



REVUE DE PRESSE*

DU VENDREDI 9 JANVIER 2026

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

Part-Dieu : le hall 1 rénové dévoile son nouveau visage

L'actualité du 18 décembre 2025



Les travaux du hall principal touchent à leur fin. Les nouveaux espaces sont inaugurés ce jeudi (crédit : Adobe Stock).

Après plusieurs années de chantier au cœur de la 1^{re} gare de France (hors Paris), la rénovation du hall 1 marque une nouvelle étape dans la transformation de la Part-Dieu.

ON REMBOBINE : Avant les grands travaux, la gare de la Part-Dieu fonctionnait avec un seul hall central, saturé aux heures de pointe et pensé pour une fréquentation bien inférieure à celle d'aujourd'hui. Ouverte en 1983, la gare est rapidement devenue un nœud ferroviaire majeur, accueillant désormais plus de 42 M de voyageurs par an.

Pour absorber cette montée en charge, la SNCF et les collectivités locales ont engagé une refonte progressive du site. D'abord avec la création de la galerie Villette, puis l'ouverture du hall 2 Pompidou en 2022, qui a permis de désengorger les flux côté est.

Restait alors le hall 1, dit « historique », le plus fréquenté et le plus contraint. Ses travaux, menés essentiellement de nuit pour maintenir le trafic, arrivent aujourd'hui à leur terme.

CE QUI CHANGE : La rénovation du hall 1 rend près de 1 300 m² aux circulations et aux espaces d'attente. Concrètement, les cheminements sont élargis, la lumière naturelle mieux exploitée et les zones d'attente redessinées pour limiter les goulots d'étranglement.

Cette nouvelle organisation s'inscrit dans une logique globale : une gare en « quadrilatère », avec 4 accès ouverts sur la ville via les galeries Villette, Pompidou et Béraudier, cette dernière venant tout juste compléter l'ensemble.

La Part-Dieu est désormais pensée comme un pôle d'échanges multimodal, connecté au métro, au tramway, au vélo et aux modes doux.

BONUS : Cette transformation s'accompagne d'une montée en gamme des services.

2 nouveaux commerces ouvrent dans le hall 1, dont une déclinaison de la célèbre Mère Brazier. L'institution lyonnaise y propose une épicerie-comptoir, avec sandwichs, quiches et spécialités du terroir.

À ses côtés, Donnant Café & Porridge, enseigne 100 % végétarienne, complète l'offre.

Rhône : Suppressions de trains et horaires modifiés : des travaux sur l'axe Lyon – Valence à partir du 5 janvier

Les usagers des TER devront redoubler de vigilance au cours du mois de janvier. Des travaux de maintenance menés par la SNCF entraîneront des perturbations sur l'axe Lyon – Valence – Avignon, du lundi 5 au vendredi 30 janvier, entre 9 h et 16 h.

Le Progrès - 03 janv. 2026

Les travaux, programmés en semaine, concernent plusieurs secteurs de la vallée du Rhône. Ils impactent également le parcours des trains Lyon-Part-Dieu - Avignon. Photo d'illustration Maxime Jegat

Les travaux vont durer un mois, le réseau SNCF entreprend des travaux de maintenance sur différents secteurs de la Vallée du Rhône et l'axe Lyon-Valence est concerné.

Du lundi 5 au vendredi 30 janvier, les travaux auront lieu en semaine, entre 9h et 16h. Ils entraîneront une interruption des circulations ferroviaires entre Lyon et Pierrelatte durant les plages horaires concernées. Les trains reliant Lyon-Part-Dieu à Avignon ne desserviront alors que les gares de Saint-Péray et du Teil.



Des autocars pour assurer la continuité du service

D'autres liaisons par autocars sont également prévues sur les axes Lyon-Perrache – Vienne, Lyon-Part-Dieu – Valence et Valence – Avignon.

Les perturbations se poursuivront le samedi 31 janvier et le dimanche 1^{er} février, jusqu'à 16 h.

Durant ce week-end, les trains Lyon-Part-Dieu – Avignon ne desserviront pas les gares de Saint-Rambert-d'Albon, Saint-Vallier-sur-Rhône, Tain-l'Hermitage et Valence. Des autocars de substitution seront mis en circulation entre Saint-Péray et Valence, Lyon-Part-Dieu et Valence, ainsi qu'entre Le Péage-de-Roussillon et Valence.

Les voyageurs sont invités à consulter le détail des travaux et des adaptations de circulation sur le site du TER Auvergne – Rhône-Alpes.

LE PROGRES – 08 JANVIER 2026

Centre d'échanges de Perrache : ce qui va changer pour les bus des TCL d'ici 2027

Le monumental chantier de Perrache entre dans une nouvelle phase en 2026. Après la démolition de la passerelle reliant le centre d'échanges à la gare l'année passée, la priorité est donnée à la vétuste gare de bus TCL, qui doit devenir plus accessible et accueillante. Les travaux débuteront ce 12 janvier.



Après la destruction de la passerelle l'an dernier, c'est au tour de la gare TCL, dont l'une des voies d'accès est en bas à droite, de passer par la case chantier. Photo Amjad Allouchi

Nouvelle année, nouveau chantier. La Métropole de Lyon présentait ce 7 janvier le projet de rénovation de la gare de bus TCL de Perrache. Dès le 12 janvier et jusqu'au printemps 2027, des travaux d'envergure devraient rendre cet espace plus accueillant. Tout l'inverse de la gare actuelle, pas réputée pour son hospitalité.

Moderniser un espace vétuste

« C'est un espace austère et sombre, pour les usagers, les conducteurs et les personnels », concède Martin Nouaille, du cabinet Grand angle architecture. L'objectif affiché de ce chantier, inscrit dans le vaste projet Ouvrons Perrache, est de rendre la gare TCL « plus lisible, plus lumineuse et plus accessible », énumère Béatrice Vessiller, vice-présidente de la Métropole en charge de l'urbanisme et du cadre de vie.

Avec le déménagement de la gare routière internationale à Gerland, les TCL héritent de plus d'espace à Perrache. À terme, les bus seront répartis entre deux demi-gares, l'une côté Rhône avec sept quais, l'autre côté Saône, qui en comptera douze. « Chaque demi-gare aura son propre espace d'attente », avec un affichage plus lisible pour l'ensemble des lignes de bus.

Un chantier en deux phases

Trouver sa ligne devrait également être facilité par des fléchages colorés au sol, un par bus, en plus d'un écran suspendu. Pour la luminosité, « on aura 1 059 m² de plafond suspendu », ajoute Martin Nouaille. Ce plafond, en miroir, sera pensé pour contribuer à rendre l'espace plus moderne et moins inhospitalier.

Le chantier, chiffré à 4,8 millions d'euros, se déclinera en deux phases, une par demi-gare. Pendant la première, qui s'étalera du 12 janvier à fin avril 2026, c'est la gare côté Saône qui sera en chantier, tous les bus passeront donc côté Rhône. De mai 2026 à début 2027, ce sera l'inverse : travaux côté Rhône, bus côté Saône. Le Sytral assure qu'avec l'espace gagné par le déménagement de la gare routière internationale, les bus auront assez d'espace pour circuler de façon fluide pendant les travaux, même sur une demi-gare. L'impact sur le trafic devrait être marginal.

Une vague de nouveautés à l'aquarium

L'actualité du 18 décembre 2025



Coraux, carbes géants et immersion numérique sont à découvrir dès aujourd'hui (crédit : Aquarium de Lyon).

Après plusieurs années de travaux, l'aquarium de Lyon rouvre pleinement ses portes et dévoile une **extension majeure**, accompagnée d'une **scénographie entièrement repensée**.

Ce qu'il faut savoir

Depuis aujourd'hui, les visiteurs peuvent découvrir un parcours enrichi de **2 nouveaux espaces**, représentant **1 400 m² supplémentaires**, dont **1 000 m² accessibles au public**.

La médiation scientifique a ainsi été renforcée, avec l'installation de **jeux interactifs, d'ateliers et de nouveaux outils pédagogiques**, pensés pour tous les âges.

« *Comme aquarium de pleine terre, nous avons une mission forte d'éducation aux milieux aquatiques. Ici, connaissance et sensibilité guident notre démarche : l'émotion est le premier pas vers la conscience environnementale* », explique **Yvan Boulat**, directeur de l'aquarium.

Les nouveautés

Les **2 principales nouveautés** sont les espaces « **Océan 360** » et « **Lueurs marines** », auxquels s'ajoutent **3 nouveaux écosystèmes marins**, portant leur nombre total à **42**.

« **Océan 360** » propose une immersion numérique spectaculaire sur **plus de 300 m²**. Cette expérience sensorielle plonge les visiteurs dans l'immensité des océans, **sans captivité d'animaux**, grâce à des projections et ambiances sonores enveloppantes.

L'espace « **Lueurs marines** » s'intéresse aux profondeurs de la **mer du Japon**, avec notamment la présentation des **crabes géants du Japon**, parmi les plus grands au monde et rarement visibles en aquarium.

Parmi les autres nouveautés, un **récif corallien balinais** met en avant des **coraux en croissance active**, issus du travail des **biologistes lyonnais**. Ces boutures serviront prochainement à équiper d'autres aquariums européens.

« *L'idéal, c'est de venir au moins 2 fois par an pour observer l'évolution de chaque écosystème et voir comment ils se développent dans le temps* », souligne une biologiste de l'aquarium.

Y aller : 19,50 € sur place / 15 € en ligne.

LE PROGRES**8 | Actu Vie quotidienne**

Samedi 3 janvier 2026

Vie de famille

Invalidité, handicap... Connaissez-vous les aides à la vie quotidienne ?

Les pouvoirs publics ont mis en place plusieurs formes d'aides financières pour permettre aux personnes porteuses d'un handicap d'alléger leurs difficultés quotidiennes.

Il existe deux aides financières principales destinées aux personnes en situation de handicap et en âge d'activité. Toutes deux sont consenties par la Sécurité sociale.

La pension d'invalidité •

Ainsi, la pension d'invalidité concerne les personnes dont la capacité de travail est réduite des deux tiers. Son montant, basé sur le salaire annuel moyen, varie selon le niveau d'invalidité.

Elle est soumise à l'impôt sur le revenu et aux contributions sociales, et cumulable avec d'autres pensions ou rentes.

L'allocation aux adultes handicapés •

De son côté, l'Allocation aux adultes handicapés (AAH) est versée, sous conditions de ressources, aux



Depuis le 1^{er} janvier 2024, MaPrimeAdapt est devenue la principale aide financière afin d'aménager son logement à sa perte d'autonomie. Photo AdobeStock

personnes dont le taux d'incapacité est au moins égal à 80 % (entre 50 % et 79 % dans certains cas).

Son montant varie chaque année selon un barème. Jusqu'au 1^{er} avril 2026, le montant maximal de l'AAH est de 1 033,32 €.

• Aides au maintien à domicile

Depuis le 1^{er} janvier 2024, MaPrimeAdapt est devenue la principale aide financière afin

d'aménager son logement à sa perte d'autonomie.

