



REVUE DE PRESSE*

DU VENDREDI 5 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

Samedi 30 août 2025

Actu Lyon | 21



Quai Arloing, le chantier de la VL 3 est en cours et se termine début 2026.
Photo Aline Duret



Quai Pierre-Scize: sur ce tronçon, le chantier de la VL 3 est terminé.
Photo Aline Duret

Lyon

Voirie, transports, voies lyonnaises: comment ont avancé les travaux ?

Les chantiers s'enchaînent à un rythme soutenu, c'est le moins que l'on puisse dire, y compris pendant les mois d'été où traditionnellement les maîtres d'ouvrage disent «mettre à profit une baisse du trafic pour engager ou terminer certains travaux». Vaise, Gerland, Presqu'île, Garibaldi, et bien d'autres secteurs de la Rive Gauche n'y échappent pas. La liste n'est pas exhaustive.

Entre projets de voies lyonnaises (VL), travaux de végétalisation, réaménagement de voirie, on frise le trop-plein, diront certains usagers excédés par un environnement fait de déviations, de routes barrées, de feux tricolores mal réglés ou d'alternats créateur de bouchons. Tandis que d'autres découvrent la fin des embarras et avec des espaces publics transformés, apaisés ou rafraîchis.

De quoi accélérer les calendriers à 7 mois des échéances municipales et métropolitaines ? «À Lyon, les travaux engagés cet été ont suivi le planning annoncé et se sont terminés dans les temps», avancent les services de la Métropole en dépit des périodes de fortes chaleurs. Et de saluer la fin des tranchées quai Gailleton, l'achèvement du tronçon de la VL II entre Bonnel et Saxe. Ou encore la réouverture dans les deux sens de circulation du boulevard du Valvert «plus tôt que prévu, ce vendredi 29 août après-midi», dans le cadre de l'aménagement de la voie lyonnaise 8.

● Quais de Saône :

ça va vite, mais ça bouchonne encore

Évoquer les quais de Saône, c'est parler du chantier des voies lyonnaises. Et là, pour le coup, ça râle pas mal du côté des automobilistes, des commer-

çants et des riverains. Le tronçon de la VL 3 réalisé entre Perrache et le pont Koenig (Vaise) a été livré.

Et finalement, indique un des commerçants du quai Pierre-Scize qui, comme beaucoup de ses voisins a vu la période de chantier comme «une catastrophe», les travaux ont ici été «rapides». Reste que la circulation sur ces quais reste difficile notamment à partir du quai Romain-Rolland et arrivé à hauteur du pont Alphonse-Juin où ça bouchonne pratiquement tous les soirs. Un autre tronçon de la VL 3 est en cours quai Arloing et quai Jayr. La création de la piste cyclable à double sens ainsi que la création de 200 m² d'espaces verts devraient être terminées début 2026.

● Quai Tilsitt : la sécurisation est en route

Les travaux lancés en juin dernier visent à sécuriser les quais Tilsitt et Maréchal-Joffre. L'aménagement retenu a fait l'objet d'une longue réflexion, trop longue selon certains, rappelant l'urgence face aux drames qui s'y sont produits. Engagés en juin dernier, les travaux devraient être terminés fin janvier 2026 «comme présenté en réunion publique».

Le temps pour les services de la Métropole de lancer la création de plateaux ralentisseurs, de réaliser de nouvelles traversées piétonnes, une séparation entre la voie cyclable et la voie bus et de modifier les quais bus. Le changement est visible passé le pont Bonaparte. «Je ne sais pas si on peut parler d'une accé-



Quai Tilsitt: le nouvel aménagement vise à sécuriser les déplacements. Le quai Maréchal-Joffre est aussi concerné. Tout devrait être terminé en février 2026. Photo Aline Duret

lération des travaux, indique l'un des ouvriers du chantier, mais vous voyez, on travaille aujourd'hui, jour d'intempéries, alors peut-être il y a une volonté d'aller vite.»

● Rue Garibaldi : «Ça a bien avancé»

Il y a eu des impatiences et des mouvements d'humeur tant le réaménagement d'une partie de la rue Garibaldi est imposant. Après le comblement de la vieille trémie, qui a «nécessité des moyens importants», le chantier a basculé du côté ouest de la voie tandis que la circulation a été rétablie sur la partie centrale sur une voie seulement.

«Ça a bien avancé», constate une riveraine surtout du côté de la piscine, où «un trottoir confortable est utilisable sur l'ensemble du linéaire». De là à dire

que c'est allé plus vite... Un programme de plantations est prévu, selon la Métropole, à partir de novembre 2025. Il est question d'installer sur cette «ancienne autoroute urbaine» 156 arbres et réserver 3 400 m² aux bandes plantées. Un dispositif qui a vocation à «isoler les piétons des flux de la circulation.»

Oubliés la poussière, le bruit, les embouteillages monstres et les travaux de nuit ? Pas tout à fait. Si certains habitants ont retrouvé le sourire, d'autres tempèrent : «Les travaux ne sont pas terminés», la livraison du côté ouest est prévue début 2026, précisent les services de la Métropole, et «il reste des points de passage difficile, mais on a hâte. Aura-t-on gagné en qualité de vie ? J'espère, et en sécurité aussi, car avant, c'était dangereux.»

● A.Du.



Quai Tilsitt: les bus et les vélos ont désormais un itinéraire séparé. Photo Aline Duret

Dimanche 31 août 2025

Actu Lyon | 21

Histoire
locale

Lyon

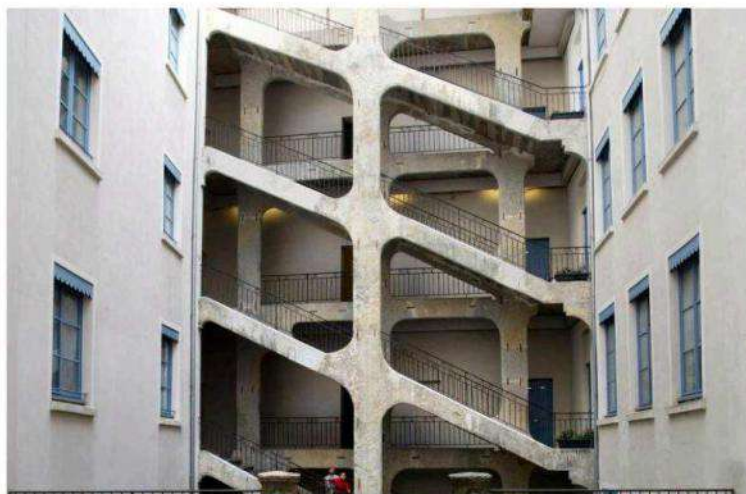
La cour des Voraces: ils ont fait trembler Lyon en 1848

Des Voraces, nous ne connaissons souvent que la cour, très touristique, située sur les pentes. On raconte parfois qu'ils se battaient contre les cabarettiers pour qu'on leur serve à nouveau du vin au litre et non un pot à 46 centilitres. Pourtant, les Voraces ont fait trembler la ville durant plusieurs mois, pour la République, en 1848...

La Cour des Voraces, à la Croix-Rousse, est une cour d'immeuble célèbre pour son monumental escalier de façade de six étages. C'est une impressionnante traboucle qui permet de passer du 9 de la place Colbert au 14 de la montée de Saint-Sébastien ou au 29 rue Imbert-Colomès. Mais d'où tire-t-elle son nom ?

