



REVUE DE PRESSE 16 juin 2023







# Presqu'île piétonne : mais où donc vont passer les voitures ?

Ce lundi 12 juin, lors du Comité d'initiative et de consultation d'arrondissement (Cica), Valentin Lungenstrass (EELV), adjoint aux mobilités de Lyon a présenté le projet d'apaisement de la Presqu'île et répondu au questionnaire des différentes associations du 2<sup>e</sup>. Parmi les inquiétudes, les reports de trafic.

Le projet d'apaisement de la Presqu'île comprenant la zone située entre le boulevard de la Croix-Rousse et la place Carnot est un sujet clivant. Pour mémoire, 19 habitants et commerçants de Lyon ont entamé un recours auprès du tribunal administratif le 26 mai.

Il n'empêche. L'association Les Droits du Piéton se félicite : « On est 100 % pour et pour la requalification de la Rive Droite du Rhône. Il y a besoin d'une meilleure maîtrise de la circulation en centre-ville et agir à la fois contre la dégradation climatique et la désertification de la Presqu'île. Cela ne doit pas nuire au développement des commerces et aux piétons. Le nous tarde de voir une vraie place des Cordeliers ! » commente Montserrat Ferrer Hernandez qui milite pour la création d'une nouvelle et large entrée sortie à l'Hôtel de Ville sur la rue Joseph-Serlin qui va être piétonnisée.



Pour le CIL Sud Presqu'île, avec la fermeture de la rue Grenette, la création de ligne 12 des Voies Lyonnaises place Bellecour et la suppression de la voie de bus, laissant la voie libre pour la double piste cyclable et une file pour les voitures, les véhicules se déporteront à Perrache. Perspective/Folia

Du côté du CIL Centre Presqu'île, le président Bernard Colombeau souhaite procéder par étapes et tenir compte des retours d'expérience. Il mentionne l'absence d'études et le manque d'intérêt à piétonner complètement la rue de la République. « Nous demandons que s'engage enfin un dialogue entre les collectivités et les associations sur les conditions de dessertes des logements et des commerces. C'est ce qui aurait dû être fait pendant la concertation et qui ne l'a pas été malgré des de-

mandes répétées. »

Même démarche chez Habiter rue Mercière : « On souhaitait passer en douceur dans une ZTL (zone à trafic limité) acceptée par tous » souligne le président Jean Bailly. « Le quadrilatère Mercière fonctionne avec le parking Saint-Antoine. Espérons que s'il y a une concertation fine et spécifique, on y sera associé. Si les deux seules possibilités pour sortir du parking Saint-Antoine, c'est remonter par Saint-Jean ou descendre jusqu'à Perrache, cela représente un im-

pact sur la qualité de vie des gens avec une application brutale. »

## On craint un report à Perrache

Plusieurs membres de l'assistance s'inquiètent « Où iront toutes les voitures qui ne pourront plus passer rue Grenette ? » L'explication selon laquelle 20 à 30 % des véhicules passeront sur un autre mode de déplacement et la majorité restante se répartira entre le tunnel de la Croix-Rousse, le sud de Bellecour et Perrache, ne convainc pas.

Pour le CIL Sud Presqu'île : « La

dégradation de la qualité de desserte des bus va se traduire par une augmentation exclusive des flux de circulation à Perrache, soit 5 à 6 000 véhicules par jour. Avec la fermeture de la rue Grenette, on ne passera pas sous le tunnel qui sera modifié éventuellement en tramway, ni place Bellecour avec la mise en place des Voies Lyonnaises (une seule voie pour les bus et les voitures) », glisse le président, Jérôme Humbert qui estime que « la concertation a été tronquée » et que l'on n'a encore jamais vraiment parlé des modalités de contrôle d'accès, ni des rues concernées par cette ZTL. « Le projet de bornes escamotables n'est pas adapté. Il faudrait adapter la législation pour avoir des moyens de contrôle performants tels que celui par caméra, système à l'italienne ».

