



REVUE DE PRESSE*

DU VENDREDI 13 JUIN 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 7 juin 2025

Actu Lyon | 21



Un nouveau sentier sera ouvert et aménagé à travers la balme dite de Tramassac, précise Nicolas Husson pour permettre aux promeneurs de monter à Fourvière depuis Saint-Jean via l'Antiquaille et des espaces « plutôt boisés ». Illustration Big Bang - Ville de Lyon



Le sentier reliant Gorge de Loup à la montée des Carriers en lisière des jardins familiaux. « Une promenade qui emmène les marcheurs jusqu'aux crêtes de Loyasse ». Photo Illustration Big Bang

Lyon

Bientôt au Parc des Balmes: sentiers secrets et points de vue époustouflants

Un nouveau parc va voir le jour sur la colline de Fourvière. Fait de sentiers pentus et de belvédères, le parc des Balmes offrira au public des balades parfois inédites avec des belvédères incroyables. Une première tranche démarre en septembre, suivie d'une seconde en février 2026 comme l'ont annoncé les élus ce jeudi 5 juin, au Progrès. Coût de l'opération, 8,5 millions d'euros.

L'intention est dans les têtes depuis 2021 au moins. Et un début de travaux était annoncé pour 2024. Mais voilà. Considéré comme « le projet majeur du mandat », le parc des Balmes et ses futurs cheminements pentus, serpentant à travers la colline de Fourvière est une réalisation complexe. Et pourtant, il verra bien le jour ou tout du moins pour une première phase, avant les prochaines échéances municipales. Des aménagements sont programmés en septembre. Pour une livraison espérée mi-2026.

Le parc des Balmes, c'est un peu le prolongement de celui des Hauteurs. Ses contours n'ont rien de rectilignes puisqu'il s'agit, ici, de dessiner ou de remettre en valeur des sentiers et des belvédères. Et de les rendre accessibles à un public. L'idée est de « donner des



Le futur belvédère du bastion du fort Saint-Just. Photo Illustration Big Bang

espaces naturels supplémentaires aux secteurs qui sont les plus carencés », tels le Vieux-Lyon, dira l'adjoint au maire Sylvain Godinot qui évoque plutôt « une série de séquences » à créer. Un travail que l'on doit à un maître d'œuvre, le cabinet lyonnais Bigbang.

Place Abbé-Larue : des places de stationnement en moins

Trois lieux ont été repérés : la place Abbé-Larue, voisine du très charmant jardin des Curiosités et de ses vues magnifiques, qui sera en partie (dans sa frange Sud) restructurée ou plus exactement végétalisée, ce qui entraînera la suppression

d'une quarantaine de places de stationnement sur un total de 120. « Bientôt nous allons découvrir cette place requalifiée et embellie », annonce Nadine Georgel maire du 5^e arrondissement, lors d'une visite du site ce jeudi 5 juin.

À cette transformation, il faut ajouter la création de deux « jolis sentiers » entre la rue du Cardinal-Gerlier et la rue Pierre-Audry. Puis entre Gorge-de-Loup (rue Sergent-Michel-Berthet) et la montée des Carriers. Mais pas seulement. « L'ambition, est d'aller plus loin en engageant une partie de la seconde tranche », explique Sylvain Godinot. Ce n'était pas prévu. En charge du projet de-

puis le début du mandat, l'élu du 5^e Nicolas Husson parle de « deux séquences complémentaires » et non des moindres qui concernent des lieux jusqu'alors pas ouverts au public.

Un belvédère méconnu

Un chemin nouveau permettra aux promeneurs de monter à Fourvière depuis Saint-Jean via l'Antiquaille et des espaces « plutôt boisés ». Les mêmes promeneurs pourront aussi accéder au belvédère méconnu du bastion du fort Saint-Just, soit « une esplanade à aménager de quelque 700 mètres carrés », et « une belle séquence pour observer les vues sur Lyon », ajoute-t-il.

« Donner des espaces naturels supplémentaires aux secteurs les plus carencés »

Sylvain Godinot, adjoint au maire

Une convention doit être signée entre la Ville et Voie Navigable de France qui gère ce lieu. « Nous voulions ouvrir ce site qui est très contraint, du fait de la pente et de son intérêt patrimonial », précise Christophe Wendling, directeur territorial VNF Rhône Saône. Là, les travaux sont prévus à partir de février 2026, pour une livraison annoncée en novembre 2026.

Ce sera plus cher

La facture sera plus importante, passant de 4,3 millions d'euros à 8,5 millions d'euros. « C'est un budget significatif », convient Sylvain Godinot qui parle d'un cofinancement de la Métropole de Lyon à hauteur de 2,7 millions d'euros. Ce budget « complémentaire » devrait être examiné par les élus au conseil municipal de juin. L'ajout de séquences n'est pas seul en cause. « Nous sommes ici sur la balme, les enjeux géotechniques sont complexes », précisera l'adjoint.

● Aline Duret

Lyon

Au Tribunal, les opposants au projet Presqu'île à Vivre dénoncent un « déni de justice »

Ce vendredi 6 juin, le rapporteur public a proposé au juge d'écarter les recours des associations et commerçants qui s'opposent au projet d'apaisement de la Presqu'île, piloté par la Métropole de Lyon. L'avocate des plaignants s'insurge. Verdict d'ici quelques semaines.

Entre les murs du tribunal administratif de Lyon, ce vendredi 6 juin, la rapporteuse s'est prononcée en audience sur les deux recours engagés par des associations de riverains et commerçants contre le projet d'apaisement "Presqu'île à Vivre", piloté par la Métropole. Le premier dossier concernait une délibération de mars 2023, approuvant le bilan de la concertation, et l'autre, une délibération de juin 2024, approuvant l'enveloppe prévisionnelle, le transfert de maîtrise d'ouvrage et la programmation des travaux.

Après étude, la magistrate a proposé au juge d'écarter les moyens de la dizaine de requérants, selon divers motifs. Un avis que le cabinet Admys, représentant des parties, peine à comprendre. « La rapporteuse a estimé que le recours contre la délibération de 2023 (sur la concerta-



Les premières bornes d'entrée dans la ZTL ont été installées rue Port-du-Temple. Photo Pascal Piérart

tion) constituait des mesures préparatoires, c'est-à-dire des documents qu'on ne peut pas attaquer, car produits en amont de la vraie décision, celle qui arrête le projet », regrette l'avocate des plaignants, qui a souhaité préserver l'anonymat.

« Ce qu'on nous fait comprendre, poursuit-elle, c'est qu'il aurait fallu attaquer le permis de construire. Et que l'avant n'est pas attaquant, que ça ne fait pas grief. Tout a été considéré comme mesures préparatoires, sauf l'acte de la délibération de 2024

qui arrête le programme des travaux. C'est ce qu'on voulait attaquer. Parce que la manière de faire ne nous convenait pas. Il y a des règles à respecter, des études d'impact pour évaluer les conséquences. Et on considère que la Métropole n'a pas fait les choses correctement. »

« On considère que la Métropole n'a pas fait les choses correctement »

Sauf que sur le fond de la requête, après examen des arguments, « la rapporteuse a

« La rapporteuse a rejeté l'ensemble des points qu'on avait relevés »

L'avocate des plaignants

rejeté l'ensemble des points qu'on avait relevés. Les moyens de légalité externes et internes [...] Elle propose au juge de tout écarter. Mais on aurait dû faire quoi ? Laisser faire, et attaquer juste avant les premiers coups de pelle ? Ça n'aurait pas eu de sens, on n'avait pas cette vision globale du projet. Et puis, les requérants n'auraient pas eu les moyens. Si on est rejetés sur l'irrecevabilité, sous prétexte d'actes préparatoires, c'est un déni de justice. »

La phase de mise en délibéré a commencé. Au juge de réfléchir, avant de prendre sa décision. Selon l'avocate des requérants, le verdict pourrait tomber d'ici deux semaines, au plus tôt. Un délai qui correspondrait à peu près au lancement de la Zone à trafic limité (ZTL), attendu le 21 juin. Contacté, l'avocat de la Métropole n'a pas souhaité commenter l'audience.