Les personnes justifiant d'un taux d'incapacité supérieur ou égal à 50 % sont éligibles, sous conditions de ressources.

Selon les revenus, le montant de l'aide peut être de 50 % ou de 70 % des dépenses de travaux ; ceux-ci étant plafonnés à 22 000 € hors taxes.

Afin de faire face aux dépenses courantes de l'entretien de son logement, les bénéficiai-

res de l'AAH peuvent demander la majoration pour vie autonome, si leur taux d'incapacité est d'au moins 80 %. Son montant actuel est de 104,77 € par mois. Enfin, la Prestation de compensation du handicap (PCH) est versée par le Conseil départemental pour faciliter la vie quotidienne.

Elle permet de couvrir les frais liés à différentes aides, humaines ou techniques. Son montant varie en fonction des ressources. Actuellement, la

PCH couvre 100 % des dépenses engagées si les revenus de la personne sont inférieurs à 30 915,30 € par an, et 80 % au-delà.

• Aides aux déplacements

Depuis 2017, la Carte mobilité inclusion (CMI) remplace les cartes d'invalidité, de priorité et de stationnement. Elle conserve toutefois ces trois mentions.

La première (mention invalidité) concerne les personnes ayant un taux d'incapacité d'au moins 80 % ; la deuxième (mention priorité) s'adresse à celles dont le taux d'incapacité est inférieur à 80 % ; la troisième (mention stationnement) vaut pour celles dont le handicap réduit leur capacité de déplacement à pied.

La CMI permet un accès facilité aux transports collectifs ainsi qu'au stationnement de son véhicule. Qui plus est, elle offre certains avantages fiscaux.

On y ajoutera l'aide aux déplacements en compensation du handicap, destinée aux personnes engagées dans un parcours professionnel.

Elle vise à couvrir des frais liés aux déplacements. La demande se fait auprès de l'Association pour la gestion des fonds pour l'insertion professionnelle des personnes handicapées (Agefiph).

• Olivier Delahaye

1 033,32 €

C'est le montant maximal de l'allocation aux adultes handicapés (AAH).

TRIBUNE DE LYON – 1042 – DU 27/11/25



© ALDOSPRESER

Environnement. Sur le tri, le Rhône ne fait pas figure d'exemple

Ce n'est pas foufou, mais il ne faut pas voir tout en noir.» Thomas Flusin préfère voir le verre (trié) à moitié plein. Mais les chiffres que Citeo, l'éco-organisme agréé pour la mise en œuvre de la réduction de l'impact des emballages, a dévoilés début novembre ne placent pas la région Auvergne-Rhône-Alpes, et encore moins le Rhône, parmi les bons élèves du tri. La région se place légèrement au-dessus de la moyenne nationale sur le tri des emballages ménagers et papiers par habitant avec 72,4 kg, contre 72 kg à l'échelle du pays (l'Île-de-France, avec ses 12 millions d'habitants et sa moyenne à 47,5 kg plombe probablement le score national). Mais Aura se range seulement à la onzième place nationale. Dans le détail, il s'agit de 27,4 kg d'emballages légers (acier, aluminium, carton, plastique) et de 33 kg d'emballages en verre. Les emballages légers sont tout de même en hausse de 7 % dans les bacs de tri régionaux, le plastique à +8,5 % et le verre

en baisse de 2,5 %. Mais cette dernière baisse est largement liée à la décroissance du gisement de base. Remarque qui vaut aussi pour le papier, de moins en moins usité. «Mais quand on regarde dans les chiffres, on s'aperçoit que le tri du papier continue à s'améliorer», corrige le directeur régional Grand Est de Citeo. Quant au Rhône, il affiche un fléchissement du tri dans toutes les catégories: -2,1 % dans les emballages légers, -7 % sur le verre, -13,3 % pour le papier. «Sur la courbe de l'évolution des emballages dans le bac jaune, on enregistre une légère baisse après plusieurs années d'augmentation. Il faut être vigilant car on est déjà très en deçà des objectifs que l'on s'est fixés.» Pour les bouteilles en plastique, par exemple, la moyenne de la récolte nationale est de 54 %. L'objectif 2030 est de... 90 %. Et le Rhône se situe en deçà de ces 54 %. «On travaille avec les collectivités à provoquer un sursaut, car on n'est pas la hauteur», reconnaît Thomas Flusin.

DAVID GOSSART

Rhône

60 ans après la catastrophe de Feyzin, quels risques dans la vallée de la chimie?



Dix ans après l'accident, la loi de 1976 sur les installations classées renforçait les exigences en matière de sécurité. Photo d'archives Stéphane Guiochon

Le 4 janvier 1966, l'explosion des sphères de propane de la raffinerie de Feyzin faisait 18 morts et plus de 80 blessés. Premier cas documenté de BLEVE en Europe (vaporisation explosive d'un liquide, à la suite de la rupture brutale du réservoir), le drame entraînera une évolution de la prévention des risques industriels en France. Dans la vallée de la chimie, les stigmates et les normes témoignent encore aujourd'hui de l'événement.

A sa création en 1964, l'implantation d'une raffinerie à Feyzin est présentée comme un moteur du développement économique et du rayonnement de la Métropole, malgré les nuisances pour les populations sur place. Mais lorsque survient l'explosion, le 4 janvier 1966, les lacunes que portaient en germe le projet et son encadrement sont soudainement dévoilées: absence de système d'intervention adapté malgré le lancement du plan ORSEC instauré en 1952, matériel et formation de

secours inappropriés, ou faible anticipation des scénarios possibles.

Feyzin, un tournant légal et réglementaire

Sur le plan réglementaire, Feyzin se place comme le premier événement d'une succession d'accidents industriels majeurs, qui transforment progressivement la prévention des risques et des normes, en France et en Europe. Dix ans après l'accident, la loi de 1976 sur les installations classées renforce les exigences en matière de sécurité.

Les hydrocarbures sont par exemple reclassés selon leurs conditions de stockage, tandis que des zones à risques sont définies, et des distances minimales imposées entre installations et zones habitées. Les stockages et les moyens de lutte contre l'incendie sont redimensionnés pour prévenir les effets domino. Un règlement général de sécurité et des plans internes d'intervention deviennent également obligatoires. Le

contrôle des sites est enfin renforcé par une inspection spécialisée, la DRIRE, dont l'actuelle DREAL a repris une partie des missions depuis sa création.

La même année, en 1976, la catastrophe de Seveso en Italie donne naissance à la directive européenne du même nom. Mais c'est seulement six ans plus tard, en 1984, que cette dernière, encore en vigueur aujourd'hui, impose aux États membres de l'UE d'identifier et de contrôler les sites dangereux, particulièrement concentrés le long de la vallée de la chimie.

Et aujourd'hui? Des limites persistantes...

À partir des années 2000, et à la suite de l'explosion de l'usine AZF de Toulouse en 2001, des plans de prévention des risques technologiques (PPRT) sont introduits. Ces derniers visent à gérer la co-habitation entre sites Seveso et zones habitées, encadrant l'urbanisation et imposant des mesures de réduction des vulnérabilités.

Si la prévention des risques s'est considérablement améliorée en 60 ans, notamment en ce qui concerne la formation des secours (sur 18 morts en 1966, 11 d'entre eux étaient des pompiers), les réalités du territoire montrent aussi des limites persistantes. Comme le note l'historienne Gwenola Le Naour, la catastrophe de Feyzin n'a pas déclenché une remise en question durable de la présence de raffineries, mais a plutôt permis « un compromis et une gestion discrète », tandis que les services de la raffinerie, comme ceux de la mairie de l'époque, « ont eu à cœur que les plaintes ne débouchent pas sur une action collective organisée. »

La moitié des logements autour de la zone n'ont pas effectué de travaux

Plus récemment encore, concernant le PPRT, seulement 51 % des 5 477 logements qui pourraient être touchés par une catastrophe industrielle dans la vallée de la chimie ont pu réaliser des travaux de

18

C'est le nombre de sites Seveso dans la vallée de la chimie, sur les 45 recensés dans le département.

protection, avec de fortes disparités selon les communes. Un dispositif qui, couplé à l'information des populations et aux dialogues entre industriels et élus, reste jugé insuffisant par certains acteurs politiques locaux.

Soixante ans après la catastrophe de Feyzin, la vallée de la chimie illustre toujours une transformation profonde de la prévention des risques industriels, passant d'un tâtonnement relatif à une réglementation plus aboutie... Et rappelant que la maîtrise des risques reste encore perfectible, au vu des enjeux qui s'entrecroisent et, parfois, se confrontent.

• Maxence Depienne

Rhône

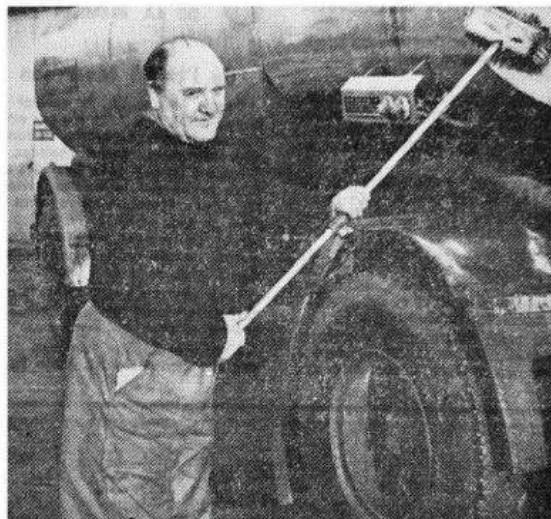
«Un brasier infernal»: ce routier a survécu à la catastrophe de la raffinerie

En janvier 1966, la catastrophe de Feyzin terrifiait la France entière. Parmi ceux qui se trouvaient sur le site de la raffinerie ce matin-là, Denis, un chauffeur routier stéphanois, livre son témoignage stupéfiant dans nos éditions de l'époque.

Un solide bien campé sur ses jambes, peu facile à émouvoir». C'est ainsi que notre reporter Jacques Ailloud décrit Denis Dosjoub, un chauffeur routier stéphanois, dans les colonnes de *La Tribune - Le Progrès* du vendredi 7 janvier 1966. Pourtant, quelques jours auparavant, Denis Dosjoub a eu peur. Très peur. Il était à Feyzin, le mardi 4 janvier 1966, au moment où se sont déclenchés l'incendie puis la gigantesque explosion.

Une annonce au micro

«J'étais allé chercher 22 000 litres de mazout avec mon camion-citerne», explique le chauffeur, alors âgé de 49 ans, et employé par les transports Béthenod de Saint-Etienne. Une livraison de routine : «Depuis un an, je vais presque tous les jours à la raffi-



Denis Dosjoub a réchappé de justesse à la catastrophe: il se trouvait sur le site de la raffinerie au moment de la catastrophe. Photo archives Progrès

nerie, et souvent trois fois par jour».

