



REVUE DE PRESSE 10 SEPTEMBRE 2022

Accident mortel quai Maréchal-Joffre : « Elle est dangereuse cette rue »

Ce lundi 22 août, quai Maréchal-Joffre, deux adolescents ont perdu la vie après une collision avec une ambulance privée, alors que ces derniers circulaient sur une trottinette. Les commerçants du quartier témoignent d'une route dangereuse, où les infractions au Code de la route ne sont pas rares.

Deux bouquets de fleurs marquent l'endroit où, lundi, Warren (17 ans) et Iris (15 ans) sont entrés en collision avec une ambulance privée avant de perdre la vie. La voiture partait en intervention et circulait sur la voie réservée aux bus et aux deux roues, quai Maréchal-Joffre (Lyon 2^e). C'est sur cette même voie que s'est produit l'accident avec la trottinette des adolescents, qui circulaient à deux sur le même engin.

Pour les commerçants de la rue Vaubecour, juste derrière le quai, ce triste événement ne les surprend malheureusement pas. Premier problème : le respect de la signalisation. Nombreux sont ceux qui disent avoir vu les deux-roues ou les voitures griller des feux. Le maire du 2^e arrondissement, Pierre Oliver, assure avoir demandé des radars de feux en



Un jeune homme en trottinette passe devant le lieu du drame où un bouquet de fleurs a été déposé. Photo Progrès/Frédéric CHAMBERT

octobre 2020, information fournie par la préfecture de Lyon.

« Je me suis dit : Wouaw, j'aurais pu le percuter parce que je ne l'avais pas vu »

Pour l'heure, aucun radar de feu n'a été installé sur le quai. La préfecture de Lyon affirme que : « Les services de l'État et la Métropole de Lyon travaillent sur une liste de

lieux susceptibles d'accueillir un radar, en priorisant les axes les plus accidentogènes du territoire. Parmi les lieux fléchés par la Ville de Lyon figure le croisement quai Maréchal-Joffre/rue Condé ».

« Moi, je traverse tous les matins. Combien de fois j'ai failli me faire écraser, raconte Léa, vendeuse dans un tabac. Elle est dangereuse cette rue. » La jeune femme n'est pas la seule de cet avis. « Ce n'est

pas évident de se sentir en sécurité », explique Julie, gérante d'une boutique de robes de mariées. Depuis plus d'un an, elle vient tous les jours à vélo, et emprunte la voie où s'est produit l'accident. Bus qui la double, ou pire, trottinettes à contresens de la circulation, la cycliste a déjà eu quelques frayeurs : « Je me suis dit : Wouaw, j'aurais pu le percuter parce que je ne l'avais pas vu », conclut-elle.

Des voies trop étroites

Emmanuel, gérant de la boulangerie d'Ainay, et sa femme Stéphanie partagent ces observations. Cette dernière lance : « Les vélos font n'importe quoi », et en cas d'accident « c'est la voiture qui gagne ». En plus de ce constat, son époux soulève un autre souci : « L'endroit où il y a eu l'accident, c'est le plus dangereux. Quand on veut tourner rue de Castries, on est obligé de se déporter sur la voie d'à côté parce qu'elle est trop étroite ». Pour le couple, c'est ce paramètre conjugué à l'inattention des usagers et leur non-respect de la signalisation qui rendent la circulation quai Maréchal-Joffre redoutable. Enfin, d'après le boulanger qui arrive à 4 heures du matin dans sa boutique : « La nuit, les feux n'existent pas ».

Et pour cause, selon le maire du 2^e, cette route est utilisée tard le soir pour des rodéos urbains. Mais, tempère-t-il, dans le cas de l'accident impliquant une trottinette et l'ambulance privée, il ne faisait pas nuit, et le choc s'est produit sur la voie partagée pour bus et deux-roues. Alors, pour Pierre Oliver, la question est plutôt : « Qui on met où ? Comment on fait cohabiter tout le monde ? »

Camille MILOUA GIRAUDEAU

Couloirs de bus : vélos et trottinettes pas rassurés

Les couloirs mixtes bus-vélos, bien que pratiques pour rouler en centre-ville, s'apparentent souvent comme un lieu stressant pour ses usagers. Après la collision qui a coûté la vie à deux adolescents lundi soir sur l'une de ces voies, ils témoignent.

