



REVUE DE PRESSE*

DU VENDREDI 25 JUILLET 2025

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

18

Actu

Ailleurs dans le Rhône

Samedi 19 juillet 2025

Oullins-Pierre-Bénite

Voies Lyonnaises 6 et 8: la justice donne raison à la Métropole de Lyon

De nombreux recours ont été déposés contre le tracé des voies lyonnaises, devant le tribunal administratif. A ce jour, ils ont tous été déboutés, se félicite la Métropole. Zoom sur les deux derniers jugements rendus ce mercredi 16 juillet: Oullins-Pierre-Bénite et Lyon 5^e/Tassin-la-Demi-Lune.

La ville d'Oullins et la société Lyon DIS, gestionnaire du Leclerc Champvert, sont fermement opposées à la réalisation des voies lyonnaises, respectivement n° 6 et 8, pour des raisons différentes. À Oullins-Pierre-Bénite, le maire a largement médiatisé l'affaire, contestant la légitimité de la voie lyonnaise n°6.

À Lyon 5^e et Tassin-la, le président de la société commerciale redoute les conséquences économiques sur son exploitation.

Les deux jugements ont été rendus ce mercredi 16 juillet. Le tribunal administratif de Lyon débute le maire d'Oullins et la société Lyon DIS. Tous deux ont deux mois pour faire appel du jugement.

Davantage de sécurité à Oullins-Pierre-Bénite

À Oullins-Pierre-Bénite, la ville demandait que soit reconnue l'incompétence de la Métropole pour approuver la délibération.

Le tribunal a cependant jugé que la partie de VL6 qui passe par Oullins s'inscrit dans une opération globale d'aménagement et qu'à ce titre, la commission permanente de la Métropole avait bien le droit de prendre la décision contestée.

La municipalité d'Oullins espérait aussi faire valoir que l'avis du conseil municipal aurait dû être sollicité préalablement à la mise en place de l'expérimentation (N.D.L.R. de changement de sens de circulation). Elle avançait aussi que le projet nécessitait une conciliation des droits de l'ensemble des usagers et que l'absence de celle-ci porte atteinte à leur sécurité.

Là aussi, le jugement débouche ces demandes: la portion de voirie concernée n'ayant pas un rôle de desserte locale,



Pour le passage de la VL 6 à Oullins-Pierre-Bénite, la Grande Rue a été mis en sens unique pendant six mois ce qui a provoqué la colère des usagers.. Photo Frédéric Guillon

les aménagements ne peuvent donc pas être regardés comme ayant une incidence sur la seule commune d'Oullins-Pierre-Bénite.

De plus, selon le jugement, l'examen des pièces du dossier fait ressortir que «dans sa configuration actuelle, la Grande rue est considérée comme dangereuse pour les cyclistes et les piétons»: la réduction de la circulation automobile permise par le projet contesté aura donc plutôt pour effet d'accroître la sécurité de ces piétons et cyclistes.

«Les travaux ont commencé»

Vincent Denis, président de Lyon DIS, la société gestionnaire du Leclerc Champvert, n'a pas encore digéré la décision de la justice administrative, ce vendredi 18 juillet aux alentours de midi. «La décision est tombée, on est bien obligé de l'accepter... Mais je vais consulter mon avocate pour décider de la suite à donner. C'est quand même sur-

«C'est un projet illégal»

Le collectif des usagers et commerçants de Champagne-au-Mont-d'Or en guerre contre la Voie Lyonnaise 4

prenant de ne pas tenir compte des problèmes que les entreprises auront à l'arrivée de cette voie lyonnaise. Mais les travaux ont commencé, que voulez-vous que je vous dise?»

«C'est un projet illégal»: le collectif des usagers et commerçants de Champagne-au-Mont-d'Or en guerre contre la Voie Lyonnaise 4

Le dirigeant s'inquiète surtout de l'accès à son magasin pour les clients et les fournisseurs. L'hypermarché «est au cœur de voies et d'axes très passants dont la VL8 va accentuer la dangerosité. Entrer ou sortir oblige à traverser une voie lyonnaise à double sens, ainsi qu'une voie automobile», avait souligné Me Soraya Benabdessadok, avocate de Lyon DIS, à l'audience du mardi 1er juillet, dénonçant «un passage en force de la Métropole» et le

«saucissonnage» du projet afin d'éviter l'obligation d'évaluation environnementale du projet.

Des arguments qui n'ont pas convaincu les magistrats. Ils estiment que le projet d'aménagement, qui porte sur un tronçon de seulement 2,6 km de la voie lyonnaise est suffisamment autonome pour constituer un projet au sens du code de l'environnement et n'avait pas à faire l'objet d'une évaluation environnementale.

Quant à l'accès, le tribunal a tranché: «l'accès aux surfaces commerciales, qui s'effectue par le côté nord de l'avenue Barthélémy-Buyer, ne sera pas affecté, la métropole ayant privilégié une insertion de la voie lyonnaise sur le côté sud de cette avenue au regard du nombre moins important d'entreprises charretières», écrit le juge-

La ville d'Oullins-Pierre-Bénite ira en appel

Pour Maître Guillaume Dumas, du cabinet Philippe Petit et associés, conseil de la commune d'Oullins-Pierre-Bénite, le jugement est une victoire: certes, le juge a rejeté la requête de la Ville, «mais pour la première fois le tribunal a jugé que lorsque la Métropole de Lyon décide de réaliser un projet d'aménagement sur le territoire métropolitain, elle doit solliciter, avant sa mise en œuvre, l'avis du conseil municipal de la commune qui est la seule concernée par les effets de cette décision».

Selon lui, la décision constituerait une avancée majeure pour la préservation des droits des communes et des élus municipaux situés sur le territoire de la Métropole.

«Les pouvoirs et compétences de la Métropole de Lyon ne sont désormais plus sans limites et contre-pouvoirs, ajoute l'avocat, les communes devront être dorénavant associées aux décisions les concernant».

La reconnaissance de ce principe pourrait faire jurisprudence, qui sera invoquée lors de l'appel: «Cette reconnaissance de ce principe de consulter les communes constitue une victoire juridique que la ville d'Oullins-Pierre-Bénite souhaite voir appliquer dans ce dossier de la VL6 et du quartier de la Bussière, et c'est en ce sens qu'elle a décidé de faire appel», ajoute maître Dumas.

ment.

