



REVUE DE PRESSE 19 MARS 2023

Centre d'échanges de Perrache ce qui va changer d'ici 2028

16 Ça bouge AMÉNAGEMENT & ENVIRONNEMENT



Vue à 360°, jardins, hôtel... Perrache s'offre un lifting à plus de 100 millions d'euros

Plus de cent millions d'euros, pas loin de 130 probablement pour les investisseurs du projet porté par Apsys et Quartus : la mue du centre d'échanges de Perrache, livré en 1976, s'annonce hors normes. Présentée lundi 13 mars à l'Ucly, la réfection envoie au premier abord sa poignée de paillettes : la façade vitrée centrale visible depuis la place Carnot sera supprimée pour ouvrir la perspective Nord-Sud. Les terrasses situées sur le toit et leurs jardins seront mis en valeur : un belvédère avec vue sur Lyon à 360° y sera aménagé au

quatrième niveau, juste au-dessus des premiers éléments commerciaux qui permettront aux investisseurs de rentabiliser le projet : deux pavillons accueillant du coworking, de la restauration, une cuisine pédagogique, une « cantine du marché ». Entre les deux pavillons, une halle gourmande, des espaces d'animation, une scène... Les extrémités Est-Ouest seront aménagées en espaces boisés.

Hôtel quatre étoiles. Le premier étage regroupera dès 2025 les bus urbains et interurbains, quand la

gare routière internationale sera déplacée ailleurs, à proximité d'un métro. L'offre de stationnement vélos sécurisé sera augmentée, 300 places de parking seront maintenues côté Saône. Mais côté Rhône, un quart de l'offre sera supprimée pour accueillir un hôtel quatre étoiles de 150 chambres et une salle de sports de 700 m². Au rez-de-chaussée se trouvera un espace de logistique urbaine, un café...

Les 1 500 m² de commerces, aujourd'hui pour partie à l'abandon, vont être repris en main, « en conservant les commerces de flux et en y amenant de la diversité, des projets locaux, de l'économie sociale et solidaire, des artisans. Il n'est pas question de faire concurrence aux commerces environnants ni d'installer un centre commercial », promet la vice-présidente métropolitaine, Émeline Baume. La passerelle entre le centre d'échanges et la gare ferroviaire sera détruite en 2024. Pour être remplacée par quel aménagement ? L'accord reste à trouver avec la Région (lire p.13) Le reste des travaux est prévu entre 2026 et 2028. ■

DAVID GOSSART

Une architecte attaque la rénovation au tribunal. Elle avait déjà intenté un recours gracieux fin 2022. Hélène Duhoo, auteure du projet *Métamorphoses* présenté lors de la campagne des municipales en 2020, va au tribunal administratif car le projet ne prend pas en compte un « environnement très dégradé par le passage de voies routières : le trafic de plus de 40 millions de véhicules par an représente quatre fois celui d'une autoroute moyenne. Ces éléments n'ont aucunement été pris en compte (...) Toutes les voiries et tous les points noirs resteraient présents, et seraient même renforcés car étant plus difficiles à supprimer ». La requérante attaque donc la délibération prise par la Métropole sur ce projet pour erreur d'appréciation manifeste.

Presqu'île : le « piéton roi » en 2025. Mais à quel prix ?

Les voitures n'auront bientôt presque plus droit de cité au cœur de la Presqu'île. Le trafic de transit y sera banni, alors que le nord de la rue de la République deviendra piéton et la rue Grenette uniquement dédiée aux bus. Un « apaisement » qui renvoie aussi voitures et bus sur les quais de Saône. Voici quelques clés de ce grand chambardement à plus de 20 millions d'euros voulu par la Ville et la Métropole pour, comme l'a dit l'adjoint au maire Valentin Lungenstrass, créer un périmètre « où le piéton sera roi ».

PAR DAVID GOSSART

Pourquoi ?

De nombreuses villes en Europe et en France (Nantes, Grenoble, Rennes) ont déjà fait le choix de « sanctuariser » des périmètres entiers, poursuivant des objectifs d'amélioration du cadre de vie, de lutte contre les pollutions et un combat assumé contre la voiture. À Lyon, les exécutifs écologistes ne sont pas les premiers à tenter de jouer la carte d'une Presqu'île moins soumise à l'emprise de l'automobile : sous David Kimelfeld, en 2019, plusieurs week-end avaient connu des expérimentations de quartiers piétonnisés, entre Bellecour et le bas des pentes. Cette fois, il s'agit d'acter fortement la priorité quasi exclusive donnée aux modes « doux », qui représentent déjà 80% des déplacements dans l'hyper-centre, piétons, vélos... mais aussi transports en commun. Aujourd'hui, l'efficacité des bus C3, C13, entre Cordeliers et Hôtel de Ville, est par exemple diminuée par un fonctionnement en « zone de rencontre » peu clair et sujet à congestions. Le maire de Lyon, Grégory Doucet, et le président de la Métropole, Bruno Bernard, poursuivent ici une double logique : embellir, apaiser, améliorer le cœur de la cité, mais aussi rendre plus complexe l'usage de la voiture, faisant le pari que les Lyonnais finiront par préférer s'en passer. Voilà pourquoi ils ont fait le choix d'instaurer une vaste zone à trafic limité, où la circulation sera bannie sauf exceptions.

