

REVUE DE PRESSE*

DU VENDREDI 22 MAI 2026



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

14/05/26

Jeudi 14 mai 2026

Actu Lyon | 23

Lyon 5^e

La Métropole veut sécuriser la montée du Chemin neuf et... la rendre aux voitures

La présidente de la Métropole de Lyon s'est rendue ce mercredi montée du Chemin neuf, quelques semaines après le grave accident de vélo d'une adolescente. Elle a annoncé plusieurs mesures de sécurisation de l'axe, tout en ouvrant la porte à un retour du trafic de transit.

La scène ressemblait trait pour trait à l'un des déplacements de campagne effectués par la candidate ces derniers mois. « On nous impose tout, on n'a pas été avertis des travaux », se lamente cette boulangère de Saint-Just auprès d'une Véronique Sarselli désormais présidente (LR) de la Métropole de Lyon. « Vous êtes dans la vie des Lyonnais et des Grands Lyonnais tous les jours », répond-elle, avant de s'adresser plus tard au maire (Renaissance) du 5^e arrondissement : « L'idée d'être sur site, c'est de se rendre compte des choses en n'interrogeant pas toujours les mêmes. »

« Apaiser et rééquilibrer » après un mandat favorable aux cyclistes »

Accompagnée d'un Thomas Rudigoz très remonté contre ces cyclistes qui « roulent trop vite » et n'empruntent pas suffisamment le Chemin neuf : « à peine un par minute en journée », selon lui. Un accès qui leur est pourtant quasiment ré-

servé (2 000 cyclistes l'empruntent chaque jour selon la Ville), et pour lequel la présidente de la Métropole de Lyon venait annoncer des mesures de sécurisation de l'axe mises en œuvre après le grave accident à vélo d'une adolescente survenu fin avril.

Véronique Sarselli s'est attelée à dénoncer l'inaction de son prédécesseur Bruno Bernard qui « n'a pas pris ses responsabilités pour sécuriser cette pente ». « Je suis stupéfaite de constater qu'aucune mesure n'a été prise après deux ans », a-t-elle déclaré, trahissant la vraie raison de son déplacement : la fermeture de l'axe aux automobilistes. Une décision a en effet été prise en juin 2025, mais expérimentée dès l'été 2024 bien que « toujours dénoncée » par Thomas Rudigoz.

Une position à l'équilibre précaire

Prenant soin de souligner la « légitimité démocratique » de ce dernier, Véronique Sarselli a largement ouvert la porte à une réouverture de l'axe, indiquant vouloir « apaiser et rééquilibrer » les orientations de son prédécesseur qu'elle juge « très favorables aux cyclistes ». L'élue a été interpellée tout au long de cet exercice de communication par des membres des associations Droits du piéton et La Ville à vélo, ainsi que par quelques habitants de la rue, tous défavorables à sa réouverture. Signe selon elle du



Véronique Sarselli s'est rendue montée du Chemin neuf dans le 5^e arrondissement pour évoquer sa sécurisation et son éventuelle réouverture aux voitures. Photo Nathan Chaize

« Raconter qu'on va mettre des voitures pour sécuriser les cyclistes, c'est ubuesque »
Laurent Bosetti, adjoint au maire de Lyon

« clivage fort » entre les usagers, qu'elle impute à son prédécesseur.

Difficile toutefois pour celle qui a fait de l'écoute des maires son principal argument de campagne de passer sous silence l'opposition du maire écologiste de Lyon, Grégory Doucet. « Les engagements de campagne ne seront pas réalisés sans

avoir travaillé à un équilibre et en consultant », a-t-elle ainsi assuré, se gardant d'annoncer une échéance ou un horizon au projet.

« Penser ou raconter qu'on va mettre des voitures pour sécuriser les cyclistes, c'est ubuesque », juge de son côté Laurent Bosetti, adjoint au maire de Lyon en charge des mobilités qui se dit toutefois « ouvert à des discussions et à des négociations ». « On entend qu'il y a des légitimités démocratiques différentes, et nous sommes prêts à faire des pas vers la Métropole, à condition que ce soit réciproque », conclut l'adjoint, qui tente, comme sur le dossier Grenette, de se poser en interlocuteur sérieux et ouvert à la discussion.

● Nathan Chaize

Bientôt un radar pédagogique et des bandes rugueuses

La Métropole a installé des panneaux portant un message préventif pour inciter les cyclistes à la prudence dans cette pente à 14 %. Une réunion entre les services de la mairie et de la Métropole ainsi que JCDecaux, exploitant du réseau Vélo'v, a permis de « dégager un accord sur plusieurs autres aménagements », encore à l'étude, dont l'installation de bandes rugueuses, de marquages au sol ou encore la mise en place d'une glissière. Un radar pédagogique signalant lorsque l'usager dépasse 30 km/h devrait aussi être mis en place. Enfin, JCDecaux mettra en place des messages de prévention sur les stations Vélo'v situées à proximité de la montée du Chemin neuf.

Depuis deux semaines, la police municipale multiplie par ailleurs les opérations de contrôle. « Peu d'infractions sont relevées, il s'agit avant tout de sensibilisation », indique Laurent Bosetti, adjoint au maire de Lyon en charge des mobilités. Et de préciser : « La vitesse moyenne sur l'axe a baissé depuis la fermeture au trafic de transit. La première mesure de sécurité routière est d'avoir réservé la rue aux cyclistes et aux piétons. »

16/05/26

Lyon 5e

Plots du parking Saint-Jean: tour de passe-passe sur les quais de Saône

Entre le 13 et le 15 mai, les blocs de béton empêchant de rejoindre le quai de Bondy depuis le parking Saint-Jean ont été retirés puis réinstallés par la Métropole de Lyon. Tout porte à croire qu'une opération de communication prévue mercredi puis reportée à la semaine prochaine est à l'origine de ce couac.

Mercredi 13 mai au matin, les usagers du parking Saint-Jean dans le 5^e arrondissement de Lyon découvrent que les plots en béton empêchant de rejoindre le quai de Bondy depuis la voirie du parc ont été retirés. La nouvelle est rapidement partagée sur le réseau social X, photos à l'appui. Pourtant, ce vendredi, les blocs de béton sont réapparus, pas tout à fait positionnés de la même manière.

Selon nos informations, il s'agirait d'un couac lié à une opération de communication avortée. Dans les couloirs de l'hôtel de ville, on rapporte ainsi que la Métropole de Lyon, qui réalisait, mercredi, une conférence de presse montée du Chemin neuf, prévoyait initialement de convier les jour-

nalistes pour annoncer la suppression des blocs de béton.

L'agenda de la présidente Véronique Sarselli (LR) aurait cependant été modifié pour mieux coller à l'actualité, mais le prestataire, déjà missionné, a malgré tout procédé au retrait des plots. Réalisant qu'une opération de communication tombait à l'eau, l'exécutif les aurait fait réinstaller. Le scénario est corroboré à demi-mot par un élu Cœur lyonnais, confirmant que la présidente de la Métropole avait bien demandé le retrait des plots le mercredi 13. « L'entreprise est intervenue sur ordre de la voirie alors que tout n'était vraisemblablement pas prêt », reconnaît-il, évoquant des sujets « d'ordre technique » sans parvenir à les citer. Un vice-président confirme par ailleurs au *Progrès* qu'une opération presse à ce sujet est bien prévue la semaine prochaine. Contactée, la Métropole de Lyon s'est, quant à elle, contentée d'indiquer : « C'est un point bloquant sur lequel nous travaillons. »

« La fin d'une situation ubuesque »

« On imagine que Véronique Sarselli voulait avoir sa photo devant la grue qui retire les plots pour dire qu'elle rouvre Lyon aux automobilistes », sourit un membre de l'exécutif de Grégory Doucet. À la mairie du 5^e arrondissement, un élu confie que des habitants heureux de la disparition de ces blocs ont fait part de leur incompréhension lorsqu'ils ont découvert qu'ils avaient subitement été réinstallés. Selon lui, les plots auraient été déplacés afin d'effectuer « des marquages au sol » préalables à la réouverture. Des marquages dont *Le Progrès* n'a pas trouvé la trace ce vendredi matin. Quant au coût de cette opération de passe-



Les plots en béton qui obligeaient les usagers du parking Saint-Jean à effectuer un long détour pour rejoindre Vaise ont été retirés, puis réinstallés. Photos Nathan Chaize

... passe... Mystère. Dans l'entourage du maire écologiste de Lyon, Grégory Doucet, on précise ne pas avoir été mis au courant, tout en indiquant que le sujet n'est pas prioritaire. La mesure inquiète néanmoins les écologistes en ce qu'elle est un premier pas vers une remise en cause du fonctionnement actuel de la rue Grenette.

En effet, les automobilistes pourront désormais emprunter cette contre-allée pour tenter de court-circuiter les embouteillages du quai Romain-Rolland. Un flux de voitures qui pourrait entraver la circulation des bus. À la mairie du 5^e arrondissement, on assure qu'une modification du fonctionnement des feux sur le quai permettra de fluidifier le trafic, et d'ainsi passer l'envie aux automobilistes d'emprunter la contre-allée. Le maire Thomas Rudigoz salue ainsi « la fin d'une situation ubuesque ».

● Nathan Chaize

Un « raté » de l'exécutif écologiste

En mai 2025, l'exécutif de Bruno Bernard ferme l'accès au quai de Bondy depuis la contre-allée du quai Romain-Rolland. Le tollé est immédiat, au point que l'ex-maire du 5^e arrondissement, l'écologiste Nadine Georgel reconnaît un « raté ». La Métropole fait valoir que l'aménagement vise à empêcher une saturation de la contre-allée qui ralentirait considérablement les nombreuses lignes de bus qui l'empruntent depuis la fermeture de la portion Nord de la rue de la République.

Entre-temps, les automobilistes avertis ont déjà trouvé la parade, faisant demi-tour sur le pont Alphonse-Juin, et s'évitant un détour qui peut prendre plusieurs dizaines de minu-

tes en heure de pointe. Quelques semaines plus tard, la Métropole lance une étude pour créer une nouvelle sortie au nord du pont afin de permettre aux usagers du parking de rejoindre le quai de Bondy, sans rouvrir l'accès à l'ensemble des automobilistes.