La Métropole se félicite de ces deux jugements, «qui font suite à une série d'autres recours engagés par des opposants aux projets portés par la Métropole de Lyon (VL 4 à Champagne-au-Mont-d'Or, VL12 sur l'avenue Rockefeller et la montée du Chemin Neuf, et Presqu'île à vivre...), tous déboutés par la justice», écrit le service communication.

Les voies lyonnaises peuvent donc poursuivre leur avancée.

• F.G. et M.M.

Lyon

ZTL en Presqu'île : les deux premières bornes d'accès seront activées à la fin du mois

La zone à trafic limité (ZTL) en Presqu'île de Lyon devient plus concrète. Près d'un mois après son entrée en vigueur, le 21 juin dernier, ce dispositif visant à interdire le transit automobile sauf ayants droit du nord de la place Bellecour au bas des Pentes de la Croix-Rousse, va évoluer.

6920 - V1

17 000 ayants droit enregistrés

Jusqu'alors inactives, les deux premières bornes de contrôle d'accès (sur cinq), installées rue Port-du-Temple côté Saône et rue Gentil côté Rhône, vont prendre du service. Les plots rétractables se lèveront de 13 h à 6 heures, à partir du lundi 28 juillet, indique ce vendredi la métropole.

La collectivité indique par



Une des deux premières bornes d'entrée dans la ZTL, installée rue Port-du-Temple, côté Saône. Photo d'archives Pascal Piérart

ailleurs qu'à ce jour, environ 17 000 ayants droit ont accès au périmètre. Pour mémoire, trois autres points d'entrée de la ZTL verront le jour, avec

une mise en service progressive jusqu'à septembre, au niveau des rues Childebert, Édouard-Herriot et Constantine.

Lyon 2e

A Bellecour, les ombrières vandalisées : c'est ce que redoutait la préfecture

Ce samedi, des personnes ont réussi à déboulonner Tissage urbain, l'installation monumentale de la place Bellecour. De quoi faire monter encore d'un cran les critiques alors qu'en janvier dernier, les services de l'Etat redoutaient des problèmes de « maintien de l'ordre public » lors des manifestations ainsi que des « risques importants de dégradation de l'œuvre. »

C'était visiblement un jeu d'enfants. Ce samedi, des policiers municipaux ont été appelés en urgence au pied de l'œuvre monumentale, des bandes de tissu colorées larges de 6 mètres plantées sur la place Bellecour dans ses grandes traversées. Des rubans interdisent son accès. La raison ? Des boulons ont été dévissés des pieds soutenant la structure. Pourrait-elle présenter un risque ? En tout cas, tout l'après-midi, les forces de l'ordre ont été mobilisées pour restreindre l'accès de Tissage urbain, qui n'en finit pas, alors qu'elle vient tout juste d'être achevée d'installer, de faire couler de l'encre.

« Le summum du ridicule »

Si les écologistes continuent de vanter les bienfaits de ce tissage qui apporte quelques degrés de moins sur l'un des îlots les plus chauds de Lyon, à droite l'opposition répète à quel point elle est



La question en termes de sécurité de l'espace public se pose encore.
Photo Maxime Jegat

« inutile », « une gabegie financière », et à des années-lumière des premières envies des Lyonnais, celle de voir la place Bellecour, végétalisée.

En tête de la contestation, Pierre Oliver, maire (LR) du 2^e arrondissement et candidat aux municipales 2026 qui, à l'heure de constater les dernières dégradations, réagit sur X, pour dénoncer « le summum du ridicule ». Il écrit : « Après la dégradation de l'étendard à 1,6M€, un périmètre de sécurité a été installé. Résultat : ce samedi après-midi, nos forces de l'ordre sont mobilisées pour protéger l'œuvre plutôt

que nos rues. » Au-delà de cette nouvelle polémique, la question en termes de sécurité de l'espace public se pose encore.

Une plainte déposée

Au moment d'étudier le projet, en janvier dernier, la préfecture, si elle n'avait pas voulu bloquer le projet, ne l'avait pas validé alertant des risques que présentait l'implantation de Tissage urbain. Les services de l'Etat redoutaient alors des problèmes de « maintien de l'ordre public » lors des manifestations ainsi que des « risques importants de dégradation de l'œuvre ». Une in-

quiétude que Grégory Doucet aurait entendue en décidant d'installer des nouvelles caméras pour surveiller cette installation.

Contacté ce dimanche, Mohamed Chibli, adjoint (les écologistes) à la sécurité, affirme que la présence policière a été renforcée, tout comme la surveillance depuis le centre de supervision urbain. Une plainte a été déposée par la mairie. Une enquête est en cours. Il ajoute : « Nous dénonçons les tentatives d'instrumentalisation politicienne qui ont suivi. Cette intervention ciblée n'a en aucun cas affecté les



Des tiges ont été enlevées.
Photo fournie

capacités opérationnelles de la police municipale, qui a poursuivi l'ensemble de ses missions sur le territoire. »

De leur côté, Romain Froquet et Tristan Israel, artiste et architecte du projet expliquaient au *Progrès*, en mai dernier, qu'on ne pouvait pas se lancer « sur une installation de ce type-là, avec des inconnues liées à la sécurité. C'était même l'un des points les plus importants pour que l'installation puisse cohabiter avec la vie de la place. [...] Nous avons répondu à un cahier des charges exigeant. »

• T.V.

Lyon

Panneaux M12 dégradés ou dérobés : les cyclistes mis en danger

Vandalisés à coups de stickers ou volés, les panneaux M12 ont la vie dure dans la métropole lyonnaise. Ils sont pourtant essentiels à la circulation des cyclistes en toute sécurité.

Vous avez sûrement déjà remarqué ces petits panneaux triangulaires apposés en dessous des feux rouges à destination des cyclistes. Répondant au nom de « M12 », ils leur permettent de passer malgré le feu rouge, après avoir cédé le passage. Si

on en retrouve sur la moitié des 750 carrefours de Lyon, ils sont aujourd'hui perpétuellement vandalisés ou volés, placés à hauteur de piéton. Et bien souvent recouverts d'autocollants politiques ou de numéros « coquins ».