Peu avant midi, ce mardi, un cycliste s'agite et peste contre un automobiliste à l'entrée du cours Gambetta, à proximité du pont de la Guillotière. Et pour cause, il manque de peu de se faire renverser alors qu'il roulait sur la voie des bus. Une situation redoutée par les usagers de vélos ou de trottinettes électriques, qui ne se considèrent pas tout le temps en sécurité sur ces espaces aménagés.

« Une chute et tout peut basculer »

« Ce n'est pas rassurant de faire face à des voitures qui roulent à contresens par rapport à nous », explique Christophe, témoin de la scène alors qu'il se rendait à son travail à bicyclette. « Il suffit que l'une d'entre elles se déporte sur le côté afin de doubler pour que cela devienne très dangereux. Malheureusement, ça arrive fréquemment. Circuler sur ces voies n'est pas toujours une partie de plaisir », poursuit-il.



Trottinettes et vélos peuvent emprunter ces voies de bus, mais les usagers ne sont pas toujours rassurés.

Photo Progrès/Frédéric CHAMBERT

Pour Anaïs, c'est le partage de la route avec les bus qu'elle redoute le plus. « Quand j'envisage de faire des déplacements à trottinette, j'espère ne pas avoir affaire à un bus TCL. Si c'est le cas, je m'arrange pour m'arrêter sur le trottoir afin de le laisser passer. C'est assez stressant d'avoir un véhicule aussi imposant derrière soi, une chute et tout peut basculer », partage-t-elle. Son amie, Flora, évite les grands axes et privilégie « les pistes entièrement protégées de tout autre véhicule. »

Parmi les secteurs les plus redoutés, les principaux intéressés citent régulièrement le quai Saint-Antoine (Lyon 2^e), pourtant récemment réaménagé, et l'avenue de Saxe (Lyon 3^e), où un cycliste s'était fait rouler dessus par un bus au mois d'avril.

Lucas BESSONNAT

Pourquoi votre voiture pourrait être interdite en ville

Paris, Lyon, Nice... D'ici à 2025, 43 zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) seront créées dans les agglomérations françaises de plus de 150 000 habitants pour exclure peu à peu les véhicules polluants des centres-villes. Où se situent-elles et quelles aides pour changer de voiture ?

La pollution dans l'air cause la mort prématurée de 40 000 personnes par an dans l'Hexagone. Elle est due surtout à la circulation routière, selon Santé publique France.

Face à ce fléau, l'État multiplie les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) dans les principales agglomérations.

■ Les ZFE, c'est quoi ?

Ce sont des périmètres dans lesquels certains véhicules, jugés trop polluants, ne peuvent ni rouler ni stationner certains jours ou à certaines heures.

Le tri des véhicules se fait en fonction de leur vignette Crit'Air qui les distingue selon leur niveau de pollution.

■ 43 ZFE d'ici à 2025

À ce jour, 12 zones ont déjà été créées ou sont en cours de déploiement dans les métropoles suivantes : Grand Paris, Lyon, Grenoble, Aix-Marseille, Nice, Toulon, Toulouse, Montpellier, Strasbourg, Rouen, Reims et Saint-Étienne. La loi Climat et Résilience de 2021 oblige toutes les agglomérations métropolitaines de plus de 150 000 habitants à en instaurer une d'ici au 31 décembre 2024. En 2025, il y aura donc 43 ZFE.

■ Un calendrier national des restrictions

Cette augmentation du nombre de ZFE s'accompagnera d'un calendrier de mise en



La vignette Crit'Air 1 s'adresse à tous les véhicules au gaz et hybrides rechargeables ; les véhicules essence Euro 5, 6 ; les poids lourds essence Euro 6 ; les poids lourds biodiesel Euro 6 et les 2 roues Euro 4. Photo Progrès/Joël PHILIPPON

œuvre en partie harmonisée. Actuellement, les règles de circulation des ZFE sont fixées localement (périmètre, catégories de véhicules concernées, horaires, calendrier, dérogations).