À 6 heures du matin, il attend son tour à l'entrée du site, au milieu d'une cinquantaine d'autres routiers. «Je pénètre enfin. On pèse mon camion sur la bascule et on me donne mon bon de chargement. Je me

rends au quai, je monte sur la plateforme. Tout d'un coup, on annonce au micro: "Levez les tuyaux, arrêtez de charger"».

La catastrophe vient de débuter... Une fuite de propane est en cours. Soudainement, dans la froideur de janvier, le gaz se répand au ras du sol. Au loin,

Denis Dosjoub voit apparaître une petite Renault 4 CV qui, en s'enfonçant sur la RD4, traverse la poche de gaz et provoque son embrasement.

«J'y ai laissé un morceau de mon pantalon»

«On s'est peut-être un peu paniqué, mais on ne réfléchit pas dans des circonstances pareilles: on fonce», reconnaît le routier stéphanois. «Nous sommes passés pêle-mêle par-dessus un grillage. Les uns y donnaient tête baissée, complètement affolés, d'autres s'y sont écorché les mains... Moi, j'y ai laissé un morceau de mon pantalon».

Avec ses compagnons d'infortune, Denis Dosjoub parvient à s'extraire du site de la raffinerie. Il court à travers les champs quand survient la première explosion. «C'était hallucinant. Un brasier infernal, des cris, des hululements de sirènes».

À bonne distance, les routiers échappés du site de la raffinerie aperçoivent les pompiers qui continuent de combattre le brasier, encerclant les sphères pour les arroser d'eau. Rassuré

et pensant que le pire est passé, Denis Dosjoub rejoint alors le village de Feyzin pour téléphoner depuis un café. Il laisse derrière lui ce qu'il qualifie de «rougeoiement du diable». C'est à ce moment qu'explose la deuxième sphère.

«L'abominable souffle de chaleur»

«À 500 mètres des cuves, ça nous a tous couchés par terre. Les vitres ont éclaté. Il ne restait rien sur le comptoir. Et puis surtout le souffle, l'énorme, l'abominable souffle de chaleur. J'ai cru que mes vêtements brûlaient. Dès lors, ce fut la grande débandade, d'autant plus que quelqu'un avait crié: "Attention, ça va tout sauter"».

Voulant mettre le plus de distance entre ce cauchemar et lui, le routier stéphanois parvient à s'embarquer à bord d'une voiture de passage et se fait déposer à Vienne.

Mort de trouille, il ne revient à Feyzin qu'à 15 heures, pour y récupérer son camion abandonné. Avec cette certitude: celle d'avoir, ce matin de janvier 1966, frôlé la mort.

• Rémi Barbe

Georges Vermard, reporter photographe: «Ma pellicule a été grillée par la luminosité de l'explosion»

Georges Vermard, reporter photographe, était sur place le 4 janvier 1966 et a pu «couvrir» l'enchaînement diabolique de la catastrophe. La photo dont il parle a fait la Une de *Paris-Match*. Ce cliché - l'un des rares qui existe en couleur de cet événement - a été pris pendant le souffle de l'explosion qui l'a projeté sur le béton du pont qui enjambait l'autoroute, à 350 mètres de l'explosion. S'il était monté sur la rambarde, il ne serait plus de ce monde. *Le Progrès* l'avait rencontré en 2016.

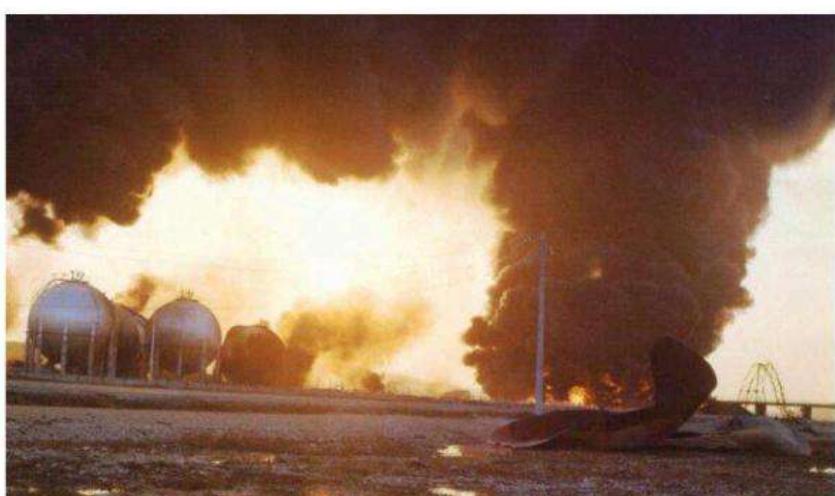
Avez-vous été blessé au moment de la prise de vue?

«Je n'ai pas été atteint dans ma chair, j'ai été un

peu bousculé. Pas traumatisé, mais secoué. Je ne pouvais m'empêcher de penser à ma fille de 2 ans et à ma femme. Il a fallu que je reprenne courage.»

Combien de temps êtes-vous resté sur place après l'explosion?

«De deux à trois heures, je ne sais plus vraiment, après tant de temps. Dans tous mes reportages, je tenais à traiter les abords autant que le lieu de la catastrophe lui-même. J'avais notamment pris des clichés d'ambiance du quartier des Razes. En voyant les pompiers luttant à 100 mètres des cuves, j'oubliais mon cas: ils n'ont pas fait preuve de courage, mais d'héroïsme.»



Georges Vermard a capturé le souffle de l'explosion avec son appareil. Photo Georges Vermard

LE PROGRÈS

Dimanche 4 janvier 2026

Actu Lyon et région | 13**Saint-Fons**

Elkem Silicones: l'impossible risque zéro d'un site surveillé en permanence

Près de deux semaines après l'explosion mortelle, la rentrée s'annonce chargée en émotion dans l'usine d'Elkem Silicones, à Saint-Fons, ce lundi. Un site pour lequel des millions d'euros ont été investis sur la sécurité, notamment depuis l'accident mortel de 2016.

AElkem, comme après chaque drame, la même question : l'accident aurait-il pu être évité ? Une interrogation au cœur des enquêtes menées depuis bientôt 15 jours, après l'explosion qui a coûté la vie à deux salariés de l'entreprise, le 22 décembre dernier. Nicolas, 47 ans, et David, 55 ans, ont succombé des suites de leurs graves brûlures. Deux autres employés ont été blessés, l'un d'eux est toujours en soins intensifs ces dernières heures.

Quatre enquêtes en cours

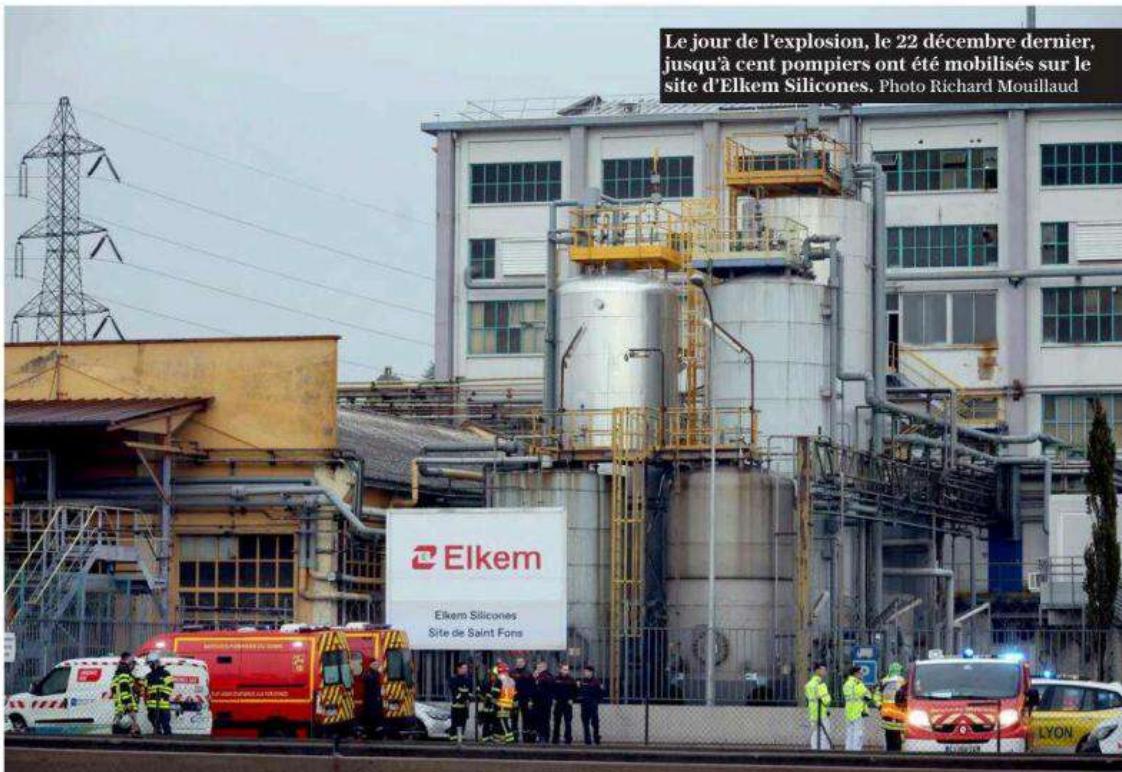
C'est sur le lieu de l'explosion suivie d'un incendie, l'atelier pilote où est réalisée la phase de pré-industrialisation des produits fabriqués par l'entreprise, que quatre enquêtes suivent leur cours. Celles du parquet de Lyon, des services de l'État par la Dreal (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) et l'inspection du travail, mais aussi du BEA-RI, le bureau d'enquêtes et d'analyses sur les risques industriels.

Une inspection quelques jours avant le drame

Si les causes de l'accident ne sont pas précisément établies, des premiers éléments de réponses commencent à émerger. D'abord, le profil des quatre salariés présents. Des chimistes et techniciens très expérimentés, de 10 à 30 ans d'expérience, formés aux risques dits ATEX (atmosphères explosives), et travaillant ce jour-là sur un produit qu'ils connaissaient. L'équipement au cœur des investigations : un produit récent, installé en 2021 et qui avait été soumis moins d'une semaine avant à une inspection indépendante.

25 millions d'euros investis en six ans sur la sécurité

Quelques heures après les



faits, le directeur du site de Saint-Fons, Jean-Pierre Lerat, avait expliqué que la déflagration avait pu être causée par une émanation d'hydrogène. Elle est toujours la thèse privilégiée par les enquêteurs. L'atelier touché avait été soumis à des audits demandés par la Dreal ces trois dernières années, et les non-conformités relevées toutes corrigées.

Si le site classé Seveso seuil haut a déjà été témoin d'un accident mortel similaire en 2016, et mis en demeure à plusieurs reprises par la préfecture - toutes levées depuis -, reste que les moyens investis ces dernières années ont été importants. Entre 2019 et 2025, 25 millions d'euros uniquement en termes de sécurité du site de 26 hectares ont été déboursés. Des dépenses sur le réseau incendie, les stockages de matières inflammables, ou encore dans des équipements individuels.