● R.L.

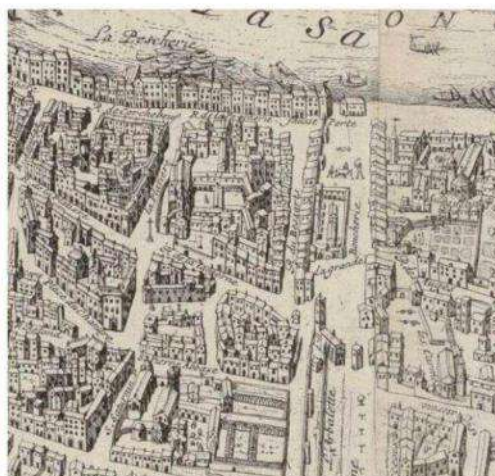
Histoire
locale

Lyon

Boucherie des Terreaux : les têtes
des bêtes obstruaient le port

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 de la Boucherie des Terreaux. À l'ouest de la porte de la Lanterne, installée à l'emplacement du fossé du même nom préalablement comblé, se trouvait au milieu du XVI^e siècle la « nouvelle » boucherie. Proche de la Saône, elle était alors l'une des deux grandes boucheries des « nouveaux » quartiers de Lyon avec celle de l'Hôtel-Dieu.

Ce n'était pas une boucherie au sens où on l'entend aujourd'hui avec son étal réfrigéré et sa viande prédécoupée, mais plutôt un ensemble comportant un espace d'abattage et un autre dédié à la vente directe aux consommateurs. Pour des raisons d'hygiène et afin d'éviter les infections, le commerce de la viande crue fut interdit en dehors des zones réservées à cet effet. De nombreuses plaintes avaient été enregistrées contre « les bouchers qui font sécher leurs cuirs en dehors de ces zones, qui jettent les détritiques et le sang sur les bas-côtés des cours d'eau ou les bords des ports. Le spectacle du port de la Feuillée obstrué par des têtes de bœufs, des viscères d'animaux, le tout en décomposition, n'était guère ac-



Localisation de la boucherie des Terreaux à la fin du XVII^e siècle. Photo Source gallica.bnf.fr/BnF

cueillant. » Le tout accompagné de mouches, insectes divers, rats et puanteur ! Les nouvelles règles réduisent les zones d'abattage sans pour autant les éloigner du centre-ville pour des raisons de transport et d'approvisionnement.

Une quinzaine de boutiques en 1540

« L'importance de la viande rouge pour la santé dans l'alimentation était prise en considération et il était conseillé de la consommer rapidement d'où la nécessité de réaliser

dans un même lieu dépeçage et vente immédiate », dans la ville intra-muros.

La boucherie des Terreaux comportait tout d'abord, en 1540, une quinzaine de boutiques dans les rues étroites, puis une quarantaine après leurs reconstructions dues aux incendies successifs. Elle rassemblait, dans la rue, les animaux à abattre, les billots de bois pour tuer les bêtes, les zones de séchage des cuirs. Plus tard, des égouts furent créés ainsi que des appartements au premier étage et des

Des clients dans les classes laborieuses

L'historien Maurice Garden nous rappelle que les bouchers s'approvisionnaient difficilement dans une époque de hausse des prix et se plaignaient du « droit de pied fourché » prélevé sur toute tête de bétail entrant dans la ville.

Les nouvelles contraintes rendent également le métier difficile. Parmi elles, l'interdiction de vendre pendant le carême qui préconise l'abstinence de consommation de viande grasse pendant quarante jours.

Le boucher prépare et vend la viande des animaux gras. Celles du bœuf, du veau et du mouton. Le porc est réservé aux charcutiers. L'éle-

vage de bovins de la campagne lyonnaise n'étant pas suffisant pour la consommation, l'approvisionnement s'effectue dans les campagnes plus éloignées : Charolais, Auvergne... Les nombreuses foires (toujours en activité) permettent de choisir les bêtes pour les clients. La clientèle de la boucherie des Terreaux est variée : les marchands, agents de change, négociants mais aussi de nombreux ouvriers en soie de la Grande-Côte, des montées de la Glacière ou du Griffon. On peut noter que « l'usage de la viande de boucherie n'est pas rare dans les classes laborieuses de la population lyonnaise. »*

caves. (Les bouchers avaient l'obligation d'habiter le lieu). Tout le secteur fut détruit au XIX^e siècle.

Les conditions de travail y étaient particulièrement mauvaises. Dans les rues étroites, sans cours, sans écuries, sans greniers, les désagréments de tous ordres se multipliaient : cris des bêtes égorgées, animaux échappés créant la panique des habitants, difficultés de l'accès à l'eau, évacuation des déchets... La fatigue physique (il faut de la force pour tuer, transporter et dépecer

un bœuf), la mauvaise circulation dans les rues, la grogne des habitants, tout cela ajouté aux nouvelles taxes, ont amené les bouchers à la révolte en 1714. Plusieurs centaines de familles s'insurgèrent contre « les brimades de quelques commis d'octroi trop consciencieux, voulant faire payer strictement des droits que chacun essayait d'esquiver... »*

● De notre correspondante
Julie Bordet

*Bouchers et boucheries de Lyon au XVII^e siècle Maurice Garden

Lundi 9 juin 2025

Actu Lyon et région | 11

Métropole de Lyon

Fin des ZFE: «Sauf surprise, le texte ne sera pas en vigueur avant l'automne»

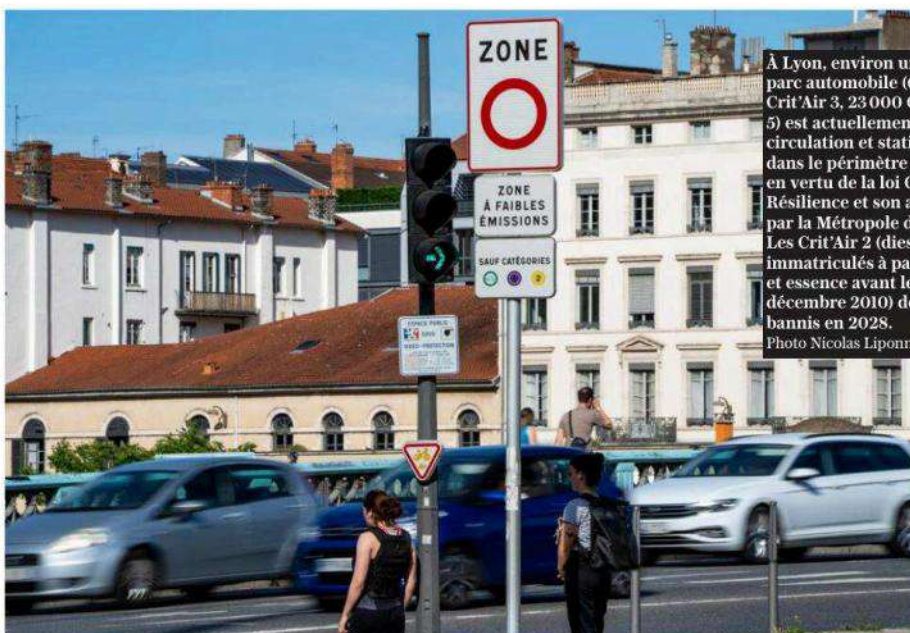
Après le vote des députés en faveur de la suppression des zones à faibles émissions, celle de Lyon est-elle totalement enterrée? Quand les véhicules interdits car trop polluants pourront-ils à nouveau circuler librement? Guillaume Tusseau, constitutionnaliste et politologue, professeur à l'École de droit de Sciences-Po Paris, nous aide à mieux comprendre.

À Lyon, les voitures Crit'Air 3, 4 et 5 sont interdites de circulation et stationnement en vertu de la ZFE. Le vote du mercredi 28 mai à l'Assemblée nationale met-il fin aux restrictions actuellement en vigueur?