À Paris, par exemple, l'interdiction de circulation s'applique déjà aux véhicules classés Crit'Air 4, 5 et à ceux non classés ; tandis qu'à Reims, seuls les Crit'Air 5 et non classés sont aujourd'hui interdits.

La loi Climat et Résilience va uniformiser les échéances dans les 10 métropoles où les épisodes de pollution sont trop fréquents. À minima, Paris, Lyon, Grenoble, Marseille, Nice, Toulon, Toulouse, Montpellier, Strasbourg et Rouen, devront exclure les véhicules

Crit'Air 5 en 2023, Crit'Air 4 en 2024 et Crit'Air 3 en 2025.

■ Les aides pour changer de voiture

Face à ces restrictions, il faudra vous adapter. Des aides à l'achat ou à la location d'un véhicule propre existent. L'État verse jusqu'à 5 000 euros de prime à la conversion en échange de la mise à la casse d'un ancien modèle polluant. Le montant est majoré jusqu'à 1 000 euros si vous habitez ou travaillez dans une ZFE.

La prime peut se cumuler avec un bonus écologique de 6 000 euros maximum.

En complément, les plus modestes ont droit à un microcrédit (jusqu'à 8 000 euros) et, à partir de 2023, à un prêt à taux

zéro (jusqu'à 30 000 euros) dans certaines ZFE.

Des subventions locales s'ajoutent à ces aides nationales. La région Île-de-France accorde jusqu'à 6 000 euros aux ménages de la grande couronne travaillant dans la ZFE qui remplacent un vieux véhicule thermique par un modèle électrique ou hybride.

La métropole de Toulouse offre, elle, jusqu'à 5 000 euros de primes aux particuliers. Attention, le cumul des aides peut être plafonné.

Sarah CORBEEL
www.dossierfamilial.fr

Retrouvez les aides auxquelles vous avez droit sur Dossierfamilial.com/aides-auto

Sécurité à Guillotière : dialogue de sourds entre Darmanin et Doucet

Le maire de Lyon Grégory Doucet a reçu le ministre de l'Intérieur Gérard Darmanin ce vendredi midi, à l'hôtel de ville de Lyon. Les deux hommes ont -enfin- échangé pendant plus d'une heure sur les questions de sécurité à la Guillotière. Mais pour quels résultats ?

« J'ai pu rappeler au ministre Darmanin que ce que j'attendais de lui c'était qu'il pallie au désengagement passé de l'État », a expliqué à la presse, Grégory Doucet, après son échange de plus d'une heure avec le ministre de l'Intérieur, à l'hôtel de ville de Lyon.

On le sait, les tensions entre les deux hommes sont montées crescendo cet été par courriers et médias interposés. Le 30 juillet, le ministre était déjà venu à Guillotière, après l'agression de policiers. Le maire de Lyon avait boycotté la visite, taclant « l'opération de communication » de Gérard Darmanin et insistant sur le fait qu'il n'avait pas besoin de ministre, mais « d'effectifs » de police nationale.

Ce que ne conteste pas le ministre de l'Intérieur, qui a lui-même souligné, lors de son propre point presse plus tard dans l'après-midi à la préfecture, qu'il y a deux ans, le maire de Lyon lui avait en effet réclamé 300 policiers supplémentaires sur 3 ans. « L'État a fait sa part, les moyens sont là, ils apportent des résultats, 54 % de délinquance en moins à la Guillotière en un été. Il n'y a pas une autre ville de France où le ministre de l'Intérieur donne une unité de force mobile entière au préfet pour un quartier. la police ne peut pas y arriver toute seule », a souligné Gérard Darmanin.

Le ministre demande plus de caméras, le maire dit toujours non

Bis repetita. Le ministre a demandé plus de caméras de vidéoprotection à la Ville. Il y en a 571 à Lyon, « trois fois moins qu'à Marseille » a-t-il taclé. Grégory Doucet a mis en avant de son côté « son action extrêmement volontariste sur la question de la vidéo » avec la généralisation de la vidéo-verbalisation, le développement de caméras nomades et des camé-



Grégory Doucet et Gérard Darmanin, dans le bureau du maire de Lyon, à l'hôtel de ville.