C'est quoi une zone à trafic limité ?

La Presqu'île va être délimitée à partir de 2025 par un périmètre où les seuls véhicules motorisés à être autorisés seront, par dérogation, ceux de différents ayants-droit (riverains, livreurs...), dont le nombre et la liste restent à affiner. Pour tous les autres automobilistes, en transit notamment, il sera impossible d'accéder dans une vaste zone entre Bellecour et Terreaux (voir carte). Seuls les parkings pourront être desservis. Pour faire

respecter cette ZTL, Lyon compte sur un réaménagement du plan de circulation, la mise en place de bornes rétractables, voire d'un système de contrôle par caméras.

Mais où vont donc passer les voitures ?

Les automobilistes qui voudront traverser Lyon sur l'axe Est-Ouest vont devoir prendre leur mal en patience : la rue Grenette devenant réservée aux bus, il sera demandé aux 10 000 véhicules qui l'empruntent chaque jour d'aller chercher « les trémies de Perrache, la place Bellecour, le tunnel de la Croix-Rousse ou le périphérique », prévoient les exécutifs écologistes. À ce jour, aucune étude n'a été présentée qui modélise ce report de circulation et en mesure les effets possibles en termes de congestion, de pollution et d'allongement des temps de parcours. ●●●

« Ce qu'ils font est aberrant »

Président du comité d'intérêt local Centre Presqu'île, Bernard Colombaud fait partie des 17 CIL, conseils de quartier et associations qui s'étaient prononcés en faveur du maintien de la circulation des bus rue de la République. En vain. « Ce qu'ils font est aberrant. On nous dit que la fréquentation des bus à la station Hôtel de Ville est importante et on les supprime. C'est absurde. Et après ils disent qu'ils veulent améliorer la desserte en transports en commun, alors qu'il faudra marcher plusieurs centaines de mètres. Mais de qui se moque-t-on ? », s'agace-t-il. Même colère en ce qui concerne la place Bellecour, où doit passer la Voie lyonnaise n° 12. « Ils font leurs trucs pour les piétons et les cyclistes et tous les autres modes doivent s'y soumettre. Alors les voitures on s'en doutait, mais les TCL aussi ! C'est scandaleux », insiste-t-il. Concernant la rue Grenette, « ils disent qu'il y aura 30 % d'évaporation du trafic et un report sur Perrache et le tunnel de la Croix-Rousse, mais on ne nous a présenté aucune étude », peste-t-il encore. Son avis sur la ZTL est plus nuancé : « On voudrait savoir comment ça marchera, mais on n'y est pas forcément opposé, glisse-t-il. On est d'accord qu'il doit y avoir une réflexion pour la circulation en Presqu'île, et nous avons toujours dit que l'accès devait être réservé aux voitures qui ont quelque chose à y faire, personnes à mobilité réduite, livraisons... » **RODOLPHE KOLLER**

●●● Que vont devenir les bus ?

Les bus C3, C13 et C14 seront déportés sur les quais, avant de revenir par la rue Grenette. Ils circuleront vers le nord par le quai Romain-Rolland, côté Vieux-Lyon et dans le trajet retour, vers le sud, emprunteront le quai de la Pêcherie. La rue de la République, ainsi « débarrassée » deviendra quasi exclusivement piétonne, ne gardant que les lignes « soyeuses » : la navette SI. Pour compenser la perte de desserte de l'Hôtel de Ville par les bus partis sur les quais de Saône, le Sytral va devoir lancer une nouvelle ligne forte qui partira de Villeurbanne, passera par la Part-Dieu pour ensuite desservir la mairie, sans que celle-ci constitue son terminus. Du côté de la place Bellecour, on sait déjà que les bus ne passeront plus, à terme, au nord de la place, pour laisser circuler la Voie lyonnaise n° 12. Le pôle bus de Bellecour, aujourd'hui regroupé à l'est de la place, sera réorganisé en fonction de la provenance des lignes pour éviter de contourner la place et gagner du temps. Par exemple, C20, C20E et 40 seront déplacés à l'ouest de la place, les lignes de l'Est (9, 10, 12, 15) seront maintenues place Antonin-Poncet.