C'est en 1846 qu'est créé un groupe de Canuts appelé "les Voraces". On ignore l'origine exacte de ce nom. Pour certains, notamment pour Nizier de Puitspelu dans le *Littre* de la Grand-Côte, ils s'appelaient Voraces parce qu'ils luttèrent contre la diminution du volume du pot-de-vin. Le pot lyonnais passe de 1.04 litres à 0.46 litres en 1843. Ils se réunissaient régulièrement chez la mère Maréchal, à l'angle de la rue d'Austerlitz et de la rue du Mail, qui servait du vin au litre.

Pour d'autres, plus nombreux, le nom viendrait de "compagnons du devoir", devenus "dévorants", puis "voraces". Il semble que leur revendication sur le vin au litre n'ait été qu'une façade pour leurrer les policiers qui traquaient les sociétés se-



La célèbre cour des Voraces doit son nom à ce groupe de Républicains. Photo Joël Philippon

crètes. Que leur beuverie officielle leur permettait de se réunir sans éveiller les soupçons et de parler d'un tout autre sujet: la République.

Ouvriers en colère

Dès l'annonce de l'abdication de Louis-Philippe le 24 février 1848, les Lyonnais se massent devant la Préfecture, alors place des Célestins. Parmi eux, les quelques centaines de Voraces, qui guident la foule dans un long cortège jusqu'à l'Hôtel de Ville. Dès le lendemain, la foule, encadrée par les Voraces, prend d'assaut les forts et bastions de la ville et hisse le drapeau rouge. Elle réclame la démolition de ces ouvrages, construits ou fortifiés pour maintenir la ville

sous contrôle face aux ouvriers en colère.

Le surlendemain, les Voraces s'attaquent aux établissements religieux et aux couvents qui font une concurrence déloyale aux Canuts en exploitant des enfants. Les métiers à tisser sont détruits mais les Voraces ne se laissent aller à aucun débordement, ce qui n'est plus le cas le 28 février. Ce jour-là, entre 150 et 200 manifestants se rendent à Oullins pour détruire les métiers à tisser de la prison Saint-Joseph. L'outillage des autres ateliers est également détruit et les manifestants sont rejoints par des pilleurs. Finalement, le pénitencier est brûlé. Après ces quelques jours, les Voraces tiennent un rôle es-

sentiel dans la ville. Ils se mettent au service des autorités pour faire régner l'ordre public.

Les canons restent sur la colline

Toujours maîtres des fortifications lyonnaises, les Voraces acceptent de les rendre après que le commissaire de la République, Arago, a promis la destruction de ces ouvrages par le génie militaire. Ils obtiennent également que les honneurs leur soient rendus lors de la relève par la Garde nationale. Ils quittent ainsi les bastions croix-roussiens, emportant les armes et les canons qu'ils ont trouvés sur place, et défilent jusqu'à l'Hôtel de Ville. Arago ne se permet pas de leur réclamer les ar-

mes pillées dans les bastions mais demande que les canons soient ramenés à Perrache. Il est alors bousculé et menacé par des Croix-Roussiens furieux sur la place de la mairie. Les canons restent sur la colline. Et lorsque les Voraces viennent présenter leurs excuses à Arago pour les bousculades dont il a été victime, l'intéressé fait mine de ne pas s'en souvenir.

En mai, deux voitures transportant des métiers à tisser dans l'Ain pour le compte du fabricant Claude-Joseph Bonnet sont arrêtées par des ouvriers. Les métiers sont détruits et brûlés. Sept arrestations s'ensuivent. Plus tard, les Voraces investissent le Palais de Justice et capturent le procureur général. Ils l'emmènent à la Croix-Rousse, chez la mère Maréchal, pour finalement le relâcher. Il est reconduit au Palais de Justice.

Mais un deuxième groupe de Voraces s'empare une seconde fois du procureur et le monte sur la colline, attaché par une laisse... Face à la situation, le commissaire de la République, Martin Bernard (Arago a abandonné ses fonctions le 27 avril) cède et décide de faire relâcher les prisonniers. Mais le 22 mai, il prononce l'interdiction des corps inorganisés et l'incorporation de leurs membres dans la Garde Nationale. Il rompt ainsi avec les Voraces et met fin à l'emprise du peuple sur la ville. Le 25 juin, les canons sont récupérés par les autorités. En décembre, Napoléon Bonaparte est élu à la Présidence de la République.

● De notre correspondante
Julie Bordet

Lyon 3e

Travaux route de Genas et avenue Félix-Faure : « Le coup d'accélération a porté ses fruits »

Le Sytral l'annonçait début juillet : « Nous allons accélérer les travaux liés au bus à haut niveau de service (BHNS) cet été ». Qu'en est-il à l'heure de la rentrée ? Les nouvelles mesures ont-elles été efficaces ? *Le Progrès* fait le point avec Vincent Monod, vice-président du Sytral.

Équipes doublées, horaires élargis et coupure de la route de Genas pour cause de démolition d'immeuble : les mesures mises en place par le Sytral pour accélérer le chantier du BHNS qui reliera Part-Dieu à la place Kimmerling, dans un premier temps, ont plutôt bien fonctionné.

Lundi, « la route de Genas a rouvert avec une semaine d'avance », s'est félicité Bruno Bernard, président écologiste de la Métropole sur les réseaux. Si le chantier est loin d'être terminé, « la première portion entre Part-Dieu et la place Kimmerling sera bien mise en service en février 2026, comme annoncé », affirme Vincent Monod, vice-président du Sytral.

Ainsi « entre fin septembre et le mois de décembre, les espaces publics seront livrés en priorité sur ce linéaire. Nous avons des tronçons plus ou moins avancés, mais au fil des semaines, nous verrons les



Sur l'avenue Félix-Faure, les trottoirs élargis donnent un aperçu du résultat final. Photo Christelle Lalanne

espaces publics définitifs et bien plus agréables ».

« Les sens de circulation sont définitifs »

C'est en effet déjà le cas par endroits. Route de Genas et avenue Félix-Faure, on circule déjà sur de larges trottoirs. « Et ça fait du bien de ne plus être dans les cailloux », reconnaît Delphine, poussette en main. « Leur enrobé, de couleur orange, qui s'estompera avec le temps, est drainant. Il permet d'infiltrer les eaux pluviales et de les envoyer dans les bassins d'infiltration », explique Vincent Monod. Bassins en cours de finition sur certains tronçons.

Pour les automobilistes, « les sens de circulation sont désormais définitifs. Mais nous aurons ponctuellement des coupures pour réaliser la mise en place des enrobés et des revêtements des voiries. Il y aura parfois des réalisations de nuit, mais les riverains seront bien informés de tout ça. Nous sortons progressivement de la phase la plus difficile pour tous. »

200 arbres plantés fin d'automne

Priorité donnée aussi aux « équipements de la future ligne de transport, et notamment les mâts, qui vont permettre d'accrocher les lignes aériennes, pour que les essais

puissent démarrer comme prévu à la fin de l'année ». Puis comme c'est le cas, à chaque stop du BHNS, la réalisation des plateformes. Autre attendue, selon le vice-président : « La plantation, au début de l'hiver de quelque 200 arbres, entre Félix-Faure et Kimmerling, suivie au printemps de la végétalisation de 7 000 m² de surfaces en strate basse.