Une perte financière considérable pour la Métropole, puisque comme l'indique l'association la Ville à Vélo, « c'est quelque chose de très récurrent, et un panonceau de ce style coûte environ 70 euros, sans compter le déplacement

de l'équipe d'installation. C'est facile de dégrader la société, mais ça coûte cher à tout le monde. »

« Les morts de cyclistes surviennent le plus fréquemment aux feux rouges »

Outre l'enjeu économique, c'est une question de sécurité qui se joue ici : « Les morts de cyclistes en milieu urbain surviennent le plus fréquemment aux feux rouges », conti-

nue la porte-parole Frédérique Bienvénüe, « un cycliste a besoin de pouvoir passer avant le véhicule qui pourrait lui couper la route. » L'association, qui en 2022 avait déployé une signalétique citoyenne à Bron et Tassin, a rappelé sur ses réseaux que la dégradation ou le vol d'un bien public est punie par la loi de 5 ans d'emprisonnement et 75 000 euros d'amende.

Contactée par *Le Progrès* pour avoir des précisions sur le coût financier de ces rem-



On retrouve les panneaux M12 à la moitié des presque 750 carrefours lyonnais.
Photo O.P.

placements de panneaux, la Métropole n'a pas donné suite.

• Alix Villery

Il est possible de signaler un panneau dégradé ou volé à la Métropole via le site Toodego.

Métropole de Lyon

Voici les chantiers qui se terminent cet été dans la Métropole

L'été marque la dernière ligne droite pour plusieurs grands chantiers dans la métropole de Lyon. Voiries, ponts, réseaux: deux mois de travaux pour transformer le territoire. Voici ce qu'il faut retenir.

Les Lyonnais n'attendent que ça: la fin des travaux dans le centre-ville de Lyon et ses alentours. Chaque été, la Métropole de Lyon profite de la baisse de la circulation pour mener de nombreux travaux d'entretien ou de transformation.

Voiries, réseaux d'assainissement, pistes cyclables, tramways... Les interventions sont multiples, et plusieurs d'entre elles arrivent à leur terme dans les prochaines semaines. Objectif: moderniser les infrastructures, renforcer les mobilités douces et entretenir les réseaux souterrains.

Mais attention, ces interventions vont bouleverser les conditions de circulation.



La circulation est coupée jusqu'au 29 août au pont du Roulet à Villeurbanne. Photo d'archives Maxime Jegat

Le pont de Chasse fermé jusqu'au 31 août

À Givors, le pont suspendu qui relie la commune à Chasse-sur-Rhône est fermé aux voitures depuis le 1^{er} juillet, et ce jusqu'au 31 août, pour permettre le remplacement de 28 entretoises métalliques. Si le passage reste accessible aux piétons et aux cyclistes, les automobilistes

doivent emprunter une déviation via le pont autoroutier de Givors.

Du côté d'Écully, une intervention sur les réseaux liés au ruisseau Montchal démarre le 28 juillet, avec une circulation restreinte jusqu'au 29 août **route de Champagne**, à l'angle de la rue Fayolle.

Plusieurs axes majeurs sont aussi concernés à Lyon. L'ave-

nue Lacassagne (Lyon 3^e) est en travaux jusqu'au 31 août entre la rue du Dauphiné et l'avenue Félix-Faure, avec le maintien d'une voie de circulation dans le sens ouest-est. Du côté du **boulevard de la Duchère** (Lyon 9^e), l'entretien du réseau d'eau entamé en mars s'achèvera le 29 août. Sur l'**avenue Berthelot** (Lyon 7^e), une opération d'urgence sur le réseau d'assainissement entraîne la réduction de la circulation à une voie cet été entre la route de Vienne et la rue du Général de Miribel, sans date de fin encore précisée.

Sur la **rive droite du Rhône**, les travaux sur le réseau électrique quai Gailleton doivent se terminer fin juillet. Des reprises de voiries seront ensuite réalisées en août pour remettre en état la chaussée.

À Villeurbanne, le **pont du Roulet** est en reconstruction dans le cadre du tracé du futur tram T9: la circulation y est coupée jusqu'au 29 août. À Saint-Fons, deux projets structurants modifient la mobilité: l'**échan-**

geur Yves-Farge du boulevard urbain sud (BUS), est en travaux du 30 juin au 31 août, et le **pont Marcel-Sembat** est fermé jusqu'au 5 septembre pour préparer l'arrivée du tram T10.

La construction des Voies Lyonnaises se poursuit

Parallèlement, les Voies Lyonnaises, réseau cyclable structurant, poursuivent leur déploiement. Les travaux sur la **VL3** entre Perrache et le pont Koenig devraient se terminer fin juillet. La **VL4** avance avec un nouveau carrefour sécurisé à Stalingrad (du 25 juillet au 14 août) et des aménagements rue Mouillard à Vaise (circulation alternée jusqu'à 29 août). Les travaux de la **VL5** se poursuivent jusqu'au 31 août rue Marietton, pour aménager une piste bidirectionnelle. Sur la **VL8**, rue de l'Université, la piste cyclable et la végétalisation des trottoirs se poursuivent jusqu'au 31 août tandis que le chantier de la **VL12** sur le pont Bonaparte s'achève ce 21 juillet.

Lundi 21 juillet 2025

Loisirs C'est l'été | 41

Trésor
caché

Rhône

Le jardin Rosa-Mir, le palais du Facteur cheval, version lyonnaise

Lyonnais, touristes et enfants des écoles, plus de 12 000 personnes le (re) découvrent chaque année, et la demande est de plus en forte : jusqu'à 800 personnes font désormais la queue les samedis après-midi, aux beaux jours, pour rester une dizaine de minutes par petits groupes de 15. Qu'importe : il n'ouvrira pas davantage, pour des raisons de préservation : il est beaucoup trop fragile ! « Il "bouge" toute l'année, au niveau des pierres comme des plantes, explique Valérie Ferrand, médiatrice à Lyon Nature environnement pour la Ville de Lyon. Et on ne veut surtout pas que ça devienne Disneyland ! »

Le jardin fait d'ailleurs l'objet d'une gestion différenciée par les Espaces verts, qui lui accordent un soin tout particulier. À l'échelle de la ville, il est unique.