En décembre 2025, Lyon Parc Auto annonce à ses abonnés que la solution a été trouvée. Les travaux devaient débuter au premier trimestre 2026, mais c'est finalement le retrait des plots qui a été retenu par le nouvel exécutif. Moins coûteuse, cette solution pourrait avoir un impact sur les cinq lignes de transports en commun empruntées par plus de 110 000 usagers.

● N. C.

« On imagine que Véronique Sarselli voulait avoir sa photo devant la grue qui retire les plots pour dire qu'elle rouvre Lyon aux automobilistes »

un membre de l'exécutif de Grégory Doucet

Lundi 18 mai 2026

Rhône**Financement, indépendance : les associations annoncent une grande mobilisation**

La marche des associations doit se terminer devant l'Hôtel de la Métropole, à Lyon. Photo Joël Philippon

Pour faire entendre leur voix et leurs revendications aux nouveaux élus du Rhône et de la Métropole, plus de 130 associations marcheront ensemble, jeudi 21 mai, depuis la place Bellecour jusqu'à l'Hôtel de la Métropole.

Quelques semaines après les élections, le tissu associatif du Rhône prend la rue pour interpeller les élus.

Judi 21 mai, bénévoles, salariés et militants issus de plus de 130 associations défileront ensemble dans les rues de Lyon pour aller à leur rencontre et espérer entamer une démarche co-constructive avec les collectivités.

« Les nouvelles équipes municipales sont en train de structurer leur organisation et de définir leurs délégations et leurs priorités. Du côté de la Métropole de Lyon, aucun vice-président ne dispose à ce stade d'une délégation explicite à la vie associative : c'est un vide inquiétant, qui ne peut pas durer », estime le mouvement dans un communiqué.

Plus de moyens et de considération

Alors que le secteur associatif remédie à de nombreuses problématiques en France (précarité, isolement, décrochage, souffrance psychique) et emploie 9 % des sa-

lariés du secteur privé, il traverse une crise profonde. Face à cette situation, les associations demandent un « engagement ferme des nouveaux exécutifs à ne pas réduire les financements dédiés aux associations ».

Elles souhaitent aussi que les collectivités privilégient « les subventions de fonctionnement et les conventions pluriannuelles, pour que les associations puissent se concentrer sur leurs missions plutôt que sur la course aux financements ».

« Un véritable dialogue avec le monde associatif avant l'été 2026 »

Le mouvement réclame également « un véritable dialogue avec le monde associatif avant l'été 2026, [...] et non solliciter les associations en bout de chaîne, pour exécuter des décisions déjà prises ». Enfin, les signataires du communiqué tiennent à souligner qu'une « association subventionnée est partenaire d'une collectivité, pas son prestataire sous tutelle ». « Imposer le silence en échange d'une subvention, c'est enfreindre la loi ».

Le rendez-vous est donné place Bellecour jeudi 21 mai à 17h30 pour un départ de la marche à 18h, précédé d'un temps d'échange avec les élus municipaux présents. Le cortège arrivera à l'Hôtel de la Métropole à 19h45.

18/05/26

Lyon

Rénovée et agrandie, la villa Monoyer va abriter une colocation et des bureaux

Les travaux devraient démarquer le mois prochain. Édifiée en 1835 rue professeur-Sisley (Lyon 3^e), la villa Monoyer va être rénovée de fond en comble. Tandis que le jardin sera terre d'accueil de trois bâtiments destinés à accueillir jeunes actifs et seniors, via une quarantaine de chambres en colocation. Petite visite de ce lieu exceptionnel pilotée par Sébastien Lapendry.

Les volets de la maison sont restés ouverts longtemps avant d'être refermés depuis peu, comme pour ne pas laisser s'enfuir l'histoire d'un lieu exceptionnel. Car ici, tout commence en 1835, lorsque Henry des Tournelles, fils d'un châtelain, fait bâtir une « très belle propriété » de 15 pièces, qui surgit au milieu d'un parc arboré et plaisant. De quoi séduire Ferdinand Monoyer, médecin ophtalmologiste, l'inventeur de la célèbre « Echelle Monoyer » et d'une unité de mesure la dioptrie qui, à la recherche d'une « maison de campagne » en devient le locataire en 1902.

« Qu'est-ce qu'on en fait ? »
Avant qu'elle ne soit finalement acquise dix ans plus tard par son gendre Jean-Frédéric Wenger « pour y accueillir tou-

« On ne voulait pas faire un immeuble »

L'une des extensions. Visuel Wyswyg Architecture



L'idée, indique Sébastien Lapendry, est bien d'ouvrir la demeure « de façon encadrée » aux associations et habitants du quartier. Photo Aline Duret

te la maisonnée ». Toutes les générations à venir vont vivre dans cette maison. Y compris Elisabeth, arrière-petite-fille du P^e Monoyer qui en fait sa ré-

sidence principale en 2012 et restera propriétaire des lieux jusqu'en décembre 2025.

À partir de là, c'est une nouvelle page qui se tourne pour cette maison, « la dernière propriété de ce style à Lyon », ajoute-t-elle. La question était « qu'est-ce qu'on en fait ? » On ne voulait pas « faire un immeuble », en revanche, souligne Elisabeth, « on voulait faire en sorte que le projet profite aux autres, au quartier, mais sans argent public ». Et de proposer aussi d'y installer « un musée de l'histoire de la médecine ». Une association Villa Monoyer est créée pour amorcer la réflexion. Puis une rencontre avec Youse s'avère être déterminante. Le promoteur

immobilier lyonnais se dit partant pour un projet de réhabilitation et fait une proposition.

Ouvrir la maison « de façon encadrée » aux habitants et aux associations

L'idée, confirme Sébastien Lapendry, cofondateur et le cogérant de Youse, est bien d'ouvrir la demeure « de façon encadrée » aux associations et habitants du quartier. Et de proposer un programme qui repose sur quelques idées-forces : offrir du logement en colocation intergénérationnelle ou coliving pouvant accueillir des jeunes actifs et des seniors (13 logements soit 40 chambres)

ce qui suppose la construction de trois bâtiments.

La maison est conservée. Restaurée de fond en comble, on lui ajoute deux extensions de manière à pouvoir abriter des espaces de coworking. « Nous y installerons le siège du groupe », poursuit le promoteur. L'ensemble de la conception a été confié à l'agence lyonnaise Wyswyg Architecture. Et puis il y a le jardin, ses allées en terre, ses arbres « remarquables », dont une bonne moitié est en EBC (espace boisé classé). L'ensemble sera rénové par les paysagistes de Jardin patrimoine.

Un musée « digitalisé » dans la chapelle

Une zone de parvis, servant de « lieu de réception pour de petits événements de quartier » sera aménagée devant la maison. « À partir de l'automne jusqu'au printemps, des moments de convivialité pourront s'y tenir accompagnés d'une offre de bar et de restauration, occasionnellement ».

Conservée et réhabilitée, la chapelle, construite au XVII^e siècle, abritera « quelque chose qui rappellera l'histoire de Ferdinand Monoyer et de la médecine lyonnaise du XIX^e siècle. Nous n'avons pas statué sur la forme pour l'instant », précise Sébastien Lapendry. Un musée digitalisé peut être.

Après deux années de procédure, un recours contre le permis de construire, « beaucoup d'embûches » et « un projet qui a été révisé », admet Elisabeth, les aménageurs tablent sur une ouverture du site en octobre 2027. Les travaux que pilote Youse, qui reste propriétaire avec deux investisseurs institutionnels, sont programmés au cours du mois prochain. Le coût de l'opération est estimé à 11 millions d'euros.

● A. Du.

Villeurbanne

Renouvellement urbain: « On pous

Il y a quelques semaines, le Premier ministre Sébastien Lecornu a annoncé un « Anru 3 ». Autrement dit, un troisième programme de renouvellement urbain porté par l'État via l'Agence nationale de renouvellement urbain, sur la période 2030-2040. Que peut espérer en tirer Cédric Van Styvendael, le maire socialiste de Villeurbanne ?

Quels quartiers de Villeurbanne ont été concernés par les Anru 1 et 2 ?

« Il y a deux quartiers qui ont été priorités: celui des Buers et celui de Saint-Jean. Aux Buers, on est en train de finir la grande barre de Pranard dont la réhabilitation est en cours. Tous les espaces publics ont été traités: les réhabilitations, les démolitions, les constructions de logements pour l'association Foncière Logement. C'est un projet dont on peut dire que dans 18 mois (fin 2027) il sera fini, livré, réceptionné. »

Pour Saint-Jean, combien de temps faut-il encore attendre ?

« Les opérations de réhabilitations dans le parc d'Est Métropole Habitat (384 logements) commencent. Elles ne prendront que deux, trois ans. Mais l'Anru (Agence nationale de renouvellement urbain) avait posé une condition au projet de rénovation urbaine: il fallait qu'il y ait des transports en commun, c'est le sens de l'arrivée du tramway T9. Et il y a ce projet de ZAC (zone d'aménagement concerté) avec notamment la reprise des berges du canal. Il est en phase de lancement. Il faudra attendre cinq à six ans pour apercevoir les premiers immeubles et le parc. On attend quand même de voir ce que la Métropole de Lyon va dire sur ce projet, même si ça semble extrêmement compliqué de revenir en arrière. »



Lors de la réhabilitation de la grande barre de la résidence Pranard, aux Buers. Photo d'archives Florence Villard

Quel bilan tirez-vous de ces deux opérations ?

« Aux Buers, les retours des habitants sont positifs, sur la qualité des logements déjà. Et ça revêt une saveur particulière puisqu'il s'agissait de la première opération, en France, de seconde vie: pour la grande barre de Pranard, nous avons reçu des subventions et des prêts, comme si l'on construisait de nouveaux logements, alors que l'on réhabilitait. L'autre critère d'évaluation très important pour moi, c'est le respect des aménagements réalisés. Bien sûr qu'il peut y avoir des petites dégradations ponctuelles, mais globalement, ça donne à voir un quartier qui est très tenu. La meilleure preuve, c'est aussi que le quartier a retrouvé de

l'attractivité pour le bailleur social. Pour Saint-Jean, c'est différent puisque ce n'est pas encore livré. Mais l'esprit qui régnait c'était plutôt: "Ça fait vingt ans qu'on nous balade". Or là, ça y est, c'est lancé. Il fallait voir l'émotion des habitants quand la passerelle a été inaugurée. Elle symbolise une vraie reconexion. »

Le Premier ministre annonce un Anru 3, qu'espérez-vous en tirer pour Villeurbanne ?