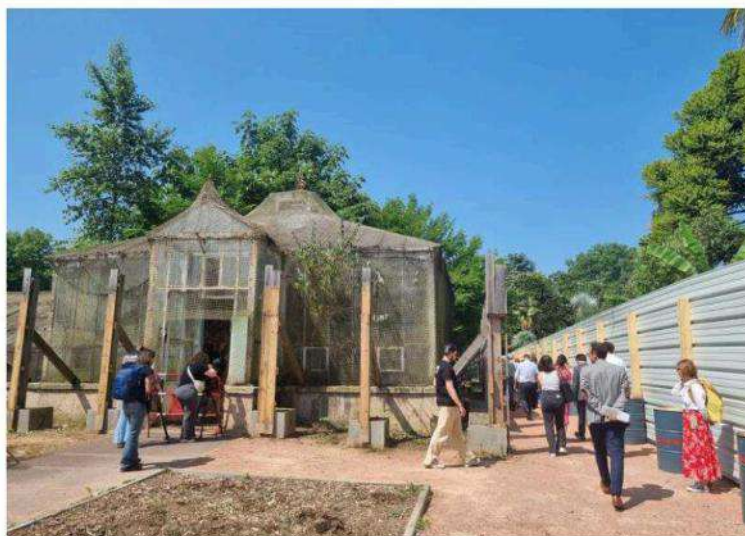
Et le tram T10 ?

Le chantier du Tram T10 (Gerland-Vénissieux), où la sécurité avait été renforcée, après une alerte de l'inspection du travail, évolue, dans le 7^e arrondissement. Ce n'est pas visible partout, mais « sur l'avenue Tony-Garnier entre les carrefours Debourg et Jean-Jaurès, la pose de la voie ferrée est réalisée et la ligne aérienne de contact déroulée. Les travaux en cours concernent les finitions des aménagements urbains : végétalisation, trottoirs etc. Entre les carrefours Gerland et le futur centre de maintenance de Saint-Fons, la pose de la voie ferrée se poursuit et sera finalisée d'ici fin octobre, suivie du déroulage de la ligne aérienne de contact. Les travaux de voirie et d'aménagements urbains seront finalisés en fin d'année », conclut le Sytral.

● Christelle Lalanne

Metropole de Lyon

Les petites serres du parc de la Tête-d'Or lauréates du loto du patrimoine



L'un des éléments des petites serres très dégradé va être restauré. Photo Aline Duret

Lancées dans une vaste opération de rénovation, les petites serres du parc de la Tête-d'Or ont été retenues parmi les lauréates du loto du patrimoine. L'assurance d'une manne financière bienvenue, pour une opération qui s'inscrit dans un projet global de 40 millions d'euros.

Après l'Eglise de Saint-Jean Apôtre de Régnié-Durette dans le Beaujolais en 2024, ce sont les petites serres du parc de la Tête-d'Or qui ont été retenues parmi les 102 lauréats départementaux de l'édition du loto du patrimoine. L'assurance d'un soutien financier issu de la vente des jeux mission patrimoine, proposés depuis ce 1^{er} septembre. Le

montant octroyé aux serres lyonnaises sera dévoilé fin 2025. Il pourra s'élever au maximum à 300 000 € et s'ajoutera à la collecte de fonds mise en place par la Fondation du patrimoine, ouverte dès fin 2024. Une cagnotte qui affichait 56 000 € de don ce lundi.

Un enjeu patrimonial...

Une manne totale bienvenue, bien qu'anecdotique, au regard des investissements estimés pour terminer le projet de rénovation en cours des petites serres du parc de la Tête-d'Or. Délabré, ce patrimoine majeur du parc, construit à la fin du XIX^e siècle, est fermé en partie depuis 2006. Il est au cœur d'un projet de restauration mêlant rénovation, démolition et reconstruction démarrée le 11 juin

dernier. Le coût de la première phase de travaux s'élève à 9 millions d'euros et devrait être livré en 2027. La première pierre d'un projet dont l'estimation du coût global s'élève à 40 millions...

... et de biodiversité

Le prix à payer pour faire sortir de terre des serres plus hautes érigées en souhaitant garder l'élégance et la finesse des ouvrages originels. Un enjeu patrimonial mais aussi naturel. Les serres sont le refuge de collections de végétaux d'espèces rares, voire en voie de disparition. Le jardin botanique du parc de la Tête-d'Or abrite plus de 14 000 espèces végétales, dont 900 sont menacées d'extinction.

● **Cyrille Seux**

Lyon

Port Édouard-Herriot : des PFAS bien présents, des analyses encore en cours

Depuis 2022 et jusqu'en juillet 2025, cinq campagnes indiquent que les PFAS contaminent l'eau sous le port Édouard-Herriot, au sud de Lyon. Les sédiments au fond des darses sont également pollués. L'État, propriétaire du site, et la CNR, son gestionnaire attendent d'autres analyses pour déterminer les éventuelles mesures à prendre.

Depuis 2022, la présence de ces substances chimiques surnommées les polluants éternels est bien avérée dans l'eau et les sédiments du grand port de Lyon. Mais le propriétaire du site et son gestionnaire veulent poursuivre les analyses avant de déterminer d'éventuelles mesures concrètes à mettre en œuvre. La préfecture explique qu'il faut faire de nouvelles investigations, afin de « disposer d'analyses solides ». La Compagnie Nationale du Rhône indique « qu'elle poursuit le travail » visant à quantifier et établir l'origine de la pollution aux PFAS dans les eaux souterraines et les sédiments des darses ».

Depuis 1975, plusieurs études sur la nappe et les sols ont montré des concentrations élevées en hydrocarbures. Les teneurs élevées en PFAS ont été révélées plus récemment, quand, en juillet 2022, les services de l'État mènent une première campagne de recherche sur ce type de polluants très persistants. Elle montre que l'un d'eux, le 6:2 FTS est particulièrement concentré au niveau du port Édouard-Herriot : jusqu'à 3,9 microgrammes par litre. La somme de la vingtaine de PFAS recherchés approche quant à elle 80 microgrammes par litre, soit quarante fois plus que la valeur limite pour les eaux brutes et 800 fois plus que celle retenue pour l'eau destinée à la consommation humaine.

25 fois la valeur limite pour les eaux brutes

Il faut attendre février 2024 pour une seconde campagne, sous la houlette de la CNR. Les analyses avèrent aussi des dépassements, mais moindres : les PFAS sont dix fois moins concentrés. En revanche, ce qui ne change pas, c'est la proportion des PFAS marqueurs



Port d'Édouard Herriot à Lyon - Des containers chargés sur un bateau. L'infrastructure permet des liaisons fluviales, ferroviaires, routières et est dotée d'un pipeline. Photo Richard Mouillaud

Une infrastructure sous surveillance

Au sud de Lyon, dans le quartier de Gerland, le port Édouard-Herriot s'étend sur 184 hectares, dont 100 hectares terrestres en partie sur la commune de Saint-Fons. 40 entreprises y sont implantées, elles emploient environ 1 000 salariés.

Bâtie en 1937 sur un terrain marécageux, l'infrastructure dédiée au stockage, à l'industrie et au transit héberge notamment, dès cette époque, des dépôts pétroliers, ainsi qu'une usine d'incinération d'ordures ménagères.

Le port a souffert à plusieurs reprises, en particulier pendant la Seconde Guerre mondiale, avec un sabordement en 1940 et des bombardements en 1944 et aussi lors d'un gigantesque incendie d'un des



L'incendie du dépôt pétrolier de la compagnie Shell, en juin 1987, fait partie des hypothèses pour expliquer l'importante concentration de PFAS sur le site du Port Édouard Herriot à Lyon Photo Archives Le Progrès

dépôts, en 1987. Des exercices sont depuis organisés régulièrement en cas de sinistre, sachant que les installations

pétrolières sont désormais classées au seuil Seveso haut, en raison des risques liés à cette activité.

des mousses anti-incendie : ils représentent les trois-quarts de la somme des polluants. Deux autres études, fin 2024 et printemps 2025 confirment une nouvelle fois le dépassement important des normes - de l'ordre de 25 fois la valeur limite pour les eaux brutes - ainsi que la proportion élevée des marqueurs de mousses anti-incendie.

