour raccorder
les Hôpitaux Est**

Huit nuits de travaux sont également programmées de 21h à la fin du service **les 29-30 septembre, puis du 6 au 9 et les 13 et 14 octobre.**

Pendant ces soirs, le T6 circulera uniquement entre Debourg et Mermoz-Pinel, avec un service de bus relais desservant Mermoz-Pinel aux Hôpitaux Est toutes les 20 minutes. Ces adaptations visent à garantir la sécurité et la qualité des futurs services de la ligne prolongée. Les usagers sont invités à consulter les horaires en temps réel sur le site des TCL.

| Plus d'informations sur www.tcl.fr.

Lyon 6e**Interpol va s'agrandir : le permis de construire devrait être déposé à l'automne 2026**

Photo Joël Philippon

L'opération d'extension du siège de la police internationale sera livrée en 2029, annonce-t-on en conseil municipal. Les élus ont acté la cession d'un terrain appartenant à la Ville à Interpol, dans la continuité du bâtiment existant. La chose devient concrète. Dans les tuyaux depuis le mandat précédent, l'extension du siège d'Interpol franchit une nouvelle étape. Installé sur un terrain de 17 652 m², quai Charles de Gaulle, le siège mondial de l'organisation policière internationale est aujourd'hui à l'étroit en raison de l'accroissement de ses effectifs.

Il est acté depuis 2022 que l'État, la Ville, la Métropole et la Région financent ce projet d'extension et la modernisation de ses locaux (61,2 millions d'euros). C'est dans ce cadre que le conseil a voté d'apporter un foncier municipal, cédé à l'euro symbolique, et s'est engagé à vendre une partie des terrains actuels pour permettre l'agrandissement du site. Le permis de construire est prévu en 2026 pour une livraison en 2029.

Patrimoine

39

Le jour où...

Bakounine a mené la prise de l'hôtel de ville de Lyon

En septembre 1870, la France est en ébullition. La guerre est perdue contre la Prusse qui marche vers Paris. À Lyon, Bakounine va mener une insurrection révolutionnaire.

Dans un contexte de guerre, Bakounine écrit, dans une lettre du 4 septembre 1870, qu'il faut la « transformation de la guerre impérialiste en une guerre révolutionnaire », et celle-ci doit partir de Lyon, une ville éloignée du front et disposant d'une forte tradition révolutionnaire. Il arrive donc dans la capitale des Gaules le 15 septembre 1870. Des républicains modérés sont alors aux commandes de la ville et de la Garde nationale, une armée citoyenne dirigée par des bourgeois. Le 17 septembre, Bakounine et des militants lyonnais créent le Comité du salut de la France, une organisation aux ambitions insurrectionnelles. Son plan : armer les foules, prendre l'hôtel de ville et instaurer

la Commune de Lyon, première d'une fédération de communes autonomes. Mais les militants lyonnais veulent croire en une manifestation pacifique et choisissent de ne pas armer le peuple. Tout se jouera le 28 septembre 1870, en moins de 24 heures. Dans la matinée, des milliers d'ouvriers venus des Brotteaux et de la Guillotière, drapeau rouge au poing, déferlent sur la place des Terreaux et investissent l'hôtel de ville. Ils entament des discussions sur les « premières mesures révolutionnaires ». Dans le tumulte, des officiers séquestrent Bakounine pendant plusieurs heures. Des ouvriers finiront par le libérer, mais trop tard : la Garde nationale encercle les manifestants, et les renforts de



© GALLICA - BNF

la Croix-Rousse n'arriveront jamais. Les révolutionnaires négocient l'évacuation de l'hôtel de ville, et le calme revient. La répression commencera réellement le 30 septembre, forçant Bakounine à fuir à Marseille. Cette insurrection avortée aura été le premier acte d'une « période révolutionnaire » ayant secoué la France entre 1870 et 1871, qui culminera avec la Commune de Paris. Le 28 septembre 1870 sera longtemps décrit comme une tentative guignolesque. SOLAL COURTOIS-THOBOIS

Considéré comme une « figure tutélaire de l'anarchisme », Mikhaïl Bakounine (1814-1876) est non seulement un « homme d'action », mais aussi « un praticien qui a théorisé sa pratique », selon Guillaume Davranche, journaliste.

Parlons Lyonnais

PAR JEAN-BAPTISTE MARTIN

Garagnas

Le nom masculin *garagnas* signifie « garçon ou adolescent turbulent, garnement », comme le montre l'exemple suivant : « Avec ses trois garagnas, cette mère s'en voit beaucoup. » Ce mot n'est pas employé par les Lyonnais de souche et ne figure pas dans les anciens relevés de lyonnaisismes. Cependant, comme il est vivant dans le Beaujolais, le Forez et le Roannais, on peut l'entendre à Lyon puisqu'une partie importante de la population de ces aires voi-

sines vient travailler dans cette agglomération. Le féminin *garagnasse* a été relevé dans le Forez avec le sens « fille qui a des allures de garçon, garçon manqué » (« Cette garagnasse monte dans les arbres comme les garçons ») ou le sens « fille qui court après les garçons » (« Cette fille est une vraie garagnasse »). *Garagnas*, qui est bien attesté dans le substrat dialectal, vient du germanique *wraijnjo « étalon ».

Qui est-ce ? Marcel Teppaz

© ARCHIVES DU GROUPE DE RECHERCHE ET D'HISTOIRE DE CRAPONNE



Né le 26 mai 1908, Marcel Teppaz passe son enfance à Lyon. Son père dirige une entreprise de réparation de métiers à tisser. Dès l'adolescence, Marcel l'accompagne dans ses déplacements. Passionné par la mécanique, à 17 ans, il part travailler en Italie dans le secteur textile. Après quatre années, il rentre à Lyon et débute comme vendeur. En 1931, il fonde sa propre entreprise d'assemblage de postes radiophoniques et d'amplificateurs. À 23 ans, il fabrique ses premiers appareils qu'il vend lui-même en porte-à-porte. En 1937, il ouvre un nouvel atelier d'une trentaine de personnes. Mais le début de la Seconde Guerre mondiale stoppe tout et sa société doit fermer ses portes. Lorsqu'elle rouvre, en octobre 1940, la production d'amplificateurs est interdite par les Allemands.

C'est en 1941 que Marcel Teppaz décide de remplacer la manivelle des phonographes par un moteur. La même année voit naître le tout premier tourne-disque Teppaz. En 1952, l'électrophone fait son apparition sous forme de petit bagage à main. Les ateliers croix-roussiens emploient près de 600 personnes. En 1955, Teppaz sort le tout premier modèle, Présence, vendu à 500 000 exemplaires, suivi par Oscar, écoulé à des millions d'unités à travers le monde. Le 15 août 1964, Marcel Teppaz meurt d'une crise cardiaque à 56 ans. Son épouse et son gendre tentent de poursuivre l'aventure, mais l'arrivée massive de concurrents entraîne la fermeture progressive des sites. Le 1^{er} janvier 1979, Teppaz ferme définitivement ses portes.

APOLLINE TISSIER