Guillaume Tusseau: «Non, pour l'heure, le texte de loi n'est pas définitivement adopté, il est encore en cours d'examen à l'Assemblée nationale. Le texte doit poursuivre son cheminement législatif et être adopté par les deux assemblées: l'Assemblée nationale et le Sénat. Soit les deux chambres s'accordent sur la même version et le texte est définitif, soit il est différent et on essaie d'avoir l'accord des deux assemblées sur une version commune à travers la réunion d'une commission mixte paritaire (CMP) qui réunit sept députés et sept sénateurs. Si la CMP est "conclusive", cette nouvelle version est soumise aux deux assemblées. Si elles la votent, la loi est adoptée. S'il y a toujours un désaccord entre les deux assemblées, on peut donner le dernier mot à l'Assemblée nationale. Il faut par ailleurs compter avec la probable saisine du Conseil constitutionnel.»

Pensez-vous que les automobilistes qui roulent avec des véhicules Crit'Air 3, 4 ou 5 seront encore longtemps interdits de ZFE?

«Difficile à dire. Le vote solennel à l'Assemblée nationale est prévu le 17 juin. Il faut ensuite le temps de convoquer la CMP et de réinscrire le texte à l'ordre du jour de chacune des assemblées, dans un calendrier parlementaire chargé et avec la fin de la session ordinaire. Il n'est pas certain que le gouvernement en fasse un



À Lyon, environ un quart du parc automobile (60 000 Crit'Air 3, 23 000 Crit'Air 4 et 5) est actuellement interdit de circulation et stationnement dans le périmètre de la ZFE, en vertu de la loi Climat et Résilience et son application par la Métropole de Lyon. Les Crit'Air 2 (diesel immatriculés à partir de 2011 et essence avant le 31 décembre 2010) devaient être bannis en 2028.

Photo Nicolas Liponne

«La France va s'exposer à la perte de subventions, à des sanctions et à la mise en jeu de sa responsabilité»

Guillaume Tusseau, constitutionnaliste et politologue



texte prioritaire. Il faudra ensuite éventuellement ajouter le dernier mot à l'Assemblée nationale et le délai de décision du Conseil constitutionnel. Sauf surprise - par exemple adoption de motions de procédure qui peuvent accélérer l'examen et qui, il est vrai, sont de plus en plus courantes, ou alors inscription à l'ordre du jour d'une session extraordinaire cet été... -, le nouveau texte ne sera pas en vigueur avant l'automne au plus tôt. Mais cette réponse reste très spéculative.»

L'amendement actant cette suppression a été taxé par des élus écologistes de populiste, qu'en pensez-vous?

«Le fait que des parlementaires

proposent de supprimer un dispositif, ce n'est pas, en lui-même, taxable de "populiste". Ce qui pourrait l'être, à la limite, serait que les parlementaires proposent un amendement qu'ils savent inconstitutionnel et donc susceptible d'être censuré en cas de saisine du Conseil constitutionnel. Dans un tel cas, on pourrait considérer que les parlementaires ne cherchent pas véritablement à légiférer. Ils chercheraient avant tout à envoyer un message à leur électeur, sachant qu'au bout du compte, la mesure ne passera pas et qu'ils pourront faire peser la faute sur le Conseil constitutionnel, qui serait trop rigoureux dans le contrôle des amendements. Mais, en sens

inverse, cette critique peut être nuancée. On peut repousser l'accusation de populisme en soulignant qu'après tout, les députés et les sénateurs sont des hommes et des femmes politiques. Ils sont dans leur rôle lorsqu'ils portent les préoccupations de leurs électeurs, y compris à travers des textes qu'ils savent voués à l'échec sur le plan juridique.»

Si la suppression des ZFE est définitivement adoptée, pensez-vous que la France va s'exposer à des sanctions?

«Si on se prive de ce dispositif de réduction des émissions, il y a des chances que les engagements de la France ne soient pas satisfaits. La France va s'exposer à la perte de subventions, à des sanctions et à la mise en jeu de sa responsabilité. Nous avons des obligations européennes en la matière. Le Conseil d'État a rendu plusieurs décisions dans lesquelles l'État a vu sa responsabilité engagée pour les lacunes de son action en faveur du climat.»

Est-ce que la Métropole de Lyon peut poursuivre une ZFE sur son territoire sans s'appuyer sur la loi?

«Un fondement législatif est en toute hypothèse nécessaire. Mais il pourrait être trouvé ailleurs que dans le texte établissant les ZFE si celui-ci était abrogé. Selon le Code général des collectivités territoriales, la Métropole dispose de compétences en matière d'organisation de la mobilité, de lutte contre la pollution ou encore de police de la circulation. Celles-ci pourraient fonder une réglementation limitative de la circulation automobile. Il faudrait alors voir au cas par cas la rédaction de l'arrêté qui serait pris par la Métropole. Il faudrait qu'il soit proportionné à l'objectif environnemental, parce qu'une telle mesure porte tout de même atteinte à la liberté de circulation, qui est une liberté fondamentale. La manière dont celle-ci pourrait être limitée au nom d'autres impératifs, notamment de protection de l'environnement ou de protection de la santé publique, doit être soigneusement justifiée. Tout cela sera une question d'appréciation très concrète, qui reviendra au juge administratif si l'arrêté est contesté.»

● **Propos recueillis par Damien Lepetitgaland**

Lyon

Presqu'île: sous les travaux, des traces du passé ressurgissent



La tranchée se trouve quai des Célestins. Les archéologues ont mis au jour les niveaux de circulation de l'esplanade du Port du temple faits de galets. L'ensemble date du XVIII^e siècle.
Photo Savl

Les chantiers entrepris dans le cadre du projet Presqu'île à Vivre ont permis d'engager des opérations d'archéologie préventive. Les archéologues du Service Archéologique de la Ville de Lyon (SAVL) ont mis à jour des niveaux de circulation datant du Moyen-Âge ou ont retrouvé des traces laissées par le couvent des Carmes, vers la place Tobie-Robatel.

Qu'il s'agisse de planter des végétaux ou de retourner la chaussée pour entamer des travaux de voirie, tout est bon à prendre pour enrichir la réflexion et partir à la recherche des temps anciens. Du Lyon d'avant et parfois même lorsque la ville avait des airs de Lugdunum. Ainsi, les chambardements programmés dans le cadre du projet Presqu'île à Vivre ont-ils pu générer un diagnostic archéologique prescrit par la DRAC⁽¹⁾.

Plusieurs secteurs étaient concernés. À l'image du quai des Célestins où ont été mis au jour des niveaux de circulation de l'esplanade du Port du Temple dont les plus anciens datent du Moyen Âge. Des découvertes ont été faites, des hypothèses ont été confirmées.

● La place Tobie-Robatel et le couvent des Carmes

Dans des conditions parfois

difficiles. Place Tobie-Robatel, au bas des Pentes de la Croix-Rousse où il est prévu le réaménagement de voirie dans le cadre d'une réorganisation des transports en commun, « la DRAC nous a autorisés à descendre entre 1 et 3 mètres, mais en respectant les mesures de sécurité. Ici, la circulation est énorme et les réseaux sont présents partout », indique l'archéologue du SAVL, Tony Silvino.

Des sondages dans 5 tranchées différentes ont été réalisés dans ce tènement autrefois occupé par l'ordre religieux des Carmes. Les fondations d'un gros mur de 2,50 mètres de large ont ainsi été décelées. Elles datent probablement de l'époque médiévale et correspondraient « au soubassement d'un escalier de l'entrée du couvent des Carmes » qui s'établissent à Lyon en 1291. « C'est la première fois que l'on trouve des témoins archéologiques de la présence de ce couvent », explique le spécialiste.

● Dans les terres noires du Moyen Âge

Dans le même secteur, ce sont des vestiges qui ont été retrouvés dans les terres noires dont la présence « atteste de l'existence de jardins ». Là, dit-il « on remonte jusqu'à l'Antiquité tardive » (IV^e/V^e siècles Après J.-C.). À l'intérieur, se trouvent des fragments de céramiques,

des ossements d'animaux. « Cela nous aide à comprendre la vie quotidienne des gens », poursuit le spécialiste.

Un peu plus bas, ils ont retrouvé des niveaux antiques en place datant du III^e siècle après J.-C., « mais malheureusement nous n'avons pas pu aller plus loin ». Un peu frustrant pour cet « antiquisant ». On sait, dit-il, « qu'il y a des domus (habitation de l'antiquité romaine) dessous, on a retrouvé des mosaïques ». Il faudrait alors d'autres travaux pour en savoir davantage.