Un hommage à la mère de Jules Senis Mir

On entend des cigales, une abeille vient boire de l'eau qui ruisselle d'un rocher, les essences de milliers de plantes et fleurs multicolores, dont beaucoup arrivent de la Méditerranée, se mélangent dans une explosion de couleurs, une

dessinatrice croque les lieux, émerveillée, les jardiniers s'activent... « Travailler ici est un privilège », insiste d'ailleurs Charlotte, Le chat Ibis, qui a sa propre page Instagram, vient souvent trainer dans le coin. Une merlette a fait son nid dans la mini-grotte, sur l'autel, aux pieds de la statue de Notre-Dame-de-Lourdes.

Ce petit paradis d'art brut (souvent comparé au palais du Facteur Cheval voire aux travaux de Gaudí), jardin-musée, on le doit à Jules Senis Mir (1913-1983), un maçon espagnol qui s'était installé à Lyon après avoir fui la guerre civile et le régime de Franco. Plus artisan qu'artiste, guéri d'un cancer de la gorge, il s'est fait la promesse de construire un jardin en hommage à sa mère, Rosa Mir Mercader, et à Notre-Dame-de-Lourdes. Il y a mis plus de 20 ans, à partir des années 1950, utilisant les pierres qu'il ramassait en balade et 2 500 coquilles Saint-Jacques récupérées chez les écaillers et aux Halles de Lyon - chacune abrite une plante ! Recréant, ici, un peu de sa patrie natale.

L'un de ses fils vit toujours dans l'immeuble voisin, avec vue sur le jardin.

• Delphine Givord



Pratique ▶ Comment le visiter

► **En visite libre** (gratuit), les samedis de 14 à 18 heures (attention, il y a la queue et beaucoup d'attente, et la visite est limitée à une dizaine de minutes), d'avril à octobre (jusqu'au 25 octobre 2025) ;

► **Lors des Journées du patrimoine**, les 20 et 21 septembre 2025.

► **En visite guidée** (1 heure, en petit groupe) : le 27 août à 14 heures ; les 3 et 10 septembre à 10 heures ; les 1^{er}, 9, 15, 22, 23 et 30 octobre à 10 heures (6 euros/pers).

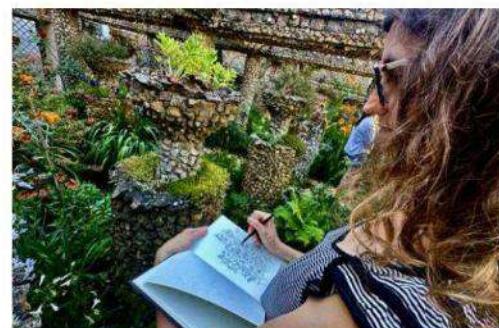
► **Nouveauté de l'année** : des ateliers « art coquilles » pour les enfants de 4 à 8 ans (complets).

► **L'info en +** : allez jeter un œil au 7, rue d'Austerlitz, à 650 mètres de là : Jules Senis a aussi décoré la devanture de l'ancien café d'une amie, la façade d'un magasin toujours visible.

Jardin Rosa-Mir, 87, Grande-rue de la Croix-Rousse (Lyon 4^e). Site : <https://www.lyon.fr/lieu/jardins/jardin-rosa-mir>, inscriptions et réservations sur <http://www.nature.lyon.fr> et visite virtuelle sur le site de la Ville de Lyon.



Charlotte, l'une des jardinières : « C'est un privilège de travailler ici ! » Photo Delphine Givord



Une dessinatrice inspirée. Professeure, elle aimeraient y ramener ses élèves. Photo Delphine Givord



Le créateur, Jules Senis Mir. Il habitait dans les immeubles à droite, sans vue sur son jardin ! Photo Delphine Givord



Quelque 2 500 coquilles Saint-Jacques décorent le jardin, avec une plante dans chacune ! Photo Delphine Givord

Métropole de Lyon

Pourquoi le mobilier urbain transitoire s'impose dans l'espace public

Des bancs sur des friches, des tables de ping-pong installées avant les grues, des ombrières sur des quais avant projet, des chemins piétons tracés dans des espaces en attente de construction: dans la métropole de Lyon, ces aménagements temporaires sont devenus un outil à part entière de la fabrique urbaine. Leur nom: mobilier urbain transitoire.

Depuis 2018, la Métropole de Lyon multiplie des expérimentations de mobilier urbain transitoire avant des projets d'aménagement définitifs. « L'idée est d'utiliser le temps d'attente d'un chantier pour tester des usages, ouvrir des espaces jusqu'à fermés et répondre à des besoins immédiats », explique la directrice de projet urbanisme transitoire à la Métropole de Lyon.

À Villeurbanne, sur le site des Gratte-Ciel Nord, une friche a été transformée en guinguette et en espace de rencontre avant le lancement des travaux. Un retard sur un des lots a même permis d'y installer temporairement une aire canine et un terrain de pétanque, afin d'évaluer l'intérêt de ce type d'aménagement dans le quartier. À la Croix-Rousse, des tunnels en béton pour enfants et des brumisateurs ont été testés pour mesurer leur appropriation par les habitants, tandis qu'à Fontaines-sur-Saône, un chemin piéton a été expérimenté avant d'être pérennisé.

Du mobilier plus robuste pour le projet rive droite à Lyon

Ces installations transitoires concernent aujourd'hui environ 85 000 m² d'espaces publics sur le territoire de la métropole, avec des durées variables selon les projets, mais rarement inférieures à un an et demi. « Sur des périodes plus courtes, cela mobilise trop de ressources pour un temps d'observation insuffisant », précise la technicienne. Certains projets, comme celui de la rive droite du Rhône, s'étalent sur plusieurs années, avec des mobiliers conçus pour être robustes et déplaçables au fil de l'avancement des travaux.