Des travaux sécuritaires qui interviennent notamment après l'année 2018, où Elkem Silicones (à l'époque Bluestar Silicones) avait été condamné à

50 000 € pour des manquements sur son site où avait perdu la vie Khalil Abed deux ans plus tôt.

Journée d'hommages et d'échanges lundi

Contactée, Elkem Silicones fait savoir que la reprise de la production devrait se faire mardi. Ce lundi 5 janvier, les 600 salariés travaillant sur le site sont conviés à un moment d'hommages à leurs collègues décédés et d'échanges autour des questions de sécurité. Comme c'est le cas chaque hiver, la production avait été mise à l'arrêt pour les fêtes de fin d'année ces quinze derniers jours.

À l'appel de la FNIC-CGT Aura (Fédération nationale des industries chimiques), un rassemblement en hommage aux victimes de l'explosion du 22 décembre est toujours en projet, et devrait se tenir dans le courant de la semaine à venir. Une mobilisation à laquelle pourrait se joindre le reste de la Vallée de la chimie, où le risque zéro n'existe pas.

• Hugo Francès

Sites à risque dans le Rhône : les chiffres clés en 2024

La Vallée de la chimie vue d'un planeur.
Photo d'archives Florence Villard

- 43 sites Seveso, dont 29 seuil haut
- 497 inspections de sites industriels
- 94 contrôles inopinés de sites industriels
- 57 mises en demeure
- 6 amendes administratives
- 15 astreintes financières

Source : Dreal (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) Auvergne-Rhône-Alpes

LE PROGRÈS**14 | Actu Lyon et région****Rhône**

Que cachent les zones humides? Avec AquaCrypta, Jules et Hugo mènent l'enquête

Véritables points chauds de biodiversité, les zones humides sont pourtant en danger. Près de 70 % en France ont été abîmées ou détruites au cours des 50 dernières années. Dans le Rhône, l'association France Nature Environnement s'est lancée dans un projet, les étudier pour mieux les sauver.

Lac d'Emprunt, dans le parc de Miribel-Jonage à Meyzieu, le 11 décembre. Ce n'est pas vraiment la meilleure saison d'observation mais Jules Vantillard et Hugo Tauru, respectivement botaniste et entomologiste chez France Nature Environnement, ont accepté de chauffer les cuissardes pour faire une petite démonstration. Ils nous montrent deux de leurs objets d'étude : une characée, algue d'eau douce, et un œuf de donacie, un coléoptère aquatique.

En péril alors qu'elles ont survécu à quatre extinctions de masse

«AquaCrypta, c'est un projet de triple atlas départemental. Un document de référence et de localisation des espèces sur un territoire donné», explique Jules Vantillard. Trois espèces en l'occurrence. Une assez connue des spécialistes mais dont les données méritent une mise à jour, la libellule, de son petit nom odonate. Deux autres qui le sont beaucoup moins, les donacées (des coléoptères), et les characées (des plantes aquatiques). D'où le nom d'AquaCrypta, aux accents d'épopée fantastique, «ce qui est caché dans l'eau».

«Le projet a un aspect d'inventaire et d'amélioration des connaissances. Il a également un volet protection avec des actions concrètes comme la création de mares, la revégétalisation d'étangs», ajoute Hugo Tauru. Et de réintroduction de ces espèces, là où elles se font rares. Mieux connaître ces espèces, c'est aussi mesurer le degré de menace qui pèse sur elles et pouvoir les inscrire sur des listes rouges aux critères très précis de l'Union internationale pour la conservation de la nature.

Pour Hugo Tauru et Jules Vantillard, un autre paramètre est essentiel, la participation et donc la sensibilisation du



Jules Vantillard et Hugo Tauru, respectivement botaniste et entomologiste chez France Nature Environnement, présentent une characée (algue d'eau douce) et un œuf de donacie (coléoptère aquatique) trouvés dans le lac d'Emprunt dans le parc de Miribel-Jonage. Photo Maxime Jegat

grand public. Un petit pool de bénévoles est déjà rassemblé autour d'AquaCrypta. Mais toutes les bonnes volontés sont les bienvenues. Si les gros yeux mignons de la libellule ne vous suffisent pas, il suffit de demander à Hugo Tauru et Jules Vantillard pourquoi ils ont choisi ce trio d'espèces.

Sur terre depuis 400 millions d'années

Ils ne manquent pas de poésie pour doper la motivation, «les donacées sont de très beaux coléoptères» et les characées sont «comme des forêts aquatiques, elles forment des paysages assez dingues de vie».

On se doit aussi de réaliser que ces algues d'eau douce sont sur terre depuis près de 400 millions d'années. Elles sont antérieures aux dinosaures, aux arbres même. Les laisser disparaître reviendrait à dire qu'on a été capable, en 50 ans seulement et par notre simple mode de vie, d'éradiquer une espèce qui a survécu à quatre extinctions de masse. Rien de moins. Toutes les zones humides du Rhône, de la mare à l'étang, sont visées, avec un objectif, par maille de 5 km par 5 km, d'avoir accumulé un maximum de données d'ici trois ans.

● **Émilie Charrel**
| Site internet : www.fne-aura.org

Repères ▶ Appels aux dons et aux volontaires**● Un appel aux volontaires**

«Que les gens soient intéressés par le terrain ou plutôt des coups de main à la rédaction, tout le monde est le bienvenu. Nous avons des supports vidéo qui expliquent la démarche et nous formons les bénévoles», expliquent Hugo Tauru et Jules Vantillard. Les personnes intéressées sont invitées à les contacter par mail : jules.vantillard@fne-aura.org et hugo.tauru@fne-aura.org

● Un appel aux dons

Pour financer ce projet, l'association a tapé à de nombreuses portes, dont des fondations comme celle du Crédit Mutuel Alliance (Crédit Mutuel Alliance fédérale est l'actionnaire du groupe Ebra auquel appartient votre journal). Cette fondation vient de primer neuf associations de la région Auvergne-Rhône-Alpes, «qui chacune à leur échelle, agissent pour préserver la biodiversité locale».

France Nature Environnement est d'ailleurs en pleine campagne d'appel aux dons, alors si des mécènes se laissent séduire «qu'ils n'hésitent pas. La situation des associations n'est pas simple...», confient les deux scientifiques.

Le donacie, coléoptère aquatique, à cette iridescence caractéristique de sa famille.
Photo fournie par France Nature Environnement



Métropole de Lyon

Le méga projet d'Aulas et Sarselli pour faire sauter le bouchon de Fourvière

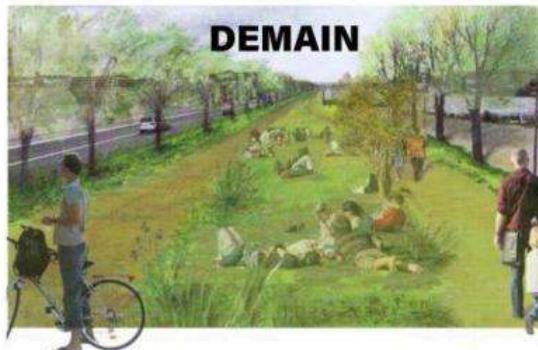
Leur premier projet est un coup de tonnerre. Unis sous la bannière (Grand) Cœur lyonnais, Jean-Michel Aulas et Véronique Sarselli prévoient de construire un tunnel pharaonique de 8 kilomètres entre Tassin-la-Demi-Lune et Saint-Fons pour déboucher Fourvière. Interview exclusive.

Ils ont réservé leur première grande annonce au *Progrès*. Et c'est une bombe. Inattendue. Candidats à la mairie de Lyon et à la présidence de la Métropole sous la bannière commune (Grand) Cœur lyonnais, Jean-Michel Aulas et Véronique Sarselli veulent s'attaquer à un vieux serpent de mer : celui de la traversée nord-sud de Lyon. Et ils n'y vont pas avec le dos de la cuillère.

Épousant le projet "Métamorphose" porté par l'architecte Hélène Duhoo depuis 2016, ils envisagent de faire sauter le bouchon de Fourvière en construisant un immense tunnel de 8 km (potentiellement le cinquième plus long de France) entre Pont d'Ecuyer/Valvert sur la M6 et Saint-Fons/Boulevard périphérique Laurent-Bonnevay sur la M7. Il passerait sous la Presqu'île, sous Gerland, sous la Saône, sous le Rhône... et représenterait dix ans de travaux pour un coût de près de deux milliards d'euros. Utopique ou réaliste ?

Après l'abandon de l'Anneau des sciences en 2020, on ne s'attendait pas à ce que la traversée de Fourvière revienne sur la table lors de cette campagne. Qu'est-ce qui vous pousse à aller sur ce terrain ?

Jean-Michel Aulas : « Ce qui est anachronique, ce n'est pas le fait de parler de la traversée de Lyon par une autoroute aujourd'hui, c'est que cela n'a pas été fait au cours des six années de mandat qui viennent de s'écouler. Nous avons une responsabilité extrêmement importante vis-à-vis de l'ensemble des Lyonnais et Grands-Lyonnais : celle d'enlever cette verrou qui n'a pas d'équivalent en Europe. Et la réponse, c'est ce projet de tunnel, semblable à ce qui existe par exemple à



Le projet de tunnel de 8 km sous Lyon porté par Jean-Michel Aulas et Véronique Sarselli permettrait de réaménager les bords du Rhône. Visuel DR



En faisant sauter le bouchon de Fourvière, le nouveau tunnel donnerait l'occasion de réaménager entièrement le secteur de l'actuel centre d'échanges de Perrache. Photo ©Adagp

« Nous avons une responsabilité extrêmement importante : celle d'enlever cette verrou [l'autoroute sous Fourvière] »

Véronique Sarselli et Jean-Michel Aulas



Boston. C'est à la hauteur de notre très haute ambition pour le territoire.»

Véronique Sarselli : « Il faut rappeler les chiffres. Chaque jour, 110 000 véhicules empruntent le tunnel de Fourvière [103 278 exactement selon les données 2024 de la Métropole]. C'est un trafic quatre fois supérieur à celui d'une autoroute normale, avec des conséquences notables sur l'environnement, la qualité de l'air, la qualité de vie, la vitalité économique. C'est notre devoir de trouver une solution. Contrairement aux écologistes qui ont choisi de miser sur la contrainte et la congestion, nous portons l'idée d'un projet structurant avec ce grand tunnel. C'est un projet historique. Nous l'avons baptisé la Nouvelle traversée de Fourvière.»

À quoi ressemblera précisément ce tunnel de 8 kilomètres ?

V. S. : « Il débutera sur la M6 au niveau de Tassin et débouchera vers Saint-Fons près de l'A450, avec une sortie intermédiaire à Lyon. Le tunnel aura deux voies dans les deux sens afin d'offrir la meilleure fluidité possible et donc de vrais gains de temps. C'est es-

sentiel pour déporter le maximum de véhicules. Cela va considérablement améliorer la qualité de l'air de la métropole car il y aura tout un système de captation de la pollution dans le tunnel.