Photo Progrès/Richard MOUILLAUD

« On prend notre part : 5 millions d'investissement prévus sur cette mandature »

Grégory Doucet, maire de Lyon

ras piétons pour les policiers municipaux. « On prend notre part : 5 millions d'investissement prévus sur cette mandature. 500 000 € ont été mis sur la table cette année pour augmenter les rémunérations des policiers municipaux pour rendre la ville de Lyon plus attractive ». Lui aussi affiche ses résultats : « depuis 2020, 103 policiers municipaux ont été recrutés. »

Le maire a demandé à la police nationale « d'agir concrètement sur le trafic de stupés, sur le trafic d'armes lourdes. Ça doit être la priorité du ministre Darmanin ». Dans le même temps, il a rappelé qu'il travaillait déjà localement quotidiennement « main dans la main avec les services de la préfecture, les services de la police nationale, les services du procureur » et que « cela se passait très bien. »

Le ministre, lui, restait sur sa faim après cette rencontre. Il attendait un pas du maire sur la vidéoprotection. Selon son entourage, il demandait une trentaine de caméras dans un premier temps. « C'est le seul maire de France avec qui nous avons cette difficulté » a dit Gérard Darmanin. Il compte écrire une nouvelle lettre au maire de Lyon, la semaine prochaine, pour lister les caméras souhaitées. Une liste avait déjà été transmise à plusieurs reprises par le préfet. Tout ça pour cela donc.

Nouvelle visite de Gérard Darmanin dans un mois et demi

Cette fois-ci, Gérard Darmanin a beaucoup insisté sur la nécessité d'agir côté urbanisme, notamment en s'attaquant au Clip ; le bâtiment construit dans les années 90 et auquel on accède par plusieurs ruelles concentre des difficultés. « C'est l'urbanisme qui permet de changer cela », a dit Gérard Darmanin qui était allé sur place le matin pour une visite surprise dans le quartier. Au même moment, des militants d'extrême gauche manifestaient de l'autre côté de la place (lire par ailleurs). Le ministre a appelé Vil-

« L'État a fait sa part, les moyens sont là, ils apportent des résultats »

Gérard Darmanin, ministre de l'Intérieur

le et Métropole de Lyon à s'engager sur ce dossier. La Métropole prévoit d'ailleurs de se prononcer pour la démolition ou la réhabilitation du Clip d'ici la fin de l'année.

Grégory Doucet n'a appris la visite de Gérard Darmanin place Gabriel-Péri qu'en fin de matinée par la presse. « Je lui avais proposé d'aller à la rencontre de commerçants, de riverains. Il n'avait pas accepté » a-t-il assuré.

Peut-être que les deux hommes, qui n'ont pas avancé d'un iota ce vendredi, auront une chance d'aller à Guillotière ensemble dans un mois et demi. Gérard Darmanin a d'ores et déjà annoncé une nouvelle visite à Lyon, où l'on devrait jouer une nouvelle fois la même séquence.

Anne-Laure WYNAR

LYON PERRACHE

Seringues, urine et bouts de verre : malaise au skate park

Depuis près de deux ans, Louis Pradel déplore l'état du bowl de Perrache, situé sous le pont sur la Saône, le long du pont Kitchener dans le 2^e arrondissement : éclairage hors service, fiente de pigeons, pas de nettoyage... Le Lyonnais tente de faire bouger les choses pour s'amuser avec un minimum de risques.

« Au skate park de Lyon Perrache, on trouve des seringues, des bouts de verre, de l'urine, de l'huile de vidange et plein de gamins et d'adultes comme moi, qui font du sport au milieu de tout ça. Parce que le sport, c'est la santé. Ça fait près d'un an que j'alerte les autorités : ce lieu est à l'abandon. Et tous se renvoient la balle... »

Architecte d'intérieur (et homonyme de l'ancien maire de Lyon !), Louis Pradel a repris le skate dans le 2^e arrondissement, au moment du deuxième confinement, en octobre 2020. « Toutes les salles de sport étaient fermées, j'avais besoin de sortir. Je travaille à proximité du bowl, situé sous le pont de l'autoroute qui traverse la Saône. J'étais seul », se rappelle-t-il. Il découvre ce skate park, situé en bordure de la Saône et le bowl devient rapidement son terrain de jeu. « J'ai 41 ans, ça correspond bien à mes attentes de skater. Je m'y amuse bien, je peux pratiquer le skate de ma jeunesse. Il est facile et intéressant pour faire des figures », poursuit-il.