« C'est une immense satisfaction, parce que c'est maintenant qu'il faut commencer à le préparer. Afin qu'il n'y ait pas, comme entre l'Anru 1 et l'Anru 2, cinq ans d'immobilisme sur la question de la rénovation. Il y a plein de quartiers déjà identifiés pour un prochain programme de rénovation urbaine. À Villeurbanne, on pousse beaucoup pour que le Tonkin soit retenu. »

Vous avez cosigné le rapport "Ensemble, refaire ville. Pour un renouvellement urbain résilient des quartiers prioritaires de la politique de la ville" il y a un an. Est-ce un acte de candidature à

l'Anru ?

« J'ai participé, sur mon temps personnel, à élaborer ce rapport qui était une commande du ministère. Parce qu'il voulait des gens qui ont une expérience et une expertise sur ce sujet. Maintenant, évidemment que je ne suis pas ennemi de mes propres intérêts. J'ai peut-être un peu contribué à ce qu'il y ait un Anru 3. Maintenant qu'il est annoncé, je fais valoir les intérêts de ma Ville et je vais mettre tout mon poids politique pour que le Tonkin soit retenu. »

Vous êtes-vous fixé des objectifs de subventions ou de programmes de réhabilitation ?

« Il est beaucoup trop tôt pour ça. Ce qu'on avait fixé avec l'exécutif précédent, c'était de financer des études entre 500 000 € et 1 million d'euros pour parvenir à valider un programme de réhabilitation pour le Tonkin sur ce mandat. »

Si vous candidatez ouvertement pour l'Anru, est-ce parce que vous craignez d'obtenir moins d'aides de la Métropole de Lyon, maintenant qu'elle a basculé à droite ?

« Non, ce n'est pas pour con-

42,938 M€

C'est le montant du financement de l'Anru pour les rénovations dans les quartiers Saint-Jean (22,138 M€) et des Buers (20,8 M€).

trebalancer quoi que ce soit. D'autant plus que la Métropole de Lyon est appelée à se prononcer dans le cadre des projets de rénovation urbaine. J'espère que j'arriverais à convaincre Alexandre Vincendet (15^e vice-président LR délégué au Renouvellement urbain) que le Tonkin est prioritaire. Nous ne partageons pas les mêmes idées, mais je crois que nous avons une vision commune sur la nécessité de transformer nos villes, notamment les quartiers populaires. Force est de constater qu'il a fait preuve de volontarisme dans sa ville (Rillieux-la-Pape) et qu'elle a connu des transformations. »

● **Propos recueillis par Vincent Sartorio**



« Aux Buers, le quartier a retrouvé de l'attractivité pour le bailleur social »

Cédric Van Styvendael, maire PS

se pour que le Tonkin soit retenu»

Quelles transformations envisagées?

Comment espérez-vous transformer le Tonkin?

«Déjà, le Tonkin, c'est le dernier quartier d'urbanisme sur dalle de la métropole de Lyon qui n'a jamais été traité. Donc si on ne le fait pas, il faudra m'expliquer pourquoi. Si l'on reprend les trois ZAC des années 1960, on compte à peu près un tiers de copropriétés pour deux tiers de logements sociaux. Ce n'est pas un quartier que l'on peut qualifier de totalement dégradé, avec une qualité d'habitat déplorable. En parallèle, nous avons bossé sur la sécurité (en éradiquant des points de deal), bossé sur l'économie – avec l'arrivée prochaine du siège de Handicap international –, il serait complètement logique que l'Anru vienne désormais accompagner le volet habitat et urbanisme.»

Dans ce cas, pourquoi réclamer un programme?
«Nous avons montré que

nous étions capables d'opérer une partie de la bascule, mais il s'agirait d'une punition que de ne pas nous aider parce que nous nous sommes pris en charge. Je saurai argumenter sur ce point auprès de l'Anru.»

Espérez-vous que ce renouvellement urbain permette d'enrayer le narcotrafic?

«Il faut retrouver des unités résidentielles plus appropriables et, surtout, moins perméables. Parce que pendant des années, les trafiquants se sont servis des passages, notamment dans les parkings, pour organiser les planques, les fuites. Surtout, ça rendait très difficile la gestion de ces parkings par les bailleurs ou les copropriétés. Je ne dis pas qu'il n'y a pas de tentatives permanentes de la part des dealers de réinvestir les lieux... Mais on voit bien que quand on parvient à faire tomber les points de deal, les gestionnaires arri-

vent à retrouver possession des espaces.»

Vous souhaitez donc en finir avec les dalles?

«On ne peut pas intervenir sur la réhabilitation des logements, si on n'intervient pas sur les circulations. Mon problème n'est pas de faire casser la dalle. Parce que techniquement, ça peut être très complexe et que ça supposerait d'intervenir sur les bâtiments de manière anachronique. Or je ne pense pas qu'au Tonkin, il y ait besoin de beaucoup de démolitions.»

Quid de l'espace public?

«On a vu, en livrant la promenade du mail Jean-Monnet, que les trafiquants ont fait brûler la table. Mais on ne va pas lâcher, on va la remettre. Parce que dès que l'on remet des équipements de qualité, une vie sociale s'installe. Maintenant que nous avons avancé dans le quartier, nous nous attaquons à la qualité de vie quotidienne.»



La dalle des Samouraïs, emblématique du quartier du Tonkin. Photo Vincent Sartorio

LYON MAG 17/05/26

Skatepark, promenade et nature : un immense nouveau jardin prend forme à Lyon



DR BASE SPL Lyon Confluence

Un nouvel espace public de près de 9 000 m² est en cours d'aménagement au sud de la Confluence, avec skatepark, promenade végétalisée et zone préservée pour la biodiversité.

Le chantier du futur Jardin du Rhône a officiellement démarré dans le quartier de la Confluence, dans le 2^e arrondissement de Lyon.

Situé à proximité du pont Pasteur, ce nouvel espace public doit devenir une porte d'entrée du quartier côté sud et permettre de reconnecter les habitants au Rhône, dans un secteur jusqu'ici peu aménagé.

Les travaux, lancés au printemps, doivent durer environ un an pour une livraison annoncée au printemps 2027.

Au total, 8 775 m² vont être transformés afin de créer un jardin mêlant loisirs, nature et promenade au bord de l'eau.

Le projet s'organisera autour de plusieurs espaces distincts.

Au sud, un parvis-forêt inspiré des paysages rhodaniens accueillera notamment un skatepark de 550 m² ainsi qu'un parcours d'activités.

Au centre, une lisière doit permettre de concilier les usages liés aux activités économiques présentes sur les quais avec un espace végétalisé. Bancs, arceaux vélos, fontaine à boire, luminaires et parcours d'équilibre sont prévus.

Plus au nord, une friche alluviale jardinée sera volontairement protégée de la pollution lumineuse afin de préserver la biodiversité locale, notamment les castors déjà observés sur le site.

Le projet prévoit également l'installation future d'une terrasse flottante pouvant accueillir un bateau-restaurant ou une autre activité, dans le cadre d'un appel à projets piloté par Voies navigables de France.

Près de 4 400 m³ de terres utilisées pour la requalification proviennent de la Fabrique à Terres fertiles installée à Confluence, tandis que 80 blocs de pierre et 213 mètres linéaires de bordures déjà présents sur place doivent être réutilisés. Le Jardin du Rhône s'inscrit dans le développement plus large du secteur du Champ, futur bois urbain de six hectares où se trouvent déjà des équipements comme le Caterpilou ou la Station Mue.

« Mai Citoyen » : des rencontres entre les Lyonnais et leurs élus



Les réunions sont prévues sur des créneaux de 2 h (crédit : Adobe Stock).

Au mois de mai, la Ville de Lyon organise plusieurs **réunions publiques ouvertes à tous** dans différents arrondissements afin de favoriser le **dialogue** entre les élus et les habitants.

De quoi parle-t-on ?

- À partir de ce mercredi et jusqu'au **28 mai**, la Ville propose **4 réunions** publiques consacrées aux **dispositifs de participation citoyenne**.
- Pour rappel, la municipalité **consulte régulièrement** les Lyonnais via la plateforme *Oyé !* et souhaite désormais aller plus loin dans les **échanges** avec les habitants.
- Les participants seront invités à s'exprimer sur **plusieurs thématiques** : droit d'interpellation, budget participatif ou encore co-construction de projets entre la Ville et les citoyens.
- « *L'idée, c'est de dire aux Lyonnais : nous sommes à votre écoute pour construire ensemble les 6 années à venir. Nous avons la chance, à Lyon, de bénéficier de multiples formes d'engagement et d'une belle dynamique citoyenne* », explique à l'Essentiel Lyon **Aurélie Maras**, adjointe à la démocratie locale et à la vie citoyenne.

En pratique

- L'élue en charge du projet participera à certaines de ces rencontres, aux côtés du maire de Lyon, **Grégory Doucet**.
- Ce **mercredi**, de 16 h à 18 h, dans les jardins de la **mairie du 8^e** arrondissement, en présence de Grégory Doucet et d'Aurélie Maras.
- Puis **lundi 18 mai**, de 18 h à 20 h, à la **mairie du 3^e** arrondissement et **mercredi 27 mai**, de 18 h à 20 h, au **Palais Bondy**, salle Boquet, dans le 5^e arrondissement. Et enfin **jeudi 28 mai**, de 18 h à 20 h, à la **mairie du 7^e** arrondissement.
- Il est recommandé de **s'inscrire** sur le site de la Ville de Lyon pour participer.

L'ESSENTIEL DU 18/05/26 Rédigé par Camille Gho

Feyzin : l'ancienne pépinière Chapelan au cœur d'un projet photovoltaïque



Vensolair envisage l'installation d'un parc photovoltaïque au sol (crédit : Adobe Stock).

Une **concertation citoyenne** s'ouvre aujourd'hui pour préparer l'éventuelle création d'un **parc photovoltaïque** dans le secteur **Feyzin-Solaize**, qui nécessiterait la modification du plan local d'urbanisme.