Cela va aussi radicalement apaiser les berges, Confluence, la Mulatière, Pierre-Bénite, Perrache... Et bien sûr, cela va permettre de repenser l'actuel tunnel de Fourvière. Il y aura, demain, un tube pour les modes doux et un tube pour la desserte locale.»

Lorsque Bruno Bernard avait été interrogé sur le projet "Métamorphose" d'Hélène Duhoo, son entourage avait jugé le coût de 2 milliards d'euros totalement infinancable. Que répondez-vous ?

J.-M. A. : « Bruno Bernard aurait certainement dit la même chose pour TEO [périphérique nord de Lyon] si on lui avait posé la question en amont de sa réalisation. Mais il ne faut pas lui en vouloir, il ne connaît rien aux sujets structurants. Pour ma part, je n'ai aucune inquiétude sur le financement de cette infrastructure car il s'agit d'un véritable atout pour le territoire

qui pourra s'amortir sur un temps long. C'est le même genre de défi que celui que j'ai eu à mener pour le Groupama Stadium. Je suis d'ailleurs persuadé qu'il y aura une féroce bagarre entre les grands opérateurs pour participer au financement public-privé de ce projet qui représentera probablement 5 000 emplois sur dix ans. C'est une opportunité de croissance considérable.»

V. S. : « Nous irons chercher des fonds européens et des fonds de l'État car c'est un tunnel dont l'utilité dépasse largement le cadre de la Métropole. Il y aura, par ailleurs, une captation de valeur liée à la récupération d'espaces à Perrache. Enfin, la question d'instaurer un péage dans ce tunnel devra être posée. Mais rien n'est décidé.»

J.-M. A. : « On peut envisager une différenciation de traitement entre les Grands Lyonnais et les autres automobilistes grâce à l'intelligence artificielle. Il ne faut se fixer aucune limite, tant que le projet est innovant et utile aux usagers.»

Vous annoncez un horizon de dix ans. Est-ce crédible pour un tel

projet ?

V. S. : « Oui, c'est tout à fait réaliste d'achever ce chantier à l'horizon 2036-2037. Il n'y a pas de difficultés techniques insurmontables pour cette infrastructure. Construire un tel tunnel, on sait faire. Le chantier aura d'ailleurs l'avantage de ne pas pénaliser les habitants ni le tissu économique puisqu'il sera essentiellement mené en souterrain.»

Votre projet remet-il en cause la requalification du centre d'échanges de Perrache initiée par la majorité écologiste ?

J.-M. A. : « Il y aura évidemment un projet à mener à Perrache mais il est encore trop tôt pour entrer dans les détails. Rien n'est figé. Nous voulons le construire avec les habitants et les utilisateurs du site. Nos concertations seront réelles. Il ne s'agira pas des faire-valoir de la majorité actuelle.»

Vous avez évoqué l'arrivée de modes doux dans le tunnel de Fourvière. Pourrait-il s'agir de Teol (tramway express de l'ouest lyonnais) et donc d'un nouveau tracé ?

V. S. : « Nous n'allons pas tout dévoiler aujourd'hui. Nous aurons rapidement l'occasion d'évoquer Teol et d'autres grands projets. Tout ce que je peux dire, c'est que cette Nouvelle traversée de Fourvière va peut-être rendre Teol inutile...»

• Propos recueillis par Pierre Comet

LE PROGRES**24 | Actu Villeurbanne**

Lundi 5 janvier 2026



À Vaulx-en-Velin, les travaux avancent plus vite comme ici, boulevard des droits de l'Homme. Photo C.P.



Les travaux en amont du nouveau pont, le long de l'A42, au niveau des Puces du Canal. Photo Chloé Pasquinelli



Le tunnel pour les cyclistes sous les ponts de Croix Luizet n'est pas encore ouvert. Photo Chloé Pasquinelli



Les rails sont posés au carrefour Charles-de-Gaulle, de l'autre côté du Pont du Roulet. Photo C. Pasquinelli



Les travaux s'achèvent, à la Doua, à la jonction avec les rails préexistants du T1. Photo Chloé Pasquinelli

Villeurbanne

Pont du Roulet, Saint-Jean, Buers : où en est le chantier du T9 ?

Alors que du côté de Vaulx-en-Velin, le tracé du tramway T9 commence à prendre sa forme finale ; à Villeurbanne, le quartier de Saint-Jean demeure pour l'heure un champ de ruines. Les travaux se sont concentrés sur la passerelle qui traverse le canal de Jonage. On fait le point.

Dans le quartier de Saint-Jean qui borde le canal de Jonage, le chantier du tramway T9 qui doit relier Vaulx-en-Velin La Soie à Charpennes, ressemble à un champ de ruines.

• Allée du Mens : les travaux de création de la voirie démarrent

A bout de l'allée du Mens, depuis notre reportage réalisé en août dernier, les terrains ont été labourés. Mais, il semble y avoir eu une coupure dans l'avancée des travaux du T9.

Dont la fin initialement annoncée pour 2026 est désormais espérée pour le premier semestre 2027. Dans cette allée, les « travaux de création de la voirie démarrent », apprend-on dans la dernière lettre d'information du Sytral.

• Le Pont du Roulet est achevé

Le réel changement se trouve plus loin, au niveau du pont de Saint-Jean, dit « du Roulet ». La troisième passerelle, qui accueillera le tramway et les modes doux, est achevée. Les travaux d'aménagement « se poursuivent et les garde-corps sont en cours d'installation pour permettre aux piétons et aux cyclistes de l'emprunter dès février 2026 », précise le Sytral.

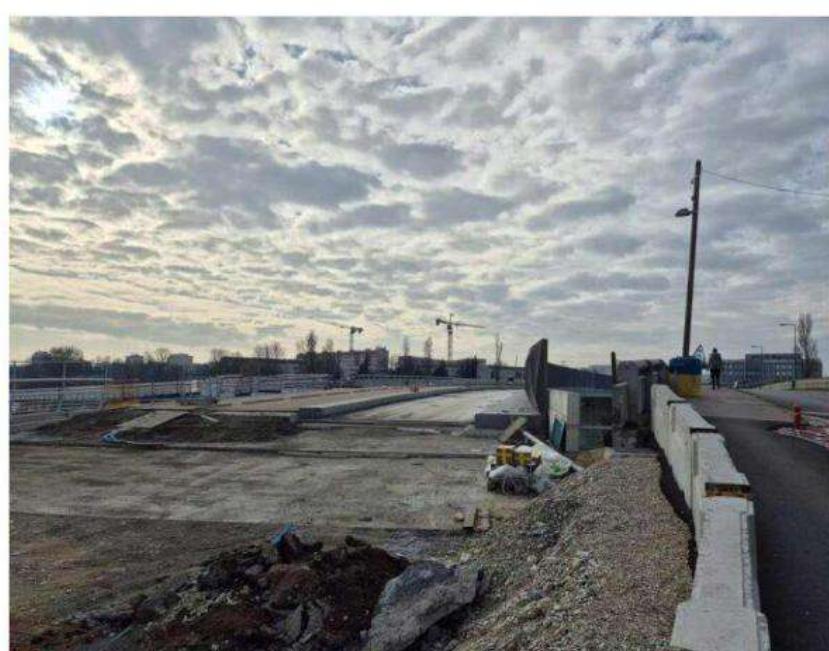
Le tunnel qui en débouche semble terminé, mais pas encore ouvert. Une voie de passage piéton permet tout de même de passer de l'autre côté du canal. « Le chantier se concentrera ensuite sur la plateforme réservée au tramway ».

• Aux Buers, les rails sont posés

Le long de l'A42, au débouché du pont du Roulet, « la nouvelle voirie routière est terminée ». Aux Buers, au carrefour du giratoire Charles-de-Gaulle, les premiers rails sont en train d'être posés.

• Reste l'entrée de La Doua

Enfin, les travaux n'ont visiblement pas encore commen-



Côté Saint-Jean, la passerelle de Croix Luizet s'est achevée cet été, les rails sont en cours d'installation. Photo Chloé Pasquinelli

cé devant la Nécropole de la Doua, dernière étape avant de rejoindre les rails du tramway T1 qui dessert déjà Croix-Luizet, le campus de La Doua, le Tonkin et Charpennes.

Pour rappel, la ligne T9 parcourra plus de 11 kilomètres dont 8,8 km de nouvelle voie et 2,5 km de tronçon commun avec le T1 et le T4 entre Croix-Luizet et Charpennes.

La ligne comptera 19 stations (10 à Villeurbanne, 9 à Vaulx-en-Velin). Le coût de cette nouvelle ligne est estimé à 290 millions d'euros.

• Chloé Pasquinelli

NOUVEAU LYON DE JANVIER FEVRIER 2026



Le doigt sur le stylo, Bruno Bernard est prêt à signer. C'est le message qu'il a fait passer lors d'une conférence de presse le 12 décembre. S'il est réélu à la tête de la Métropole, il lancera le projet Rive droite, sur les quais du Rhône. Une opération qui prévoit la plantation de 1 212 arbres et la création de 33 000 m² d'espaces végétalisés. Une première tranche de travaux serait engagée entre le pont Wilson et la passerelle du Collège, soit un investissement de 34 millions d'euros. Le chantier démarrerait à l'été et serait terminé en

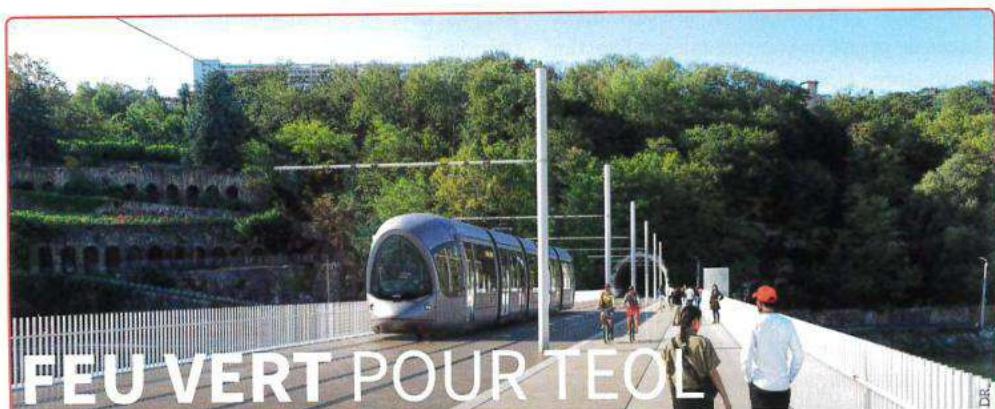
2028. Une deuxième étape serait peut-être réalisée dans la foulée, au droit de l'Hôtel-Dieu, pour combler la trémie et réaliser des terrasses végétalisées – l'élu précisera son calendrier dans les semaines à venir. En cas d'alternance, libre au nouvel exécutif de confirmer le projet ou de l'annuler. "C'est le moment de la clarification", souligne le président du Grand Lyon.