Un compte Instagram pour dénoncer les problèmes

Sauf qu'une fois le confinement terminé, en 2021, tout se dégrade. « Je me suis vite rendu compte qu'il était relativement oublié. Les déchets s'amoncelaient. En automne, les lumières n'étaient pas réparées et à 17 heures, on ne voyait plus rien sous ce pont. J'ai alors décidé de créer un compte Instagram, le *bol de perrache* pour faire remonter tous ces problèmes auprès du public, mais également des autorités. »

En parallèle, il essaye la plateforme Toodego, pour signaler les problèmes de voirie. Rien ne bouge. « Les salissures sont nombreuses : fientes de pigeons qui s'installent sur les poutres du pont et comme il ne pleut jamais, le sol n'est jamais nettoyé. Il y a également souvent de



Louis Pradel défend le bowl de skate park. Photo Progrès/David TAPISSIER

l'urine ou des excréments derrière les piliers, à l'abri. Lorsqu'il y a des accidents de la route, la voirie met du sable absorbant qui se retrouve dans le bowl ! Et c'est très dangereux pour nous, car ça bloque les roues. Enfin, les évacuations s'encrent car il ne pleut pas pour nettoyer la zone. Sauf qu'il a beau être à 90 % couvert, il y a des fuites et du coup, le bowl se bouche ! »

« Lyon ville des lumières ? Pas pour le skate park ! »

Autre source de mécontentement : l'éclairage. « Il suffit de regarder les spots pour se rendre compte qu'il ne s'agit pas d'un problème d'ampoules. Rien ne fonctionne et des toiles d'araignées sont bien installées dessus. Pour la Ville des lumières, c'est un comble d'être dans le noir sur un skate park ! Les jours commencent à raccourcir et avec l'ombre du pont, il fait vite nuit. C'est dommage de ne pas pouvoir en profiter, alors qu'il fait très beau en ce moment ! » continue l'architecte d'intérieur.

Le Lyonnais continue donc, via son compte Instagram, d'alerter en espérant avoir gain de cause, pour le plaisir de tous. « L'objectif, c'est qu'on profite au maximum du lieu. On ne demande pas plus. C'est un lieu convivial et récent, avec beaucoup de familles. Ce serait dommage de le laisser à l'abandon », termine-t-il.

David TAPISSIER

Qui est responsable de l'entretien de bowl ?

En mai 2013, l'architecte Julien Descombes avait présenté l'aménagement du quai bas (entre le pont SNCF et la Confluence). Lancé en 2014 par la SPL (société publique locale) Lyon Confluence, le bowl avait vu le jour plus tard, au printemps 2016. Louis Pradel a tenté sa chance auprès de la mairie du 2^e puis de la mairie centrale. « On a déjà signalé les problèmes avant l'été », explique Pierre Oliver, maire du 2^e arrondissement. Et il me semblait qu'il y avait du mieux.



Les spots ne marchent pas et en regardant leur état, on se doute qu'ils ne sont pas entretenus. Photo Progrès/David TAPISSIER

Concernant le skate park du bas, ça fait plus d'un an qu'on demande également à la Métropole de changer le revêtement car ça gêne des riverains qui se plaignent du bruit. Dans tous les cas, il est essentiel que Lyon reste une ville de skate ! »

Compétence métropolitaine pour le nettoyage

Dans un premier temps, le skate park a en effet été entretenu par la mairie d'arrondissement comme étant une aire de jeux. Mais désormais, il fait partie du périmètre métropolitain. « Pour ce qui est de son état, c'est tout simplement qu'avec les vacances d'été, les effectifs des agents de nettoyage sont réduits pendant cette période, d'où le retard dans la prise en charge du lieu. Mais les choses vont très vite revenir à la normale et les équipes de la Métropole vont s'en occuper tout à fait normalement de telle sorte qu'il n'y ait plus de problème », explique-t-on du côté de la Métropole.

