



REVUE DE PRESSE 24 MARS 2022

Rive droite du Rhône : « Où vont passer les 80 000 voitures ? »



Pas question pour les élus écologistes de couvrir la trémie face à l'Hôtel-Dieu comme le réclame le CIL Centre Presqu'île. Photo Progrès/Stéphane GUIOCHON

Ce lundi 14 mars, le Comité d'Initiative et de Consultation d'Arrondissement (CICA) du 2^e portait sur le projet de l'aménagement de la rive droite du Rhône. Valentin Lungenstrass (EELV), adjoint à la mobilité de Lyon, conseiller du 2^e, a dévoilé les enjeux et répondu aux associations.

A lors que la grande concertation sur le projet de réaménagement de la Rive Droite du Rhône, entre les ponts de Lattre de Tassigny et Gallieni est terminée, la mairie du 2^e a choisi d'inscrire le sujet au CICA, en préambule du conseil d'arrondissement. L'occasion pour les nombreux représentants d'associations d'en savoir plus sur les enjeux de cet espace public où circulent 50 000 à 80 000 véhicules dans les deux sens, chaque jour.

Quid du trafic automobile : 80 000 véhicules par jour

Le CIL Centre Presqu'île s'interroge : « Le dossier de concertation ne comporte aucun renseignement sur les trafics automobiles actuels et à venir après l'aménagement. Comment garantir une circulation fluide qui ne crée ni bouchons, ni pollutions supplémentaires ? » a questionné le président Bernard Colombaud qui insiste afin qu'aucun début de travaux sur la rive droite n'ait lieu avant que le transit en Presqu'île ne soit traité. « Sans cela, il y a un risque de blocage des voiries en Presqu'île » (référence aux utilisateurs de Waze). Enfin, le CIL se dit favorable à la couverture de la trémie face à l'Hôtel-Dieu et à

son aménagement pour créer un bel accès au Rhône.

« Je partage votre avis. Le flux de la rive droite n'a rien à faire en Presqu'île » répond Valentin Lungenstrass (EELV). Et de citer le développement des alternatives pour réduire la circulation comme le prolongement de la ligne B au Sud avec un parc relais en terminus, les différentes lignes de tramway, les lignes de bus express en fonction sur la M6 et M7, le covoiturage et à l'horizon 2040, la ligne E. Pas question pour l'écologiste de couvrir la trémie : « Nous ne souhaitons pas enterrer les voitures. On réalise un aménagement pour les cent prochaines années. À l'avenir, avec la fin des énergies fossiles, on pourra requalifier l'espace public ».

Olivier Fernoux (EELV) avance la solution du RER à la lyonnaise pour faciliter les déplacements dans l'aire métropolitaine lyonnaise. Solution adoubee par Pierre Olivier (LR), maire du 2^e et conseiller

régional qui se réjouit « Pour la première fois, la Métropole et la Région travaillent ensemble main dans la main. »

« On entrera dans le détail d'ici les prochains mois »

Délester les véhicules est un sujet qui préoccupe Jean-Pierre Fenouillet (Célestins Demain) : « Vous n'avez pas répondu sur le flot de véhicules et l'impact en Presqu'île. » « Nous sommes favorables à un réaménagement mais l'équation ne tient pas. Où vont passer les 80 000 véhicules, sans métro, ni création de parc relais ? Peu de logements sont construits. Beaucoup d'habitants s'installent dans la 2^e voire la 3^e couronne de Lyon, ce sont davantage de véhicules qui arriveront sur Lyon » renchérit Pierre Oliver, favorable à la cohabitation de toutes les mobilités.

Sur le stationnement des riverains, sujet qui préoccupe les asso-

ciations, Valentin Lungenstrass avance « On peut augmenter dans les parkings, le taux ouvert aux résidents. On verra comment on allie avec le stationnement en voirie et sur le quai, le maintien du stationnement le long des façades pour la desserte des immeubles. On entrera dans le détail d'ici les prochains mois. Je porte une zone à trafic limité comme en Italie. »

À l'heure où l'exécutif parle moins de piétonnisation mais plutôt d'apaisement au grand dam de Pierre Rauzada (Droits du Piéton), ce dernier se dit favorable pour supprimer la trémie comme sur la rue Garibaldi : « Pour nous, le projet ce sont les quais et la création d'espaces verts et d'aires de jeux pour les enfants ». « Déçue du discours passéiste », Colette Olivero (Réagir, l'Enfant et la rue) milite pour « rétablir les bus qui ont été supprimés au profit des voitures et se pencher sur l'accidentologie. »

Nadine MICHOLIN

Les études vont commencer : le maître d'œuvre sera recruté au printemps

Le quai de la rive droite du Rhône est situé au cœur du secteur patrimonial de Lyon.

Le projet estimé à 100 millions d'euros sera réalisé sur deux à trois mandats. Une première partie du tronçon (2 km de linéaire) sera aménagée d'ici 2026. Les Verts qui ont fait le choix d'inclure tous les ponts, veulent améliorer la qualité de l'air et le niveau de bruit. Ils ont fixé plusieurs enjeux : qualité de l'espace public, accueil de nouveaux usages, développement de la trame végétale, mise en valeur des pieds d'immeubles, mise à niveau de la trémie au droit de l'Hôtel-Dieu, retrouver des liens avec le

fleuve (transport fluvial).