L'expérimentation ne se limi-



À l'angle du quai Jean-Moulin et du pont Lafayette, ce mobilier est conçu pour durer plusieurs années et être déplacé au fil de l'avancement du chantier de la rive droite, à Lyon. Photo Joël Philippon

Tissage urbain, une œuvre éphémère singulière à 1,6 million d'euros sur la place Bellecour

« C'est une transformation provisoire, mais importante », indiquait Béatrice Vessiller, vice-présidente de la Métropole de Lyon en charge de l'urbanisme lors de la présentation à la presse du projet baptisé *Tissage urbain*. En effet, 1,6 million d'euros, ce n'est pas un coût négligeable pour une œuvre transitoire pensée pour cinq ans, en attendant un projet pérenne qui sera mis en discussion après 2026 avec ou sans majorité écologiste. Un futur projet qui doit faire la part belle aux végétaux de pleine terre et jardins.

En attendant, on ne peut pas dire que l'œuvre inspirée des canuts avec ses ombrières et brumisateurs fasse l'unanimité. Elle fait même polémique, une œuvre « sans goût ni grâce », ressemblant à un « séchoir à linge » pour certains. La promesse initiale du maire, Grégory Doucet n'est pas tenue mais, selon lui, la place Bellecour sera bien végétalisée: « C'est une première étape pour envisager



L'accueil des Lyonnais est plus que mitigé, l'œuvre *Tissage urbain* fait même polémique aussi bien pour son manque d'esthétique que son prix. Photo Maxime Jegat

de nouveaux usages, les faire évoluer. Faire de cette place un endroit où l'on s'arrête et plus uniquement que l'on traverse », argumentait-il lors de la présentation du projet. Aujourd'hui, elle est là, importante sur la place Bellecour. Il faut compter avec et attendre

encore quelques mois pour savoir si elle trouve son public... Ce qui n'a pas empêché des saboteurs de dégrader l'œuvre, ce samedi, en dévisant des boulons au pied de la structure. Son accès a été interdit provisoirement le temps d'éclaircir l'affaire.

te pas aux espaces de jeux ou de détente. La métropole utilise aussi ces phases transitoires pour des projets de fertilisation de sols ou de pépinières urbaines, notamment sur 72 000 m² de terrains en attente d'aménagement. À Confluence et Vaulx-en-Velin, des parcelles servent par exemple à préparer les terres qui seront utilisées dans les futurs aménagements.

Sur le plan financier, ces installations représentent « quelques pourcents » du budget global d'un projet. Leur coût est en partie compensé par les économies réalisées sur les études préalables, ces aménagements servant aussi d'observatoire des usages pour ajuster les plans avant de lancer les travaux définitifs.

« Une manière de préparer un projet définitif »

Cette approche, si elle n'est pas systématique, tend à se développer, notamment sur les secteurs où le temps d'aménagement est long ou lorsqu'il existe une opportunité d'ouvrir temporairement un espace à la population. Elle vient en complément des démarches de concertation, permettant de confronter les intentions des projets aux pratiques réelles des habitants. « C'est une manière de préparer le projet définitif en s'assurant qu'il correspond aux besoins du quartier », précise la collectivité.

« La Métropole de Lyon n'est pas la seule collectivité à expérimenter ce type d'urbanisme, mais elle est considérée comme l'une des plus volontaristes dans ce domaine, notamment grâce à sa capacité à mobiliser ses équipes et à intégrer ces phases transitoires dans la planification des projets urbains », précise la collectivité avec fierté.

Si ces aménagements transitoires n'ont pas vocation à remplacer les aménagements pérennes, ils contribuent à animer des espaces souvent clos pendant des années, tout en testant des usages et en installant, parfois durablement, des équipements attendus par les habitants.

● Damien Lepetigaland

16 | Actu Lyon et région

Mardi 22 juillet 2025

Rhône

Sytral Mobilités lance *En Covoit'Lignes* dès septembre : comment ça fonctionne ?

Après le succès de la ligne Lane reliant Bourgoin-Jallieu à Lyon et Vénissieux, Sytral Mobilités déploie *En Covoit'Lignes*, un service de covoiturage spontané fonctionnant comme un réseau de lignes de transport en commun, avec des arrêts fixes et une offre garantie en heures de pointe. Objectif : proposer une alternative simple, économique et écologique à la voiture individuelle, sans réservation préalable.

En lançant *En Covoit'Lignes* en septembre, Sytral Mobilités entend proposer, avec quatre lignes, un service de covoiturage accessible et complémentaire au réseau TCL, pour répondre aux besoins de déplacements des habitants dans les territoires excentrés. Cette solution offre une alternative concrète à l'autosolisme pour les trajets quotidiens. Elle s'appuie sur le premier succès de la ligne Lane reliant Bourgoin-Jallieu à Lyon et Vénissieux, lancée en 2020, qui compte, à ce jour, plus de 1300 utilisateurs à l'année. Testée par l'un de nos journalistes en juillet 2023, elle avait été jugée presque aussi fiable que le métro, proposant même l'intervention d'un VTC en cas d'absence de covoiturage. Mais



Après la création en 2020 de la ligne Lane, reliant Bourgoin-Jallieu à Lyon et Vénissieux, trois nouvelles lignes dorénavant baptisées *En Covoit'Lignes* verront le jour à partir de septembre. Photo Emilie Charrel

comment ça marche, concrètement ?

● Pour les passagers

Avec *En Covoit'Lignes*, vous rejoignez des arrêts pré définis situés sur votre trajet domicile-travail. Vous n'avez pas besoin de réserver, le service fonctionne en heures de pointe pour garantir vos trajets quotidiens. Pour les abonnés TCL, deux trajets par jour sont offerts, permettant de compléter votre trajet en transport en commun

sans coût supplémentaire. En utilisant le covoiturage, vous contribuez à réduire le trafic et votre empreinte carbone, tout en partageant des trajets, dans une logique de complémentarité avec les autres mobilités (parc relais, vélos, TER, TCL).

● Pour les conducteurs

Le service offre une incitation financière de 2 € par passager transporté, entre deux arrêts de la ligne, financée par les collectivités. Vous roulez utile, écono-

misez sur vos trajets domicile-travail et facilitez la mobilité sur votre territoire, tout en réduisant les trajets en voiture solo. Vous pouvez prendre un ou plusieurs passagers, sans détour, et contribuer à la fluidité des trajets pendulaires.