● Faute d'égouts, on venait jeter ses immondices

Même chose ou presque en Presqu'île dans le secteur des rues des Quatre-Chapeaux, Palais-Grillet et Ferrandière, où des fondations de bâtiments antérieurs au XIX^e siècle, qui ont été démolis avec l'Haussmannisation à la lyonnaise, ont été mises au jour.

« Cela complète les données que nous avons sur cette période », (le XVII^e siècle), à un moment où le centre-ville était plus dense, mais dont les immeubles moins hauts donnaient sur des rues étroites dans lesquelles, faute d'égouts, on venait jeter ses immondices.

● A. Du

(1) : Direction régionale des affaires culturelles

Lyon

Une association autour de l'Histoire industrielle et scientifique lyonnaise (HISL) va bientôt voir le jour

L'exception lyonnaise réside, en partie, dans son épopée industrielle, scientifique et médicale, voire sociale. C'est pour quoi un collectif s'est mis en place « pour compenser le déficit de reconnaissance de ce patrimoine d'une richesse et d'une qualité exceptionnelles ».

Le 19 juin, dans la grande salle du Palais de la Mutualité, l'assemblée générale extraordinaire de création de l'association aura lieu et prendra officiellement le nom HISL. Elle pourra ensuite partager avec le grand public, via un site web, le considérable travail d'une trentaine de structures de sauvegarde et de valorisation. Parmi elles, les musées de l'imprimerie, d'anatomie et d'histoire naturelle médicale et la Fédération du Patrimoine de l'Est Lyonnais.

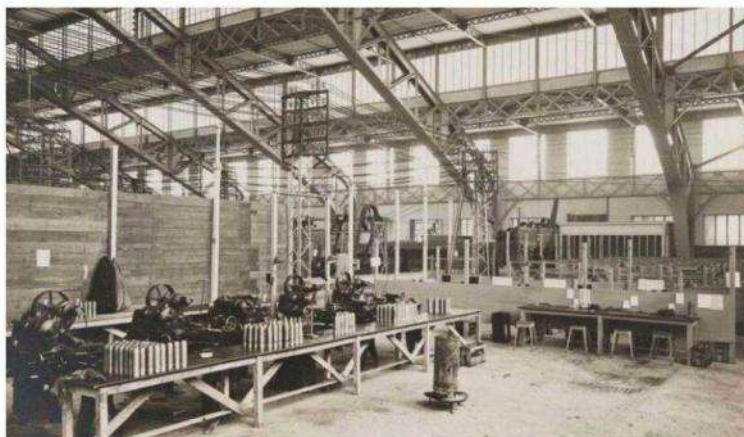
L'une des chevilles ouvrières

du projet, Claude Frangin, également président de l'association L'eau à Lyon (Caluire) détaille : « L'objectif est de mettre cette richesse en lumière, mais aussi de développer à Lyon le tourisme industriel et scientifique, de plus en plus populaire. Il s'agit aussi de préserver tous ces lieux et objets uniques. La diffusion de cette autre forme de culture se fera aussi au bénéfice des jeunes, et en particulier des étudiants. La Ville de Lyon nous a accordé une subvention. Dès cet été, les vendredis après-midi dans une salle du Palais de la Mutualité mise à notre disposition, deux stagiaires réceptionneront les supports documentaires venus enrichir le site internet de HISL. »

● **De notre correspondante**

Sylvie Silvestre

| www.hisl.info



La Halle Tony-Garnier transformée en usine d'armement pendant la Première Guerre mondiale. Photo HISL

Mercredi 11 juin 2025

Actu Lyon | 23

Lyon

Rive Droite du Rhône : le « grand jardin nature » des écologistes attendra

Présenté en juin 2023, le projet Rive Droite du Rhône vise à métamorphoser l'axe Nord-Sud en « promenade jardin ». Et alors que débute les 16 juin et pour un mois, une enquête publique sur cet imposant réaménagement, la Métropole de Lyon envisage de décaler la réalisation de la première phase. Explications

Le projet lauréat a été présenté en juin 2023. Précédant une réunion publique en juillet 2024 où Métropole et Ville de Lyon tablaient sur le lancement de premiers aménagements de surface, entre le pont Wilson et la passerelle du Collège à partir de l'automne 2025 et jusqu'à fin 2026. Il ne se fera pas, le calendrier a été chamboulé, « les travaux sont décalés », comme l'annonçait *Actu-Lyon* le 5 juin dernier. « Sans doute, au printemps ou à l'été 2026 », précise-t-on du côté de la Métropole de Lyon.

Une enquête publique lancée le 16 juin

La transformation de la Rive



Vue du projet à hauteur de l'Hôtel-Dieu : pistes cyclables à droite et cheminement piéton, le tout noyé dans la verdure. Visuel Alma Production

Droite du Rhône en « un grand jardin nature » sur 2,5 kilomètres est toujours en route. Tout du moins du côté des procédures. Une enquête publique, « obligatoire vu le montant du projet », va être engagée du 16 juin au 16 juillet. Après l'avis du commissaire-

enquêteur, et le cas échéant quelques « ajustements », le sujet fera l'objet d'une délibération au conseil de la Métropole, détaille la vice-présidente, Béatrice Vessiller.

Mais pour le réaménagement, il faudra attendre. Et les raisons sont diverses. Étude

d'impact, avis de l'autorité environnementale... Tout cela prendrait du temps.

Pas de nouveaux travaux sur l'axe Nord-Sud

« Ce document de 2 600 pages que nous avons déposé en avril 2024 a été validé par l'au-

torité environnementale en avril 2025 », souligne l'élue. Non sans demande de « compléments d'information ». Sur des questions de circulation et de baisse de trafic envisagée dans le cadre du projet, par exemple. « Il a fallu mieux justifier les hypothèses d'évolution du trafic », note l'élue. D'autres arguments sont aussi évoqués.

Le coût, estimé pour cette première phase à 30 millions d'euros, entrerait-il en ligne de compte ? « Même avec les contraintes budgétaires, cette dépense-là était bien prévue », réfute Béatrice Vessiller. En revanche, les entreprises « sont au taquet » et ne sont pas forcément disponibles pour répondre à une consultation « normalement programmée à la fin de cette année ». Et puis il y a des travaux, beaucoup de travaux en cours sur la Presqu'île. Était-il raisonnable, envisageable, d'ajouter un chantier ici ? Sur un axe Nord-Sud qui a connu des moments très difficiles avec des travaux liés à la rénovation des réseaux ? Sans doute pas.

● A. Du.

Lyon

Sûreté nucléaire en région Auvergne Rhône-Alpes : quel bilan pour 2024 ?

L'instance de contrôle des activités nucléaires civiles en France, l'Autorité de sûreté nucléaire et de radioprotection, a dressé un bilan « globalement satisfaisant » de l'année 2024 pour la région Auvergne Rhône-Alpes. Mais des améliorations restent à mener pour s'adapter aux nouveaux enjeux.

Avec ses 14 réacteurs et ses nombreuses installations, la région Auvergne Rhône-Alpes est-elle à l'abri de tout risque nucléaire ? La division de Lyon de l'Autorité de sûreté nucléaire et de radioprotection (ASN, anciennement ASN) a présenté mardi 10 juin, un rapport « globalement satisfaisant » de la situation en Auvergne Rhône-Alpes. Un bilan qui s'appuie sur les 339 inspections que l'autorité a menées en 2024 dans les quatre centrales nucléaires de la région, mais aussi dans toutes les installations du nucléaire de proximité, c'est-à-dire du domaine médical ou encore industriel.

● Quel bilan pour 2024 ?

Ces vérifications ont permis de relever 21 anomalies, le premier niveau sur sept de l'échelle internationale des événements nucléaires (INES), dont deux pour le nucléaire de proximité. Un seul événement survenu à la centrale nucléaire du Tricastin (Drôme) a été considéré comme un incident (niveau 2 de l'INES).