« Les éléments de la concertation préalable vont être consolidés. On va mener des études à partir de maintenant. Le maître d'œuvre sera recruté au printemps. En 2023-2024, une nouvelle concertation se déroulera concernant les programmations. Il apparaît déjà que le végétal est plébiscité avec une forte demande d'espaces verts de détente, pour flâner, se poser, se baigner avec des bassins éphémères et des espaces de sport collectifs. Il pourrait y avoir plus de bus avec un site propre » a indiqué Valentin Lungenstrass, adjoint à la mobilité de Lyon.

L'axe nord-sud sur un fil !

L'aménagement de la Rive droite du Rhône est un projet phare de la municipalité et de la métropole qui ont l'intention de commencer les travaux au cours de ce mandat.

Du tout voiture au tout piéton

Une concertation grand public a eu lieu pour déterminer les usages futurs que souhaitent les Lyonnais, sur la totalité de l'axe nord-sud, du quai André Lassagne au quai Gailleton, en tenant compte des ponts. Mais avant tout, comme le préconisait le *Comité Centre Presqu'île* et que la ville semble avoir repris à son compte, il faut que la presqu'île soit apaisée, car les petites rues ne peuvent accueillir trop de circulation, avec la création d'offres alternatives comme les transports en commun, les voies lyonnaises pour les cyclistes, et des gares de covoiturage, sachant que celle du quai Gailleton est pour l'instant un fiasco ! « On ne parle plus de piétonnisation de la presqu'île, mais d'apaisement, ce qui est une bonne chose » relève un président d'association.



La trame végétale existante est à conserver et bien sûr à développer, et les éléments patrimoniaux situés sur les quais, comme les beaux immeubles, sont à mettre en valeur, cela en tenant compte des ponts et de la relation des Lyonnais avec le fleuve, qui est à renouer. « Notre objectif est de mettre en valeur le patrimoine, via une trame végétale augmentée, et des espaces de promenade et de détente » indique Valentin Lungenstrass adjoint délégué aux mobilités.

Ralentir la circulation au maximum

La municipalité a l'intention de supprimer la trémie de Bellecour, pour que les voitures passent à la surface, ce contre quoi s'élèvent plusieurs associations, en proposant au contraire d'allonger cette trémie, pour réaliser à la surface un bel accès piéton vers la Rhône. Mais aujourd'hui cela est un invariant de la municipalité, qui ne veut pas en démordre.

Seulement rien n'est proposé sur la manière dont seront déviés les flux automobiles. La Métropole pense qu'à partir du moment où les voitures seront interdites sur l'axe, elles s'évaporeront !

Le stationnement sera maintenu le long des façades, alors qu'il sera supprimé côté Rhône. Les riverains comme les visiteurs seront alors invités à utiliser les parkings alentours, sachant que certains ne sont pas pleins, spécialement sur la rive gauche du Rhône. Mais la municipalité ne parle ni de parking relais à l'extérieur, ni de nouvelle ligne de métro ; où vont aller les voitures ? D'autant que de plus en plus de familles vont s'établir à l'extérieur de Lyon où elles reviennent en voiture pour travailler, ce qui entraîne un flux automobile supplémentaire.

Il est nécessaire que tous les transports cohabitent, et que les commerçants ne soient pas oubliés au profit d'une idéologie.

Un bureau d'étude chargé d'étudier plus finement les résultats de la concertation sera recruté au printemps.



Le 30 mars, presque toutes les rues passeront en zone 30

Mercredi 30 mars, la vitesse sera limitée à 30 km/h dans les rues de la ville de Lyon à l'exception de quelques axes qui resteront à 50 km/h. Pour les écologistes, l'objectif consiste à réduire l'accidentologie et accélérer le bien-être des Lyonnais.

■ Qu'est-ce que la zone 30 ?

Ce sont des rues où l'on ne doit pas dépasser la vitesse de 30 kilomètres/heure. Tous les usages sont concernés : voiture, camionnette, camion, moto, scooter, vélo, trottinette, bus... Déjà sous le mandat précédent, de nombreuses rues lyonnaises étaient inscrites en zone 30. Les Verts ont accéléré un mouvement « d'apaisement » de la ville pour ne citer que la Presqu'île ou le boulevard de la Croix-Rousse.

70 aménagements d'abords d'écoles ont été lancés et/ou réalisés. Le nombre de zones de rencontre limitées à 20 km/h, avec partage des mobilités, devrait être augmenté.

■ Plus de 80 % des rues lyonnaises concernées

La quasi-totalité de la ville de Lyon passe en zone 30, soit 84 % des rues (75 % des lieux accidentogènes) contre 37 % à ce jour. Resteront 13 % des axes à 50 km/h et 3 % des axes à 70 km/h dont la M6/M7.

En linéaire, cela représente 610 kilomètres sur 627 km. Le principe : 30 km/h devient la norme, 50 km/h l'exception. La vitesse limitée à 30 sera signalée par des panneaux réglementaires et des ellipses au sol.