Quelles rues vont devenir totalement piétonnes ?

La rue de la République dans son tronçon nord sera donc entièrement piétonne en septembre 2025, via des aménagements temporaires qui deviendront définitifs en 2026. Un choix qui s'accompagnera de l'aménagement en conséquence d'un certain nombre de rues, elles aussi rendues aux piétons : rues Serlin, Arbre-Sec et Bât-d'Argent aux Cordeliers. Le secteur du palais de la Bourse sera aménagé en parvis de

plain-pied, pour recevoir les bus à double-sens et faciliter la traversée piétonne d'un axe aujourd'hui structurant et très fréquenté. Dès cet été, le bas des pentes sera piéton lui aussi. Le périmètre, matérialisé par des bornes rétractables, concerne les rues du Puits-Gaillot, Sainte-Catherine, Romarin, Désirée, Terraille, Saint-Polycarpe, Coustou, la petite rue des Feuillants, la rue et la place du Griffon.

Quels sont les angles morts du projet ?

Le président de la Métropole Bruno Bernard se veut optimiste sur la question des reports de circulation. Dix mille véhicules par jour empruntent la rue Grenette et 20 % des 420 000 déplacements/jour en presque sont effectués en voiture. Combien, parmi ceux-ci, concernent des ayants-droit qui conserveront le droit de circuler dans la ZTL ? Lyon ne dispose pas des chiffres ; pas plus que d'une modélisation du report de trafic envisagé sur les quais de Saône avec une seule voie de circulation, ou du temps de rallongement moyen pour ceux qui devront contourner le centre-ville. La réponse est simple : l'idée n'est pas de renvoyer tout le monde ailleurs, mais que le maximum de gens renoncent à venir en ville en voiture. « Dix pour cent du trafic s'est déjà évaporé depuis 2019 », justifie Bruno Bernard. Sans étude chiffrée préalable, c'est un pari. Selon le Sytral, le trajet rallongé pour les bus laisse la porte ouverte à une amélioration du service : entièrement en site propre, la desserte devrait être plus fiable, permettant d'augmenter aussi la cadence. Toutefois, on ne peut que s'interroger sur le passage encore plus fréquent de « lignes fortes » par des petites rues comme celles d'Algérie ou d'Oran. ■

« C'est anormal que les bus servent de variable d'ajustement »

La disparition des correspondances de bus à l'Hôtel de ville et le report des lignes fortes sur les quais de Saône et la rue Grenette est un motif de mécontentement signalé par les 17 associations de commerçants et habitants.

« On nous annonce que 5 700 voyageurs transitent en bus et métro à l'Hôtel de Ville et 60 000 à Perrache et Hôtel de Ville et on choisit de dévier les lignes de bus au lieu de rééquilibrer les trois modes doux : piétons, cyclistes et bus. C'est le plus choquant » conteste Bernard Colombaud. Pour le président du Comité d'Intérêt Local Centre Presqu'île : « C'est anormal que les TCL servent de variable d'ajustement. Idem pour

la voie lyonnaise N° 12, au nord de Bellecour. On accorde la priorité au vélo dans les deux sens et on va supprimer la voie des bus. Quant aux piétons, ils devront traverser toute la place pour prendre le bus côté Ouest. Quai des Étroits qui relie la Mulatière à Lyon, les bus n'auront plus qu'un sens. On ne comprend pas cet acharnement contre les TCL ! » « Ce projet n'améliore pas les transports. Le changement de desserte est une dégradation du service des transports » adoube Johanna Benedetti, présidente de Carré Romarin.

À la Croix-Rousse, la redistribution des transports inquiète

Patrick Tiffon, président de Lyon côté Croix-Rousse ne cache pas sa crainte « Comment va s'acheminer notre clientèle qui ne pourra plus arriver à l'Hôtel de Ville. Déjà, on a noté une baisse de fréquentation depuis le passage à sens unique de la montée de Saint-Sébastien et la fermeture de la montée Bonafous, et bientôt celle de la rue Terme. Beaucoup de gens ne monteront plus. Qui va venir s'installer à la Croix-Rousse ? On nous parle de concertation, mais c'est déjà acté » se lamente-t-il.