Pour bien comprendre

- Le projet, porté par la Compagnie Nationale du Rhône (CNR), vise à **requalifier** l'ancienne **pépinière Chapelan**, située sur l'île de la Chèvre. Il prévoit l'installation d'un **parc photovoltaïque** sur la partie **est** du site.
- En parallèle, un plan de **restauration écologique** est à l'étude sur la partie **ouest**, en lien avec le Syndicat mixte des îles et îlons du Rhône (SMIRIL).
- Le classement des parcelles concernées en zone N2 du **PLU-H** (Plan Local d'Urbanisme et de l'Habitat) et la présence d'**espaces boisés classés** ne permettent pas en l'état la réalisation du projet.
- Il nécessite donc une mise en **compatibilité** du PLU-H de la Métropole, principalement par l'**adaptation** de ses règles.

Pourquoi c'est important

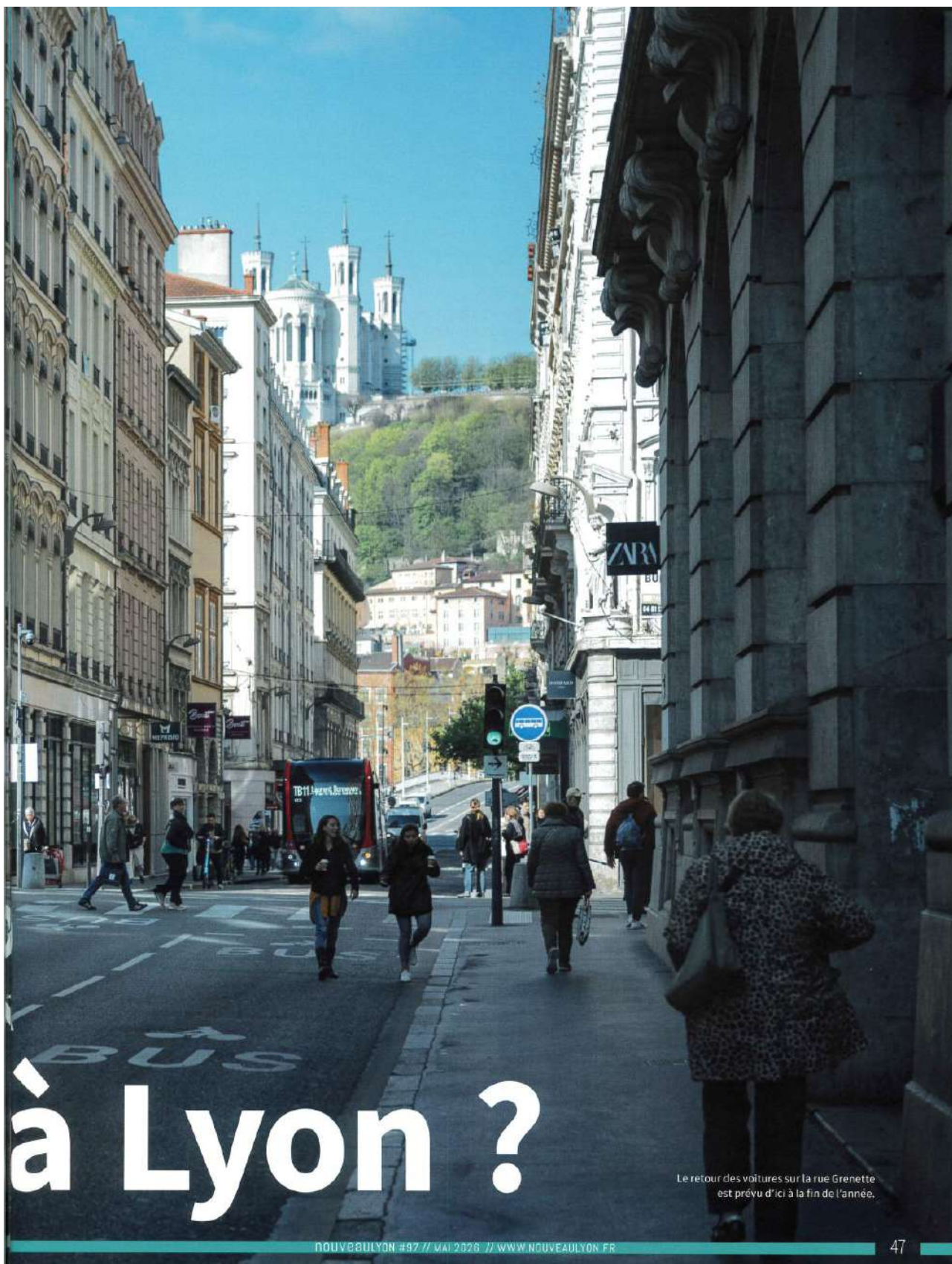
- L'opération couvrirait environ **19,7 ha**, répartis entre 8,9 ha dédiés au parc photovoltaïque et 10,8 ha consacrés à la restauration écologique.
- La production annuelle est actuellement estimée à près de **14 GWh**, soit environ **7,5 %** de l'objectif fixé dans le cadre du **plan solaire 2026** de la Métropole.
- La concertation engagée vise à recueillir l'**avis du public** sur cette évolution du document d'urbanisme, indispensable à la réalisation des 2 pans du projet.

Comment participer ?

- La période de **concertation** s'ouvre **aujourd'hui** à 9h et se tient jusqu'au vendredi **19 juin** à 16h. Le public est invité à faire connaître ses observations.
- Plusieurs moyens sont à sa disposition. Il est possible de les consigner dans les **cahiers** disponibles dans les **mairies** de **Feyzin** et de **Solaize** et à l'**Hôtel de la Métropole** (3^e). Le registre est également ouvert au **format électronique**.

NOUVEAU LYON MAI 2026





à Lyon ?

Le retour des voitures sur la rue Grenette est prévu d'ici à la fin de l'année.

MOBILITÉ

“**U**ne France du vélo contre une France de la voiture.” Ainsi le sondeur Jérôme Fourquet (Ifop) schématisait-il dans *Le Point* le verdict des urnes aux municipa-

pales. Nul doute que la mobilité a polarisé la campagne électorale lyonnaise et occupé une large place dans les débats. Qui n'a pas entendu parler des longs travaux de voiries, du projet d'un nouveau tunnel sous Fourvière ou du débat sur l'opportunité de réaliser un métro ou un tramway pour rejoindre Tassin ?

Le résultat est sans appel : les écologistes qui ont promu les modes actifs conservent Lyon, la droite pro-voiture a gagné la Métropole. Expert en mobilité, Jean Coldefy interprète à sa façon les résultats. *“La ville-centre a voté à une courte majorité pour des politiques de restriction automobile, et toutes les autres communes contre.”* Ce qui est un brin schématique : Villeurbanne, par exemple, a reconduit un maire socialiste qui avait avalisé des pistes cyclables sur sa commune. En tout cas, la nouvelle présidente du Grand Lyon, Véronique Sarselli (LR), a annoncé la couleur : elle veut réhabiliter l'automobile à Lyon. Ses propositions phares : la réouverture à la cir-

culacion routière de la rue Grenette, l'abandon du projet Rive droite porté par les écologistes (qui se serait traduit par des diminutions de voies) et un nouveau tunnel sous Fourvière.

TRAM ET VÉLOS SE SONT FAIT UNE PLACE

En cela, ces élections pourraient constituer un tournant dans l'histoire lyonnaise. La réduction de la place de la voiture a vraiment commencé en 1975 avec la piétonnisation de la rue de la République, puis celles du Vieux-Lyon à partir de 1979. Il faut cependant attendre les années 1990 pour qu'un mouvement global s'enclenche en Presqu'île, quand Michel Noir a réaménagé des places publiques en même temps qu'il réalisait des parkings souterrains. Des images sépia montrent la place des Terreaux avec des voitures stationnées entre l'hôtel de ville et la fontaine Bartholdi, comme d'autres donnent à voir la rue Marietton avec quatre voies, avant l'ouverture du périphérique nord.

L'arrivée du tramway a constitué une nouvelle étape de redistribution de l'espace public, en se frayant une place

Le tram s'est fait une place sur la chaussée

Ci-dessous, les quais du Rhône où le projet Rive droite a été stoppé.





© Pierre-Ancelin PIAZZET

sur la chaussée. Avant T2, l'avenue Berthelot comptait quatre voies. La rue de Marseille avait également une tout autre physionomie. Cette politique s'est poursuivie sous Gérard Collomb, avec, par exemple, la requalification de la rue Garibaldi, la disparition de l'autopont Mermoz ou le double couloir bus sur le cours Lafayette. Un symbole : la reconquête des berges engagée sous son premier mandat, qui s'apparentaient à un gigantesque parking gratuit. Cette politique a évidemment été amplifiée ces dernières années. "L'étape suivante est survenue avec l'arrivée des écologistes au pouvoir. Ils ont considéré que le vélo était une alternative à la voiture", analyse Yves Crozet, professeur honoraire au laboratoire Aménagement économie transports (Laet). D'où les fameuses Voies Lyonnaises. Le trafic vélo a ainsi bondi de 58 % entre 2019 et 2024. Revers de la médaille : la rue de Bonnel et une partie de la rue de l'Université ne comptent plus désormais qu'une file pour les voitures. Une autre illustration de cette politique est la réduction du nombre de stationnements sur voirie, pour végétaliser, élargir les trottoirs ou installer des arceaux vélos, ou encore l'augmentation des emplacements payants (plus de 44 000 sur 77 000 en 2024), par exemple à Gerland. Cette évolution ne s'est pas faite sans mal. Les travaux ont crispé. Selon le dernier baromètre de TomTom, Lyon a pris en 2025 la tête du classement des villes les plus embouteillées de France, devant Paris et Bordeaux, avec 47,2 % de temps perdu dans les bouchons. En cas de réélection, Bruno Bernard aurait engagé 100 km addition-

"L'erreur a été de croire que le vélo était un substitut à la voiture"

nels de Voies Lyonnaises et aurait lancé le projet Rive droite. Il ne serait resté que trois à quatre voies sur les quais du Rhône.

UNE LIMITE ATTEINTE ?