● Une mobilité simple, écologique et économique

Avec un modèle tarifaire intégré à l'offre TCL, l'objectif d'*En Covoit'Lignes* est de rendre le covoiturage attractif et accessible au plus grand nombre.

Ce service réduit les coûts de déplacement dans un contexte économique tendu, diminue le trafic et la pollution en réduisant le nombre de voitures en circulation, favorise la convivialité et la solidarité entre habitants et travailleurs du territoire, simplifie les trajets pendulaires sans contrainte de réservation.

● Comment utiliser *En Covoit'Lignes* ?

Localisez l'arrêt de covoiturage le plus proche sur votre ligne dans l'application. Rendez-vous à l'arrêt en heure de pointe sans réservation. Montez dans le véhicule d'un conducteur participant, dans le respect des règles de sécurité. Connectez facilement votre trajet au réseau TCL ou aux parkings relais, selon votre destination.

● Damien Lepetigaland

Pour en savoir plus sur l'inscription, les horaires et les points d'arrêt : toutes les informations seront prochainement disponibles sur le site encovoit-lignes.com

Lyon

Le métro C sera totalement interrompu du 4 au 17 août

Des travaux de modernisation de l'alimentation électrique seront réalisés pendant l'été, interrompant complètement la circulation du métro C.

La ligne C du métro sera entièrement à l'arrêt entre Hôtel de Ville et Cuire du 4 au 17 août inclus. En cause : des travaux de modernisation de l'alimentation électrique, réalisés pendant l'été pour limiter la gêne sur un tronçon emblématique du réseau, équipé d'une crémaillère unique au monde.

Pour compenser cette interruption, la ligne de bus C13 sera renforcée entre les arrêts Terreaux-Tobie Robatet et Cuire. Un bus circulera

toutes les 7 à 20 minutes en semaine, toutes les 10 à 18 minutes le samedi et toutes les 10 à 15 minutes le dimanche.

● Depuis Cuire

Le premier départ sera donné à 5 h 28 du lundi au vendredi, 5 h 44 le samedi et 6 h 23 le dimanche ; pour le retour, dernier départ à 00 h 29 du lundi au vendredi et 00 h 28 le week-end.

● Depuis Terreaux-Tobie Robatet

Le premier départ sera donné à 5 h 07 du lundi au samedi et 6 h 18 le dimanche ; pour le retour, dernier départ à 00 h 02 toute la semaine.

Lyon

Du changement sur les lignes de bus de la Presqu'île



Plusieurs lignes sont impactées par des changements.

Photo d'illustration Alain-Charles Fabre

Depuis un peu plus d'un mois, plusieurs lignes de bus circulant dans la Presqu'île ont connu des changements. Tour d'horizon de ces modifications.

Depuis le 23 juin, les lignes de proximité du cœur de Lyon évoluent pour s'adapter à une Presqu'île en pleine transformation. Dans le sillage des nouveaux aménagements urbains, le réseau TCL repense ses dessertes pour coller aux usages quotidiens des habitants.

● La ligne S1

La ligne reliant la gare Saint-Paul à Confluence Rambaud voit sa fréquence de passage renforcée (toutes les 12 minutes), en heures pleines et en heures creuses. De plus, la ligne dessert désormais l'arrêt Terrasses Presqu'île, facilitant l'accès aux berges de Saône et aux nouveaux espaces publics du centre-ville.

● Les lignes S4a et S4b

Les anciennes lignes S4 et S12, renommées S4a et S4b depuis peu, ont été redessinées pour mieux répondre aux besoins du plateau de la Croix-Rousse et renforcer les liens à l'intérieur du 4^e arrondissement.

● La ligne S6

Nouveau terminus pour la ligne S6. Désormais, il se situe plus proche de l'hôtel de ville. Trois arrêts ont été ajoutés sur le passage du bus, Saint-Nizier, Terrasses Presqu'île et La Feuillée. Avec ces ajouts, TCL souhaite faciliter les correspondances avec les lignes fortes du réseau et le métro A.

● La ligne 19

Sur la ligne qui relie Écully à la Presqu'île, deux nouveaux arrêts ont été créés : gare Saint-Paul et La Feuillée, en direction de la Presqu'île. L'arrêt La Feuillée permet une correspondance directe avec les lignes fortes et un accès simple au métro A. Le prolongement jusqu'à Saint-Paul renforce les connexions avec le centre-ville et améliore la continuité des trajets pour les usagers.

● La ligne 27

Cette ligne a changé de parcours. Elle circule désormais par la rue Grenette et les quais de Saône. Ce nouveau tracé est adapté au plan de circulation de la Presqu'île, permet d'améliorer la régularité et de mieux absorber le trafic, notamment aux heures de pointe. Des bus plus spacieux circulent aussi, augmentant la capacité de 30 % sur cet axe.

Jeudi 24 juillet 2025

Actu Lyon et région | 17

Lyon

Les nouveaux habitants viennent surtout du Rhône ou de région parisienne

Dans une étude sur la mobilité résidentielle publiée par Nextories, on apprend que le nombre d'emménagements à Lyon est orienté à la baisse. Les mouvements de population se font avant tout à l'intérieur du département du Rhône, dans les départements limitrophes et avec l'île de France.

In'y a qu'à observer le nombre de camions de déménagement stationnés dans les rues de Lyon pour constater à quel point les flux entre nouveaux arrivants et partants sont intenses.

Lyon est une ville dynami-

que, c'est ce que vient confirmer une étude menée par Nextories, expert du marché et courtier en déménagement, qui analyse les phénomènes de mobilité résidentielle. Elle juge néanmoins que la métropole lyonnaise « traverse une évolution contrastée de ses flux migratoires entre 2022 et 2024 ».

Les projets d'emménagements en baisse de 7 %

Ville attractive oui, mais un peu moins qu'avant. La part des projets d'emménagement à Lyon dans le total national a

diminué de 7,87 %, passant de 4,12 % en 2022 à 3,80 % en 2024. Parallèlement, la part des projets de déménagement depuis Lyon dans le total national est passée de 4,75 % à 4,21 %, soit une baisse de -11 %. Des chiffres qui n'empêchent pas le solde de déménagements de rester positif dans la métropole de Lyon, « preuve d'une attractivité toujours présente », selon l'étude.