Richard Hauderoy, président du CIL Croix-Rousse nourrit les mêmes préoccupations : « La Ligne C est utilisée par plus de 30 000 personnes par jour ouvré. Il faut



Avec le report sur les quais de Saône des correspondances à l'Hôtel de Ville (5 700 voyageurs par jour), les habitants et commerçants de la Croix-Rousse craignent de se retrouver isolés. Photo Progrès/Nadine MICHOLIN

prendre nos correspondances aux Cordeliers. Quid des personnes âgées et/ou handicapées ? Ce transfert sur les quais va rallonger le temps de transport des usagers.

Comment monteront les gens du cours d'Herbouville sur le boulevard de la Croix-Rousse ? On est dans le flou. »

N.M.

Piétonnisation de la Presqu'île : pourquoi ils contestent

Depuis que la Métropole et la Ville de Lyon ont dévoilé le projet de réaménagement de la Presqu'île à vivre comprenant la fermeture aux voitures de la rue Grenette, la piétonnisation de la rue de la République et le transfert des lignes de bus sur les quais de Saône, certains étudient la possibilité d'un recours gracieux.

■ Le projet ne convainc pas

En cosignant un courrier le 8 février, adressé à différents élus dont le maire et le président de la Métropole de Lyon, 17 associations de commerçants et habitants s'opposaient à la fermeture de la rue Grenette aux voitures, la piétonnisation de la rue de la République et le transfert des bus sur les quais de Saône déjà ramenés à une voie quai Saint-Antoine. Reçues par les écologistes après la conférence de presse de vendredi 10 mars, elles ne varient pas leur point de vue. En témoigne Johanna Benedetti, présidente de Carré Romain : « Les conseils de quartier nous soutiennent. On était médusé. On s'est rendu compte qu'il n'y a pas eu de plébiscite. C'est une dégradation des mobilités, de la propreté, de la sécurité. Il n'y a pas de zones entièrement piétonnisées sans trottoir, ni vélo. À la sortie, on aura un projet qui n'est pas à la hauteur du réchauffement climatique, la végétalisation ne correspondra pas au vu des contraintes techniques rue de la République ». Même point de vue chez Richard Haudey, président du CIL Croix-Rousse : « On ne voit pas l'intérêt d'une végétalisation qui restera minimale rue de la République en raison du métro ou de sa piétonnisation qui existe déjà ».

■ Un recours gracieux à l'étude

Le Comité d'Intérêt Local



Comment vont se répartir les flux de 10 000 véhicules par jour ? Dans les trémies de Perrache, le tunnel de la Croix-Rousse, le périphérique et la place Bellecour répondent les écologistes qui comptent aussi sur l'évaporation de 30 % des véhicules. Photo Progrès/Nadine MICHOLIN

Centre Presqu'île a déjà commencé à fourbir ses armes auprès de son avocat. Un recours gracieux est à l'étude : « Nous avons le soutien de l'UCIL (Union des comités d'intérêts

locaux), nous souhaitons convaincre d'autres associations signataires de nous rejoindre », précise le président Bernard Colombaud. « On a signé et on soutiendra jusqu'au

bout » confirme Patrick Tiffon, président de Lyon côté Croix-Rousse. En revanche « My Presqu'île ne soutiendra pas une action en justice, mais les présidents d'associations peu-

vent le faire » dévoile Johanna Benedetti, vice-présidente, qui rajoute « My Presqu'île s'interroge sur le fait de participer au comité de suivi d'un projet que l'on ne soutient pas. »

■ Crispation autour de la fermeture de la rue Grenette

Jean Bailly, président d'Habiter rue Mercière demande comme le CIL Centre Presqu'île des études d'impact. « On est dans la partie extrême ouest de la presqu'île. La traversée de la rue Grenette est importante pour la vie de tous les jours. La plupart de nos déplacements se trouvent vers l'est. Comment vont se répartir les flux de 10 000 véhicules par jour ? Par l'opération du Saint-Esprit ? Dans les trémies de Perrache ou le tunnel de la Croix-Rousse nous dit-on, alors que le souhait des écologistes est de réduire les voies de circulation dans ce tunnel ! On nous dit que 30 % de la circulation va s'évaporer. On demande des prévisions et des études d'impact. Il faut des itinéraires de substitutions » se défend Jean Bailly qui s'attend « à vivre des années très difficiles ».

■ Ils souscrivent à la ZTL mais...

Plusieurs associations souscrivent à la mise en place de la ZTL annoncée d'ici à 2025. Cette zone à trafic limité a vocation à limiter le trafic et la vitesse (20 km/heure). Seuls les résidents, professionnels, transports en commun, cyclistes et piétons auront accès au centre-ville. « On répète depuis le début que le problème est d'installer rapidement la ZTL » argumente Bernard Colombaud (CIL). « Pour la ZTL, il faut des éléments concrets et pratiques. On veut savoir comment ça va se passer » rajoute Jean Bailly.