Pour Jean Coldefy, on serait allé trop loin. "Quand la rue Marietton et l'avenue Berthelot ont été refaites, on a proposé des alternatives, le boulevard périphérique nord de Lyon et le tramway. Ce n'était pas le cas avec Rive droite. À l'échelle de la métropole, nombre de déplacements ne sont pas reportables sur les transports en commun, par exemple entre le nord-ouest et le sud-est de l'agglomération." "L'erreur a été de croire que le vélo était un substitut à la voiture alors qu'il est en réalité surtout un substitut aux transports en commun et à la marche à pied", complète Yves Crozet. Il y a sans doute une limite à la fameuse évaporation du trafic vantée par les écologistes. Responsable du pôle expertise à l'Institut mobilités en transition, Antoine Trouche identifie des automobilistes captifs : personnes à mobilité réduite, personnes âgées, familles avec enfants en bas âge... Yves Crozet rappelle aussi que la population vieillit. "On ne fera pas la transition écologique contre la population", appuie Jean Coldefy.

BAISSE MOINS NETTE EN PÉRIPHÉRIE

L'analyse de l'évolution des trafics envoie des signaux nuancés. C'est un fait : la baisse de la circulation ►

Ci-dessus, l'avenue Rockefeller, entre Grange-Blanche et Bron. Le double sens automobile devrait être rétabli.

MOBILITÉ



© Pierre-Arthème Plaqueot

AUTOPARTAGE ET COVOITURAGE

Pour inciter à la démotorisation, la Métropole a soutenu l'autopartage et le covoiturage. S'agissant du premier, Citiz est l'opérateur historique sur la métropole, avec 500 véhicules en location, 200 stations fixes et 25 communes concernées ; 20 000 conducteurs étaient récemment comptabilisés, soit trois fois plus qu'en 2022. L'abonnement est de 16 euros par mois et l'usage coûte 3 euros par heure. Leo&Go, qui compte 400 véhicules disséminés sur la voie publique dans six communes et à l'aéroport, fait état de 70 000 utilisateurs. Il faut compter par exemple 24,49 € pour un trajet de 2 h et 30 km en Toyota Yaris. Enfin, E+Share Drivalia dénombre 118 véhicules proposés et 1 100 utilisateurs. Le covoiturage dispose de deux plateformes. En Covoit' Rendez-vous, opéré par Karos, dénombre 50 391 inscrits, qui s'interceptent au gré des besoins. En Covoit' Lignes, exploité par EcoV, dispose de sept lignes avec des arrêts fixes. Le nombre de personnes inscrites s'élève à 5 000. La Métropole a apporté un coup de pouce en réservant une voie (de gauche) sur M6 et M7, surveillée par des radars. Selon les décomptes de la collectivité, on trouve 1,6 à 1,7 occupant par auto le matin et 1,8 à 2 occupants le soir, contre un tout petit peu plus de 1 en moyenne sur les voies de droite.



© Jérémie Morel

► automobile s'est accélérée ces dernières années. Entre 2019 et 2024, celle-ci a diminué de 12 % à l'échelle de l'agglomération. Plus spécifiquement, elle reculait de 22 % dans l'hypercentre mais seulement de 7 % sur autoroutes et voies rapides. Exemples : le trafic journalier par jour ouvré baissait en cinq ans de 14 % sur l'avenue Berthelot (au droit de la rue Garibaldi), de 16 % dans le tunnel de la Croix-Rousse et sur le quai Gailleton, de 31 % sur les quais du Rhône au niveau de l'Hôtel-Dieu. Mais dès qu'on s'éloigne du cœur de Lyon, la tendance est moins nette, avec un repli de 8 % sur le périphérique nord, 4 % sur l'A43 (Bron), de 3 % sur l'A42 (Nœud des îles) et dans le tunnel de Fourvière, de 2 % sur l'A450 (Pierre-Bénite). "Plus de 200 000 voitures entrent tous les jours dans l'agglomération", évalue Yves Crozet. Les habitants et les emplois sont de plus en plus en périphérie, rappelle-t-il. Pour ces automobilistes venus d'ailleurs, Lyon se "citadellise" davantage.

Un découplage s'amplifie entre le cœur de la métropole et ses extérieurs. À Lyon, seulement 59 % des foyers possèdent un véhicule, 61 % à Villeurbanne... mais ils sont 72 % à Vénissieux et 89 % à Écully. Il est vrai que le réseau de transport en commun est tout autre dès que l'on franchit le périphérique. Le métro et le tramway se font plus rares, les bus accusent des fréquences et des amplitudes horaires moindres. Non sans raison : si le taux de densité de population dépasse les 10 000 habitants au mètre carré à Lyon et Villeurbanne, il s'établit à 4 351 à Vénissieux, 4 161 à Caluire, 4 160 à Bron, 2 929 à Tassin et à 2 503 à Vaulx-en-Velin. Difficile d'imaginer des investissements lourds dans des zones moins peuplées où le nombre d'usagers serait plus faible. C'est tout le sens des doutes exprimés sur le métro E, avec un potentiel d'un peu plus de 60 000 voyageurs/jour contre les 312 000 actuels pour la ligne D. Si la démotorisation a un sens en cœur de métropole, c'est un phénomène beaucoup plus marginal dans les villes moyennes, en périphérie ou dans les campagnes. La part modale de l'automobile est passée au niveau national de 81 % en 2000 à 79 % en 2024.

CE QUE POURRAIT FAIRE SARSELLI

C'est pour répondre à la grogne de ces automobilistes extérieurs à Lyon que Véronique Sarselli a promis la réouverture de la rue Grenette, facilitant le passage ouest-est des véhicules en provenance du Val de Saône et des Monts du Lyonnais. Dans la même veine, elle a annoncé le retour des voitures sur la montée du Chemin-Neuf (entre le Vieux Lyon et Saint-Just) ou encore le rétablissement du double sens de l'avenue Rockefeller entre Bron et Grange-Blanche. Des changements qui devraient survenir avant la fin d'année, nous précise la Métropole. Lors de son lancement de campagne, l'élue a aussi évoqué la possibilité pour les véhicules ►



ZFE Extinction progressive ou radicale ?

Le dispositif ciblant les véhicules les plus polluants est dans le viseur de députés et sénateurs. Il ne sera plus soutenu localement par la nouvelle majorité métropolitaine.

Assiste-t-on aux derniers jours des zones à faibles émissions (ZFE) ? Elles interdisaient aux véhicules les plus polluants de circuler à l'intérieur du cœur des métropoles françaises. Depuis 2025, elles étaient dans le viseur des parlementaires dans le cadre de la loi de simplification de la vie économique. Députés et sénateurs avaient voté leur abrogation, confirmée en commission mixte paritaire en janvier dernier, mais le gouvernement s'était employé à les maintenir pour Lyon et Paris, tout en accordant aux autres agglomérations la liberté de les pérenniser ou pas. Le texte, qui a été gelé pour ne pas interférer avec la campagne des municipales, va reprendre son chemin au Parlement.

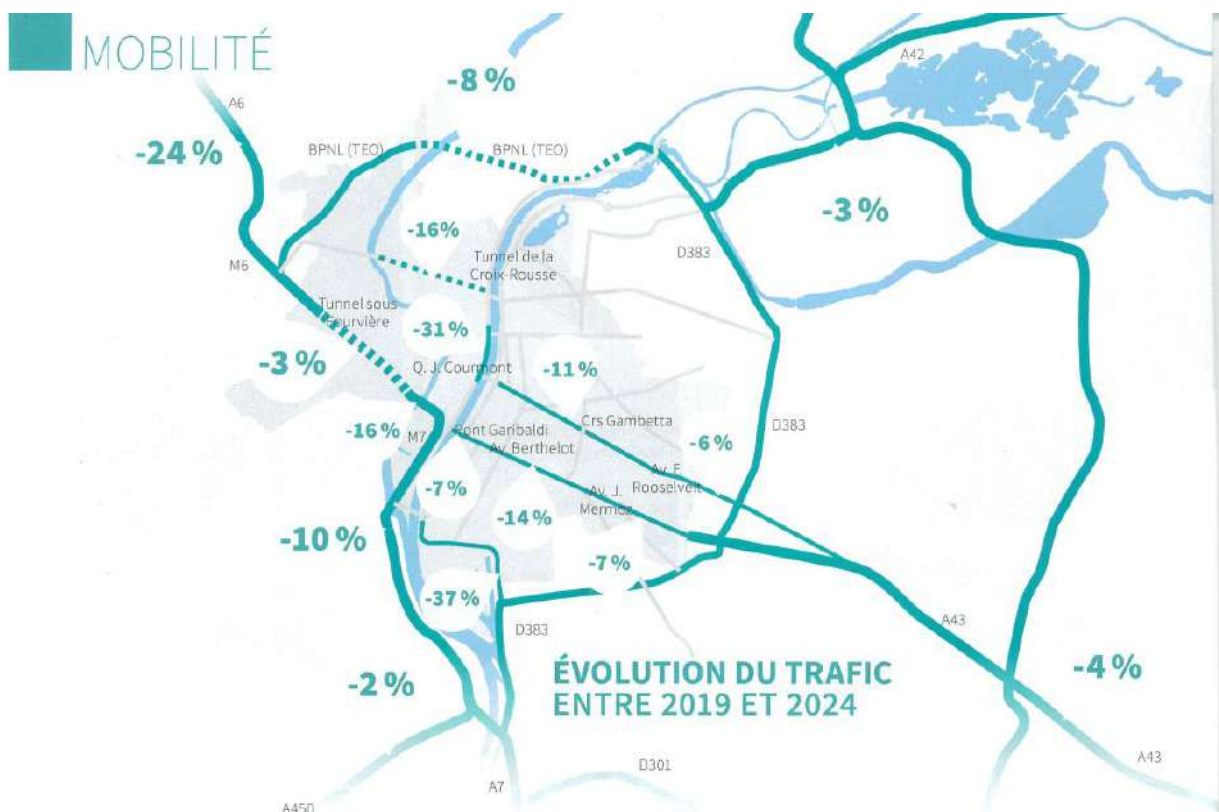
Depuis 2019, les ZFE étaient progressivement montées en charge. Étaient concernés les Crit'Air 5 au 1^{er} janvier 2023, les Crit'Air 4 au 1^{er} janvier 2024, les Crit'Air 3

au 1^{er} janvier 2025. Pour ces derniers, il s'agit des diesels immatriculés entre 2006 et 2010, et des essences et hybrides immatriculés entre 1997 et 2005. Entre-temps, le Grand Lyon avait défini le périmètre, s'étendant sur Lyon et Caluire, et pour Villeurbanne, Bron et Vénissieux, aux secteurs situés à l'intérieur du périphérique. M6, M7, le boulevard Laurent-Bonnevay et le périphérique nord étaient concernés. Si des amendes ont été dressées tant par les polices municipales que par la police nationale, aucun système automatisé par lecture de plaques n'avait été avalisé. Des aides métropolitaines restent accordées pour le remplacement de Crit'Air 2 et 3, de 2000 à 3000 euros en vue de l'achat d'un véhicule électrique ou Crit'Air 1, neuf ou d'occasion, sous conditions de revenus.