Au fur et à mesure de ces investigations, on ajoute des points de prélèvement. La concentration la plus forte est observée sur la presqu'île de l'Archevêque, celle des dépôts pétroliers. Le secteur du stade de Gerland est également fortement contaminé. En périphérie, les teneurs sont moins élevées. Dans les sédiments du bassin, elles sont relativement

homogènes, toutefois plus élevées dans les darses que dans le reste du fleuve, où la forte concentration est essentiellement due aux PFAS marqueurs des mousses anti-incendie.

Une étude de vulnérabilité pour voir comment agir

On sait donc que l'eau est

« Une étude historique à l'échelle du Port de Lyon est en cours pour identifier les pollutions potentielles en PFAS dans les sols »

Les services de l'État

contaminée de façon importante. Une partie des PFAS pourrait provenir des mousses incendiaires utilisées lors du sinistre de 1987, ou pour des exercices de gestion de crise. D'autres sortes de PFAS ont une origine encore indéterminée. Questionnée sur la nécessité de nouvelles investigations, la préfecture estime que « des écarts significatifs » sur la quantité totale des PFAS conduisent à compléter les recherches « par des analyses trimestrielles jusqu'à fin 2025 à minima ». En ce qui concerne l'impact de la pollution dans les darses, les services de l'État rappellent la recommandation « de ne pas consommer les poissons du Rhône en aval de Lyon ».

L'un des points cruciaux porte sur l'utilisation des eaux souterraines, en particulier par les entreprises du site. Pour le moment, la préfecture renvoie à une étude de vulnérabilité avec des résultats attendus cet automne. « Sur cette base, les services de l'État établiront si des restrictions d'usages sont à envisager ». La partie terrestre, avec le stade et la plaine de jeux tout proches, devrait aussi être scrutée : « Une étude historique à l'échelle du Port de Lyon est en cours pour identifier les pollutions potentielles en PFAS dans les sols ».

La CNR est sur la même longueur d'onde : « Nous poursuivons ce travail aux côtés de l'État sur 2025-2026, notamment pour identifier les usages de la nappe souterraine et préciser l'origine historique de cette pollution subie ». On s'en doute, les enjeux économiques pèsent lourd.

• Muriel Florin

Rhône

TCL : une « révolution » et des galères pour de nombreux usagers

« La « révolution » évoquée par Bruno Bernard, président du Sytral (autorité organisatrice des transports en commun), à propos du nouveau réseau unifié des TCL semble loin d'être tranquille. Vous êtes nombreux à signaler une impossibilité à acheter leur abonnement en ligne ou à avoir un interlocuteur au téléphone. Les agences sont prises d'assaut. *Le Progrès* fait le point sur ces couacs en série.

● Le réseau unifié des TCL, ça donne quoi ?

Nous y sommes : depuis ce 1^{er} septembre, le réseau unifié des transports en commun lyonnais a vu le jour, réunissant sous la même bannière les TCL, les ex-Cars du Rhône et le réseau caladois Libellule.

Pour les usagers du Rhône, ces changements apparaissent comme une promesse, avec en son cœur une offre renforcée, mais aussi un mé-

me site internet et une même application pour acheter des titres ou se renseigner sur les trajets et le trafic.

● Achat en ligne : un chemin de croix ?

Mais depuis le 20 août, date où les achats d'abonnement en ligne TCL ont été signalés comme possibles, les témoignages d'usagers en difficulté se multiplient, comme l'illustre dans nos colonnes le récit de Blandine, cette habitante de Pollionnay qui avait tenté, à plusieurs reprises, d'acheter un abonnement pour son fils via le site. En vain. Elle n'avait pas eu d'interlocuteur au bout du fil ni de réponse par mail. Pour TCL Relation Usagers, il s'agissait d'un « cas isolé » et non d'une saturation ou d'un dysfonctionnement.

« On est au XXI^e siècle, alors ne pas pouvoir payer sur un site, ce n'est pas normal », lance Emmanuel, ce Brondillant

qui a lui aussi tenté à plusieurs reprises d'acheter des abonnements pour ses enfants. « Au téléphone, on m'a dit que le système ne marchait pas et qu'il fallait se rendre en agence ». Autre témoignage : celui de cette maman de Messimy qui nous signalait-il y a quelques jours avoir réalisé une demande d'abonnement en ligne le 20 août, pour l'une de ses filles. « Depuis, malgré 18 appels, 8 messages téléphoniques auxquels personne ne répond, deux mails je n'ai aucun retour. Nous ne savons donc pas si elle aura un abonnement à la rentrée. »

● ... Ou une histoire de « petits bugs » ?

Jean-Charles Kohlhaas, 1^{er} vice-président de Sytral Mobilités, a lui confirmé jeudi « quelques petits bugs en cette rentrée » sur la partie technique, « mais ce n'est pas très grave ».

● Agences bondées

Sur le terrain en revanche, les agences lyonnaises ont été très fréquentées ces derniers jours, et pas seulement à Lyon. A Villefranche-sur-Saône, c'est aussi le cas : « Tous les ans, il y a environ 1 heure de queue pour seulement le service Libellule. Mais cette année, il y a comme chaque année trois personnes face aux usagers mais pour l'ensemble des usagers du nord du département, ce qui occasionne 3 heures de queue », note Cyprien, un usager caladois. Contacté, Sytral Mobilités a indiqué ce mardi avoir renforcé les équipes et élargit les horaires des agences : « Il y a une forte mobilisation sur le terrain ».

● Du changement côté tarifs

Autre changement de taille : une tarification par zones, avec cinq zones plus une zone externe. Un titre de trans-

port, à l'unité ou en abonnement, doit couvrir a minima deux zones. Et les prix sont fonction du nombre de zones choisies et de la situation personnelle de chacun. Autant dire qu'il est parfois difficile de s'y retrouver. Selon Jean-Charles Kohlhaas, les prix seront identiques ou moins chers pour « 85 à 90 % des usagers. Pour une minorité, cela va coûter plus cher, notamment pour ceux qui sont concernés par des trajets plus longs ».

● Une grève annoncée le 8 septembre

Les usagers seront dans le dur le 8 septembre, avec un appel à la grève sur le réseau.

Les organisations syndicales des TCL appellent « l'ensemble des agents du réseau à se mobiliser massivement ». Elles réclament une hausse des salaires de 7 %.

● Valérie Bruno

Lyon 2^e**La rue de la Ré se vide de son mobilier urbain : zéro obstacle pour la Biennale de la Danse**

Au mois de juillet, 25 bancs et 36 blocs de granit ont été déposés temporairement dans la partie nord de la rue de la République. Photo Richard Mouillaud

Leurs détracteurs seront satisfaits de les voir disparaître du paysage. Mais pour une courte durée seulement. Une fois le défilé de la Biennale de la danse passé, les bancs en forme de boudins et les blocs de granit de sécurité retrouveront leur place.

A leur installation en juillet, rue de la République (Lyon 2^e), les bancs en forme de boudins avaient créé la surprise. Tantôt bonne pour ceux qui prennent plaisir à s'y détendre, tantôt moins bonne pour ceux qui en dénigrent, notamment, l'esthétique.

Ce mercredi, et pour faire place nette aux participants du défilé de la Biennale de la danse, qui se déroulera dimanche 7 septembre, les services métropolitains procèdent à leur enlèvement. Plus globalement, c'est tout le mobilier urbain qui

est enlevé pour ne pas entraver le défilé, qui effectuera son départ à 17 h place des Terreaux pour arriver à Bellecour vers 17 h 30. Potelets, mâts de signalisation, mais aussi les 36 blocs de granit de sécurité installés rue de la Ré, depuis que sa partie nord, entre les Terreaux et Cordeliers, est devenue piétonne.