Lors de la conférence de presse, Béatrice Vessiller, vice-présidente à l'urbanisme, a désamorcé les critiques quant au maintien d'une seule file automobile

dans le sens nord-sud. Le trafic a baissé de 20 % sur les quais entre 2015 et 2023 et devrait encore diminuer de 15 % d'ici à 2030, à situation égale. Le projet Rive droite le ferait réduire de 15 % supplémentaires. Ce point avait été relevé lors de l'enquête publique.

Si le commissaire enquêteur avait émis un avis favorable, il avait exprimé des réserves sur les flux de circulation, demandant sans le dire formellement une étude d'impact. Il se questionnait aussi sur la suppression de 400 places de stationnements.

4300 C'est le nombre de logements locatifs sociaux agréés en 2025 dans la métropole de Lyon. "Nous atteignons près de 90 % de l'objectif de début de mandat", plaonne Renaud Payre, vice-président délégué à l'habitat, qui visait le chiffre de 5 000. La fédération des promoteurs immobiliers (FPI) déplore pourtant une baisse des ventes en bloc cette année (lire page 12). Pourquoi une telle différence ? La FPI ne comptabilise pas la production propre des bailleurs, mais celle du parc privé vendu en l'état futur d'achèvement. Par ailleurs, elle comptabilise les logements livrés quand la collectivité recense ceux qui sont financés et bientôt en chantier.



Carton plein pour le tramway express de l'Ouest lyonnais (Teol) qui a reçu 82 observations lors de la phase d'enquête publique qui s'est terminée le 8 octobre dernier. Le commissaire enquêteur a relevé "une très forte mobilisation du public", plutôt favorable à Lyon 5^e et Sainte-Foy, exprimant une frustration à La Mulatière de ne pas bénéficier d'une station – mais obtenant une passerelle vers la Confluence – et un "vif rejet" à l'ouest, à Tassin notamment. Un avis

favorable est prononcé, assorti de réserves. Il s'agit notamment de minimiser les acquisitions foncières à Tassin et de n'engager les travaux entre Ménival et Alaï qu'après avoir obtenu "l'acceptation du projet par les communes traversées". Pas gagné... mais l'avis n'est que consultatif. C'est au tour de la préfecture de déclarer le projet d'utilité publique. Véronique Sarselli, candidate LR à la présidence de la Métropole, a déjà indiqué qu'elle questionnerait Teol.



HISTOIRE

En 1895, cinq jeunes pêcheurs trouvent la mort devant leur famille dans les tourbillons du Rhône à Saint-Clair, au nord de Lyon. Alors que les décès par noyade sont fréquents, les moyens de sauvetage sont encore peu développés, tout comme la pratique de la nage. Par Frédéric Crouzet

Ce dimanche 21 avril 1895, le faubourg de Bresse est en fête. Sur le quai qui relie Lyon à Caluire, la vogue de la Boucle bat son plein. Mais en milieu de journée, c'est la consternation. Les habitants des bords du Rhône apprennent la noyade de cinq jeunes garçons issus de deux familles de teinturiers de la rue de Saint-Clair. Dans la matinée, Victor Ramoy, 20 ans, et son frère Claude, 16 ans, empruntent la barque familiale, accompagnés des trois frères Lespinat, Joannès, Léon et Jean, âgés de 12 à 24 ans, pour une partie de pêche sur le fleuve. Même s'ils prennent peu de poissons, les garçons sont joyeux et chantent. Peu après midi, sur la rive gauche, ils embarquent le quatrième frère Lespinat, Louis, 25 ans, qui sort du travail. Seulement, chargée désormais de six personnes, la barque commence à prendre l'eau.

HAPPÉS PAR UNE "MEUILLE"

Les garçons ont beau écoper à la main, le bateau s'enfonce peu à peu avant d'être happé par une "meuille", un tourbillon dans le langage des mariniers. La barque se retourne et met l'équipage à l'eau. Bien qu'ils soient des pêcheurs aguerris, les garçons ne savent pas nager et disparaissent dans les profondeurs du fleuve. Seul Claude Ramoy parvient à s'agripper à la barque. Emporté par le courant, il est récupéré 300 mètres plus loin par deux mariniers. Comble du drame, "de sa fenêtre, Madame Lespinat avait pu apercevoir vaguement la barque emportant ses fils", rapporte *Le Progrès* dans son édition du 22 avril. Et le quotidien de conclure, "puisse la leçon ser-

En haut,
gravure publiée
le 5 mai 1895 par
Le Progrès Illustré.

LE DRAME DES NOYÉS du Rhône

vir aux imprudents pêcheurs qui s'aventurent dans ces parages dangereux". Ce drame trouve un écho dans toute la France et dans la presse étrangère, depuis le récit de la noyade jusqu'à la tardive découverte des corps.

PREMIÈRE CAUSE DE MORT ACCIDENTELLE

Il n'y a alors guère que les journaux pour faire de la prévention sur les risques liés aux fleuves, où les noyades demeurent fréquentes. "C'est la première cause de mort accidentelle puisqu'elle représente 52 % des morts recensés de l'année 1811 à l'année 1937", observe Charlotte Gouillon dans un mémoire de master (Université Lyon 2) consacré à l'*Histoire et épidémiologie historique de la noyade dans le Rhône xix^e-xx^e siècles*. La chercheuse a recensé 1064 cas de noyade dans le département entre 1800 et 1950 : accidents de bateaux, de baignade, promeneurs imprudents ou ivres, suicides...

SOIGNÉS PAR LA FUMÉE DE TABAC

Face à cette fatalité, les autorités se sont tardivement préoccupées du secours aux noyés. Après Paris, la municipalité de Lyon installe en 1774 des "boîtes fumigatoires" le long des deux cours d'eau. À l'intérieur, du matériel pour frictionner, réchauffer et ranimer les asphyxiés, dont un étonnant système pour insuffler de la fumée de tabac dans les intestins ! Au début du xix^e siècle, la baignade est réglementée et des mariniers sont équipés de huit bateaux dédiés aux secours. Les inondations meurtrières de 1840 et 1856 entraînent la création de la Société des sauveteurs de Lyon, puis de la Compagnie maritime mobile de sauvetage du Rhône en 1864. Leur mission relève cependant davantage de la socialisation ou de la formation aux gestes de secours que de l'intervention en urgence pour sauver des victimes, bien souvent des actes héroïques isolés. La dangerosité de la Saône, et surtout du Rhône, ne laisse cependant guère de chance à ceux qui tombent dans les eaux tumultueuses, dont les corps ne sont parfois jamais retrouvés. Ce fut le cas pour Jean Lespinat. Les dépouilles des quatre autres garçons de Saint-Clair ont été découvertes des semaines plus tard à Perrache, Vienne, jusqu'à Salaise-sur-Sanne (Isère)... à 60 km des lieux du drame.

LE PROGRÈS

Mercredi 7 janvier 2026

Actu Lyon | 21

Lyon 7e

Boulevard Yves-Farge : le campement du parking Lortet démantelé ce mardi

C'est peut-être la fin de longs mois d'inquiétude et de sentiment d'insécurité pour les riverains et commerçants des rues Nadaud, Lortet et du boulevard Yves-Farge, dans le 7^e arrondissement de Lyon. Ce mardi 6 janvier, le campement installé depuis des mois sur l'ex-parking DHL a été démantelé par les services métropolitains.

Ce mardi 6 janvier, les cabanes qui servaient d'abri de fortune à deux familles, soit cinq ou six personnes depuis juillet dernier ont été démantelées sur le parking Lortet, à l'angle de la rue du même nom et du boulevard Yves-Farge, (Lyon 7e). Lucas Latocca, président du CIL Lyon 7e, qui s'était mobilisé aux côtés des riverains et commerçants, en écrivant notamment à la préfète du Rhône pour solliciter la « mise en place d'un plan d'urgence », confie quelques détails au *Progrès*.

« Dans l'après-midi, les servi-



Le parking Lortet, squatté depuis juillet dernier, après l'évacuation de la trémie Yves-Farge, a été démantelé ce mardi 6 janvier dans l'après-midi. Photo fournie

ces de la Métropole ont procédé au démantèlement des deux cabanes présentes sur le parking. L'évacuation des déchets a donné lieu à un incident. Une des bennes a pris feu, nécessitant l'intervention des pompiers. Après refroidis-

sement complet, les déchets qui n'ont pu être enlevés cet après-midi le seront ce mercredi. »

Selon un riverain, « les familles avaient quitté les lieux depuis la fin de l'année. Les va-et-vient du côté du parking

avaient cessé, c'est ce qui nous avait mis la puce à l'oreille. »

Le week-end dernier, une des deux cabanes s'était effondrée, « nous confirmant que plus personne ne vivait dedans ». Ce mardi matin et sous les faibles températures, la

conduite d'eau installée sur le campement a lâché « pour la seconde fois, provoquant un verglas important sur le trottoir du boulevard Yves-Farge », poursuit le riverain. Depuis, la zone a été salée et le périmètre matérialisé avec de la rubalise pour sécuriser l'endroit.

Un espace vert pour apaiser les tensions

« Même si nous nous inquiétons du devenir de ces deux familles et de leurs enfants, en plein hiver, c'est un soulagement pour nous », admet le riverain. Comme d'autres riverains et commerçants du secteur, il espère que l'insécurité et les nuisances drainées par le campement ne soient plus qu'un mauvais souvenir. Sur ce parking, il est désormais question de créer un espace vert. Nous espérons, comme nous l'a promis la municipalité que cela soit fait rapidement pour éviter qu'il soit de nouveau squatté », conclut le riverain.

• Christelle Lalanne

Lyon

La Part-Dieu : aux portes de la gare, le bois urbain est en train de prendre racine

Une partie de la rue Bouchut, située dans le prolongement de la gare de la Part-Dieu a été transformée en bois urbain. Arbres, arbustes et plantes vivaces ont ainsi remplacé les couches de bitume. L'aménagement entamé en mars dernier est aujourd'hui terminé. Tout du moins dans sa première phase. Pour la seconde, il faudra attendre « après 2026 ».

Le secteur de la gare de la Part-Dieu poursuit sa transformation. À la place Béraudier, revue de fond en comble vient désormais s'ajouter un nouvel espace public : le bois de la Part-Dieu. On comment transformer une voie de circulation en espace paysager où se croisent « de manière sécurisée », piétons et cyclistes dans un environnement fait de plantations multiples.

« 70 arbres viennent d'être plantés »

Pour la « dynamique forestière » promise il faudra attendre encore un peu. Mais le volume annoncé est là. Avec 70 arbres qui viennent d'être installés, près de 700 jeunes plants, 2 400 arbustes, 7 plantes grimpantes et plus de 16 000 plantes vivaces, « la végétalisation est déjà visible », note le président de la Métropole de Lyon, Bruno Bernard, pour qui ce projet dont on inaugure ce mardi 6 janvier une première phase, « participe à l'attractivité du quartier » et « donne plus de valeur au patrimoine de la Part-Dieu ».