La centrale nucléaire du Bugey, mise en service en 1972 et 1979, couvre 40 % des besoins en électricité de la région selon EDF. La centrale possède 4 réacteurs à eau pressurisée.

Photo d'illustration Catherine Aulaz

veau 2 de l'INES).

● Quels enjeux pour le nucléaire de proximité ?

Dans le domaine médical, l'ASN note que « plusieurs signaux faibles appellent à la vigilance » : effectifs en tension, externalisations mal encadrées, mais aussi accélération de l'innovation thérapeutique. Tout cela demande une « adaptation rapide pour garantir une prise en charge sécurisée ». Concernant le domaine industriel, l'autorité note « un maintien global des efforts mais des écarts persistants selon les secteurs ».

● Quels enjeux pour les centrales nucléaires ?

Pour les quatre centrales nucléaires de la région, « dans le contexte d'un programme industriel chargé », l'ASN s'est penché sur la sûreté, la radioprotection, la protection de l'environnement mais aussi la santé et la sécurité des travailleurs, avec 115 vérifications menées en 2024. Ainsi, celle du Bugey est exploitée de manière « assez satisfaisante » tandis qu'à Saint-Alban, l'exploitation est « satisfaisante », tout comme les performances en matière de sûreté nucléaire de Tricastin. À Cruas-Meysses, l'ASN considère

que le plan d'amélioration mis en place en 2023 doit être poursuivi.

● Comment évoluent les contrôles ?

« Puisque les installations nucléaires françaises n'ont pas de durée de vie prédéfinie, on va procéder, tous les dix ans, à un réexamen de la conformité de l'installation à l'issue duquel on se prononce sur les conditions de poursuite de fonctionnement », détaille Paul Durliat, le chef de la division de Lyon de l'ASN. Si ces quatrièmes visites décennales ont été menées dans les centrales du Bugey et

« On ne peut pas exclure un risque. Mais, dans une installation nucléaire, il y a plusieurs barrières qui empêchent l'accident »

Paul Durliat, chef de la division de Lyon de l'ASN

de Tricastin, celles de Cruas ont commencé l'année dernière. À Saint-Alban, elles débuteront en 2027. Elles permettent notamment de vérifier la conformité des installations dans la prise en compte des catastrophes naturelles et du réchauffement climatique.

« Tous les dix ans, on fera le point et on se posera la question de savoir si l'état du Rhône, par exemple, est compatible avec la poursuite du fonctionnement des centrales », assure Paul Durliat. Au point d'écarter tout risque de catastrophe nucléaire ? « On ne peut pas exclure un risque. Mais, dans une installation nucléaire, il y a plusieurs barrières qui empêchent l'accident. On s'entraîne toujours pour faire face à ce genre de situation. »

● Charles Deluermoz

Jeudi 12 juin 2025

Actu Lyon | 21

Lyon

Parc de la Tête d'Or : les petites serres au bout du rouleau vont reprendre vie

Fermées en partie depuis 2006, les petites serres du jardin botanique vont (enfin) reprendre vie. Le projet de restauration, qui mêle rénovation, démolition et reconstruction, a démarré ce mercredi 11 juin. Il s'agit d'une première phase de travaux, pour laquelle la ville de Lyon doit investir 9 M€. Bénéficiant du soutien de l'État et de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, la ville de Lyon a fait appel à la Fondation du Patrimoine, qui a lancé une collecte en ligne.

Fermées en grande partie depuis 2006, les petites serres du Jardin botanique se dégradent depuis, jour après jour. Des palissades en interdisent l'accès au public et pourtant, indiquent les services de la ville de Lyon, propriétaire des lieux, « elles constituent un élément majeur du patrimoine du parc de la Tête d'Or ». Un patrimoine bâti, l'ensemble date de la fin du XIX^e siècle, autant que naturel, composé de riches collections de végétaux, d'espèces rares et même en voie de disparition. C'est dire si la restauration est attendue.

Rénovation, démolition et reconstruction

En lançant le chantier ce mercredi 11 juin ou plus exactement une première phase de travaux, la ville de Lyon qui, sur cette opération, bénéficie du soutien de l'État et de la région Auvergne-Rhône-Alpes dans le cadre du contrat de plan à hauteur de 2,2 millions d'euros, entame, au parc de la Tête d'Or, une opé-



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

ration de grande ampleur. Qui allie à la fois rénovation, démolition et reconstruction « dans le respect du patrimoine » via une « création contemporaine ». Pour « redonner vie à cet espace unique ».

Plus question de les appeler « petites serres »

Il est envisagé d'y investir 9 millions d'euros, pour une livraison espérée au printemps 2027. « Il est important de réussir cette première étape, dira Sylvain Godinot, adjoint au maire de Lyon en charge du Patrimoine, car il faut en réaliser quatre de la même ampleur ». Soit une enveloppe totale estimée à environ 40 millions d'euros que devra débloquer le futur exécutif, après mars 2026. À partir de là, ironise l'élus, plus question de les appeler « peti-

tes » serres. D'autant que le projet dessiné par les architectes du patrimoine de l'agence lyonnaise RL & Associés envisage des ouvrages beaucoup plus hauts.

Une collecte en ligne lancée en décembre 2024

Un objectif « ambitieux » souligne l'élus, qui sera difficilement atteint sans la participation de mécènes, particuliers et entreprises à hauteur d'un million d'euros, c'est l'intention. C'est pourquoi la ville de Lyon a fait appel à la Fondation du Patrimoine, qui a souhaité prendre part au projet de restauration des petites serres « à travers l'octroi d'une subvention de 20 000 € » et qui a lancé une collecte en ligne en décembre dernier. « 50 000 € sont déjà mobilisés, nous allons continuer, les

besoins sont importants », explique Alexandre Giuglaris, directeur général de la Fondation, qui souhaite « réconcilier patrimoine bâti et patrimoine naturel ».

Des serres un peu plus hautes

Le réaménagement des petites serres débute avec une opération de désamiantage. L'intervention qui va durer cinq mois est délicate, disent les aménageurs, car elle s'effectue à deux pas des visiteurs, nombreux de ce côté-ci du parc, et tout à côté des autres serres qui restent en activité. La démolition et le démontage des structures à restaurer suivront.

Pour laisser place à la reconstruction des serres un peu plus hautes, plus contemporaines et plus performantes au plan



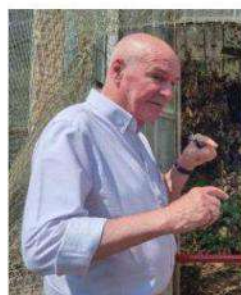
David Scherberich, responsable du Pôle Scientifique rappelle que quelques 13 500 plantes se trouvent au jardin botanique. Photo Aline Duret

énergétique. Les architectes, qui parlent de « compromis avec le patrimoine », disent vouloir garder « la finesse et l'élégance » de ces ouvrages.

Préserver la biodiversité

En restaurant les petites serres, l'intention de la Ville est triple, rappelle de son côté Gautier Chapuis, adjoint au maire en charge de la nature en ville, engager une action forte sur le patrimoine, « préserver la biodiversité » et « donner accès à nos services de recherche à un lieu de travail à la hauteur de leur compétence ». Et, enfin, sensibiliser les visiteurs à ces questions. Leur dire « à quel point la nature est fragile, à quel point on doit la préserver ». D'où la volonté aussi de maintenir le lieu en accès libre.

● Aline Duret



Didier Repellin, dont l'agence RL&Associés est en charge de ce délicat chantier. Photo Aline Duret



Vue du projet dessiné par les architectes de l'agence lyonnaise RL&Associés. Plusieurs phases de travaux seront nécessaires pour réaliser le projet de restauration des petites serres du jardin botanique. Photo fournie par la ville de Lyon



L'une des petites serres encore en activité. À l'image des autres bâtiments, elles fortement dégradée. Photo Aline Duret

Tassin-la-Demi-Lune/Écully

L'accès à la clinique du Val d'Ouest asphyxié par les bouchons nourrit des inquiétudes

Les maires de Tassin-la-Demi-Lune et d'Écully ont été interpellés par la directrice de la clinique du Val d'Ouest, inquiète des conséquences des travaux sur l'accessibilité de l'établissement, qui peuvent mettre en danger des patients. Se faisant le relais de cette inquiétude, ils ont sensibilisé la Métropole à ce sujet.