Les bancs réinstallés dès le lundi 8 septembre

L'ensemble sera réinstallé à partir du lundi 8 septembre. Mais dans le cadre du projet "Presqu'île à vivre", les nouvelles assises ne devraient être que temporaires.

À l'automne, cette portion nord de la rue de la République devrait être végétalisée davantage. Une quinzaine de nouveaux hauts feuillus feront leur apparition, tout comme une des plantations basses aménagées sur quelque 500 m².

LYON - correspondant

En cet après-midi du 10 juillet, l'immense portique s'anime sur le quai du terminal T2 du port Edouard-Herriot, à Lyon. Les pinces accrochent les conteneurs du géant marseillais du transport maritime CMA CGM, les hissent et les transfèrent un à un dans l'immense cale du Zeus, un bateau de 105 mètres de longueur. Les « boîtes », comme on dit dans le jargon du transport, sont posées alternativement à bâbord et à tribord, emplies sur deux niveaux, selon un plan de chargement communiqué à l'avance, pour ne pas déstabiliser le navire. Au bout d'une heure, la cargaison est prête : 36 conteneurs de grande capacité. Autant de poids lourds qui n'empruntent pas la route.

Les moteurs du Zeus se mettent à ronronner. A la barre, Didier Blanchon, le pilote du bateau, annonce son départ. « C'est noté, bonne navigation », répond la capitainerie. La barge s'éloigne du quai, recule au centre du bassin et effectue un demi-tour précautionneux. Cap plein sud, à destination du port de Fos-sur-Mer (Bouches-du-Rhône). Temps de parcours : environ trente-cinq heures, à la vitesse de 15 à 17 kilomètres-heure. « Ce qui compte, ce n'est pas la vitesse, c'est de savoir à quel moment vous arrivez. Un conteneur qui vient d'Asie, franchement, il n'est pas à deux jours près ! Ici, nous ne sommes pas dans le stress, nous sommes tranquilles quant à la fiabilité et le volume du transport », philosophe M. Blanchon. Décarbonation, massification, fiabilité : le pilote du Zeus résume les principaux atouts du transport fluvial.

Malgré les discours sur les vertus de ce dernier prodigués depuis des décennies, la part du fluvial ne représente que 2 % du transport de marchandises en France, avec 43,4 millions de tonnes transportées en 2023, selon les données de Voies navigables de France (VNF). L'établissement veille sur 6700 kilomètres de fleuves, de canaux et de rivières canalisées, dont 2400 kilomètres sont accessibles au grand gabarit. Selon les VNF, la part du fluvial grimpe de 10 % à 30 % sur les portions les plus larges. Aux Pays-Bas ou en Allemagne, les volumes transportés par les fleuves sont environ quatre fois supérieurs, en raison de politiques volontaristes qui ont considérablement développé les aménagements navigables. En France, l'abandon du projet de canal Rhin-Rhône, en 1997, puis celle de l'écotaxe sur le transport routier, en 2014, ont longtemps laissé le transport fluvial au point mort.

« FLEUVE DE MONTAGNE »

Le long du Rhône, les gestionnaires du fleuve et les élus, les transporteurs et les opérateurs portuaires, semblent bien décidés à changer la donne. Leur objectif est même officiellement annoncé : doubler le transport fluvial sur le Rhône en moins de dix ans.

« Le trafic fluvial reprend, enfin », se félicite Laurence Borie-Bancel, présidente de la Compagnie nationale du Rhône (CNR). Nous avons engagé une série d'actions pour que ce mode fiable et décarboné trouve un nouveau souffle. » Contrairement à la tendance nationale, le volume de vrac sur le Rhône (sable, gravier, bois, hydrocarbures, déchets...) a augmenté en 2024, avec 3,4 millions de tonnes transportées, contre 3,2 millions en 2023. Idem pour

les conteneurs : 60700 en 2024, contre 58870 en 2023.

Même si cette hausse est modeste, c'est du jamais-vu depuis dix ans, et elle est symboliquement significative. « Nous avons des objectifs ambitieux et réalistes, car nous avons un outil puissant entre les mains. Le Rhône est sous-employé, alors que nous sommes capables de maintenir le tirant d'eau nécessaire pour la navigation à grand gabarit toute l'année », explique M^{me} Borie-Bancel. Les sources glaciaires, dans les Alpes, assurent au Rhône un débit suffisant, régulé par la CNR, capable de résister aux aléas climatiques, contrairement au Rhin, où la circulation a été plusieurs fois interrompue à cause du manque d'eau.

A la fois productrice d'électricité et gestionnaire intégré du Rhône, la CNR pilote les barrages et les 12 écluses des 330 kilomètres de parcours fluvial entre Lyon et Marseille. « C'est un fleuve de montagne », dit Didier Blanchon, en référence aux glaciers alpins qui alimentent le Rhône. On peut rencontrer des vagues, le vent peut y souffler fort. Le pilote du Zeus ne quitte pas ses instruments des

Les gestionnaires du fleuve et les élus ambitionnent de doubler le transport fluvial sur le Rhône en moins de dix ans

yeux, tout en étant attentif aux bâtiments qu'ils croisent : vraquiers, bateaux de croisière, voiliers. « Ces dernières années, le fleuve a changé de physionomie, il est préservé. La végétation a gagné sur les rives, nous sommes en contact avec la nature, nous avons de la chance », confie le pilote.

Certes, il faut près de 4000 litres de fuel pour l'aller-retour Lyon-Marseille d'une barge d'une capacité de 2400 tonnes. Mais un seul chargement remplace de 60 à 80 camions. Les promoteurs du fluvial ont fait le calcul : un conteneur de 22 tonnes transporté par route génère 660 kilos de CO₂ sur le parcours, contre 111 kilos par voie fluviale et 66 kilos par le rail. Lors qu'il passe Loire-sur-Rhône, le Zeus longe l'autoroute A7, encombrée de voitures et de camions, dont les vapeurs toxiques s'exhalent de l'asphalte.

Des professionnels du transport ont été désignés pour prendre en main la gestion des principaux ports fluviaux du Rhône, à l'occasion du renouvellement de concessions. Ainsi, à Lyon, la gestion du port Edouard-Herriot a été confiée, en décembre 2024, pour une durée de trente ans, à un groupement emmené, à hauteur de 67 %, par CMA Terminals holding, une filiale du groupe CMA CGM, aux côtés de la Caisse des dépôts et consignations (25 %) et des chambres de commerce et d'industrie des régions lyonnaise et marseillaise (4 % chacune).

L'arrivée à Lyon du géant CMA CGM vise à rendre le Rhône attractif sur le plan commercial, afin de convaincre les clients, les « chargeurs » dans le jargon maritime,

de son intérêt économique et logistique. « Nous changeons l'image du transport fluvial. Il faut sortir de l'idée que c'est quelque chose de compliqué. Nous devons le rendre plus simple et plus accessible », explique Christine Cabau Woehrel, vice-présidente exécutive chargée des actifs et des opérations de CMA CGM. « Nous privilégions une approche qui concilie différents modes de transport pouvant être complémentaires. Nous n'avons plus forcément besoin de vitesse en permanence dans la gestion d'une chaîne logistique structurée », poursuit l'ancienne directrice du port de Marseille.

CHOC DE SIMPLIFICATION

CMA CGM a prévu d'investir 29 millions d'euros dans la relance du port de Lyon, pour prolonger deux voies ferrées et étendre de 2,9 hectares le terminal T2, afin d'y regrouper toutes les activités de fret. « Nous allons faire en sorte que le port de Lyon soit aussi simple d'utilisation qu'un port maritime. Le développement du transport fluvial, c'est une réussite collective », assure M^{me} Cabau Woehrel. La CNR prévoit également d'investir 22 millions d'euros dans un second portique de chargement à conteneurs, d'ici à 2035.