Des mouvements, il y en a mais ils ne sont pas forcément de longue distance. La majorité des flux se font à l'intérieur du département. C'est ce qu'on apprend en regardant

les origines et destinations des mouvements.

Où vont les Lyonnais qui partent ? Ils restent dans le département du Rhône pour près de la moitié d'entre eux (49,48 % en 2024), « indiquant une mobilité interne significative au sein de la région lyonnaise et de sa banlieue ». Les départements limitrophes comme l'Isère, l'Ain ou la Loire accueillent aussi une part non négligeable de projets de déménagement en provenance de Lyon, même si cette part a légèrement diminué ces dernières années. Paris, la région parisienne (92,

93, 94) ainsi que les Bouches-du-Rhône représentent d'autres destinations importantes.

Près de 6 % des nouveaux arrivants sont des Parisiens

Quant à ceux qui arrivent, ils sont là aussi en grande majorité originaires du département du Rhône (à 54,82 %). Les Parisiens (5,93 %) et les habitants des Hauts-de-Seine (2,31 %) complètent le podium des nouveaux arrivants à Lyon, devant l'Isère (2,27 %) et la Seine-Saint-Denis (1,54 %).

• N.F.

PHOTO : D.R.

Jeudi 24 juillet 2025

Actu Lyon | 23**Lyon**

Pourquoi la passerelle du centre d'échanges de Perrache ne sera pas entièrement démolie ?



La passerelle de Perrache reliant la gare SNCF au centre d'échanges et sa toiture colorée datant des années 70 a été démolie. Il en reste un tronçon situé dans le périmètre de la gare.
Photo d'archives Maxime Jegat

Les travaux, entamés en février dernier, sont aujourd'hui quasiment terminés. Reliant le centre d'échanges à la gare SNCF, la passerelle édifiée dans les années 1970 a été comme prévu, démolie partiellement. La partie restante, placée dans le périmètre de la gare, demeure pour l'instant « en état ». Les passants s'interrogent.

« Ça fait un peu bizarre, non ? » Sortant de la gare et empruntant ce qui reste de la passerelle, une jeune mère de famille est plutôt dubitative, ce vendredi matin, lorsqu'elle arrive juste devant une barrière et de grandes affiches expliquant les travaux en cours. Cherchant à comprendre, sans doute, ce que beaucoup ne comprennent pas.

Rien n'est jamais simple dans l'environnement de la gare et du centre d'échanges de Lyon-Perrache (CELP) pour lequel une transformation, pilotée par la Métropole de Lyon, est prévue à partir de 2026. Et cela dans le cadre d'une nouvelle phase du projet Ouvrons Perrache visant

« à (re)créer une continuité piétonne entre la place Carnot et la gare SNCF, à travers le CELP complètement remanié ».

La démolition a été engagée en février

Sorte de prémices à ce projet, en tout cas, présentée comme une « première étape des travaux », la démolition de la passerelle reliant le CELP à la gare SNCF, qui voyait défiler chaque jour 30 000 usagers, a été engagée par la Métropole de Lyon en février dernier. L'opération était alors présentée comme « délicate » visant à réduire en poussière 2 680 tonnes de béton.

Elle est quasiment terminée, même s'il reste un bout de passerelle, qui se trouve dans le périmètre de la gare et dont la destruction se trouverait à la charge de la Région, la SNCF et l'État. L'objectif qui consistait à rétablir les circulations au niveau rez-de-chaussée de la gare, n'est donc pas tout à fait atteint.

Après cinq mois de travaux, ce chantier devrait prendre fin en septembre. Le temps pour les entreprises de ter-

miner la démolition avec « l'installation d'un escalier », indiquent les services de la Métropole. Et de préciser : « la partie restante de la passerelle va rester en l'état jusqu'à ce que le projet de reconfiguration du bâtiment voyageurs soit validé par SNCF, l'État et la Région Auvergne-Rhône-Alpes ».

L'opération est devenue légèrement bancale

L'idée, avancée en février dernier, était d'attendre la fin des études lancées sur le projet de RER à la lyonnaise qui aura « forcément un impact sur la gare de Perrache ». Il est donc toujours possible d'y accéder par les escaliers qui ont été maintenus en l'état. L'opération est ainsi devenue légèrement bancale. On en est là.

Pour la suite, il faudra attendre. « La prochaine étape devrait se passer en janvier avec le départ de la gare routière internationale et le début des travaux de réaménagement de la gare bus Sytral », poursuivent les mêmes services.

• A. Du.

22

Actu Lyon

Vendredi 25 juillet 2025

Lyon 2^e

Des bancs à la place des bus: le nord de la rue de la République continue sa mue



Le mobilier est en cours d'installation dans la partie nord de la rue de la République, désormais rendue piétonne.
Photo Aline Duret

Piétonne depuis le 21 juin dans le cadre du projet "Presqu'île à Vivre", la partie nord de la rue de la République, placée entre les Cordeliers et les Terreaux, change de visage. À la place des bus, qui désormais empruntent la rue Grenette, la Métropole de Lyon installe du mobilier temporaire. En attendant un aménagement définitif.

A la Métropole de Lyon, on appelle cela du « mobilier temporaire spécifique ». L'idée étant de « commencer à préfigurer et expérimenter plusieurs manières de vivre ce morceau de rue », en attendant un projet d'aménagement futur programmé sur cet axe devenu piéton le 21 juin dernier.

Fait d'assises en pierre ou plutôt de bancs à la forme courbe pour l'essentiel, ce mobilier est en train d'être installé dans la partie nord de la rue entre les Cordeliers et les Terreaux, au beau milieu de la voie, là où il n'y a pas si longtemps, circulaient bon nombre de bus.

L'intervention en cours, vient ainsi rejoindre les marquages au sol, de larges bandes

blanches, ainsi que de gros blocs à travers la chaussée, empêchant la circulation automobile. Les anciens arrêts de bus, laissés en l'état, ont été un rien relookés. Tout a été réalisé dans le cadre du projet « Presqu'île à Vivre », dont l'un des objectifs visait à transférer la circulation des bus à hauteur de la rue Grenette, afin de rendre piétonne l'ensemble de la rue de la République.