Datée du 3 juin dernier, la lettre est adressée à Fabien Bagnon, vice-président de la Métropole de Lyon aux Mobilités et cosignée par Pascal Charriot et Sébastien Michel, maires de Tassin-la-Demi-Lune et Écully.

«L'angoisse permanente des équipes»

Les deux élus, interpellés par la directrice de la clinique du Val d'Ouest, relayent son inquiétude. Qui, écrivent-ils, «déclare des congestions routières très importantes à proximité de la clinique provoquant des difficultés importantes d'accessibilité à l'établissement. [...] Les délais pour accéder à la clinique à certains moments de la journée compliquent grandement le quotidien des personnels, quand ils ne mettent



Le parking de la clinique du Val d'Ouest encombré.
Photo Théo Mouraby

pas en danger les patients dans les cas les plus graves où chaque seconde compte».

Cette lettre évoque «l'angoisse permanente des équipes d'être confrontées à ces situations d'urgence et d'impuissance, dues à ces problèmes de circulation».

Contactée, la directrice de la clinique, Catherine Schütterlé confirme sa grande préoccupation. Avec une seule voie d'entrée/sortie pour son établissement, elle estime «compliqué de faire sortir un patient en urgence en cas de bouchon alentour». Et même si cela n'est pas arrivé à ce

jour, c'est un grand sujet d'inquiétude. «J'ai alerté les services de la Métropole et je viens d'avoir un appel, ce matin [mercredi 11 juin, ndlr]. On m'a assurée d'un retour rapide avec des solutions».

«Plusieurs pistes de travail identifiées»

Des réunions de travail se sont déroulées il y a plusieurs semaines entre la Métropole, Sytral mobilités et la clinique du Val d'Ouest. «Durant ces rendez-vous, nous indique le service communication de la Métropole, les sujets liés à



À la clinique du Val d'Ouest à Écully, l'inquiétude monte à cause des congestions routières dues aux travaux, aux abords de l'établissement. Photo archives M.M

l'accessibilité particulièrement complexe du secteur, dû à la proximité avec des axes routiers majeurs où la circulation automobile est très importante (boulevard du Valvert, tunnel du périphérique, M6 et tunnel de Fourvière) ont bien été évoqués. Plusieurs pistes de travail ont été identifiées et sont en cours d'instruction en lien avec les services de la préfecture compétents sur ces sujets».

Dans leur courrier, les deux maires rappellent «quelques pistes que l'établissement

vous a certainement suggérées». Parmi elles : la renonciation au projet de voie lyonnaise, «dès lors que le projet met en péril l'activité de la clinique et la prise en charge des patients». Ou encore : «une modification de la durée du feu tricolore au niveau du chemin du Vieux-Moulin ou bien la création d'un nouvel accès vers la clinique depuis le boulevard du Valvert».

Une de ces solutions sera-t-elle retenue ? À suivre.

● De notre correspondante
Coralie Desmarescaux

Vendredi 13 juin 2025

Actu Lyon | 25

Lyon 9^e

Escalators et ascenseurs encore en panne à la sortie du métro Gorge de Loup

L'escalier mécanique principal de la station est en panne depuis des mois. Idem du côté des ascenseurs. Devant ces interruptions trop longues, certains usagers se tendent.

« Et si tous les usagers faisaient la grève de l'abonnement comme cette structure publique fait la grève des équipements ! » Grogne et colère des usagers. À la sortie du métro Gorge de Loup, l'escalier mécanique principal est en panne. L'ascenseur aussi. Conséquence : l'accès est impossible direction Gare de Vaise. Il faut donc gravir l'escalier, pour ceux qui le peuvent. Devant ces interruptions trop longues, certains usagers se tendent d'autant que l'on ne compte plus le nombre de mois de panne. Et que face aux dysfonctionnements, même les agents TCL ne peuvent donner une date.

Le problème des ascenseurs en panne n'est pas nouveau. Le



L'escalier mécanique principal est en panne depuis des mois. Photo Éric Baule

premier à en avoir parlé était Antoine Durand, atteint de la myopathie de Duchène et devenu le fer de lance de ceux qui veulent pouvoir se déplacer librement dans la ville, après sa pétition pour réclamer « des actions immédiates pour améliorer l'accessibilité des transports publics ».

« Ce mépris pour les person-

nes à mobilité réduite est inadmissible », réagit ce jour-là cet usager au sein de l'agence TCL Gorge de Loup.

« Ils attendent le déluge »

L'homme qui se déplace en béquilles ajoute : « En attendant les invalides, les femmes en-

ceintes, les femmes avec poussettes et les personnes âgées galèrent depuis des mois. Ce niveau de « je-m'en-foutisme » est déplorable. »

Un autre habitant du 9^e rôle : « Ils attendent le déluge pour réparer l'escalator. Il y a aussi les ascenseurs qui sont souvent hors service - quand bien même un ascenseur n'a pas la capacité d'un escalator aux heures de pointe », ajoute-t-il.

À noter que la durée de vie des ascenseurs du réseau, selon les lignes, varie. Elle est de 31 ans sur la ligne D, 19 ans sur les lignes A et C, 14 ans sur la ligne B. Le remplacement complet des ascenseurs de la ligne D débutera fin 2025 et devrait durer 18 mois pour un budget de 5 millions d'euros. C'est ce qu'expliquait le Sytral, en janvier, lors d'une rencontre à laquelle assistait Antoine Durand.

Dans le calendrier du Sytral/TCL, l'escalier mécanique sortie place Basse (côté agence commerciale) niveau parc re-

lais, devrait être remis en service lundi 30 juin à 10 h 30.

Côté ascenseurs, la remise en service de celui direction Gare de Vaise est prévue lundi 16 juin à 10 heures. Celui, direction Gare de Vénissieux, devrait fonctionner à nouveau dimanche 6 juillet à 12 h 30. « Il est évident que nous devons progresser face à ces délais trop importants qui sont de vrais obstacles à une accessibilité réelle », constatait Laurent Bosetti, délégué à la promotion des services publics, à la mairie, qui affirmait que le Sytral allait examiner dans quelle mesure, il pouvait agir sur les entreprises prestataires pour raccourcir les délais.

● De notre correspondant
Éric Baule

Pour suivre la disponibilité des équipements sur le réseau TCL : le site internet TCL, rubrique info-traffic/accessibilité, ainsi que l'application TCL. De plus, un serveur vocal interactif est accessible via allô TCL au 04.26.10.12.12.

Lyon

Les Lyonnais sont-ils pour ou contre la zone à trafic limité en Presqu'île ?

Le 21 juin, la zone à trafic limité (ZTL) entrera en vigueur, interdisant le trafic de transit du nord de Bellecour aux bas des Penthes de la Croix-Rousse. Seuls les véhicules autorisés pourront circuler dans ce périmètre. *Le Progrès* a fait le tour du quartier pour donner la parole aux riverains et professionnels.

Dans le cadre du projet "Presqu'île à Vivre", la zone à trafic limité (ZTL) entrera en vigueur le 21 juin. Seuls les véhicules autorisés (lire par ailleurs) pourront circuler à l'intérieur de son périmètre, qui s'étend du nord de Bellecour aux Penthes de la Croix-Rousse. Un nouveau plan de circulation est lancé dans le même temps, et une quinzaine de rues sont piétonnisées.

Cette nouvelle organisation « offrira plus d'espaces aux piétons et aux vélos, qui pourront profiter pleinement du centre-ville en toute tranquillité », soutient la Métropole. Pour la collectivité, la ZTL va « renforcer l'attractivité et rendre plus accessible la Presqu'île aux résidents, commerçants et entreprises ». Chaque jour, près de 500 000 personnes fréquentent la zone.

« J'ai peur de me retrouver isolée »

Mais depuis l'annonce de sa mise en route, ce dispositif porté par les écologistes est loin de



Cinq bornes se dresseront aux entrées de la ZTL. Deux devraient être opérationnelles au 21 juin, les autres verront le jour progressivement jusqu'à la rentrée. Photo Rémi Liohier

faire l'unanimité. Sa légitimité est vivement contestée par certains commerçants, élus d'opposition et associations, qui redoutent une chute fatale de l'activité en Presqu'île.