Le groupe de bâtiment et travaux publics NGE a pris 35 % du port fluvial d'Arles, fin 2024, et, en juillet, le groupe de logistique International Rhenus a pris 51 % du consortium de gestion des deux plateformes portuaires de Vienne-Sud (Isère) et Portes-lès-Valence (Drôme). La CNR a aussi prévu de créer une zone d'échange, entre les deux terminaux à conteneurs

« Les villes sont de plus en plus difficiles d'accès. La voie fluviale peut s'avérer très intéressante »

FABRIEN COMBRONDE
patron du groupe
de transport Combronde

de la darse 2 du port de Fos-sur-Mer, afin de fluidifier le chargement des barges fluviales.

A cette modernisation des infrastructures s'ajoute un choc de simplification des procédures administratives et douanières tout au long du parcours fluvial, grâce à la numérisation des démarches. Regroupant les trois ports maritimes et les neuf ports fluviaux du bassin Méditerranée-Rhône-Saône, l'association Medlink Ports propose aux industriels une cartographie en ligne des réserves foncières à proximité des zones portuaires. « Les renouvellements de conventions d'occupation ne sont pas rares, nous accompagnons les entreprises. Le transport fluvial s'inscrit dans un écosystème général », précise Thomas San Marco, président de Medlink Ports et directeur exécutif de la CNR.

Les promoteurs du transport fluvial conjuguent deux stratégies : l'implantation locale de nouveaux clients et la complémentarité internationale entre les différents modes de transport, plutôt que leur concurrence. Et cela dans un contexte tarifaire très tendu :

les routiers ont fait baisser le coût du transport d'un conteneur entre Fos-sur-Mer et Lyon (aller-retour) aux alentours de 400 euros, de 10 % à 30 % moins cher que par le fleuve ou le rail.

Fabien Combronde, patron du groupe de transport Combronde, 1200 salariés, originaire de Thiers (Puy-de-Dôme), est persuadé que le développement du mode fluvial tombe au bon moment. « Les villes sont de plus en plus difficiles d'accès, les réseaux sont saturés. La voie fluviale peut s'avérer très intéressante, si on met les moyens à la hauteur de la volonté générale affichée », témoigne le président du groupe familial.

« OFFRE ASTUCIEUSE »

A l'origine spécialiste du transport routier, le groupe Combronde développe depuis quinze ans le fret ferroviaire, avec plus de 2000 convois de train par an, tout en renouvelant sa flotte de camions électriques, pour s'adapter aux derniers kilomètres de la chaîne logistique. En 2021, la possibilité d'un marché à l'incinérateur du Grand Lyon l'a conduit à acheter un bateau pour transporter du vrac sur le Rhône. En 2022, un deuxième bateau était en commande. « Il ne faut pas opposer les modes de transport entre eux. Le fleuve peut très bien s'inscrire dans une offre logistique astucieuse et compétitive. On peut concevoir l'acheminement d'une barge comme un stock flottant, bien moins coûteux que son attente dans un port ou l'amortissement de la construction d'entrepôts », explique M. Combronde.

Au cours de ces deux dernières années, la CNR a financé le transfert de neuf bateaux de marchandises depuis différents fleuves européens à destination du Rhône, ce qui porte à 70 le nombre de bâtiments disponibles entre Marseille et Lyon. A 65 ans, Didier Blanchon a reporté son départ à la retraite. Le pilote du Zeus a même créé une société de prestation de services, pour fournir des équipages à tout moment aux transporteurs du Rhône. « La demande d'équipages s'accroît, je veux transmettre aux jeunes le savoir-faire de la navigation », dit le capitaine, confiant en l'avenir. ■

RICHARD SCHITTLY



Le pousse-conteneurs « Le Conquérant » navigue sur le Rhône, de Fos-sur-Mer (Bouches-du-Rhône) à Lyon, en mai 2023. MATHIAS BENGIGLI POUR « LE MONDE »

Vendredi 5 septembre 2025

Actu Lyon et région | 19

Rhône

De 35 à 40 jours au-dessus de 30 °C en 2050, comment adapter le département

Après un été marqué par des vagues de chaleurs historiques, environ 200 personnes civiles et institutionnelles se sont réunies ce jeudi à l'initiative de l'État pour élaborer des réponses à une trajectoire climatique dans le Rhône qui fait chaud dans le dos.

A l'initiative de l'État, une Cop départementale s'est tenue ce jeudi à la préfecture du Rhône. Un exercice à l'objectif affiché d'identifier les priorités face au changement climatique dans le département, ainsi que les actions à déployer pour en réduire les impacts et dommages. Une nécessité brûlante. La trajectoire de réchauffement de 2,7 °C supplémentaires en moyenne à horizon 2050 en France, présentée par Gerhard Krinner, physicien du climat et co-auteur du Giec et de Laurent Saby, de la DDT 69, oblige.

Son impact rappelle que le

Rhône et ses habitants vont devoir s'adapter.

Plus chaud, plus souvent

On a eu chaud voire très chaud en 2025, on est parti pour avoir très chaud et plus souvent en 2050. « Les grands aléas auxquels on peut s'attendre sont des vagues de chaleurs qui augmentent jour et nuit sur des périodes plus longues. C'est de la sécheresse du sol y compris dans l'Ouest du département où se situe l'agriculture. Il y a aussi des précipitations extrêmes qui sont plus probables, plus violentes, plus intenses », énonce Laurent Saby.

Dans le détail, la projection est sans appel. « Le nombre de jours à plus de 30 °C à Lyon est alors compris entre 35 et 40 par an. Pour l'ensemble du territoire du Rhône, cela représente entre six et 21 jours de plus qu'à la fin du XX^e siècle, détaille-t-il. La majeure partie du territoire connaît entre 20 et 40 nuits par

an où les températures ne baissent pas en dessous de 20 °C... On pourrait avoir un ou deux mois de sécheresse supplémentaires. La ressource en eau connaîtra une diminution de l'ordre de 15 % du débit d'étiage pour la Saône, de 20 à 25 % pour le Rhône par exemple. Les précipitations extrêmes augmentent de 15 à 20 % dans de nombreux points de l'agglomération lyonnaise, 20 à 25 % près de L'Arbresle et de Villefranche-sur-Saône. »

« Il n'est jamais trop tard pour agir »

Un paysage à faire chaud dans le dos aux conséquences concrètes multiples. « Par exemple, le risque de feu de végétation, notamment dans l'Est, en hausse, le gonflement des argiles endommagent les maisons. Le risque d'inondation est multiplié », cite Laurent Saby. Une prospective anxiogène sur



Le 13 août dernier, 40 °C sur la place Bellecour.

Photo Stéphane Guiochon

laquelle on peut encore influencer tempère Gerhard Krinner. « Il n'est jamais trop tard pour agir. Si on limite les gaz à effet de serre aujourd'hui, on limite les changements climatiques futurs. On a encore toutes les clés en mains pour le limiter de ma-

nière raisonnable. Plus on commence tôt moins ce sera cher. Il y a des priorités par territoire. » 200 personnes du Rhône ont planché dessus ce jeudi. Une restitution doit être rendue dans les semaines qui viennent.

●Cyrille Seux

Vendredi 5 septembre 2025

Actu Lyon et région | 13

Lyon

L'un est propriétaire du terrain, l'autre du bâtiment : la ville de Lyon et une famille s'affrontent au tribunal



Une famille loue le terrain, rue Servient, et possède l'immeuble. La Ville veut le récupérer... Avec 364 m² bâtis dessus, sans proposer d'indemnité à la famille. Photo Stéphane Guiochon

Le terrain appartient à la ville de Lyon. La famille possède le bâtiment qui a été construit dessus. La collectivité veut récupérer le tout sans dédommagement. L'affaire a été débattue au civil, ce mercredi 3 septembre, au tribunal de Lyon.