■ Un coût d'opération de 3M €

Le passage en zone 30 coûte à la ville de Lyon 250 000 euros entre la signalisation et les ellipses au sol. En tenant compte des études réalisées et du régle-



Mercredi 30 mars, 84 % des rues lyonnaises, contre 37 % à ce jour, seront limitées à 30 km/h. Cela concerne tous les usages y compris les bus, à l'exception des sites propres. Photo Progrès/Richard MOUILLAUD

ge des feux tricolores, le coût s'élève à 3 millions d'euros.

■ Un gain de tranquillité publique ?

Les écologistes veulent réduire l'accidentologie, accélérer la sécurité, le confort et le bien-être. C'est le message martelé par Grégory Doucet, maire de Lyon et qui fleurit ce vendredi 18 mars sur les panneaux en ville.

« Nous voulons moins de blessés, de blessés graves et de décès. Des analyses montrent qu'à 30 km/h la distance de freinage est réduite de moitié. On cible les plus fragiles, les seniors et les piétons, premiers usagers de la ville. En 2019, 17 piétons sont morts sur les voiries de la Métropole. On recense 15 décès et une dizaine de blessés graves à Lyon entre 2016 et 2020. »

■ Les avantages

« L'objectif, c'est de partager l'espace public différemment en gardant toujours une place pour la voiture. On envoie un signal pour que chacun puisse

changer ses modes de déplacement et être moins souvent automobiliste », affirme Grégory Doucet. Les Verts ciblent une meilleure cohabitation de tous les modes de mobilité dont les piétons et cyclistes, une réduction des nuisances sonores, de la pollution, de la consommation de carburant avec une conduite plus souple avec moins d'accélération et de décélération.

■ Peu d'incidence sur la circulation

Valentin Lungenstrass, adjoint aux mobilités, précise : « Sur un temps de parcours de trente minutes, passer de 50 à 30 km/h, c'est une ou deux minutes supplémentaires. Passer à 30 km/h ne présente pas d'effet négatif sur la circulation. En ville, il faut tenir compte des feux, des passages piétons. » « Aux heures de pointe, il ne devrait pas y avoir de différence d'écoulement que l'on soit à 30 ou 50 km/h », observe Fabien Bagnon, vice-président à la Métropole chargé des mobilités.

■ Les exceptions à 50 km/h

Les bus en site propre continueront de circuler à 50 km/h : cours Lafayette, quai Joseph-Gillet et avenue Rosa Parks.

Parmi les mesures : la mise en place de couloirs bus sur l'avenue Lacassagne, quais de la Pêcherie - Saint-Antoine, Célestins et Tilsitt (3 km) et de nouvelles priorités au feu pour certaines lignes (130 carrefours concernés). Les grands axes : Rives droite et gauche du Rhône, Nord limitrophe entrée de ville, Garibaldi, Gambetta, cours Albert-Thomas, Bd des Belges, avenue de Grande-Bretagne, Bd Jules-Favre, Pont de Lattre de Tassigny, Vivier-Merle, Bd des Tchécoslovaques, Tony Garnier, Berthelot, Mermoz, Rockefeller, Paul Santy, tunnel de la Croix Rousse et Joannès Masset.

■ Lyon rejoint d'autres villes

À la Métropole, Lyon arrive après Oullins, Poleymieux, Couzon-au-Mont-d'Or. Grenoble, Paris, Nantes, Montpellier, Bruxelles, Oslo, Londres, Valencia ont vu l'accidentologie baisser avec une diminution de 40 % pour Londres et de la moitié pour Grenoble dans les trois années suivant l'arrivée de la zone 30. Oslo et Copenhague sont arrivés à zéro piéton tué en 2019 en combinant la zone 30 avec d'autres mesures.

Pour Fabien Bagnon qui félicite les équipes pour tenir l'objectif à Lyon le 30 mars : « C'est une étape clé pour apaiser nos voiries et un travail conjoint entre Lyon et Villeurbanne, chacun à son rythme. Nous sommes partis sur la question du volontariat des maires. » Trente communes ont fait savoir leur volonté, soit 65 % de la population (900 000 habitants).

Nadine MICHOLIN

Un mois de période pédagogique

À compter du 30 mars, la ville prévoit l'installation d'une vingtaine de radars pédagogiques et met en place un mois de période pédagogique. Au-delà, les excès de vitesse seront verbalisés (de 68 € à 135 € selon les cas). Les Verts misent sur la présence de policiers pour effectuer les contrôles de vitesse comme en Presqu'île avec les rodéos.

Toutefois, la Ville et la Métropole de Lyon veulent avancer sur la mise en place de radars sanctions : « C'est une demande assez forte des maires. Un travail est en cours avec la Préfecture. On espère que ça va aboutir avec au plus tard des installations en 2023 » a annoncé Fabien Bagnon. Selon le vice-président de la Métropole, la Préfecture a défini une centaine d'emplacements en Métropole de radars sanctions, ce qui fait une moyenne de 1,69 par commune.

« On y travaille avec beaucoup de volontarisme. On est déterminé à faire ralentir tout le monde » a rajouté Grégory Doucet qui veut avancer vite sur les radars sanctions avec la Métropole et l'État et vise notamment l'avenue Barthélémy-Buyer, la rue Garibaldi et cours d'Herbouville.