Mais comme rien est simple, concernant l'éclairage, les deux collectivités se renvoient la balle et la responsabilité. Du coup, pas étonnant que ça ne marche pas...

D.T.

La Presqu'île il y a 2000 ans : ce que disent les fouilles du quai Saint-Antoine

Les recherches menées par le Service Archéologique de la Ville de Lyon, dans le cadre de la construction du parking Saint-Antoine, constituent « l'une des plus belles fouilles archéologiques de ces dernières années ». Emmanuel Bernot nous parle de cette Presqu'île à ses tout débuts. Le 1^{er} siècle vient de commencer.

Ces fouilles archéologiques réalisées sur un an et demi cumulé, dans le cadre de la construction du parking Saint-Antoine ne modifient certes pas l'histoire de Lyon, elles viennent plutôt la compléter. Tout se passe en bord de Saône sur un bout de terre que l'on ne nommait pas encore Presqu'île. Qui y vivait ? Qu'y faisait-on au 1^{er} siècle de notre ère ? Ces longues et minutieuses recherches effectuées sur une emprise de 4 500 m² et jusqu'à 20 mètres de profondeur ont permis d'en savoir un peu plus sur la naissance de ce quartier.



Fouille de la dévalée du pont de Saône et des maisons médiévales. Photo fournie par E. Bernot - SAVL

■ À l'époque de l'empereur Tibère, on y découpait des bœufs

Il faut imaginer un secteur traversé par un ancien bras du Rhône, qui sera comblé au début du 1^{er} siècle afin d'assainir les terrains. C'est ici que l'on a retrouvé « des tas d'ossements de bœufs » datant de l'époque de l'empereur Tibère (début du 1^{er} siècle). On découpait la viande qui partait alors dans les étals. « La présence de cet abattoir n'est pas une surprise car on est alors en périphérie de la ville, et c'est là que toutes ces activités un peu polluantes

s'installent », explique Emmanuel Bernot, archéologue spécialiste du bâti au service archéologique de la ville de Lyon (SAVL). Aux premières constructions en dur viennent s'ajouter des activités artisanales. Les éléments retrouvés, tel un mur digue le long de la berge, laissent entrevoir l'existence d'un quai romain au niveau de la rue Mercière, comme cela était suspecté auparavant, note l'archéologue.

■ Le premier pont de Saône c'était ici

La période d'essor de la ville

se fait entre les II^e et III^e siècles puis, disent les archéologues, l'histoire s'interrompt pour reprendre au X^e ou XI^e siècle. Là, les trouvailles attestent de la présence du premier pont de Saône (l'ancêtre du pont du Change) fait de pierres et de bois.

Côté Presqu'île, on a la trace d'une place publique aménagée à l'emplacement de l'actuelle place d'Albon. À l'époque les habitants marchent sur de grandes dalles de calcaire « qui sont exclusivement des remplois romains qu'on est allé chercher à Fourvière ». Rien ne se perd...

■ Les maisons sur le pont

Les archéologues sont tombés sur la culée et le départ de la première arche du pont de Saône. La présence du bois et plus exactement des poutres qui soutenaient les premières assises du pont retrouvées sur place, permettent aux spécialistes de la dendrochronologie (analyse des cernes annuels de croissance) de dater l'ouvrage, à un mois près.

Des maisons sont construites de part et d'autre de la première arche et sur toute la descente du pont. Un ensemble qui va former ce que l'on appelait à

l'époque la rue du tiran du pont de Saint-Nizier qui s'appellera plus tard la rue des Bouquetiers. Seul passage qui existe entre la rive droite et la rive gauche de la Saône et cela jusqu'au milieu du XVIII^e siècle, c'est un lieu « quasiment stratégique ».

Au total, poursuit Emmanuel Bernot, « Nous avons exploré 13 maisons. Certaines dans leur intégralité, d'autres non. Ce qui est exceptionnel ici, c'est d'avoir fouillé quasiment un quartier entier ».