Un dossier pas si simple, murmure une magistrate après avoir résumé le litige. Dans la salle d'audience du tribunal de Lyon, ce mercredi 3 septembre après-midi, un cas peu commun est soumis à la justice. Dans le 3^e arrondissement, sur un emplacement de choix, la ville de Lyon veut récupérer terrain de 260 m² qui lui appartient et qu'elle louait depuis des lustres. Mais elle veut aussi l'immeuble qui a été bâti dessus, il y a une centaine d'années, sans dédommager les propriétaires actuels de ce bâtiment. Ceux-ci ont assigné la collectivité pour obtenir une indemnisation à hauteur de plus d'un million d'euros.

Pas si simple, parce qu'en principe, le propriétaire du sol possède automatiquement ce qui se trouve dessous et dessus. Ici, la famille qui attaque la Ville a prouvé qu'elle possède le bâtiment d'un étage, à l'angle de l'avenue de Saxe et de la rue de Bonnel, tout près de la préfecture... Et du tribunal où a atterri le dossier. Questionnée sur ce type de situation, la collectivité assure qu'il est unique. De manière habituelle, lorsqu'elle consent en bail, ce sont des baux de longue durée avec « transfert de droits réels portant à la fois sur le

terrain et le bâti existant et qui définissent précisément le statut des constructions et les règles applicables en fin de bail ».

Un immeuble vendu, puis transmis

Ce n'est pas le cas ici. Visiblement, le bail initial a même disparu de la circulation. En tout cas, on sait qu'en 1910, la Ville a autorisé le monsieur qui loue alors la parcelle, à bâtir un immeuble dont il devient propriétaire. À la fin de la Seconde Guerre mondiale, il le revend. Les nouveaux propriétaires et leurs descendants versent toujours un loyer pour le terrain. Ils entretiennent et louent le bâtiment érigé dessus d'une surface de plus de 350 m². Deux sœurs finissent par en hériter. Ce sont aujourd'hui leurs descendants, des personnes âgées, qui en sont propriétaires et qui en appellent à la justice.

Jusqu'en 2020, la Ville reconduit le bail du terrain. Mais à partir de 2020, quand la famille demande à deux reprises son renouvellement habituel de dix ans, c'est silence radio. Le contrat de dix ans s'achève fin 2021. Or, l'immeuble est alors loué à Fiducial. Sans réponse, la famille comprend que la Ville veut récupérer le tout sans autre explication... Et sans indemnisation.

Valeur estimée : 1,365 million d'euros

Ce mercredi 3 septembre, l'affaire a été plaidée au civil. Les positions sont tranchées. Côté famille, une avocate du cabinet Juge-Flaire réclame 1,365 mil-

lion d'euros. C'est la valeur estimée de l'immeuble par le cabinet Boulez et associés, un expert immobilier. « Le bâtiment est en parfait état, entretenu depuis des années. La famille a eu un sentiment d'injustice, elle se retrouve dépossédée de son bien sans même avoir reçu un courrier de la mairie. »

Pour l'avocate, « les requérants se sont appauvris, car privés de leur bien à la suite du refus de renouveler le bail ». Et comme l'immeuble a été construit avec l'accord du propriétaire du terrain, l'indemnisation va de soi. En parallèle, elle dénonce « l'enrichissement sans cause » de la collectivité qui récupère un fond dont la valeur a été augmentée par le bâtiment, sans avoir jamais payé son entretien.

Décision dans deux mois

En défense pour la ville de Lyon, son confrère Olivier Mazoyer, demande tout simplement de débouter les requérants, principalement au motif que ce ne sont pas eux qui ont construit l'immeuble passé de main en main.

Selon l'avocat, le droit à l'indemnisation n'est pas pour le propriétaire d'aujourd'hui mais pour celui qui construit. Il ne se transmet pas. Il met également en doute l'évaluation de l'expert, sans toutefois livrer l'estimation de la collectivité. « La ville de Lyon est devenue propriétaire par voie légale » martèle-t-il. « Le bail s'arrête, vous n'aviez pas un droit ad vitam aeternam ».

La décision du tribunal est attendue début novembre.

● Muriel Florin

LA - 03028

Vendredi 5 septembre 2025

Actu Lyon | 25

Lyon 6e**Musée Guimet fermé depuis 2007 :
et pourquoi pas « des thermes
comme à Budapest »**

Quel scénario pour une reconversion future de l'ancien musée d'histoire naturelle de Lyon situé boulevard des Belges ? Le lieu, vide depuis 2007, pourrait bien être au centre des programmes patrimoniaux de la campagne des municipales 2026. Après Nathalie Perrin-Gilbert (Lyon en commun), c'est Pierre Oliver (LR) qui dévoile son idée.

A chaque jour suffit sa proposition pour Lyon avec, Pierre Oliver, maire (LR) du 2^e arrondissement et patron de la droite à Lyon, tout récemment rangé derrière le candidat Jean-Michel Aulas. Après la réouverture de la montée Saint-Sébastien entre le 1^{er} et le 4^e arrondissement, focus sur le 6^e arrondissement. C'est là, devant le musée Guimet, situé boulevard des Belges qu'il a donné rendez-vous à Romain Billard, élu de secteur (LR), délégué au Patrimoine.

Un bâtiment dégradé

Une idée pour donner un second souffle au bâtiment emblématique de la ville, dans un état de dégradation avancé, et qui devrait, à l'heure d'afficher ses propositions de campagne être au centre de l'attention, en matière de sauvegarde du patrimoine ?



Vide depuis 2007, l'ancien musée d'histoire naturelle de Lyon a été ouvert un temps pour des expositions temporaires. Photo Maxime Jegat

Nathalie Perrin-Gilbert, ex-adjointe à la culture, candidate aux municipales (Lyon en commun) avait, la première, dégagé. Pour sauver l'ancien Musée d'histoire naturelle de Lyon (9 000 m²), elle proposait « un exploratorium comme à San Francisco », comprenez un lieu dédié à la connaissance scientifique qui donnerait « les moyens aux jeunes d'explorer le monde d'aujourd'hui, de comprendre le monde de demain et de faire des expériences ». Un projet chiffré à 40 millions d'euros.

A droite, on n'est pas aussi avancé dans la réflexion. Mais

Romain Billard a bien une idée qu'il partage sur les réseaux sociaux de Pierre Oliver. « J' imagine des thermes comme à Budapest, avec cette grande verrière. Une salle d'exposition et de la restauration. Et pourquoi pas un peu de logements », dit-il.

Vide depuis 2007, l'ancien musée d'histoire naturelle de Lyon a été ouvert un temps pour des expositions temporaires. La Ville de Lyon a lancé, en ce début d'année, un marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour que soit réalisée « une étude de faisabilité » incluant « plusieurs scénarios de reconversion ».

Métropole de Lyon**TCL : l'offre du réseau nocturne change**

À partir de ce vendredi 5 septembre, TCL élargit son offre de nuit Pleine Lune et prolonge quatre lignes de son réseau jusqu'à une heure du matin.

À la rentrée, TCL réorganise son réseau nocturne qui officie du jeudi au samedi, appelé Pleine Lune (PL). Les trois lignes actuelles, qui desservent notamment les Terreaux et Villeurbanne en passant par Grange Blanche sont supprimées à partir de ce vendredi.