TÉMOIGNAGE

« Il faut mettre les moyens sinon cela ne sert à rien »

Eric Moreno, président de l'association Et6cetaivous

Pour Eric Moreno, président de l'association Et6cetaivous qui lutte pour aider les victimes et alourdir les sanctions vis-à-vis des délinquants de la route : « Il faut mettre les moyens sinon cela ne sert à rien. Avec la zone 30, on se donne bonne conscience. Ce qui m'inquiète, ce sont les moyens que l'on va se donner pour la faire appliquer vis-à-vis de ceux qui ne respectent pas la vitesse et qui s'en moquent, notamment durant la nuit. Tous les jours, on constate des infractions. Je pense à ceux qui roulent impunément dans les couloirs de bus. Alors, on va sanctionner la majorité des honnêtes gens mais on fait quoi contre les délinquants de la route et les voyous ? Il faut avoir le courage de les sanctionner ! Les radars pédagogiques sont inutiles pour les 10 % qui mettent en danger les 90 % de la population. Nous demandons des radars à feu à tous les carrefours. Et que l'on ne dise pas que cela coûte cher car en moins d'un an, ils sont rentabilisés. Nous demandons des policiers et surtout que la justice soit appliquée et impliquée. »



Photo archive Progrès

Tunnel de la Croix-Rousse : deux voies en moins pour les voitures en 2024 ?

Supprimer une voie de circulation voiture dans chaque sens, à l'intérieur du tunnel, l'idée a été évoquée lors d'un Cica organisé ce mercredi à la mairie du 4^e. Le projet dont « on parle au conditionnel », s'annonce compliqué. Pour le réaliser, la Métropole de Lyon doit obtenir une autorisation des services de l'État.

Réduire les voies de circulation dans le tunnel de la Croix-Rousse et offrir en alternative, une solution avec des transports en commun, l'idée a été évoquée par l'un des représentants du conseil de quartier Saône, à l'occasion d'un Comité d'initiative et de consultation d'arrondissement (Cica), consacré aux questions de mobilité et de transports dans le 4^e arrondissement. Plus qu'une hypothèse, c'est une intention que les élus écologistes aimeraient concrétiser dans ce mandat. Mais l'affaire s'annonce difficile.

Vice-président de la Métropole de Lyon en charge des déplacements, Jean-Charles Kohlhaas, n'en fait d'ailleurs pas mystère : « On a aujourd'hui des négociations à mener avec les services de l'État pour savoir quand est-ce qu'ils nous autoriseront à supprimer deux voies de circulation voiture dans le tunnel de la Croix-Rousse, pour pouvoir y mettre une voie de bus dans chaque sens. » Et d'indiquer même une échéance.

Réduire la pollution

« L'objectif c'est, je l'espère en 2025 ou 2024, pour pouvoir mettre les deux couloirs de bus actuels dans le tunnel routier, donc en supprimant du coup la circulation



L'idée de supprimer une voie de circulation voiture dans chaque sens, à l'intérieur du tunnel de la Croix-Rousse, a été évoquée. Photo Progrès /Maxime JEGAT

routière du tunnel mode doux. »

Mais il y a un « hic », le tunnel de la Croix-Rousse reste une route « à grande circulation » selon la dénomination de l'État. « Il nous faut donc, ajoute l'élu, « son autorisation, ce qui est extrêmement compliqué. »

Interrogés, les services de la préfecture répondent par un laconique : « Pour l'instant, nous n'avons pas reçu de sollicitations en ce sens. »

Une seule voie de circulation dans chaque sens, entre Rhône et Saône... Cela s'annonce effectivement compliqué. L'idée n'est pourtant pas nouvelle, car c'était une proposition de campagne des candidats écologistes. Alors que certains y voient une belle façon de réduire la pollution notamment aux abords des écoles con-

cernées, celle des Entrepôts côté 4^e et l'école Michel-Servet, côté 1^{er}, d'autres redoutent de conséquents embouteillages sur les quais de Saône et un déplacement de la circulation en direction de la colline croix-roussienne via la montée des Esses.

« Un tramway, ce serait encore mieux »

Pour le maire du 4^e, Rémi Zinck, c'est un risque. « Bien entendu, cette fermeture de voies, c'est pour lutter contre la pollution, mais c'est aussi consubstantiel à la création d'un mode de transport en commun plus important que le C6, la ligne de bus qui passe à l'intérieur du tunnel. Il s'agit du projet de ligne centre-ouest, comme l'a souligné Jean-Charles

Kohlhaas, « un bus à haut niveau de service, ou un tramway, on ne sait pas encore. On a des négociations à mener avec les services de l'État pour savoir ce que réglementairement on a le droit de faire », précise l'élu, qui évoque un projet à l'horizon 2028 ou 2029. « Un tramway, ce serait encore mieux, mais ce n'est pas le même niveau d'investissement, ajoute Rémi Zinck. En même temps c'est une ligne forte (liaison entre Part-Dieu, Vaise, la Duchère et Écully), cela se justifierait. »

Tout est à mettre pour l'instant au conditionnel, disent les élus. Mais ce projet de réduction de voies de circulation pourrait être adossé au début des travaux d'aménagement de la rive droite du Rhône programmé en 2024.