À une semaine du coup d'envoi, dans les cafés et sur les terrasses du centre-ville, la ZTL est sur les lèvres de nombreux Lyonnais. Laurence, 76 ans, habite la rue Mercière : « Mon fils réside à Montagny, et me rend visite deux fois par semaine, notamment pour faire mes courses. Comment va-t-il faire pour venir me voir ? Il a déjà du mal à circuler et à se garer. Ça m'inquiète, j'ai peur de me re-

trouver isolée. »

« On donne aux automobilistes un argument de plus pour détester les vélos »

Un peu plus loin, Clémentine, cycliste, est plutôt favorable au dispositif. « Même si, j'ai l'impression qu'on donne aux automobilistes un argument de plus pour détester les vélos ! Il faut reconnaître que la transition n'est pas évidente pour eux. En fait, je trouve qu'on circulait déjà bien en Presqu'île. Il n'y a pas tant de voitures que cela, je ne me sens pas en dan-

ger. »

Le patron d'un bar tabac ténioigne : « Jusqu'ici, les clients qui viennent en voiture ne roulent pas à l'intérieur de la Presqu'île. Ils se garent pour la plupart sur les parkings des quais. Donc, tant qu'ils peuvent y accéder, la situation ne m'inquiète pas plus que ça. » « Oui enfin, remarque une autre commerçante, le tarif des parkings en journée, c'est quand même une folie. »

Rue Grenette, Alexandra est gérante d'une maroquinerie. Membre du collectif des Défenseurs de Lyon, elle est farouchement opposée à la ZTL.

« Regardez-moi ça, c'est déjà le bordel, fulmine-t-elle, pointant un chantier depuis le seuil de sa porte. Ce que ça va changer pour moi ? Pas grand chose, si ce n'est le passage de plus de 1 000 bus par jour devant ma boutique. »

L'artère qui voyait quotidiennement passer 10 000 véhicules sera effectivement fermée à la circulation automobile, afin d'être intégralement dédiée aux transports en commun en double sens.

« Davantage travailler sur l'accessibilité »

Autrement, poursuit la commerçante, « on n'a pas attendu le 21 juin pour observer une baisse de la fréquentation. De toute façon, tout le monde se barre, surtout chez les professions libérales, et ça va continuer. On est en train de couler le centre-ville de Lyon. Il faut davantage travailler sur l'accessibilité. On veut bien la ville apaisée, mais faisons les choses dans le bon ordre ! »

Cet habitant n'est pas d'accord. « D'autres villes d'Europe ont instauré des ZTL : c'est le cas de Sienne, Madrid ou encore Gand - et le commerce n'y est pas mort pour autant, remarque-t-il. En revanche, ce qui est à mon avis plus nocif pour nos enseignes de proximité, ce sont les grandes zones commerciales en périphérie, comme The Village, ou encore le commerce en ligne. »

● R. L.

Infos pratiques

À l'intérieur de la ZTL, seuls les ayants droit (riverains, professionnels, livreurs, services publics et détenteurs d'une autorisation) pourront circuler, après avoir fait une demande sur le site de LPA. Les usagers autorisés devront présenter un justificatif en cas de contrôle. Cinq points d'entrée vont être progressivement mis en place. Ils seront matérialisés par des panneaux.

Des bornes escamotables aux entrées

Des bornes escamotables seront également mises en place aux entrées de la ZTL. Chacune sera équipée d'un

système de lecture de plaque. Les bornes seront abaissées de 6 à 13 heures, tous les jours, pour faciliter les livraisons et l'approvisionnement des commerces. Après 13 heures, les automobilistes devront s'enregistrer au préalable pour pénétrer dans la zone, ou utiliser leur badge.

Les visiteurs, eux, peuvent s'enregistrer gratuitement en tant qu'ayant droit occasionnel, rassure la Métropole, et bénéficier d'un accès ponctuel sur demande préalable. Quant aux livreurs de repas en scooters, ils ne font pas partie des ayants droit. Ils devront donc circuler à vélo dans la ZTL. « Et

la police municipale y veillera. » Les contrevenants encourrent une amende de 135 €.

Le stationnement est maintenu

À l'intérieur du périmètre, le stationnement sera maintenu, et autorisé sur les emplacements matérialisés. Par ailleurs, l'accès aux 18 parkings de la Presqu'île et des alentours - soit près de 10 000 places - sera garanti. « On pourra entrer et sortir de ces parcs sans passer par la ZTL. » Les quais, étant situés en dehors de la zone, pourront être empruntés par tous les véhicules.

« Une mise en œuvre chaotique » : Pierre Oliver (LR) dit stop


Dans un communiqué, le maire du 2^e arrondissement et candidat déclaré aux prochaines élections municipales à Lyon, Pierre Oliver (LR), réclame « la suspension immédiate de la ZTL face à une mise en œuvre chaotique. » À quelques jours de la mise en route, « la situation reste largement incontrôlée », affirme-t-il.

L'élue a ainsi identifié trois problématiques : l'exclusion des habitants - les résidents des quais Saint-Antoine, Célestins et Jules-Courmont « se retrouvent privés

d'accès direct à leur domicile », une mise en place précipitée « alors que les travaux sont encore en cours », et un manque de cartes d'accès pour les riverains.

Sur ce point, Pierre Oliver indique que « les mairies d'arrondissement ne disposent pas d'un nombre suffisant de cartes magnétiques, générant confusion et frustration parmi les habitants concernés. » Il dénonce une « rupture d'égalité entre les résidents de l'hypercentre [...] et une logistique manifestement défaillante. »

Tribune de Lyon n° 1017 du 05/06/2025

48 **L'Instant T** PATRIMOINE


Sur la façade, rue Saint-Jean, on a découvert de toutes petites sculptures d'animaux fantastiques, invisibles depuis la rue. Des chimères qui ressemblent à s'y méprendre à certaines sculptures de la façade de la cathédrale Saint-Jean.

Lyon 5^e

Il était une fois...

La maison du Chamarier

En constante réhabilitation, c'est l'une des rares bâtisses du XV^e siècle encore debout dans le Vieux-Lyon. Elle va bientôt ouvrir ses portes aux visiteurs.

Située à l'intérieur du cloître de Saint-Jean, au numéro 37 de la rue Saint-Jean, la maison du Chamarier est un véritable joyau du patrimoine lyonnais. Telle que nous la connaissons, elle aurait été construite en 1498 par François d'Estaing, «chamarier» de la cathédrale (dignitaire ecclésiastique chargé des clés et de la police du cloître), et son oncle, Jean-Pierre d'Estaing. Cette vaste demeure de fonction et de réception remplace alors un ensemble de maisons romanes et gothiques (XIII^e siècle). S'étendant sur près de 1000 m², cette maison de style Renaissance est alors constituée de trois bâtiments de deux à trois étages, qui s'articulent en forme de U autour d'une cour intérieure. Elle dispose d'un escalier à vis, de galeries et de loggias servant à la fois de soutien structural et de lieu de passage, ainsi que d'un lavabo et d'un puits, dont la création est attribuée à Philibert de l'Orme (ces derniers ont été déplacés en 1940 dans la cour de Gadagne). Le goût de la famille d'Estaing pour les décorations italiennes s'exprimait aussi à l'intérieur : de somptueuses

fresques habillaient les murs et plafonds, et des chandelles, des colombes et des anges étaient gravés dans la pierre. «À l'arrivée de chaque chamarier dans la maison, la tradition était de poser son blason et de refaire tout un programme décoratif, raconte Charlène Azé, architecte du patrimoine et membre de l'association de conservation du patrimoine Renaissance du Vieux-Lyon (RVL)*. On a retrouvé les blasons de Charles d'Estaing, de François d'Estaing, et celui de Louis de Saconay.» Lors de la Révolution française, la maison du Chamarier est démantelée et transformée en logements populaires. Peu à peu, elle se dégrade jusqu'à être complètement abandonnée en 1987. Pourtant classée monument historique en 1943, elle ne sera rénovée que plusieurs décennies plus tard. Le 7 mars 2017, un bail emphytéotique de 99 ans est accordé à l'Association syndicale libre (ASL) - Maison du Chamarier par la Ville de Lyon. L'objectif : faire de cette demeure un site touristique. En attendant la fin du chantier, la maison du Chamarier accueillera prochainement une annexe du musée Cinéma et Miniature au rez-de-chaussée, ce qui permettra aux visiteurs de contempler une partie de cette demeure renaissante.