Elles laissent place à quatre nouvelles lignes, censées « relier efficacement les campus, les lieux de sortie et les pôles

résidentiels de la métropole à la Presqu'île », promet TCL dans un communiqué.

Des « correspondances synchronisées » à Cordeliers

Quatre départs sont programmés : à **1h20, 2h30, 3h40 et 4h50**, du jeudi au samedi. Principal changement, les lignes réaliseront « des correspondances synchronisées » à Cordeliers (Lyon 2^e) « grâce à la création d'un pôle d'échange nocturne dédié ».

● **Ligne PL1 : Cité Internationale - Parilly Université Hippodrome**

« La ligne fonctionne en dou-

ble boucle : la première dessert Cordeliers, Insa Lyon et Charpennes, avec un retour par la Cité Internationale. La seconde boucle dessert Saxe-Gambetta et Grange Blanche, puis rejoint le campus de Parilly », précise TCL.

● **Ligne PL2 : Cuire - Musée des Confluences**

La première boucle relira la Croix-Rousse aux Cordeliers. La seconde dessert les quais du Rhône jusqu'au musée des Confluences.

● **Ligne PL3 : Campus Lyon Ouest - Stade Gerland Le LOU**

Si elle a été conçue sur le modèle de l'ancienne ligne PL3, elle ajoute une nouvelle desserte de Lyon 7^e à La Duchère. « La première boucle dessert Lyon 5^e, Lyon 9^e, La Duchère et le Campus Lyon Ouest. La seconde dessert Lyon 7^e, le campus EM, l'ENS et la future gare routière de Gerland. »

● **Ligne PL4 : Cordeliers - Vaulx Hôtel de Ville Campus**

Elle assure « une desserte 24h/24 de jeudi 5h à lundi 1h du matin via le couloir bus Lafayette/Tolstoï ».

La carte complète est à retrouver sur le site TCL.

Plusieurs lignes prolongées jusqu'à 1 heure du matin

Au-delà de la réorganisation de son Pleine Lune, TCL prolonge 4 lignes jusqu'à 1 heure du matin :

► **C1** : Cuire - Part-Dieu Vivier Merle.

► **C2** : Rilleux Semailles - Gare Part-Dieu Vivier Merle.

► **C5** : Rillieux Ostérode-Cordeliers.

► **C23** : Cité Internationale - Flachat Alain-Gilles. À noter que la fréquence de la ligne est doublée, les bus passeront toutes les 20 minutes au lieu de 40 minutes en soirée.

1 - Le parking des Terreaux rouvre ses portes



Le nouveau parking abandonne les tickets pour la lecture automatique des plaques d'immatriculation (crédit : LPA).

Après **4 mois de chantier**, l'un des plus gros parcs souterrains du centre-ville accueille de nouveau **voitures, motos et vélos**.

LE CONTEXTE

- Situé sous la **place des Terreaux**, le [parking LPA](#) est un point **névralgique** pour les automobilistes de la Presqu'île. Avec une capacité proche de **935 places** avant travaux, il figurait parmi les plus utilisés du centre-ville.
- Fermé fin avril, il avait provoqué de nombreux **reports** de stationnement vers d'autres parcs comme **Saint-Antoine** ou **Cordeliers**, déjà saturés aux heures de pointe.
- L'absence de ce parking, combinée à l'entrée en vigueur cet été de la [zone à trafic limité](#) sur la Presqu'île, avait compliqué le quotidien des usagers. La

Métropole a financé la rénovation, estimée à **4,5 M€**.

CE QUI A CHANGE

- La **remise en service**, prévue ce mardi, se fait **progressivement** : les niveaux **-1 et -4** sont accessibles dès aujourd'hui, les autres suivront début octobre. Les travaux ont porté sur la **sécurité incendie**, la ventilation et un nouvel éclairage **LED** moins énergivore.
- La signalétique a été repensée pour rendre les cheminements plus lisibles. Surtout, le fonctionnement évolue : **plus de ticket papier**, la **plaque d'immatriculation** est désormais scannée à l'entrée et à la sortie, et le paiement se fait en borne.
- L'offre s'étoffe aussi : **40 bornes de recharge** pour véhicules électriques, **164 emplacements motos** et un espace vélo sécurisé de **537 places**, dont **25 pour les cargos**. Le nombre de places pour les **voitures** est, pour l'heure, réduit à **625**.

POUR ALLER PLUS LOIN

- La réouverture du parc intervient dans un **contexte particulier**. Depuis juin, la circulation en Presqu'île est restreinte par la zone à trafic limité, mais les **parkings restent accessibles** à tous à condition d'utiliser les [nouveaux cheminements](#).
- Le site, creusé dans les années **1990**, avait donné lieu à d'importantes [fouilles archéologiques](#) révélant les anciennes fortifications médiévales de la Presqu'île.
- Aujourd'hui, certains **objets** retrouvés à l'époque sont **exposés dans le parc**. Un clin d'œil à l'histoire et à la culture qui fait du parking des Terreaux un lieu atypique, aux portes du **musée des Beaux-Arts**.

1 - Tarifs, lignes, zones... les TCL se transforment



Avec l'unification, les bus et cars de tout le département circulent désormais sous la bannière TCL, aux côtés du métro et du tram (crédit : Adobe Stock).

La rentrée marque une **bascule** majeure dans les transports lyonnais : TCL, Cars du Rhône et Libellule **fusionnent** pour former un **réseau unifié** couvrant tout le département.

LES GRANDES LIGNES

- Depuis ce **lundi**, les habitants du Rhône disposent d'un **seul réseau de transport** sous la bannière **TCL**. Cette [réorganisation](#), pilotée par [Sytral Mobilités](#), vise à simplifier les déplacements et rendre l'offre plus lisible.

- L'objectif est de permettre de voyager du **Beaujolais** aux **Monts du Lyonnais**, de **Villefranche-sur-Saône** à **Lyon**, avec un seul titre de transport.
- Au-delà de l'harmonisation, il s'agit aussi de renforcer la **régularité**, moderniser la flotte avec des **bus décarbonés** et répondre à la hausse constante de fréquentation.

CE QUE ÇA CHANGE

- Concrètement, les usagers doivent désormais composer avec [6 zones tarifaires](#). Un ticket « zones 1 et 2 » coûte **2,10 €** et couvre la totalité de la métropole, tandis qu'un ticket « toutes zones » revient à **3,70 €**. Les [abonnements](#) suivent la même logique, avec une hausse pour certains trajets longue distance mais des économies pour d'autres.
- Par ailleurs la gratuité totale pour les plus jeunes a été étendue jusqu'à 10 ans, sous réserve de disposer d'une carte TCL.
- La réforme entraîne aussi une **renumérotation des lignes** : les anciennes « lignes C » deviennent des **lignes Chrono** (C1, C2, mais aussi C200 pour les cars), tandis que les lignes scolaires sont regroupées sous l'appellation « Junior Direct ». Une **signalétique colorée** doit aider à s'y retrouver.
- Enfin, l'offre est renforcée : **métro A** plus fréquent, rames plus longues sur **T2**, lancement du **TramBus TB11** entre **Saint-Paul** et **Laurent Bonnevey**.

EN CHIFFRES

- Le réseau unifié couvre désormais **262 communes** et près de **2 M d'habitants**. Il s'appuie sur **1 500 bus** et **cars**, **550 services scolaires** et **8 lignes de transport à la demande**, pour un total de **70 M de km/an**.
- La fréquentation du réseau TCL atteignait déjà **1,88 M de voyages/jour** en 2024, en hausse de 4 % en un an. Avec l'intégration des Cars du Rhône et de Libellule, ce sont dorénavant près de **560 000 abonnés** qui utilisent une seule et même carte.