Aline DURET

G. Collomb : « Plus judicieux de penser mobilité globale »



Gérard Collomb. Photo archives Progrès/Joël PHILIPPON

Interrogé sur cette modification du fonctionnement du tunnel de la Croix-Rousse, l'ancien député-maire de Lyon ne logiquement critiqué cette proposition. « On a toujours besoin de mobilité à Lyon. Limiter à une voie pour les voitures, le tunnel dans les deux sens, ne me semble pas très judicieux. Aux heures de pointe, tout le 9^e est déjà embouteillé, les tunnels de Fourvière et Croix-Rousse sont saturés et on peut constater les files interrompues de véhicules à l'arrêt. La solution ? Pour les automobilistes, c'est de trouver des itinéraires bis et d'utiliser des petites voies. Ce qui me gêne également, c'est qu'au lieu de penser à changer les bus de tunnel, ce serait plus judicieux, dans un premier temps, d'utiliser des bus électriques plutôt que diesel dans le tunnel mode doux. Et plutôt que de passer de deux voies à une voie dans le tunnel croix-roussien, de tout faire pour développer les véhicules électriques. Ce serait plus judicieux de penser mobilité globale plutôt que de se focaliser sur la pollution des voitures. »

c'est encore « flou »

Si Fabien Bagnon, vice-président de la voirie, a énoncé les principes généraux du projet de la Métropole écologiste pour apaiser la Presqu'île, il n'a rien dit de très concret sur les moyens d'y parvenir, quartier par quartier. C'est ce qu'ont pointé du doigt les conseillers d'opposition auxquels l'élu vert a répondu que le temps, était d'abord, à la concertation.

« Qui peut s'opposer à cela ? » La question rhétorique est de Laurence Croizier (Droite), conseillère municipale et métropolitaine, à Lyon. Elle est posée alors que ce lundi, le conseil de la métropole devait voter le lancement de la concertation pour le projet d'apaisement de la Presqu'île. Mais si « personne » ne peut être contre une ville plus calme, le fait est que la délibération n'a pas fait l'unanimité. Loin de là.

Fabien Bagnon, vice-président écologiste en charge des mobilités et de la voirie venait de présenter le rapport. Et les enjeux du projet d'apaisement de la Presqu'île dans un périmètre compris entre le boulevard de la Croix-Rousse et la place Carnot. D'abord, conforter la Presqu'île comme un quartier « à vivre », ensuite améliorer le confort des piétons et des cycles et réduire la place dévolue à la circulation et au stationnement automobile, favoriser l'usage des transports en commun et relier la Presqu'île d'ouest en est. Et enfin, végétaliser les espaces publics. Le tout en prenant en compte l'enjeu d'adaptation de la ville au réchauffement climatique. Pour y arriver, les Verts ont dans l'idée d'étendre les aires piétonnes dans le centre de la Presqu'île (entre Bellecour et Terreaux), de réorganiser la desserte sur les Pentes de la Croix-Rousse et le secteur de Carnot-Bellecour en modifiant le plan de circulation et en créant des « zones à trafic limité ». Côté calendrier, les opérations structurantes devraient être engagées fin 2024, courant 2025 et 2026.

« Le maire de Lyon qui voulait être le maire des piétons sera le maire du piétinement »

L'exposé n'aura pas convaincu les différentes oppositions, restées visiblement sur leur faim. À commencer par Michel Le Faou (Progressistes et Républicains), ex-adjoint à l'urbanisme de Lyon qui, reprochant à l'exécutif de Bruno Bernard « d'avancer bien masqué », dénonce des « imprécisions, un manque de détails, un grand flou », bref « un projet qui ne nous paraît pas à la hauteur de l'enjeu », lance-t-il, avant de lâcher : « pourquoi



Espace public, mobilités, commerce, habitat, végétalisation, patrimoine, stationnement... Les habitants pourront participer à la concertation et donner leur avis concernant l'apaisement de la Presqu'île. Photo Progrès/Maxime JEGAT

LA PRESQU'ÎLE EN QUELQUES CHIFFRES

- 40 000 c'est le nombre de piétons qui chaque jour, passent par la rue de la République.
- 1 sur 2, c'est, à l'échelle de la Métropole, le nombre d'habitants qui viennent en Presqu'île chaque mois.
- 120 000, c'est le nombre de voyageurs qui transitent par la station Bellecour.
- 200, c'est le nombre de livraisons de marchandises qui sont effectuées au quotidien sur la rue Victor-Hugo.
- 43, c'est en tonnes, la quantité de déchets qui sont collectées quotidiennement sur la Presqu'île.
- 3, c'est en million le nombre de visiteurs qui vient à Lyon. La ville enregistre un million de nuitées par an.

avoir attendu 620 jours pour lancer cette concertation. À ce rythme-là, le maire de Lyon qui voulait être le maire des piétons sera le maire du piétinement ».

Comme lui, Laurence Croizier (Droite) pointe du doigt « l'absence d'étude d'impact », « un manque de sérieux et de professionnel » dans la préparation du dossier et la programmation budgétaire. Juste avant elle, c'est Gérard Colomb (inventer la Métropole de demain), ancien maire, ancien président, qui a dit sa « surprise » devant le « caractère succin » de la présentation, un manque de « précisions sur un projet que cette délibération n'explique guère » : « On ne sait pas ce que vous voulez réaliser. »

Quid du bornage de la Presqu'île, la nuit ?