Nadine MICHOLIN

Pierre Oliver : « Ce projet a pour vocation de bunkériser la Presqu'île »

En colère, le maire LR du 2^e Pierre Oliver n'a pas l'intention de rester les bras croisés. « La Ville de Lyon n'a pas jugé bon de m'informer de la conférence de presse du 10 mars. Je suis quand même venu écouter. Ce projet a pour vocation de bunkériser la Presqu'île. Je m'inquiète de l'enclavement de la Presqu'île. Je prépare une réponse à ce que proposent la mairie centrale et la Métropole de Lyon avec une alternative moins dogmatique. J'étudie toutes les hypothèses pour éviter que la Presqu'île soit bunkérisée » insiste Pierre Oliver qui soutient le recours gracieux étudié par le CIL Centre Presqu'île.

Au conseil municipal, le maire du 2^e a reçu le soutien des groupes d'opposition Pour Lyon (Yann

Cucherat) et Progressistes et Républicains (Georges Képénékian). Dans un communiqué commun avec les Républicains intitulé « La démocratie du maire de Lyon n'est définitivement pas participative », l'opposition dénonce le choix du premier magistrat de ne pas informer les élus du devenir de la Presqu'île et de ne pas associer davantage les associations de commerçants et riverains. Yann Cucherat (Pour Lyon) et Louis Pelaez (Inventer la Métropole de Demain) pointent la méthode « regrettable » de ce projet utilisée par la NUPES. Ils réclament des études de flux et de report modal en Presqu'île, sur la rive droite du Rhône ainsi que les études de flux et fréquentation des Voies Lyonnaises.

Piétonnisation de la Presqu'île : l'opposition demande des comptes

Ils veulent en savoir davantage. Via un communiqué publié ce lundi 13 mars, cosigné par Yann Cucherat et Louis Pelaez, dans lequel les élus des deux groupes « Pour Lyon » et « Inventer la Métropole de Demain », demandent des comptes aux élus de la majorité municipale et métropolitaine. Ou plus exactement des études liées au projet d'apaisement de la Presqu'île, projet présenté il y a trois jours par Grégory Doucet (EELV) et Bruno Bernard (EELV).

«La Nupes aura ignoré jusqu'au bout les propositions des associations de riverains et de commerçants »

S'ils reconnaissent la nécessité d'allier apaisement et végétalisation, notamment comme cela a été souligné par l'exécutif écologiste en excluant le trafic de transit au profit des piétons, vélos et transports en commun, ces élus d'opposition jugent « regret-



Rue Grenette : à ce jour, selon la Métropole, 10 000 voitures y transitent chaque jour. Photo Progrès /Aline DURET

table » la « méthode du projet esquissée par la NUPES », car disent-ils, « elle aura ignoré jusqu'au bout les propositions des associations de riverains et de commerçants ». Ces derniers ne sont pas favorables à l'idée

de piétonniser la partie Nord de la rue de la République ainsi que la rue Grenette. Mais pas seulement.

Ces mêmes élus estiment aussi que le contenu du projet « pose question ».



LYON

La voie lyonnaise 12 chamboulera les petites rues et les grands axes

Le projet de la ligne 12 des voies lyonnaises fait actuellement l'objet d'une concertation. Cet aménagement d'une double voie cyclable entre Lyon 9^e et Bron devra se faufiler à travers six arrondissements à l'horizon 2026. Quitte à chambouler les petites rues étroites du 5^e et transformer en profondeur les grands axes de circulation. Du coup on est inquiet dans les quartiers.

S'il est un projet de voie lyonnaise qui pourrait résumer à lui seul les difficultés à insérer quatre modes de déplacements dans certaines rues de Lyon, c'est bien celui de la ligne 12. Prévu pour relier Lyon 9^e depuis la rue Sergent-Michel-Berthet à Bron, ce parcours dédié aux vélos doit pouvoir se faufiler à travers six arrondissements différents (5^e, 2^e, 3^e, 7^e, 8^e et 9^e) dans des axes de circulation au profil bien différents.

Des rues bien trop étroites où l'aménagement relève du chausse-pied aux axes routiers majeurs ouverts depuis des décennies aux seules voitures dont il faudra réduire l'emprise au sol, en passant par des secteurs soumis à l'approbation de l'Architecte des Bâtiments de France. Le changement est souvent radical et le parcours parfois semé d'embûches. Tour d'horizon des premières inquiétudes.

■ L'occasion de « restructurer l'espace public »

Le projet qui fait actuellement l'objet d'une

Dans le 5^e, une vraie vélorue (tion) ?