LOUISON LECOURT

* Remerciements à l'association Renaissance du Vieux-Lyon.

Lyon Mag – site web

Les travaux vont pouvoir commencer : une dotation de 200 000 euros attribuée pour la restauration de Fourvière à Lyon

Les travaux vont pouvoir commencer : une dotation de 200 000 euros attribuée pour la restauration de Fourvière à Lyon – LyonMag

Les tours de la Basilique de Fourvière se dégradent. Une situation préoccupante qui a donné lieu à une dotation de 200 000 euros de la part de la Fondation du Patrimoine.

"Il faut le faire de façon urgente", a déclaré Alexandre Giuglaris, Directeur Général de la Fondation du patrimoine ce jeudi 12 juin.

Notre-Dame de Fourvière est dans une situation critique. Entre novembre 2023 et juillet 2024, un diagnostic général des tours a révélé des dégradations. L'édifice emblématique du patrimoine lyonnais fait face à des effritements et des infiltrations d'eau.

C'est donc dans ce contexte que la Fondation Fourvière s'est vu attribuer ce jeudi 12 juin une dotation de 200 000 euros par la Fondation du Patrimoine. Une dotation qui permet d'assurer le financement des deux premières tours les plus dégradées, situées à l'ouest. En attendant la restauration, un système de barriérage a été mis en place et des filets ont commencé à être installés ce jeudi 12 juin.

Il faut donc agir vite. *"Si on ne traite pas ce sujet en urgence, les dégâts sont exponentiels. Ça a coûté 2 millions, mais ça coûtera peut-être 6 millions dans un an ou 18 mois",* a révélé Philippe Castaing, Président de la Fondation Fourvière.

Des travaux de restauration en 2026

Selon le diagnostic, la restauration des quatre tours de la basilique de Fourvière demande l'investissement de 4,5 millions d'euros. Fin novembre 2024, un appel à soutien national, auprès du grand public, des entreprises et des institutions locales, a été lancé permettant ainsi de recueillir 2 millions d'euros.

Pour entreprendre les travaux des deux premières tours, la Fondation Fourvière a besoin de 2,5 millions d'euros. La dotation de 200 000 euros qui vient se rajouter aux 2 millions d'euros récoltés, permet donc à la Fondation du Patrimoine d'engager dans peu de temps les travaux d'urgence. *"On tenait à apporter un soutien significatif à ce projet",* a déclaré Alexandre Giuglaris, directeur général de la Fondation du patrimoine lors de l'attribution de la dotation.

Les travaux des deux premières tours de la basilique pourront alors démarrer début 2026.

Par Le Figaro Santé avec AFP – site web

Un scanner mobile va sillonner les routes d'Auvergne-Rhône-Alpes pour mieux dépister le cancer du poumon

Lancé par les Hospices civils de Lyon, le «pneumobile», premier camion de dépistage mobile avec scanner embarqué, vient d'être inauguré. Il circulera tout l'été pour aller auprès des populations isolées.

Avec ses trente-six tonnes, ses 16,50 mètres de long et ses parois plombées, il va circuler cet été sur les routes d'Auvergne-Rhône-Alpes pour proposer gratuitement aux habitants un bilan complet de dépistage pulmonaire et cardiovasculaire. Le « pneumobile », créé par les Hospices civils de Lyon, a été inauguré vendredi par le ministre chargé de la Santé, Yannick Neuder.

« *Plus on dépiste tôt, moins les traitements sont lourds pour les patients* », a expliqué le ministre, lui-même cardiologue, devant l'hôpital Lyon Sud. Il a rappelé le lourd tribut des maladies respiratoires et cardiovasculaires : 200 décès par jour dus au tabac, 33 000 par an dus au cancer du poumon et 140 000 d'accidents vasculaires ou d'infarctus.

Au sein de la remorque conçue sur mesure, se cachent un scanner et un box de soins. Le projet s'adresse aux patients âgés de 50 à 74 ans, fumeurs ou ex-fumeurs. Ils pourront bénéficier d'un scanner à faible dose, qui sera interprété à distance par les radiologues des HCL, d'un dépistage de la bronchopneumopathie chronique obstructive (BPCO), d'une consultation de tabacologie avec une aide au sevrage, et d'une évaluation du risque cardiovasculaire (calcul de l'IMC, mesure de la tension artérielle et du cholestérol). En outre, indiquent les promoteurs du projet, « *des dispositifs permettant de réaliser des projets de recherche sur le dépistage* » seront présents, « *dont la recherche sur les biomarqueurs sanguins et dans l'air exhalé, ou encore en imagerie* ». Aucun résultat médical ne sera communiqué à bord du camion, le rapport de synthèse étant transmis dans les 48h au médecin traitant.

L'intérêt du dépistage précoce

Si ce type de dispositif existe notamment pour le dépistage du cancer du sein ou des maladies cardio-vasculaires, ce camion offre pour la première fois en version mobile la possibilité de faire un bilan complet en santé respiratoire. « *C'est quelque chose de fait maison, aucune remorque n'est comme la nôtre* », sourit Julie de Bermont, cheffe de projet. Le coût d'investissement est estimé à 1,3 million d'euros, plus 500 000 euros de frais de fonctionnement annuels ; outre l'Institut national du cancer (Inca), le projet a reçu le soutien de financeurs institutionnels (Union européenne, Région Auvergne-Rhône-Alpes et Agence Régionale de Santé), privés (AstraZeneca, groupe Adène, Canon, BD Biosciences) et associatifs (Ligue contre le Cancer, Comité Départemental contre les maladies respiratoires du Rhône).

Les populations visées sont « *parfois précaires, et peu enclines à aller vers la médecine préventive* », note le Pr Sébastien Couraud, qui dirige le service pneumologie de l'hôpital Lyon Sud et est un grand défenseur de ce « *projet un peu fou* ». « *La santé respiratoire est mal connue et malmenée* », notamment par le tabagisme et la pollution de l'air. Or de nombreuses études ont montré que le dépistage précoce était un élément clef de la guérison dans le cancer du poumon ; la réalisation à intervalles réguliers d'un scanner thoracique à faible dose permettrait de réduire la mortalité liée à ces tumeurs de 20 %.

Début 2025, un programme pilote, co-piloté par les Prs Sébastien Couraud et Marie-Pierre Revel (AP-HP), a été lancé par l'Institut national du cancer pour déterminer les modalités les plus efficaces et les plus sûres d'un dépistage national par scanner thoracique (durée, fréquence, impact économique...). Développer des dispositifs pour aller vers les personnes précaires ou isolées, dont on sait qu'elles ont encore plus que d'autres tendance à ne pas participer aux dépistages organisés, est un volet clef du projet.

2000 patients par an

L'équipe lyonnaise table sur l'examen de 2000 patients par an, avec « *au moins 20 % de précaires* ». Si une pathologie leur est diagnostiquée, les patients seront redirigés vers le médecin traitant et des équipes professionnelles locales pour le suivi. 24 professionnels de santé des HCL (infirmiers, manipulateurs radios, personnels administratifs et éventuellement attachés de recherche clinique) se relaieront à bord, parfois assistés de confrères du territoire.

La première étape du pneumobile sera dans le Puy-de-Dôme, à partir du 16 juin, puis dans l'Ain (y compris lors d'une étape du Tour de France à Nantua), le Rhône, la Drôme, la Savoie, la Haute-Loire ou encore la Haute-Savoie fin octobre. Il est préférable de prendre rendez-vous - le détail de la tournée et des démarches sont disponibles sur internet - même si, selon les étapes, un arrêt spontané est possible.