Il y a la forme. Et puis il y a le fond. Michel Le Faou dénonce « un manque de vision », s'interroge sur l'aspect « sécurité » pas du tout abordé alors que le secteur mériterait un « vrai travail sur les rodéos », questionne le devenir du bornage de la Presqu'île, la nuit, qu'il avait imaginé à l'époque, avec son président, David Kimmelfeld, et réclame un accès garanti aux véhicules dans la

zone : « Remettre la voiture à sa juste place "oui", mais la supprimer serait une grave erreur ». Laurence Croizier, elle, prévient : « Une piétonnisation mal construite, cela peut être la mort d'un centre-ville » et craint que les Verts ne souhaitent qu'une chose : « supprimer la voiture quelles qu'en soient les conséquences sociales. » Elle souligne aussi un manque de cohérence avec le projet de réaménagement de la rive droite du Rhône.

« 10 millions d'euros : c'est ça le grand chantier de la Presqu'île ? »

Et puis Gérard Colomb qui rappelle la « liste impressionnante de ses réalisations » pour apaiser la Presqu'île, durant ses trois mandats. « 10 millions d'euros : c'est ça le grand chantier de la Presqu'île, l'âme de notre agglomération ? De qui se moque-t-on », demande-t-il en faisant référence aux 17 millions d'euros qu'il avait programmés rien que pour le chantier – « rayé d'un trait de plume » - de la place Louis-Pradel. Et de s'inquiéter aussi de la traversée ouest-est de la ville si toutefois la rue Grenette était fermée à la circulation ou encore du dynamisme économique du « second pôle commercial,

après la Part-Dieu. Nous voulons une Presqu'île apaisée, pas une Presqu'île désertée ».

« Nous irons bien au-delà de l'installation à la hâte de simples jardinières »

Faisant fi des critiques, le vice-président, Fabien Bagnon, a simplement répondu que les ambitions et le planning avaient bien été « précisés » avant de demander : « Souhaitez-vous que Lyon soit la dernière grande ville européenne empêtrée dans le tout automobile du XXe siècle, une sorte de ville musée, vestige d'une époque révolue. Pour notre part, nous avons d'autres ambitions, notamment en termes de végétalisation qui ira bien au-delà de l'installation à la hâte de simples jardinières, rue Edouard-Herriot. »

La délibération portant sur la concertation a été, sans surprise, approuvée à la majorité : elle débutera en juin afin de recueillir l'avis et les envies des habitants pour la Presqu'île. En parallèle, dans la lignée de l'opération « La voie est libre », la Métropole prévoit plusieurs nouvelles phases d'expérimentations. 800 000 € sont budgétés.

Tatiana VAZQUEZ

Tassin-Lyon : la possibilité d'un tramway a-t-elle été cachée ?

Les écologistes aux manettes du syndicat des transports en commun lyonnais (Sytral) soutiennent que cette alternative moins onéreuse, plus rapide à réaliser et tout aussi efficace que le projet de métro ligne E, a été passée sous silence par l'ancienne équipe. Ni vrai, ni faux.



Photo: Illustration Progrès/Jérôme MORIN

■ Un tramway mis en service en 2028

Le tram T2 vient d'arriver à Perrache, puis tourne cours Suchet en direction de la Saône qu'il enjambe grâce à un viaduc en aval du pont ferroviaire. Les rames flambant neuves continuent leur petit bonhomme de chemin au-dessus du quai des Étroits pour s'engouffrer dans le tunnel qui va permettre de desservir les stations de Saint-Irénée et du Point-du-Jour. Le tramway circule ensuite, à ciel ouvert, sur le plateau du 5^e arrondissement de Lyon, jusqu'aux stations de Ménil-Sud et de la gare de Tassin-la-Demi-Lune-Alaï. Temps de trajet : 12 minutes. Coût : 580 millions d'euros HT. Date de mise en service : 2028.

Vous en rêvez ? Une étude de décembre 2017 du bureau d'études Egis, missionné par le syndicat des transports en commun lyonnais (Sytral), l'a fait

■ Une solution bien évoquée...

« Il est scandaleux que la solution d'un tram-express n'ait pas été proposée au public », a dénoncé Bruno Bernard, le président (EELV) de la Métropole de Lyon et du Syndicat des Transports en commun (Sytral), sur *BFM*, dans la foulée d'une commission générale à la Métro-

le, le 3 mars dernier. Lors de cette réunion, Jean-Charles Kohlhaas (EELV), vice-président aux Déplacements, parlait même d'une « étude masquée », « découverte que très récemment », et désormais consultable sur le site internet du Sytral.

La possibilité d'un tramway a pourtant bien été évoquée parmi douze scénarios étudiés par le Sytral pour la liaison Tassin-Lyon.

D'abord en février 2018, lors d'une réunion au Sytral, avec les élus de l'époque, dont faisait partie un écologiste historique, suivie d'une conférence de presse. En

mars 2019, ensuite, au moment du lancement de la concertation de la ligne E du métro (mars/mai 2019). Si l'étude Egis, de décembre 2017 (53 pages), n'a pas été communiquée au public – aucune ne l'a été – ses éléments figuraient néanmoins de manière synthétique dans le dossier de concertation mis à la disposition du public.