Avant même le vote définitif au Parlement, le changement de majorité métropolitaine devrait sonner le glas de l'ultime

étape prévue à Lyon. Les écologistes, en 2020, avaient promis la disparition des diesels en 2026. Sous pression, Bruno Bernard avait finalement reporté cet objectif à 2028. Il n'en a plus reparlé depuis. Des travaux prospectifs menés par l'observatoire Atmo Rhône-Alpes montrent que la mesure aurait des effets très significatifs sur la qualité de l'air. Véronique Sarselli ne compte certainement pas reprendre cette mesure. L'enjeu n'est pas mince : on comptait en 2025 209 929 Crit'Air 2 dans l'agglomération, soit 31 % des voitures.

Renouvellement naturel du parc automobile ou accélération via l'impulsion des ZFE : les résultats sont là. Si les véhicules les plus polluants (non classés, Crit'Air 5, Crit'Air 4) représentaient 15,1 % du parc automobile métropolitain en 2019, ils ne pèsent plus que 5,1 % en 2025. L'agglomération, pour la deuxième année de suite, n'a pas dépassé les seuils d'alerte pour pollution aux oxydes d'azote. ■



► d'emprunter les couloirs de bus hors heures de pointe, et de vouloir faire appel à l'IA pour une régulation des feux afin de gagner en fluidité.

Le projet de nouveau tunnel sous Fourvière, réservé aux véhicules en transit ou à certains déplacements internes à l'agglomération (comme Écully/Vénissieux ou Tassin/Oullins), serait susceptible d'alléger le flux qui passe en Presqu'île. Mais son financement reste obscur et sa réalisation de toute façon lointaine. Pour satisfaire son électorat, Véronique Sarselli peut-elle aller plus loin ? Peut-elle par exemple vider de sa substance la zone à trafic limité (ZTL) en Presqu'île, en ne relevant les fameuses bornes qu'en soirée ? "Il faudra surveiller la pression des commerçants, en particulier dans le luxe", répond Yves Crozet. Peut-elle revenir sur certains aménagements et supprimer des voies vélos ? À la Métropole, on parle seulement de "moratoire". Jean Coldefy préconise de revenir sur les infrastructures les moins fréquentées, comme à Tassin ou Limonest/Champagne. Une chose est sûre : la politique de la contrainte est bel et bien terminée.

MOINS DE POLLUTION, PLUS D'ÉLECTRIQUES

Avant même les élections de 2026, de nouveaux questionnements se faisaient jour au sujet de la place de la voiture. D'abord, parce que la pollution recule. C'était l'argument premier des politiques en faveur du report modal mises en place dans les années 1990. Pour

la deuxième année consécutive, la métropole n'a pas dépassé en 2025 les seuils européens d'alerte (40 µg/m³) pour les oxydes d'azote même si l'on reste loin des seuils OMS (10 µg/m³). Ce polluant est généré pour moitié par le trafic routier. Cette situation est le résultat d'une amélioration au long cours, avec un nombre de jours de vigilance pollution divisé par trois en quinze ans. Selon Raphaël Desfontaines, délégué territorial de l'observatoire Atmo, la zone à faibles émissions (ZFE), en accélérant le remplacement des vieux véhicules notamment diesels, a produit des effets (lire page 51). De ce point de vue, le passage à l'électrique offre de belles perspectives, avec zéro émission d'oxyde d'azote même si des rejets de particules fines demeurent du fait de l'abrasion des pneumatiques et du freinage.

Reste que leur diffusion n'est pas sans poser de questions. Avec un coût au kilomètre de 3 à 5 centimes contre 10 à 12 centimes pour les motorisations essence, les véhicules électriques risquent de relancer la circulation automobile. Se déplacer en auto sera plus économique que prendre les transports en commun.

"En centre-ville, les voiries sont contraintes mais en périphérie, le trafic va augmenter", parie Yves Crozet. "Le problème de la voiture, c'est qu'il y en a beaucoup trop, c'est l'occupation de l'espace", poursuit l'expert. Personne n'imagine sérieusement revenir sur les réaménagements d'espaces publics qui ont été réalisés au profit du piéton ou de la végétalisation. Selon Yves Crozet, il faudra donc continuer à penser des modes alternatifs à la voiture pour desservir les centres-villes. Sauf à subir toujours plus de bouchons. ■

18/05/26

Auvergne-Rhône-Alpes

La SNCF annonce des suppressions de trains sur cette ligne qui serait « la pire de France »

La ligne qui relie Moulins à Lyon, via Paray-Le-Monial, va connaître une diminution de la fréquence des trains dès lundi selon nos confrères d'Ici. Cela s'explique par la dégradation trop importante de l'une des voies, qui va être condamnée. Un collectif d'usagers exprime sa colère et son inquiétude.

Le mauvais état des infrastructures avait déjà contraint les trains à réduire leur vitesse. À partir de ce lundi 18 mai, des trains seront supprimés. D'après un communiqué de la SNCF, la ligne qui relie Moulins à Lyon, via Paray-Le-Monial, va connaître « une offre de transport adaptée provisoire », autrement dit, une diminution de la fréquence des trains.

Un tronçon de 30 kilomètres réduit à une seule voie

Après avoir connu son apogée à l'époque du train à vapeur car elle constituait le trajet le plus court de Paris à Lyon, cette liaison ne proposait déjà dernièrement plus que quatre allers-retours au quotidien, dont un Tours - Lyon. En raison de la dégradation de la double voie entre Gilly-sur-Loire et Paray-Le-Monial, l'une d'entre elles est condamnée dès lundi. Sur ces 30 kilomètres, une Voie Unique Temporaire va être mise en place sur la voie en meilleur état.

Dans le sens Lyon - Moulins, plusieurs trains seront donc contraints d'être détournés par Roanne et Saint-Germain-des-Fossés et il ne sera dans ces conditions plus possible de faire circuler les quatre allers-retours quotidiens. Le train du soir 893904 (Lyon-Paray-Nevers) sera supprimé, tandis que l'un des trains conservés devra attendre 57 minutes avant de pouvoir s'engager sur ce tronçon de 30 kilomètres.

Une situation jugée « particulièrement préoccupante » par un collectif d'usagers

Dans un communiqué publié au début de l'année, les membres du collectif Usagers des trains d'Auvergne partageaient leur « sentiment d'être oubliés ». « La situation est particulièrement préoccupante sur la



La ligne qui relie Moulins à Lyon, via Paray-Le-Monial, va connaître une diminution de la fréquence des trains.

Photo d'illustration Catherine Aulaz

section Moulins - Paray-le-Monial, aujourd'hui clairement en danger. Le manque d'entretien et d'investissements fait peser une menace réelle sur la pérennité de cette portion de ligne, pourtant indispensable à la continuité ferroviaire entre la Bourgogne, l'Auvergne et la région lyonnaise.

Les usagers craignent une dégradation irréversible du service, voire des fermetures partielles ou totales à moyen terme », écrivait-il. En 2023, la SNCF avait déjà supprimé le poste d'aiguilleur de Lamures-sur-Azergues, « décision lourde de conséquences et symbole fort du désengagement progressif du service public ferroviaire ». Plusieurs rassemblements de contestation ont déjà eu lieu, initiés par ce collectif. En réaction à cette annonce, une nouvelle mobilisation est prévue le samedi 6 juin, à 9h30, en gare de Gilly-sur-Loire.

Dans un Complément d'enquête diffusé en avril dernier, les journalistes révélaient que la liaison Lyon-Moulins-Nevers est l'une des pires de France : un train sur quatre y est en retard ou supprimé. « Si le train roule à vitesse normale, il déraile », assurait sous couvert d'anonymat un salarié de SNCF Réseau. Sur certains tronçons, les conducteurs de trains sont ainsi forcés de réduire leur al-

lure à 60, voire 40 km/h.

« Comment accepter qu'on culpabilise les Français sur l'usage de la voiture ? »

Alors que le train est régulièrement présenté comme un pilier de la transition écologique, la diminution de la fréquence de trains, sur cette ligne notamment, ne peut qu'inciter les usagers à lui préférer la voiture pour leurs déplacements.

« Comment accepter qu'on culpabilise les Français sur l'usage de la voiture, qu'on maintienne des carburants à des prix élevés au nom de la transition écologique et qu'en parallèle on supprime les transports ferroviaires, pourtant parmi les plus écologiques ? », questionnait d'ailleurs samedi Ophélie Diab, gérante d'un hôtel à Paray-le-Monial, dans une publication publiée sur la page Facebook du collectif Usagers des trains d'Auvergne.

Si ce dispositif est annoncé comme « temporaire » et mis en œuvre jusqu'au 31 mai inclus, le collectif craint que cette ligne, dont l'offre ferroviaire dans le sens Paray - Moulins se retrouve amputée de « 75 % », soit bientôt amenée à définitivement disparaître alors que l'État, propriétaire du réseau, n'est pas en mesure de financer les rénovations nécessaires.

16 **À chaud** MOBILITÉ



Véronique Sarselli pointe le nouveau panneau montée du Chemin-Neuf (Lyon 5°).