«Nouvelle aire piétonne»

Du coup, et comme le rappellent les messages d'information, cette «nouvelle aire piétonne» est réglementée : les piétons y sont prioritaires, les vélos, trottinettes et autres monoroues sont invités à rouler «à l'allure du pas» (6 km/h) tandis que l'accès livraisons est autorisé de 6 heures à 11 h 30.

Ce jeudi en fin de matinée, beaucoup de piétons hésitent à déambuler au centre de la chaussée, certains se demandant s'il s'agit d'une voie piétonne ou d'une piste cyclable. « Il y a beaucoup de vélos et certains vont vite », lance une passante, préférant utiliser le trottoir.



Des assises en pierre à la forme courbe sont en train d'être installés dans la partie nord de la rue de la Ré. Photo Aline Duret

L'Essentiel Lyon du 25/07/2025

1 - La rue du Mail s'offre une nouvelle vie à la Croix-Rousse

La rue, désormais piétonne, a été pavée « à l'ancienne » pour rappeler son histoire (crédit : Ville de Lyon).

Après un an de travaux, l'une des principales **artères commerçantes** du plateau devient **officiellement piétonne** ce vendredi, avec l'inauguration des nouveaux aménagements.

► LES BASES

- Située entre la **petite place de la Croix-Rousse** et la **rue Pailleron**, la rue du Mail est un axe **historique et central** du 4^e arrondissement. Créée en **1812** à l'emplacement des anciens remparts, elle avait été conçue pour accueillir les **ateliers de canuts**.
- Longtemps traversée par les voitures, la rue souffrait de **trottoirs étroits** et d'une fréquentation piétonne en déclin.
- Elle est aujourd'hui au centre du projet [Cœur Croix-Rousse](#), un programme porté par la **Métropole** et la **Ville de Lyon** pour **apaiser le quartier, valoriser son patrimoine et améliorer le cadre de vie**.

► CE QUI A CHANGÉ

- Ce vendredi, les élus inaugurent la **nouvelle rue du Mail**, désormais **entièremment piétonne** sur **215 mètres**. Le centre de la voie a été **pavé à l'ancienne** pour rappeler son histoire, tandis qu'un revêtement plus lisse longe les façades.
- Des **bancs**, des **bornes**, **de nouveaux arbres** et une **bande végétalisée** pour

absorber les eaux pluviales ont été installés. Les **vélos restent autorisés**, mais à **allure réduite**.

- Résultat : plus de **calme**, une **fréquentation accrue**, et des **commerçants globalement satisfaits** d'un environnement plus propice à la déambulation.

► ET AUSSI

- Au-delà de la rue du Mail, plusieurs **voies voisines** ont été repensées. La **rue Dumenge** est dorénavant **piétonne** entre le Mail et la rue du Pavillon, avec des **trottoirs élargis** et des **arbres plantés**.
- Le long de la **petite place de la Croix-Rousse**, une **zone de rencontre** a été aménagée : priorité aux piétons, circulation limitée à **20 km/h**.
- En tout, le projet a permis de **végétaliser 120 m²**, d'**organiser différemment les circulations**, et de poser les bases d'une refonte plus large, en attendant les travaux sur le [boulevard de la Croix-Rousse](#). Budget total : **1,5 M€**.

LYON CAPITALE – site web – le 25/07/2025 par Loane Carpano

Malgré les fortes chaleurs, 62% des fenêtres ne disposent pas de protections solaires efficaces à Lyon

Selon un rapport établi par l'association "Territoire zéro logement passoire", l'équipement en protections solaires extérieures du bâti lyonnais se dégrade.

Alors que la Métropole de Lyon fait partie des territoires les plus exposés au réchauffement climatique et aux violentes vagues de chaleur, l'équipement en protections solaires extérieures de ses bâtiments semble se dégrader. C'est en tout cas ce que l'association "Territoire zéro logement passoire", met en lumière dans un **bilan** récemment établi. Malgré les efforts entrepris par la collectivité pour faire face aux risques liés à la canicule, les risques dans les logements perdurent. L'association alerte notamment sur une "*mise en danger de la santé des habitants.*"

Un quart des protections historiques disparues

Fruit d'une enquête associant repérage de terrain et utilisation de données publiques auprès de 2000 logements du 1er et 4e arrondissement, l'enquête révèle un sous-équipement important. Selon les données relevées : 62% des fenêtres ne disposeraient pas de protections solaires efficaces (volets et jalousies), pourtant utiles au bon isolement thermique des bâtiments. Plus d'un immeuble sur trois présenterait des protections solaires non-conformes aux règles patrimoniales (volets roulants).

Un chiffre d'autant plus déconcertant quand on apprend qu'un quart de ses bâtiments était autrefois pourvu de protections aujourd'hui disparues.

Non-replacement du matériel

Selon le rapport, la disparition de ce parc autrefois existant serait dû à un manque d'investissement : "Les jalousies, protection solaire traditionnelle du secteur patrimonial de Lyon, sont un équipement fragile qui nécessite des investissements réguliers de maintenance", explique l'association. "Dès lors, il semble que cette disparition des dispositifs historiques s'opère par un non renouvellement des occultations usées."

Des efforts non-réalisés, notamment dans le parc locatif. Au 1er rue Burdeau, rue étudiée pour le rapport, sur les 49 fenêtres de la façade sud, 28 disposent des jalousettes. "Celles qui en sont dépourvues sont des appartements en location. Les propriétaires occupants ont fait le nécessaire pour protéger leur habitat des risques de surchauffe. Les propriétaires bailleurs ne l'ont pas fait", souligne le rapport.

"Etre plus contraignants"

Si dans la plupart des cas ce manque d'équipement vient du bailleur, les autorités publiques sont appelées à agir : "Les autorités publiques ont un double rôle à jouer : être plus contraignantes, pour mettre fin aux refus injustifiés ou à l'inaction des bailleurs ; et être plus guidantes, en facilitant l'accès à des solutions compatibles avec le patrimoine et la santé", conclut le rapport.