« Certains participants à la concertation ont mis en doute l'exhaustivité des scénarios tramway étudiés par le Sytral [...] », relevait, cependant, en juin 2019, la Commission nationale du débat public que s'était adjoint le Sytral. Ce qui

n'a pas empêché les mêmes participants, y compris les associations spécialisées dans les transports, de louer, à l'époque, une « concertation exemplaire », avec l'arrivée de Fouziya Bouzerda, à la tête du Sytral (oct. 2017-sept. 2020).

■ ...mais disqualifiée

Bruno Bernard, le président du Sytral, accuse sa prédécesseur d'avoir « indiqué lors de la réunion de lancement de la concertation de la ligne E du métro qu'il n'était pas possible, techniquement de faire un tram ». « On a menti aux Grands lyonnais », considère l'écologiste,

toujours sur le plateau de *BFM*, regrettant « le temps perdu pour une solution plus rapide, moins chère et qui était efficace ». Lors du lancement de la concertation de la ligne E du métro, le 4 mars 2019, Fouziya Bouzerda avait précisé que « des pentes au-dessus de 10 % interdisaient le passage d'un tramway ». Vrai. Sauf que les ingénieurs d'Egis prévoyaient de faire grimper les rames à 7 %, ce qui impliquait la création d'une station à Saint-Irénée à 70 mètres de profondeur (lire par ailleurs). Deuxième argument évoqué dans le dossier de concertation pour mettre de côté l'option tramway : l'impact de la portion à découvrir (rails et stations) sur la circulation automobile, dans le cinquième arrondissement. Cet argument, qui faisait préférer le métro à l'ancienne majorité, est au contraire prisé par les écologistes.

En conclusion de son rapport, Egis mettait toutefois en garde sur le fait qu'une rame à vide ne serait pas en mesure de porter secours à une rame pleine de voyageurs, dans une pente à 7 %. Des solutions techniques étaient-elles possibles ? On ne le saura que si la nouvelle équipe à la tête du Sytral remet désormais l'ouvrage sur le métier. Alors, métro, câble ou... tramway ?

Sophie MAJOU



Le tram devait emprunter un viaduc sur la Saône en aval du pont ferroviaire de Perrache.

Visuel bureau d'études Egis extrait de l'étude/Jérémie Simon

Le gouffre de Saint-Irénée

Parce qu'il peut grimper une pente à 18 %, un train à crémaillère aurait pu être inséré à une profondeur raisonnable depuis le quai des Étroits, en bas du 5^e, jusqu'au plateau situé 120 mètres plus haut. Mais un tram lyonnais, limité à une pente de 7 % avec un matériel roulant classique quoique renforcé dans sa motorisation, aurait dû suivre une trajectoire plus longue sous terre. Ce qui « implique des stations enterrées à une profondeur d'environ 80 mètres », pointait le dossier de concertation de la ligne E du métro en 2019, avec, pour conséquence « un temps d'accès plus long à la station et des situations anxiogènes pour certains utilisateurs ».

Sauf que la station la plus profonde de ce trajet était située à « 70 mètres » dans les études, les autres étant positionnées à « 27 mètres », « 21 mètres », ainsi qu'au sol. On a donc forcé le trait dans la présentation officielle. Quand on sait que la station à Saint-Jean à Lyon (5^e) se trouve à 23 mètres dans le tréfonds du Vieux-Lyon, on imagine la difficulté à devoir descendre encore plus bas dans les entrailles de la Terre. Ce n'est toutefois pas impossible.

Par comparaison, la station la plus profonde d'Europe, située à Kiev (Ukraine) à 105,5 mètres, sert actuellement d'abri antiaérien. Mais, au fait, à Lyon, la ligne nouvelle retenue pour le métro E ne prévoit-elle pas, elle aussi, une station très enterrée, à 52 mètres à Trion ?

Le métro, une promesse politique

Gérard Collomb, en 2014, vise un troisième mandat à Lyon et au Grand Lyon. Pour damner le pion à son rival de droite, Michel Harvard, qui promet un métro entre la gare Saint-Paul et la Part-Dieu, il propose, lui aussi, un métro mais entre Tassin-Alaï et le Vieux-Lyon. Un métro, c'est le nec plus ultra, pour aller vite (10 minutes) entre Tassin et Bellecour, la destination finale retenue. Coût alors envisagé : 1,2 milliard d'euros, pour une mise en service en 2030. La prolongation jusqu'à la Part-Dieu, choix final des participants à la concertation, faisait gonfler l'addition à 1,8 milliard d'euros. Un coût « sous-estimé » selon Jean-Charles Kohlhaas qui questionne aussi la possibilité d'une arrivée à Part-Dieu, sans « casser toutes les infrastructures souterraines et sans abîmer la nappe phréatique, ce qui conduirait à ne plus avoir d'eau potable ».