© TILDIRHAN LESUL

Lyon 5°. La Métropole met un coup de frein sur le déploiement des Voies cyclables lyonnaises

Après la route de Genas à Bron, Véronique Sarselli a choisi la montée du Chemin-Neuf, mercredi 13 mai, pour illustrer le changement de méthode du nouvel exécutif métropolitain. « *Nous avons besoin d'apaiser, de rééquilibrer les choses* », a soutenu la présidente (LR) de la Métropole de Lyon lors d'une déambulation de Saint-Just jusqu'à Saint-Jean. Elle a interrogé commerçants et riverains sur l'aménagement en Voie lyonnaise de cet axe fermé à la circulation depuis l'automne 2024. Avec des avis pour le moins divergents. Si la gérante de la boulangerie de Saint-Just affirme déplorer une baisse de fréquentation depuis la fermeture de la circulation automobile, des associations de défense des piétons et des cyclistes font part de leurs inquiétudes. Car, après des annonces qui concernaient officiellement la sécurisation de la montée du Chemin-Neuf (avec le déploiement d'un radar pédagogique, l'installation de panneaux d'avertissement et de bandes rugueuses), la prochaine étape pourrait bien concerner une réouverture aux automobiles dans le

sens de la descente. Cette promesse de campagne du nouveau maire de 5^e arrondissement et conseiller métropolitain, Thomas Rudigoz, a été remise sur la table après l'accident d'une jeune cycliste fin avril.

Rééquilibrer les usages. Mais l'élu, qui a toujours dénoncé la fermeture de l'axe, a aussi mis en pause l'ensemble de ces « *autoroutes à vélos* » dans son arrondissement. « *Je ne les supprime pas mais je n'en développerai plus à court terme* », a-t-il précisé, ajoutant que le dossier pourrait aussi dépendre des conclusions de l'audit financier commandé après l'élection afin de mesurer la capacité de la collectivité à poursuivre les aménagements. Sans détailler les projets actuellement à l'étude, d'autres ajustements devraient suivre, la nouvelle majorité n'ayant jamais

caché ses ambitions concernant la rue Grenette (Lyon 2^e), l'avenue des Frères-Lumière ou encore l'avenue Rockefeller (Lyon 8^e). Comme pour la montée du Chemin-Neuf, ou face à des aménagements pensés pour un petit nombre de « *cyclistes chevronnés* » selon la présidente de la Métropole, le nouvel exécutif pourrait donc bien opérer un « *rééquilibrage* » entre tous les usagers. Mais il assure vouloir d'abord sécuriser les « *points noirs* » en menant un état des lieux « *au cas par cas* », notamment sur les axes accidentogènes des pentes lyonnaises. « *Les engagements de campagne ne seront pas réalisés sans avoir travaillé à cet équilibre et à cet apaisement* », a encore promis Véronique Sarselli lors de ce déplacement qui avait encore de faux airs de campagne électorale.

CHARLES DELUERMOZ

Des voies lyonnaises inachevées. Lancé en 2021, le réseau complet des Voies lyonnaises prévoyait 350 kilomètres de pistes cyclables sécurisées à travers la métropole de Lyon. Au cours de la présidence de Bruno Bernard (2020-2026), environ 180 kilomètres ont été réalisés et l'ancien président de la Métropole avait promis le déploiement d'au moins 100 kilomètres supplémentaires en cas de réélection, avec l'ambition d'achever le réseau d'ici à 2035.



Patrimoine

Il était une fois...

La taurrellerie de Francheville

Implanté sur le domaine de Bel-Air depuis 1949, cet établissement a modernisé l'élevage en France.

En 1946, André Charvet est envoyé par le gouvernement français aux États-Unis dans le cadre d'un concours destiné à moderniser l'agriculture d'après-guerre. Il étudie durant neuf mois les méthodes agricoles américaines. «Il choisit la filière de l'insémination bovine et se forme auprès d'un des plus grands pionniers au monde», raconte sa fille, Anne-Sophie Charvet-Vuccino. Il revient avec l'idée de développer cette filière dans l'Hexagone. Trois ans plus tard, la Coopérative d'élevage du bassin lyonnais s'empare du domaine de Bel-Air à Francheville. Une vaste propriété de huit hectares avec sa maison bourgeoise, son parc et son allée de tilleuls. La folle histoire débute grâce à un taureau baptisé Espoir.

La descendance qui en découle rapidement prouve la réussite de la technique naissante. Face à l'ampleur que prend le centre, de longs abris sont construits pour accueillir jusqu'à 200 taureaux reproducteurs dans les années 1960. Un laboratoire est aménagé pour analyser et conditionner les semences, qui sont envoyées aux inséminateurs des campagnes françaises. En 1966, Bel-Air s'internationalise avec l'arrivée de Blue Haven, premier taureau Holstein importé du Canada. Reconnaissable à sa robe noir et blanc, cette race permet l'introduction de la génétique américaine sur le territoire et entraîne l'amplification de la production de lait. Bel-Air devient un pôle de référence européen, qui accueille



© ANNE-SOPHIE CHARVET-VUCCINO

éleveurs, étudiants vétérinaires, et délégations étrangères. En 2010, les nouvelles contraintes sanitaires et environnementales, ajoutées à la hausse de l'activité, obligent la coopérative à quitter Bel-Air pour un terrain plus important à Brindas. Depuis 2022, des concepts éphémères prennent possession des lieux en attendant la construction de logements et de commerces par le groupe Eiffage, devenu propriétaire du terrain de l'ancienne taurrellerie. **SASHA BOUQUET**

Le programme de réhabilitation prévoit la rénovation de l'ancienne taurrellerie afin qu'elle redevienne un lieu convivial. L'allée de platanes sera préservée, pour que les futurs piétons puissent déambuler librement.

Parlons lyonnais
PAR JEAN-BAPTISTE MARTIN

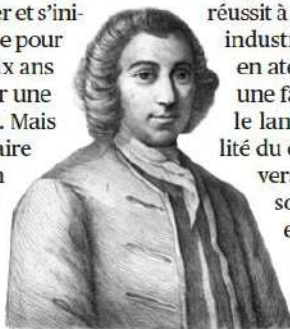
Chetit

Le régionalisme *chetit* (féminin *chetite*) est utilisé comme adjectif et comme nom. Il est souvent écrit *ch'tit*, car il se prononce en une seule syllabe. Il a été relevé à Lyon, mais il ne figure pas dans tous les relevés de lyonnaisismes, ce qui prouve qu'il n'y est pas très employé. Il est, par contre, bien vivant dans le Beaujolais, ainsi que dans une aire qui va du nord-ouest de Rhône-Alpes et de la Bourgogne jusqu'à la Dordogne et la Creuse.

Employé comme adjectif, *chetit* signifie «petit, jeune» ou encore «chétif, mince». Comme substantif, *chetit* signifie «jeune garçon, petit», *chetite* «jeune fille, petite». Au pluriel, il signifie «enfants» («Elle est venue avec ses *chetits*»). Bien attesté dans le substrat dialectal, le régionalisme *chetit*, comme le mot français *chétif*, vient du latin *captivus* «captif, prisonnier».

Qui est-ce? Georges-Antoine Simonet, pionnier de la mousseline

Précurseur de la fabrication de la mousseline de coton en France, Georges-Antoine Simonet a fait la renommée de Tarare. Au XVIII^e siècle, la ville vit du tissage de chanvre et de lin. Georges-Antoine Simonet apprend à tisser et s'initie au dessin. En 1735, il devient dessinateur-maître pour la maison Perret, fabrique lyonnaise de tissus. Dix ans plus tard, il rassemble ses économies pour créer une fabrique d'étoffes de soie, d'or et d'argent à Lyon. Mais en 1751, à la mort de son associé, il ferme leur affaire et revient à Tarare. À l'époque, l'industrie du coton est encouragée par la monarchie. Plus facilement lavable, hygiénique et léger, il est préféré au chanvre et au lin. Alors, le Lyonnais s'intéresse particulièrement à un tissu encore méconnu, la mousseline en coton. Originaire du Bangladesh,



elle est principalement produite en Suisse et ses techniques de fabrication sont tenues secrètes. La divulgation du procédé est même punie de mort. Opiniâtre, Georges-Antoine Simonet réussit à passer un mois en Suisse pour réaliser des dessins industriels. De retour, il transforme une de ses maisons en atelier de tissage. Il retourne en Suisse convaincre une famille de tisserands de former ses ouvriers. Mais le lancement de la production reste difficile. La qualité du coton de Nantua laisse à désirer, alors il se tourne vers celui de Cayenne. Mais la réussite ne vient pas de son vivant. Il enchaîne les investissements à perte et doit vendre ses propriétés en 1773. Il se retire à Charbonnières-les-Bains où il meurt le 15 août 1778 dans une grande pauvreté. Sans voir Tarare devenir la capitale de la mousseline. **LUDIVINE GAY**

© VILLE DE TARARE

21/05/26

Métropole de Lyon

Chantier catastrophique de l'hôpital Jean-Mermoz: qui va payer les 120 millions d'euros?



Ces bâtiments avaient dû être démolis...
Photo d'archive Laurent Thevenot

On se souvient de bâtiments en partie construits au début des années 2000 qu'il avait fallu démolir... puis reconstruire à cause de malfaçons affectant la solidité. Après 22 ans de procédure, il est désormais temps d'indemniser les surcoûts et le retard. L'affaire a été évoquée devant la cour d'appel de Lyon ce mercredi.

C'est dans le clair-obscur de la salle Montesquieu à la cour d'appel de Lyon que s'est étalé, ce mercredi, le fiasco du chantier de l'hôpital privé Jean-Mermoz à Lyon 8^e.

Après 22 ans de procédure et 10 000 pages d'expertise, il est grand temps que se règle le différend opposant le groupe Ramsey/Générale de Santé aux intervenants à la construction et à leurs assureurs respectifs.

«La question, c'est qui paye et combien», a résumé la présidente de la 8^e chambre alors que l'enjeu financier porte sur la bagatelle de 120 millions d'euros.

On se souvient qu'une fois les bâtiments en partie édi-

fiés en 2001, il avait fallu stopper le chantier l'année suivante pour des problèmes de solidité. L'entreprise Charles Queyras construction, en charge du gros œuvre, tombée en redressement judiciaire, se voyait notifier la résiliation de son contrat en raison des nombreuses malfaçons. Celles-ci se révélaient si graves, que les bâtiments étaient démolis, puis reconstruits.

L'hôpital Jean-Mermoz, qui réunissait les cliniques privées Sainte-Anne, Saint-Jean et Jeanne-d'Arc, n'ouvrait finalement ses portes qu'en septembre 2008. D'où un surcoût et un retard considérables qu'il convient désormais d'indemniser.