Venu de la rue Pierre-Audry, le parcours arrive au haut de la colline par l'avenue Bathélémy-Buyer, avant de bifurquer sur un réseau de petites rues étroites ou très contraintes que sont les rues de Trion, des Farges, Tramassac ou encore le chemin Neuf et l'avenue Adolphe-Max. On en saura plus sur les craintes des riverains lors d'une prochaine réunion publique programmée dans ce secteur le 29 mars prochain. Mais elles sont d'ores et déjà bien réelles. L'idée est d'utiliser dans ces voies étroites un aménagement en vélorue. Ce qui « offre aux cyclistes un espace de circulation mixte vélos-voitures, d'un très bon niveau de service pour les cyclistes, sans avoir recours à des aménagements cyclables séparatifs », peut-on lire dans le document de concertation. Mais cela « nécessite souvent de mettre en place des mesures contraignant le trafic motorisé ». Cette solution impliquerait, selon les secteurs, une seule voie de circulation pour les vélos et les voitures, un élargissement des trottoirs (comme rue Tramassac), une mise en sens unique pour les voitures (comme rue des Farges ou rue de Trion), ou une suppression des stationnements (comme rue Tramassac). Deux variantes sont soumises à la concertation rue de Trion et rue des Farges.

Réunion publique, mercredi 29 mars à 18h30, au musée Lugdunum, 17, rue Cléberg, Lyon 5^e. Concertation sur la voie lyonnaise 12 jusqu'au 21 avril. Les avis sur je participe.com

concertation a été présenté ce mardi 14 mars aux habitants du 8^e arrondissement via une réunion publique. Qui l'ont plutôt bien accueilli. Ce nouveau tracé long d'une dizaine de kilomètres propose l'aménagement d'une double voie cyclable sécurisée de 3 à 4 mètres de large. Oui mais pas seulement, tempère Fabien Bagnon vice-président de la Métropole de Lyon, répondant ainsi, par avance, aux railleries entendues çà et là sur l'omniprésence présumée du vélo à Lyon. « C'est aussi l'occasion de restructurer l'espace public, de con-

forter la place des piétons en leur apportant plus de sécurité, de végétaliser en rendant les sols plus perméables ».

■ Place Bellecour : et les transports en commun ?

L'aménagement met l'accent sur une autre spécificité du projet relevée en réunion : la suppression dans certaines rues de couloirs de bus au profit des vélos. Comme c'est le cas pour la partie Nord de Bellecour. « Au niveau des transports en commun, le compte n'y est

pas », avance un participant quand un autre évoque « une dégradation de l'offre TCL ». « La réorganisation des lignes de bus par le Sytral la rend inutile », stipule la Métropole de Lyon. « Des arbitrages ont dû être faits, reconnaît Fabien Bagnon, l'espace public n'est pas extensible ».

■ Rockefeller/Triarieux : un chamboulement qui inquiète

Certains saluent le « courage » de l'exécutif qui sur cet axe « embouteillé du lundi au vendredi », a choisi une mise en sens unique Ouest-Est entre les boulevards Ambroise-Paré et Pinel. « Ce qui implique des détours de 2 km environ ». Une intention que redoutent de nombreux utilisateurs. Les premiers craignant un report de circulation sur la rue Triarieux, une façon de « dérouter les voitures des grands axes sur les petits axes d'un quartier résidentiel ». Alors qu'il y a « d'autres solutions », estime un des riverains du quartier de Montchat, proposant l'avenue Esquirol.

La seconde crainte est liée à la proximité l'hôpital Edouard-Herriot, place d'Arsonval. « Deux kilomètres de plus ce n'est pas négligeable », s'alarme l'un des participants, inquiet pour les accès aux urgences. D'autant, dit-il que la rue Triarieux « est étroite et souvent bouchée ».

« L'hôpital nous a écrit sur la question », dira Olivier Berzane, maire du 8^e arrondissement. Et la réflexion doit se poursuivre, en attendant une réponse.

Aline DURET

La mairie retire les barrières qui fermaient la rue Herriot les soirs de week-end



Au départ, c'était les policiers qui tenaient les barrages dans la rue. Photo Progrès/Tatiana VAZQUEZ

Le dispositif de fermeture de la rue Edouard-Herriot va s'arrêter. Il avait été mis en place en 2019 pour mettre fin aux rodéos et nuisances nocturnes subies par les riverains de la Presqu'île, les vendredis et samedis soir.