Entamé en mars 2025, l'aménagement du petit bois de la Part-Dieu fait partie de la « révolution paysagère » souhaitée par la Métropole et la Ville de

Lyon qui ici, ont investi 2,7 millions d'euros. L'idée, concrétisée par une équipe de maîtrise d'œuvre autour des architectes-paysagistes de l'Atelier Jacqueline Osty & associés, était de « planter généreusement », de « transformer cet espace rue en espace de verdure », dira le maire de Lyon Grégory Doucet, tout en proposant aux passants des espaces de repos (il y a des bancs et des fontaines). Tout en maintenant aussi une bonne gestion de flux.

Un petit bois à la croisée de plusieurs chemins

Presque un défi, le secteur étant à la croisée de plusieurs chemins. Ceux qui mènent à la gare, au centre commercial, aux immeubles de bureaux ou à la bibliothèque municipale et où passeraien que le 300 000 personnes chaque jour. Un lieu qui « offre déjà du



Le bois urbain de la Part-Dieu est aménagé dans le prolongement de la gare sur une partie de la rue Bouchut. Photo Aline Duret

calme », poursuivra le maire de Lyon, un lieu « qui dit ce que la ville est, ce qu'elle est en train de devenir », affirme l'élu.

Sa spécificité repose sur l'utilisation de « trois strates végétales », arbres, arbustes et herbacées. Il est conçu « comme un îlot de fraîcheur à la fois grâce à la densité de la canopée et au rôle de climatisateur joué par les strates moyennes et basses », expliquent les aménageurs.

Les plantations nouvelles auront sans doute le temps de s'épanouir avant que ne com-

mence une seconde phase projetée « après 2026 ». Liée à une opération future immobilière, elle consiste à l'aménagement de la partie nord du terrain de France Télévisions (angle rue Bouchut/rue Cuirassiers), sur une partie du terrain arboré, avançant les services de la Métropole. Ce qui permettrait alors au bois urbain de la Part-Dieu et ses 140 arbres, d'occuper 1,2 hectare d'espaces publics avec 75 % de surface de canopée.

• A.D.

LE PROGRÈS**10 Actu Lyon et région**

Jeudi 8 janvier 2026

Rhône

Nouveau tunnel sous Lyon : faisabilité, coût, utilité... On fait le point

Dévoilé le 5 janvier par Jean-Michel Aulas et Véronique Sarselli, le projet de tunnel sous Lyon de 8 km soulève des questions sur sa pertinence, son coût (2 milliards) et sa faisabilité. *Le Progrès* a interrogé des experts pour en analyser le réalisme et l'impact sur Fourvière qu'il entend déboucher. On vous explique en 5 questions.

1 Existe-t-il des tunnels similaires dans d'autres villes ?

Aussi spectaculaire que puisse être le projet de tunnel sous Lyon porté pour (Grand) Cœur lyonnais par Jean-Michel Aulas et Véronique Sarselli, il ne serait pas unique en son genre.

Les déviations de voies en souterrain sont légion en Europe pour récupérer de l'espace public en surface (le duo promet 40 hectares de végétalisation).

En France, on peut citer le tunnel de Toulon (3,3 km), qui est emprunté quotidiennement par 65 000 véhicules pour traverser la préfecture du Var d'Est en ouest. On peut évoquer encore le tunnel Prado-Carénage de 2,45 km qui passe sous le vieux port de Marseille depuis 1993.

Plus loin en Europe, Madrid a enterré, dans les années 2000, près de 10 km de son périphérique autoroutier.

Enfin, en Allemagne, Düsseldorf est également un bon exemple. Son tunnel urbain de 2 km a permis de rendre les berges du Rhin aux piétons et cyclistes. Jean-Michel Aulas n'a d'ailleurs pas manqué de le mentionner sur X.

2 Est-ce technique- ment faisable de construire un tunnel de 8 km ?

Ce ne serait probablement pas une sinécure de creuser 8 km sous Lyon car son sol a la réputation d'être très complexe en raison de la proximité du Rhône et de la Saône et d'éventuels vestiges. Mais il ne s'agirait pas non plus d'un exploit.

Rien qu'en France, il y a déjà quatre tunnels plus longs. Trois transfrontaliers : le tun-



Un projet similaire a permis de boucler le périphérique ouest de Paris en 2006 : le Duplex, ici lors du chantier. Photo d'archive Sylvain Merle/Le Parisien

« Si ce tunnel se fait, il est fort probable qu'il sera saturé quelques années après son ouverture »

Marc Perez, consultant du cabinet d'expertise indépendant TTK

nel du Fréjus (12,8 km), le tunnel du Mont Blanc (11,6 km) et le tunnel du Somport (8,6 km). Et un en région parisienne : le Duplex (10 km). Ce dernier - qui a permis de boucler le périphérique à l'ouest pour les véhicules légers - est très original dans sa conception car les deux sens de circulation sont superposés l'un sur l'autre. Il a fallu onze années pour le construire en raison de multiples recours.

3 Est-ce un projet pertinent pour fluidifier le trafic ?

Le président de la Métropole de Lyon Bruno Bernard et la cheffe de file du RN Tiffany Joncour en sont persuadés : le tunnel du duo Jean-Michel Aulas et Véronique Sarselli n'aura aucune utilité pour réduire les bouchons. Il n'intéressera, selon eux, que les véhicules en transit qui ne représentent que 15 % du tra-

fic. Mais c'est un peu caricatural car il existe évidemment des grands Lyonnais qui traversent tous les jours l'agglomération du nord au sud pour leur travail. Par ailleurs, le projet promet une issue intermédiaire après Perrache.

« Avec cette sortie à Lyon, le tunnel actuel de Fourvière sera nécessairement décongestionné, analyse Marc Perez, consultant au sein du cabinet d'expertise indépendant TTK. Mais il s'agira d'une décongestion à court terme. Car, quand une voie circule bien, il y a systématiquement une croissance du trafic lié à un report voire à un retour à la voiture. Cela se vérifie partout dans le monde. Ainsi, si ce tunnel se fait, il est fort probable qu'il sera saturé quelques années après son ouverture. » Sauf si un coût de péage élevé tempère l'intérêt pour cet équipement.

4 2 milliards d'euros : un budget réaliste ?

Le coût de deux milliards d'euros avancé par Véronique Sarselli et Jean-Michel Aulas pour leur tunnel s'appuie sur l'estimation effectuée en 2016 par l'architecte Hélène Duhoo. Seulement, les coûts de la construction ont flambé depuis...

« Il faut désormais compter entre 500 millions et 1 milliard d'euros le kilomètre à en juger par les coûts des derniers grands projets menés en Europe (10 milliards les 17 km au Danemark, 2 milliards les 3 km en Angleterre), assène Marc Perez. L'enveloppe se situerait donc plutôt entre 4 et 8 milliards.

Si les recettes de péage venaient à couvrir 40 % du financement comme c'était envisagé pour l'Anneau des Sciences (0,35 € le km), cela laisserait entre 3 et 6 milliards à financer par l'impôt. » Ou l'emprunt.

5 Le projet est-il compatible avec le plan de prévention des risques de la Vallée de la chimie ?

C'est, en milliards d'euros, le coût estimé du projet de tunnel par Véronique Sarselli et Jean-Michel Aulas. Avec l'augmentation des coûts de construction, l'enveloppe se situerait plutôt entre 4 et 8 milliards selon Marc Perez, consultant au sein du cabinet d'expertise indépendant TTK.

Véronique Sarselli et Jean-Michel Aulas ont annoncé vouloir faire déboucher leur Nouvelle traversée de Fourvière à Saint-Fons, au niveau de l'intersection avec le boulevard Laurent-Bonnevay. Mais en auront-ils le droit ? Ce n'est pas certain car ce site est à la lisère du plan de prévention des risques majeurs prévisibles (PPRT) de la Vallée de la chimie et il est en plein cœur de la zone rouge du "porter-à-connaissance" (PAC : qui désigne la procédure par laquelle le préfet porte à la connaissance des communes le cadre législatif et réglementaire à respecter) du port Édouard-Herriot.

« Pour que le projet soit autorisé, il faudra que les porteurs de projets parviennent à démontrer que leur infrastructure n'aggrave pas les risques déjà encourus sur la M7, éclare Gilles Brocard, conseiller technique de l'association nationale des collectivités pour la maîtrise des risques industriels.

Il s'agit plus ou moins de la même problématique que pour l'Anneau des Sciences, qui devait déboucher au même endroit et l'État s'était alors montré très circonspect. Il n'a jamais donné son feu vert. Il faut, d'ailleurs, préciser qu'il n'y a pas de révision possible pour faciliter un tel projet. Pour exister, il faudra qu'il soit dans les clous du PPRT. » Pas facile, mais pas impossible.

• Pierre Comet

LE PROGRES44 | **Loisirs Magazine**

Vendredi 9 janvier 2026

Lyon

Une exposition inédite consacrée au grand couturier Yves Saint Laurent

L'exposition-vente intitulée *Yves Saint Laurent, du crayon à la couture* et visible jusqu'au 22 janvier à la galerie MC2M présente quelques dessins originaux et de beaux portraits en noir et blanc de cette figure mondiale de la mode.

Il est difficilement reconnaissable et fait curieusement plus vieux que son âge. Nous sommes au début de l'année 1958, Yves Saint Laurent n'a que 22 ans et il lit des télexgrammes d'encouragement et de félicitations alors qu'il présente sa première collection pour le compte de la maison de couture Christian Dior. Il en a été nommé directeur artistique après le décès de Christian Dior en 1957 et a d'emblée fait très forte impression. La photo fait partie des quelques clichés montrés au sein de l'exposition-vente *Yves Saint Laurent, du crayon à la*

couture, visible jusqu'au 22 janvier à la galerie MC2M.

«Madame Renée, première d'atelier d'Yves Saint Laurent, est décédée l'an dernier»

Son responsable, Maxence Curténaz, férus de photos de mode, a notamment pu acquérir récemment plusieurs dessins d'Yves Saint-Laurent.

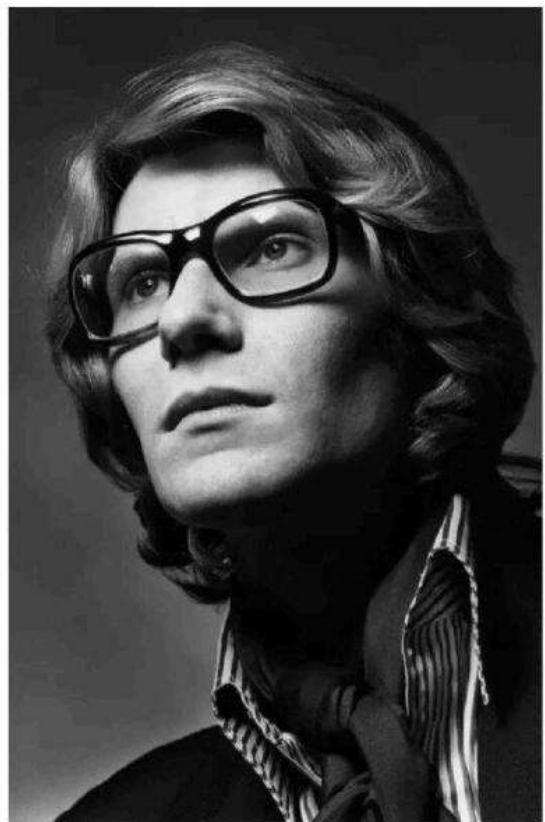
«Le point de départ de l'exposition, c'est l'acquisition de documents issus de la collection de Madame Renée, qui était la première d'atelier d'Yves Saint Laurent et qui est décédée l'an dernier», explique celui qui a ouvert sa galerie il y a deux ans. «Il y a des dessins préparatoires des tenues à réaliser et des dessins plus techniques, comme des annexes au dessin pour approfondir le mouvement, la forme à donner à une robe. Ce

sont des documents de travail qu'elle avait conservés.»