Alaine DURET

Un atelier de faux monnayage mis au jour dans l'une des caves du quai

Les fouilles ont permis aux archéologues de mettre la main sur quantité d'objets plus ou moins insolites. Des outils ayant servi à la construction du pont ont été découverts, en-fouïs là depuis des siècles... In-ouï. Mais aussi divers objets de la vie quotidienne, « sachant que la Saône sert de dépotoir entre le Moyen Âge et l'époque moderne », précise Emmanuel Bernot. Les découvertes permettent d'en savoir plus sur la Presqu'île.



Fin novembre 2015, les archéologues de la ville de Lyon ont mis à nu un ouvrage colossal de six voûtes souterraines du XVIII^e siècle. Photo Progrès/Nadine MICHOLIN

Des monnaies en or disparaissent dans la Saône

On apprend ainsi qu'un incendie survenu en 1632, a laissé des traces jusqu'à notre XXI^e siècle. L'archéologue raconte : « Certaines maisons ont été démolies après le sinistre et les chercheurs ont retrouvé les gravats d'une de ces habitations sans doute jetés dans la Saône plus au Sud, vers la rue Grenette. Associé à ces gravats se trouvait un dépôt de monnaies dont une dizaine de monnaies en or ainsi que des sceaux apposés sur des tissus ». Ici officiait un marchand de tissu qui s'est retrouvé fort mari. Tout est parti à la Saône, après l'incendie et son pécule avec.

Les archéologues du SAVL ont retrouvé aussi un atelier de faux monnayage dans l'une des caves de ces maisons ainsi que des fausses monnaies de la Dombes du XVII^e avec les tôles qui servaient à la découpe. Des lots importants de monnaies des XII^e et XIII^e et jusqu'au XVII^e siècle dans l'une des maisons qui était appelée la maison ronde ont été récupérés. Dans des boutiques de cette maison, on a déterré aussi des poids monétaires qui permettaient de faire la conversion entre différentes monnaies et tout un tas d'éléments qui permettent d'attester de l'activité du change depuis le XIII^e jusqu'au XVII^e. On s'en doutait un peu, le pont d'à côté s'appelait pont du Change.

ET L'ON REDÉCOUVRE LE PREMIER QUAÏ AMÉNAGÉ AU MOYEN ÂGE



Fondations en bois du quai Villeroy. Photo fournie par E. Bernot - SAVL

En fouillant les sols, les archéologues ont découvert un univers étonnant : des maisons datant du Moyen Âge enfouies à un mètre en dessous du niveau actuel dans la partie nord du site à hauteur de la place d'Albon. Certaines conservées au niveau du rez-de-chaussée, d'autres dont les caves s'élevaient en gros sur 4 m de haut.

Dans la partie Sud, ce sont les anciens quais aménagés à la fin de cette même période qui ont été dégagés. D'abord un quai étroit qui ressemble plus à une levée de terre maintenue par un rideau en bois et un enrochement. C'est ce qu'on appelait le port Chalamon, « cet ouvrage on le connaissait, mais il était mal daté et là, on a pu en déduire que sa construction remonte à la fin du XV^e siècle ».

Ce quai sera prolongé plus au sud de la rue Dubois par un autre quai qui s'appellera quai Saint-Antoine. Au début du XVIII^e, on va aménager le quai Villeroy qui remplace le port Chalamon entre la rue Dubois et le pont du Change. C'est ce qu'on appelait le port qu'on a mis au jour sur 4 m de hauteur, le tout, construit sur une forêt de pieux à raison d'un pieu tous les 50 cm. « On a retrouvé au moins cinq états successifs de quais jusqu'à l'actuel quai Saint-Antoine construit au milieu du XIX^e, chaque fois en gagnant un peu plus sur la rivière », ajoute Emmanuel Bernot.