Pierre Oliver, maire (LR) du 2^e arrondissement l'a découvert au détour du rapport sur le budget de la ville 2023. Un détail comme un autre, au chapitre des dépenses à caractère général. Le dispositif de fermeture de la rue Edouard-Herriot va s'arrêter. Ce qui permettra une économie de 230 000 euros.

Un projet de bornes

Le dispositif avait été mis en place à l'automne 2019 pour enrayer le phénomène de délinquance et de rodéos qui touchaient la Presqu'île, les vendredis et samedis soirs. Une situation qui avait donné lieu à la création du collectif La Presqu'île en colère fondé par des riverains privés de sommeil, qui avait intenté un recours contre les autorités municipales et étatiques afin de faire réagir les pouvoirs publics et mettre un terme à cette problématique.

Arrêtés d'interdiction de circulation, vidéo-verbalisation, installations de bar-

rières et renforcement d'effectifs de la police nationale entre minuit et trois heures du matin... À l'époque, la mairie avait voulu frapper un grand coup et depuis, chaque fin de semaine, un barrage rue Edouard-Herriot (d'abord tenu par les forces de l'ordre puis par des vigiles), empêchait les voitures d'avancer plus loin que la place des Jacobins, les obligeant à bifurquer vers la Saône ou à redescendre vers Bellecour.

Un projet de bornes avait aussi un temps été évoqué pour fermer la rue. Il n'a, pour l'heure, pas été suivi d'effet.

Fin du dispositif anti-rodéos : les riverains inquiets, la mairie rassure

L'annonce au conseil municipal du retrait du dispositif de fermeture de la rue Edouard-Herriot en fin de semaine pour contrer les rodéos nocturnes, a eu l'effet d'une douche froide chez les habitants du secteur. La mairie, elle, se veut rassurante, affirmant qu'elle se réserve le droit de remettre en place le dispositif si cela s'avère nécessaire.

Mis en place en 2019 pour mettre fin aux rodéos et nuisances nocturnes subies par les riverains de la Presqu'île, les vendredis et samedis soir, le dispositif qui consistait à bloquer l'accès aux non-riverains à la rue Edouard-Herriot et à ses rues adjacentes, a réussi à endiguer ce phénomène urbain.

Vidéosurveillance renforcée et nouvelle signalétique lumineuse rue Edouard-Herriot

Si l'on peut comprendre que le maire de Lyon Grégory Doucet (EELV) souhaite réaliser une économie de 230 000 € en le supprimant, que va-t-il se passer si les tapages nocturnes devaient reprendre ? Les services de la mairie centrale se veulent rassurants. « Dès 2020, et face au phénomène nouveau des rodéos (N.D.L.R. y compris en journée), le maire de Lyon, le Préfet et le Procureur ont créé une cellule anti-rodéo. Un dispositif regroupant les services de la police nationale, de la justice, de la police municipale. Cette cellule permet de mener des actions extrêmement volontaristes : circulation des policiers nationaux et muni-



Les rodéos nocturnes ont gravement nui au sommeil des habitants du centre-ville en 2018 et 2019. Le dispositif d'agents de sécurité consistait à bloquer l'accès aux non-riverains à la rue Edouard-Herriot et à ses rues adjacentes. Il est assorti d'arrêtés d'interdiction de circulation, de vidéo verbalisation, d'installation de barrières et de renforcement de la police nationale. Photo Progrès/Nadine MICHOLIN

cipaux, interpellation systématique des auteurs en s'appuyant sur les images de vidéosurveillance, condamnations, saisies de véhicules. Grâce à cette volonté commune, les phénomènes de tapages et de rodéos ont été largement endigués » se félicite la Ville de Lyon qui avoue rester « pleinement mobilisée et faire preuve de la plus grande sévérité lorsque des rodéos sont constatés ».

Partant de ce constat, la Ville de Lyon a décidé de maintenir la vigilance en renforçant la vidéo-verbalisation sur la rue Edouard-Herriot. Une nouvelle signalétique lumineuse sera également

mise en place pour indiquer les consignes de circulation en fin de semaine. Une fois ce renforcement opérationnel, la municipalité mettra fin au dispositif d'agents de sécurité mobilisés pour faire respecter l'interdiction en place. Elle se réserve le droit de remettre en place le dispositif si cela s'avère nécessaire.

Les habitants misent sur la ZTL... d'ici à 2025

Lors du précédent mandat, David Kimelfeld, président de la Métropole avait lancé des études pour installer des bornes à l'entrée de la rue Edouard-Herriot. Mais visiblement, avec l'ar-

rivée des Verts au pouvoir, cette solution n'a pas été mise en œuvre.