«Un dossier d'une souffrance permanente»

Dans le grand jeu de ping-pong judiciaire, chacun a contesté sa propre responsabilité en renvoyant la balle dans le camp du voisin, en se fondant notamment sur les rapports d'expertise. Personne n'est épargné, au premier rang desquels le groupe Ramsey/Générale de Santé, alors que le tribunal judiciaire n'a rien retenu à son en-

contre.

Celui-ci se voit reprocher, aujourd'hui, par ses partenaires d'hier de n'avoir rien vu des malfaçons. N'avait-il pas, en son sein, une solide équipe d'architectes et d'ingénieurs présents aux réunions de chantier?

«La question, c'est qui paye et combien»

La présidente de la 8^e chambre de la cour d'appel

Le contrôleur du chantier, l'Apave, lui, est montré du doigt pour n'avoir pas alerté clairement et suffisamment tôt des problèmes de béton. L'architecte lyonnais Françoise-Hélène Jourda, qui a co-réalisé la Cité scolaire internationale à Gerland (Lyon, 7^e) ou contribué à l'aménagement des Berges du Rhône, est décédée en 2015 d'un cancer. Elle, dont «ce dossier a été une souffrance permanente», selon l'avocat de ses héritiers, n'a pas échappé à la

vindictes de certains pour n'avoir pas suivi correctement les travaux.

L'assistant à maîtrise d'ouvrage du Groupe Ramsey ou encore le bureau d'études structure ont eux aussi dû s'expliquer.

Réponse en octobre

Autre difficulté : les parties ne sont pas toutes correctement assurées. Pas à hauteur, en tout cas, d'un sinistre d'une telle ampleur, alors que les assureurs entendent évidemment s'en tenir au plafond de leurs garanties respectives, quand ils ne contestent pas leur mise en œuvre.

Alors, ceux qui sont solvables, comme le bureau de contrôle du chantier, l'Apave, un grand groupe international, voient avec terreur l'éventualité d'une condamnation solidaire qui voudrait qu'avec un degré de responsabilité minime sur la survenance des malfaçons, ils se retrouvent à supporter chacun l'entièreté de l'indemnisation. Alors, qui paye et combien?

Réponse, le 7 octobre 2026.
● Sophie Majou

LYON CAPITALE 21/05/26



Image d'illustration ZFE. (Photo Frederic Scheiber / Hans Lucas / Hans Lucas via AFP)

Le Conseil constitutionnel a censuré ce jeudi 21 mai la suppression des zones à faibles émissions (ZFE), dont celle de Lyon.

Le Conseil constitutionnel a censuré jeudi la suppression des zones à faibles émissions, et un assouplissement des règles contre l'artificialisation des sols, estimant que ces mesures introduites dans la loi de "simplification" étaient des *"cavaliers législatifs"*, sans lien suffisant avec le texte initial.

Saisi du projet de loi par les socialistes, les écologistes mais aussi des députés du camp gouvernemental désireux de préserver des marqueurs écologiques du premier quinquennat Macron, le Conseil a censuré totalement ou partiellement 25 articles sur 84, soit un peu moins d'un tiers du texte.

À Lyon, Grégory Doucet avait dénoncé une *"mise en danger de la santé des Lyonnais"*

Le 15 avril dernier, après le vote à l'Assemblée nationale du projet de loi de *"simplification de la vie économique"* et donc de la suppression des ZFE, la Ville de Lyon avait dénoncé une *"mise en danger de la santé des Lyonnaises et des Lyonnais"* et s'inquiétait *"d'une future dégradation de la qualité de l'air"*.

Sorties LES IMMANQUABLES

Expositions **SAM 23.05**

Les musées ne dorment jamais

Les musées lyonnais troquent leurs horaires d'ouverture habituels pour une nuit de performances artistiques, de jeux, de statues qui bavardent et de hobbits en liberté dans les traboules. Petit guide pour profiter de la 22^e édition de la Nuit européenne des musées, samedi 23 mai. PAR **JULIEN DUC**

Cinquante nuances de MAC

Pour fêter son demi-siècle d'art contemporain, le **MAC Lyon** met les bouchées doubles. Dès 15h, cinq artistes lyonnais investissent les espaces du musée avec performances, lectures et installations participatives. Agathe Chevallier ouvre le bal avec une proposition autour du corps, tandis qu'Anna Holveck fait résonner un texte inspiré de *The Walking Dead*. Plus inattendu, Jules Maillot distribue une bière à la tomate, clin d'œil décalé aux œuvres critiques de Paul McCarthy. La soirée se termine avec une improvisation électro-guitare signée Tom Castinel et Morgan Patimo. Les expos restent accessibles gratuitement et les DJ sets prolongent la fête au MAC Bar jusqu'au bout de la nuit.

MAC Lyon, Lyon 6^e. 50 ans d'art contemporain à Lyon. De 11h à 23h. Accès aux expositions de 11h à 23h30. Agathe Chevallier entre 15h et 21h (réservation conseillée). Anna Holveck à 15h30. Jules Maillot à partir de 18h. Tom Castinel x Morgan Patimo à 20h30.

Enjoy the silence

Danser en silence sur une terrasse face à la confluence du Rhône et de la Saône, c'est l'expérience proposée par le **musée des Confluences** avec sa *silent party*. Trois DJ, trois fréquences et un casque permettent à chacun de choisir sa bande-son. La soirée se poursuit avec plusieurs expériences immersives autour du son dans les expositions, mais aussi un concert participatif où les smartphones des visiteurs deviennent de véritables instruments de musique.

Musée des Confluences, Lyon 2^e. Chut, ça va faire du bruit! De 19h à 0h. Dernière entrée à 23h30, évacuation à partir de 23h45. Concert participatif à 19h30, 20h45, 22h et 23h.

Plein phare sur le passé

À Rochetaillée-sur-Saône, le château du **musée Henri-Malartre** remonte le temps entre le XIX^e et le XX^e siècle. Une visite costumée met en scène la pionnière de l'industrie automobile Louise Sarazin-Levassor, le collectionneur passionné Henri Malartre et la mystérieuse Marcelle, adepte de la petite reine. Ensemble, ils guident les visiteurs à travers l'histoire des véhicules lyonnais. Un autoquiz et un atelier d'estampe personnalisée viennent compléter la soirée. **Musée de l'automobile Henri-Malartre, Rochetaillée-sur-Saône. Visite commentée de 18h à 21h30. Autoquiz de 18h à 22h30 et atelier des couleurs jusqu'à 22h.**

Gandalf s'invite à Gadagne

Le temps d'une soirée, le **musée d'Histoire de Lyon** bascule dans l'univers médiéval fantastique en partenariat avec le festival Yggdrasil et la compagnie Excalibur. Dans les galeries de l'exposition *Merveilleux Moyen Âge*, des cosplayers inspirés du *Seigneur des anneaux*, de *Zelda* ou encore de *The Witcher* prennent vie sous forme de tableaux vivants. Les Francs-Maraudeurs et le youtubeur troubadour Maître Frelon viennent compléter l'immersion. Bon à savoir : les visiteurs costumés bénéficient d'un accès prioritaire mais attention, les armes en métal sont interdites.

Musée d'Histoire de Lyon – Gadagne, Lyon 5^e. Ouvert de 19h à 23h30. Gratuit en accès libre, dans la limite des places disponibles.

Fashion week aux Beaux-Arts

Chaque année, le **musée des Beaux-Arts** confie les clés de sa Nuit à une école de la métropole. Cette fois, les étudiants de l'Esmod ont carte blanche. Ils présentent des costumes entièrement conçus à partir de textiles upcyclés qui entrent en dialogue avec les collections du musée, de l'Antiquité égyptienne à l'art moderne. Côté ateliers, trois activités attendent les visiteurs : broderie de marque-page, moulage à l'épingle et coloration de tableau par apposition de textiles.

Musée des Beaux-Arts, Lyon 1^{er}. Ouvert de 19h à 0h. Entrée libre et gratuite sans réservation.

Mythologie vivante

Sur la colline de Fourvière, les comédiens de la Compagnie Les Ptites Dames incarnent les grands personnages de la mythologie antique dans les collections du **musée Lugdunum**. Entre récits épiques et anecdotes historiques, ces figures de pierre revenues à la vie accompagnent la déambulation des visiteurs.

La soirée se poursuit avec plusieurs ateliers. Styrogravure pour redonner leurs couleurs aux statues antiques, initiation au dessin sur modèles vivants avec l'illustrateur Théoschu, et modelage céramique avec l'artiste Elpom.

Lugdunum – musée et théâtres romains, Lyon 5^e. Entrée libre et gratuite sans réservation. Visite théâtralisée en continu de 19h à 23h30. Ateliers styro-gravure de 19h30 à 21h30, puis de 22h à 23h30. Initiation au dessin de 19h à 23h30. Atelier céramique de 21h30 à 23h30.

Petits objets, grandes mémoires

Avec *Ces histoires sont notre histoire*, le **CHRD** propose une parenthèse sensible autour des souvenirs d'enfance en temps de guerre. Jouets, petits objets et fragments du quotidien deviennent les témoins d'histoires intimes racontées à travers une performance mêlant théâtre et musique.

Centre d'histoire de la Résistance et de la déportation (CHRD), Lyon 7^e. Ouvert de 19h à 23h45. Ces histoires sont notre histoire, performance théâtrale et musique live à 19h45, 20h45, 21h45 et 22h45.

Nostalgie urbaine

Installée dans le premier ensemble de logements sociaux construit en France, la **Cité Tony-Garnier** se transforme en véritable décor vivant. Les visiteurs pourront découvrir un appartement reconstitué des années 1930 tout en écoutant les récits de ses anciens habitants. Les amateurs d'urbanisme et d'architecture pourront croiser le fer lors de l'Archidébat, ou participer à un jeu de Poie grandeur nature pour mieux comprendre la politique de la ville.

Cité musée Tony-Garnier, Lyon 8^e. Ouvert de 18h à 22h. Entrée gratuite, réservation fortement conseillée pour les visites.

Le musée des Confluences propose une *silent party* animée par les DJ Jokoule, Raistiin et Patricia Crasse Dynastits.



© FLORENT DUPAIRE

FRANCISQUE DE LYON N° 1067 DU JEUDI 27 AU MERCREDI 27 MARS 2025