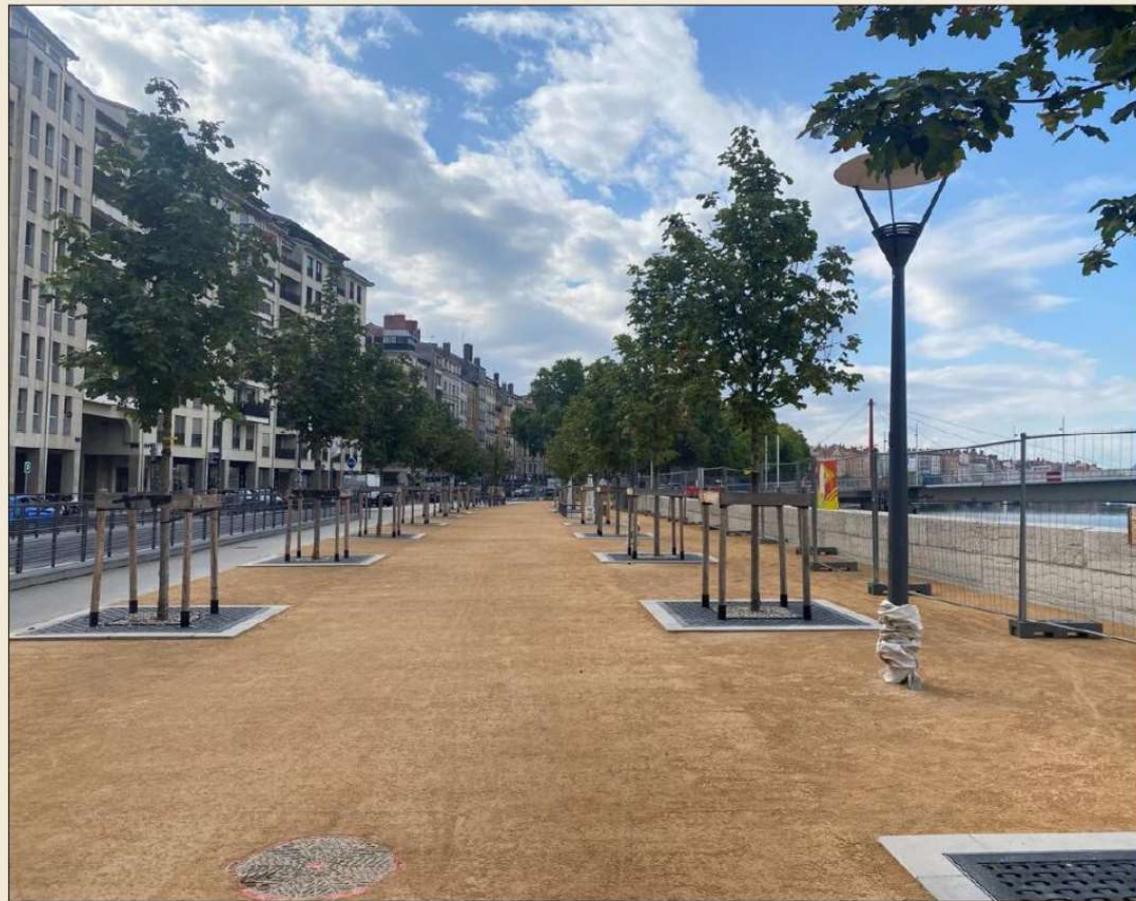
Terrasses de la Presqu'île : le quai Saint-Antoine prend forme

C'est une véritable avancée, au moins visuelle, sur le chantier des Terrasses de la Presqu'île. Alors que les travaux se poursuivent le long de la Saône sur le quai bas, après la démolition de l'ancien parking Saint-Antoine, le premier revêtement a fait son apparition sur l'esplanade haute, au niveau du nouveau parking LPA. Fini les grillages et autres pierres sur le sol. Place à un enrobé sablonneux et orangé. Il met les arbres, nouvellement plantés en évidence, et matérialise l'espace.

L'achèvement du chantier est prévu fin 2023

Pour mémoire, le futur jardin fluvial de 8 500 m² en bord de Saône sur 40 mètres de long, accueillera une halte fluviale comme à Saint-Paul et à la Confluence. Ce jardin prolongera la promenade piétonne avec 90 nouveaux arbres et plus de 30 essences différentes tandis qu'une terrasse de 1 200 m² en niveau intermédiaire, abritera une aire pour enfants. L'achèvement du chantier est prévu fin 2023 pour un budget de 18 M€.

isreader



Le quai Saint-Antoine poursuit sa mue. Photo Progrès/Tatiana VAZQUEZ