Aussi, les habitants demeurent inquiets. Jean Bailly (Habiter rue Mercière) et Bernard Colombeau (CIL Centre Presqu'île) misent sur l'installation de la Zone à Trafic Limité (ZTL) annoncée d'ici à 2025 et qui rendra la Presqu'île accessible uniquement aux résidents, professionnels, cyclistes, piétons et transports en commun. « Le problème, c'est que l'on est dans le flou et que cela va prendre plusieurs années ! » soupirent les deux présidents.

Nadine MICHOLIN

Dans le 2^e arrondissement, seuls les plus riches parviennent encore à acheter

Seuls les emprunteurs avec les plus fortes capacités d'emprunt arrivent encore à acheter dans le 2^e arrondissement de Lyon. Les négociations sont de plus en plus féroces.

« En un an à peine, le marché lyonnais a complètement changé. Il cesse de progresser, que ce soit en volume ou en valeur », expliquait en début d'année Pascal Pancrazio, le président de la Fnaim du Rhône. « Les vendeurs doivent comprendre que tout ne se vend plus à n'importe quel prix, ils doivent entendre raison », ajoutait Deanna Nociar, la vice-présidente de la Fnaim du Rhône chargée des transactions.

Ils paient cash !

La remontée des taux d'emprunt depuis un an, qui suit une période de forte hausse des prix, a considérablement réduit le pouvoir d'achat immobilier des ménages lyonnais. Avant d'octroyer un prêt, les banques se montrent aussi très exigeantes à l'égard des emprunteurs. Ré-

sultat, les acquéreurs sont moins nombreux, en particulier dans les secteurs les plus chers de la ville. Comme le 2^e arrondissement, où le mètre carré ancien se négocie 6 160 € selon les Notaires de France.

Avec un tel niveau de prix, le 2^e n'a jamais été à la portée de tous les acquéreurs. « Il existe bien des opportunités, même pour des budgets un peu plus serrés, notamment sur les petites surfaces. Mais le financement bloque aujourd'hui ces acquéreurs », constate Jessica Nachmansohn, consultante en immobilier chez Avenir Investissement. « Désormais, seuls les emprunteurs avec les meilleures capacités financières parviennent encore à acheter ici. Soit ils ont peu recours à l'emprunt, soit ils achètent cash. »

Des négociations de 5 à 20 %

La concurrence est moins rude, ces acquéreurs fortunés ont donc un boulevard pour négocier... et ne s'en privent pas ! Les rares encore capables d'acheter dans le 2^e arrondissement se montrent ainsi particulièrement féroces. « Ils n'hésitent

pas à faire des offres de 5 à 20 % moins chères ! », observe Jessica Nachmansohn. « C'est notamment le cas dans les plus beaux quartiers comme Ainay, Bellecour, Jacobins, Cordeliers. » Des quartiers où l'on trouve de beaux immeubles, bourgeois ou de type haussmannien, avec un emplacement hyper-central.

À Confluence, ça stagne

« Certains grands appartements à plus de 850 000 € subissent parfois de fortes décotes, de 50 000 à 100 000 €. » Place Carnot, un T3 de 66 m² avec une vue dégagée et « un charme fou » vient par exemple d'être vendu 415 000 €. « alors qu'il était mis au prix de 450 000 €. Le genre de négociation qu'on n'osait imaginer il y a encore un peu plus d'un an.

Les négociations sont d'autant plus rudes lorsque l'appartement possède un DPE classé E, F ou G. Des appartements qui seront bientôt frappés d'interdiction à la location. « Cette nouvelle mesure effraie les investisseurs locatifs bien sûr, mais également les acquéreurs



Place des Jacobins, les acquéreurs en capacité d'acheter n'hésitent pas à négocier le prix des biens. Photo Progrès/Julien GALLIFET

de résidences principales. Ils craignent de devoir engager de lourds travaux de rénovation à terme, d'autant plus dans le 2^e arrondissement où de nombreux biens doivent respecter certains critères architecturaux », explique la spécialiste en immobilier lyonnais.

Au Sud de la presqu'île, le sujet des DPE est moins impactant. De nombreux programmes neufs sont en effet sortis de terre du côté de la Confluence ces dernières années. « Confluence, Sainte-Blandine et

Perrache n'attirent pas la même typologie d'acquéreurs qu'au nord de la gare Perrache, pas la même classe sociale », constate Jessica Nachmansohn. « Les prix se sont tellement envolés sous l'effet des nombreux programmes neufs que les acheteurs, principalement des couples avec enfants, ne parviennent plus à emprunter aussi facilement qu'avant. Les prix n'augmentent plus, c'est l'heure de la stabilité. »

Yann FORAY