« Une diversion pour masquer le crash du téléphérique ! »

■ Fouziya Bouzerda, ancienne présidente (MoDem) du Sytral

« Pour masquer le crash du téléphérique et les deux ans de retard pris pour le métro, les écologistes à la tête du Sytral tentent une diversion ! Mais elle tombe à plat. Car, manifestement, ils n'ont pas lu le dossier de concertation du projet de métro E entre Tassin et Bellecour, qui est pourtant sur le site internet du Sytral depuis 2019 et dans lequel figurent bien les différents scénarios alternatifs au métro, dont le tramway. Nous avons fait le choix politique et technique du métro car il est plus rapide, n'encombre pas les voiries, emporte plus de voyageurs que le tram, et permet une meilleure connexion avec les autres lignes. La nouvelle équipe du Sytral est en place depuis près de deux ans. Toutes les études sont à leur disposition depuis 2020. Il leur appartenait donc de faire le choix d'un tramway à la place du métro, mais ils ont préféré un téléphérique, rejeté par l'ensemble de la population, qui ne se réalisera pas. Ils ont donc perdu deux ans pour trouver une solution pour la desserte de l'Ouest lyonnais. »



Photo d'archives Progrès/Philippe BRUCHOT

Le campement place de la République démonté à la fin de semaine

Contactée par Le Progrès, Sandrine Runel (Socialistes, gauche sociale et écologique), adjointe aux solidarités et à l'inclusion sociale indique avoir réalisé un diagnostic la semaine passée place de la République auprès des sans-abri qui ont installé un campement. Là où déjà l'an dernier, la Ville avait relogé les SDF à l'hôtel. En vain.

« Les gens tournent beaucoup dans la journée, mais en réalité, il n'y en a que deux qui dorment. Nous avons affaire à des parcours de vie complexes. D'ici la fin de cette semaine, le campement de la place de la République sera démonté. Nous avons trouvé deux places

d'hébergement adaptées à la frontière du 7^e et du 8^e. On a construit des solutions. L'une possède un petit chien et deux gros lapins, l'autre a un passif avec les centres d'hébergement. Ce n'est pas simple. On s'est engagé à stocker leurs affaires au CCAS. Même si les kiosquiers sont tolérants, ils vont pouvoir retrouver de la sérénité » reconnaît l'élue.

« On n'est pas magicien »

L'élue ajoute : « Les situations de précarité se développent partout en Métropole, mais à Lyon elles sont plus visibles constaté avec le CCAS, que sous la voûte ouest de Perrache, se trouvent des popula-

tions mixtes et en situation irrégulière. Il y a beaucoup de demandeurs d'asile, de migrants, de personnes déboutées, des gens avec addictions et des modes de vie marginale. C'est long, compliqué et il y a des échecs. On n'est pas magicien. Les personnes déboutées sont du ressort de la Préfecture ». En revanche, elle se félicite du relogement en caravanes à Caluire des jeunes SDF qui campaient devant le Pathé Bellecour en 2021 : « Il a fallu six mois pour aboutir. Certains travaillent. Quant au pont Pasteur, la vingtaine de migrants avec enfants, a été prise en charge par la préfecture, en centre d'hébergement. »



La place de la République a compté jusqu'à sept tentes de SDF. Les gens tournent beaucoup dans la journée, mais, en réalité, il n'y en a que deux qui dorment. Photo Progrès/Nadine MICHOLIN

Un an après avoir quitté Bellecour, les sculptures des Frères Coustou entrent au musée des Beaux-Arts



Destinées à orner le piédestal en marbre de la statue de Louis XIV, les sculptures en bronze avaient été installées en 1721 sur la place Bellecour. Photo Progrès/Michel NIELLY

Allégories du « Rhône » et de la « Saône », les deux statues des frères Nicolas et Guillaume Coustou ont pris leurs quartiers au pied du grand escalier du musée des Beaux-Arts. En mars dernier, elles quittaient la place Bellecour.

En mars 2021, les sculptures des frères Coustou représentant le Rhône et la Saône, situées sur la place Bellecour avaient été mises en boîte, abandonnant la statue équestre de Louis XIV et son cheval. Direction le musée des Beaux-Arts, sur la place des Terreaux, où on leur avait réservé une place. Mais avant de prendre place dans leur nouvelle demeure, elles sont passées entre les mains expertes des restaurateurs spécialisés en métal, dans un abri aménagé dans le cloître, car au fil des années, les deux belles du XVIII^e siècle avaient fait les frais des variations climatiques, de la pluie, de la pollution et du vandalisme. Une restauration réalisée dans le cadre de la 4^e Convention patrimoine 2019-2024 par laquelle l'État et la Ville de Lyon ont associé leurs moyens financiers et leurs compétences. Le coût de l'opération s'élève à 87 990

euros. C'est sous leur plus beau jour que les deux chefs-d'œuvre se présentent désormais au public qui peut leur rendre une petite visite au pied de l'escalier monumental Thomas Blanchet, un décor qui leur est contemporain. À l'abri des intempéries et des dégradations, ces deux bronzes sont en effet visibles de tous en dehors du parcours payant du musée.

Un peu d'histoire

C'est en 1714, que le maréchal de Villeroy, gouverneur du Lyonnais, a commandé deux allégories en bronze de la Saône et du Rhône à Nicolas et Guillaume Coustou. Destinées à orner le piédestal en marbre de la statue de Louis XIV de Desjardins, leurs statues furent installées en 1721. Mises à l'abri de la Révolution, dans l'atrium de l'Hôtel de ville, elles ont finalement rejoint la nouvelle statue équestre de Louis XIV réalisée par Lemot, place Bellecour, en 1957. Deux ans plus tard, elles étaient classées au titre des Monuments historiques comme objets mobiliers, pour assurer leur protection.