Des portraits en noir et blanc du photographe Jeanloup Sieff sont aussi exposés ainsi que des images montrant Yves Saint Laurent à Marrakech (Maroc), peu de temps avant qu'il décide d'acheter, avec Pierre Bergé, la Villa Majorelle et son fameux jardin, un site touristique qui reflète encore aujourd'hui la passion du couturier pour la ville marocaine. La galerie MC2M est située à quelques encabures du musée des Tissus, actuellement fermé et qui a accueilli en 2019 une grande exposition dédiée à l'univers du couturier.

• **Guillaume Beraud**

Yves Saint Laurent, du crayon à la couture, jusqu'au 22 janvier à la galerie MC2M, 21, rue Auguste Comte (Lyon 2^e), du mardi au samedi de 10 h à 18 h 30. Entrée libre. <https://www.galeriemc2m.com/>



Parmi les photos exposées, ce portrait d'Yves Saint Laurent à Paris en 1969. Photo Jeanloup Sieff (collection privée Paris)

LE PROGRÈS

20 | Actu Lyon

Dimanche 4 janvier 2026

Lyon

Histoire locale

Bourgeoisie, discrétion, hygiène : l'époque des maisons closes

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 des maisons closes à Lyon. Jusqu'en 1946, elles obéissaient à une hiérarchie sociale très stricte. Selon les rues où elles étaient autorisées, elles accueillaient des clientèles distinctes, proposaient des conditions différentes et occupaient des positions inégales dans l'espace urbain.

A Lyon, la prostitution réglementée n'a jamais été marginale. Jusqu'en 1946, elle relève d'un système administratif structuré, intégré à la police, à l'hygiène publique et à l'organisation de l'espace urbain. Les maisons closes ne sont ni cachées ni illégales : elles sont assignées à des rues précises, surveillées, déplacées si nécessaire.

Des visites médicales bi-hebdomadaires

Le principal foyer se situe dans la rue des Maronniers, à quelques dizaines de mètres de la place Bellecour. On y recense plusieurs maisons de tolérance autorisées, inscrites dans les registres de la police des mœurs. Les immeubles ne portent aucun signe explicite, mais les usages sont connus : volets fermés en permanence, sonnette distincte, entrée unique contrôlée par une tenancière déclarée. Les horaires sont encadrés. La



Le principal foyer se situe dans la rue des Maronniers. On y recense plusieurs maisons de tolérance autorisées. Photo d'archives *Le Progrès*

clientèle est majoritairement bourgeoise et régulière.

Chaque établissement est soumis à un règlement strict. Les prostituées doivent être inscrites individuellement, résider sur place, et se soumettre à des visites médicales obligatoires, souvent deux fois par semaine, à l'hôpital de l'Antiquaille ou dans des locaux dédiés. Toute absence à une visite entraîne une sanction immédiate pouvant aller jusqu'à l'exclusion temporaire de la maison. La logique est sanitaire avant d'être morale.

La visibilité est rigoureusement interdite. Les archives policières lyonnaises mentionnent à plusieurs reprises des rappels à l'ordre pour « appari-

tion aux fenêtres » ou « attitude provocante ». Dans la rue Sainte-Catherine, où subsistent des établissements plus populaires, une prostituée aperçue à une fenêtre déclenche une procédure administrative – non pour prostitution, mais pour atteinte à l'ordre public. À Lyon, le problème n'est pas l'activité, mais ce qu'elle montre.

La rue de l'Arbre-Sec accueille des maisons dites de second rang. Leur implantation, au contact immédiat des commerces, repose sur un principe clair : invisibilité et silence. Les rapports de police montrent que les contrôles concernent essentiellement le bruit, l'ivresse des clients ou les attrouchements. Les actes sexuels, eux,

ne font l'objet d'aucune poursuite tant qu'ils restent confinés à l'intérieur.

Les tenancières occupent une position centrale. Déclarées auprès de l'administration, souvent anciennes prostituées, elles servent d'intermédiaires entre la police et les femmes. Certaines disposent d'une influence réelle. Des dossiers attestent de fermetures envisagées puis annulées après intervention préfectorale, notamment lorsque l'établissement est jugé « utile à l'équilibre du quartier ».

La fin des maisons closes : nouvelles prostutions

La prostitution est pensée comme un mal contenu, non

comme un scandale.

Le secteur de Perrache répond à une autre logique. Proximité de la gare, clientèle de passage, rotation plus rapide : les maisons y sont plus étroitement surveillées et plus fréquemment déplacées. Les archives montrent que certaines adresses changent sur simple arrêté, sans fermeture officielle. La ville ne supprime pas la prostitution : elle la déplace.

Sous l'Occupation, plusieurs maisons lyonnaises restent ouvertes, parfois fréquentées majoritairement par des soldats allemands. Les femmes continuent d'être contrôlées médicalement. À la Libération, certaines sont inquiétées pour collaboration supposée, quand les clients – allemands ou français – ne sont jamais poursuivis. Là encore, la sanction vise les corps visibles.

La rupture intervient en 1946 avec la loi portée par Marthe Richard. À Lyon, les fermetures sont rapides. Les scellés sont posés, parfois du jour au lendemain. Aucun dispositif de reconversion n'est prévu pour les femmes.

La fermeture des maisons closes en 1946 n'a pas marqué la fin de la prostitution à Lyon, mais un changement de régime. D'un système administré, sanitaire et spatialement contenu, la ville est passée à une réalité plus diffuse, plus visible, moins centralisée.

● **De notre correspondante, M. Aschen**

LE PROGRES22 | **Actu Lyon**

Lundi 5 janvier 2026

Lyon 5e

De nouvelles découvertes archéologiques au cimetière de Loyasse

Des nouvelles découvertes archéologiques viennent d'être dévoilées au cimetière de Loyasse (Lyon 5^e) là où la Ville de Lyon envisage d'aménager une ferme urbaine pédagogique. Un mobilier archéologique riche, plusieurs niveaux de dépotoirs et aussi le reste de deux équidés ont été mis au jour. Le tout datant de la période antique.

Loyasse n'a pas fini de livrer tous ses secrets. Une fois encore c'est à l'intérieur de l'immense cimetière que les archéologues du service de la Ville de Lyon ont mis au jour plusieurs découvertes « marquantes » datant de la période antique. L'information a été annoncée par la mairie du 5^e arrondissement, le 30 décembre.

Nous sommes ici à deux pas de la rue du Bas de Loyasse. Là où un diagnostic archéologique a débuté en octobre 2025 et a été réalisé sur les zones concernées par l'un des cheminement futurs du parc des Balmes (entre rue du Bas de Loyasse et la rue du Cardinal-Gerlier) et à l'emplacement de la future ferme urbaine à l'intérieur du



Les archéologues ont mis au jour dans l'enceinte du cimetière de Loyasse, les restes de deux équidés. Capture d'Ecran/Direction de l'Archéologie de la Ville de Lyon

cimetière. Diagnostic qui a révélé « des vestiges majeurs » attestant « d'une occupation continue du site sur une large période allant de l'Antiquité à l'époque contemporaine ».

• Des fragments d'enduits peints •

Et l'on apprend alors que les fouilles qui ont suivi, réalisées par les archéologues fin 2025, ont permis de découvrir une série de vestiges d'époque romaine qui « témoignent d'un secteur périurbain ancien ». Des squelettes de chevaux, ont ainsi été repérés à l'emplacement du futur escalier d'accès au parc des Balmes.

D'autres éléments ont aussi été identifiés, tels un large fossé antique comblé au II^e siècle après J.-C., où ont été retrouvés

des fragments de céramiques, des éléments métalliques en alliage cuivreux ou encore des restes fauniques.

Connaitre plus encore l'histoire de Lyon

« Cet ensemble atteste la proximité d'activités artisanales et d'une occupation structurée du secteur à l'époque romaine », indiquent les spécialistes. Plusieurs « niveaux de dépotoirs » ont été également localisés, ils remonteraient au I^e siècle après J.-C. Des niveaux dans lesquels a été retrouvé « un mobilier abondant », composé de fragments d'enduits peints ainsi que « les restes remarquables des deux équidés ». La présence de ces dépôts s'explique par « les pra-

tiques antiques de rejet et de gestion des déchets » localisés à la périphérie de la ville romaine.

Ces trouvailles viennent en compléter d'autres, réalisées à quelques pas de là. En avril 2025, et avant que ne commence la construction d'un nouvel ossuaire, les archéologues du service archéologique de la Ville de Lyon avaient identifié des vestiges qualifiés « d'exceptionnels » datant du I^e siècle après J.-C. : des traces de la « première porte monumentale antique de l'enceinte de Lugdunum » ainsi que d'imposantes dalles « remarquablement conservées » composant une voie romaine, notamment. Le tout, venant compléter un peu plus l'histoire de Lyon.

■ Aline Duret

Une ferme urbaine en 2026 ?

C'est bien sur le site de la rue du Bas de Loyasse qui vient de donner lieu à des recherches archéologiques, que l'histoire du quartier va se poursuivre avec l'aménagement d'une ferme urbaine.

Le projet évoqué dans le cadre du plan Ville Comestible, vise à installer sur quelque 6 000 m², « de futurs lieux de culture » avec la volonté « d'augmenter le potentiel nourricier de la ville en créant des espaces de production agricole ouverts sur le quartier ».

Il s'agit bien d'amener des « activités de nature agricole de type professionnel » et « générant des revenus ». L'idée retenue à la suite d'un appel à projets lancé en octobre 2024, est d'engager « un projet mixte autour du maraîchage, de la production florale et de l'élevage avicole », indique-t-on du côté de la mairie du 5^e.

Le coût des travaux dont on ignore à ce jour le montant devrait être examiné au prochain conseil municipal de Lyon, à la fin du mois de janvier, afin de permettre leur réalisation en 2026 puis « une installation et un démarrage des activités de l'agricultrice qui a été sélectionnée, sous réserve des autorisations nécessaires ».

« Cet ensemble atteste d'une occupation du site depuis l'Antiquité »

Le service d'archéologie de la ville de Lyon