Jean-Pierre Fenouillet, vice-président de Céléstins Demain dénonce l'absence de plans et un manque d'information quant au réaménagement des rues Émile-Zola et Ancienne-Préfecture. « On apprend ce lundi 12 juin, la tenue d'une réunion publique à ce sujet mardi 13 juin à 18 h 30 salle Lamartine, personne n'est au courant. Les résidents s'inquiètent des conditions d'accès et de stationnement à juste titre ».

Nadine MICHOLIN

## Les Verts étudient la liste des ayants droit (riverains, taxis)



Valentin Lungenstrass adjoint aux mobilités à Lyon admet que la question doit se poser sur le droit d'emprunter la rue Grenette pour les habitants de la rue Mercière et les usagers du parking Saint-Antoine. Photo Progrès/Joël PHILIPPON

Valentin Lungenstrass (EELV) a rassuré les représentants des associations sur plusieurs points. « Il reste encore à définir la liste des ayants droit (riverains, taxis)... La question doit se poser sur le droit d'emprunter la rue Grenette pour les habitants de la rue Mercière et les usagers du parking Saint-Antoine. Le cadre de vie des habitants va être nettement amélioré. Il n'y aura plus de pollution. L'enjeu, ce sont les artisans avec une simplification du tarif préférentiel, voire d'autres cas particuliers. L'avantage d'une ZTL (zone à trafic limité), c'est que le stationnement dans le périmètre est permis pour les ayants droit. Les accès aux différents parkings sont maintenus. »

Sur le manque de dialogue entre collectivités, habitants et commerçants, l'adjoint aux mobilités de Lyon a mentionné la constitution d'un comité de suivi qui s'est déjà réuni

deux fois. Il rassemble l'ensemble des acteurs du territoire, représentants des habitants. De plus, des groupes de travail sont montés pour se pencher sur des sujets tels que la logistique urbaine ou les ayants droit.

Dans le cadre de la ZTL, la question du contrôle d'accès est à l'étude en lien avec le plan de circulation avec le choix éventuel de bornes. « Bornes qui ne résolvent pas la problématique des deux-roues et sont systématiquement cassées comme sur les rues Jarente ou Victor-Hugo » déplore le maire du 2<sup>e</sup>, Pierre Oliver (LR).

Quant à la réorganisation des bus, l'adjoint aux mobilités de Lyon a détaillé : « Sur le pôle Bellecour, les lignes 40 et C20 font l'objet d'un projet visant à réduire leur temps de parcours. Les lignes 40 et 70 gagneront 12 minutes à horizon 2025. Concernant le pôle nord de la Presqu'île, les lignes fortes

C3, 13, C14 de la rive gauche utiliseront la rue Grenette, d'est en ouest pour continuer quai de Bondy, s'arrêter Gare Saint-Paul, continuer dans le Val de Saône ou monter dans les Pentes. Dans le sens inverse, elles passeront quai Saint-Antoine, rue Grenette et Cordeliers, Les navettes S1, S6 et S12 sont maintenues y compris dans la ZTL, avec des modifications de parcours à la marge à prévoir. Pour le terminus C18 qui n'est pas défini, une concertation est lancée en juin. »

Enfin, l'élu a annoncé qu'une nouvelle ligne forte verra le jour sur la Rive droite du Rhône et ralliera l'Hôtel de Ville à Villeurbanne en correspondance en passant par les Cordeliers, Lafayette, Part-Dieu, voire la Cité Internationale. Son terminus exact n'est pas encore défini. L'ensemble de ces modifications auront lieu mi 2025.

N.M.

# Travaux du pont Lafayette : les automobilistes vivent « l'enfer »

**Top départ ce lundi matin pour les travaux d'élargissement des pistes de vélo du Pont Lafayette au cœur de Lyon. Des aménagements qui vont durer deux mois et demi, avec un impact important sur la circulation, notamment côté Presqu'île. Et, aux heures de pointe, c'est l'enfer. Ambiance.**

C'est été s'annonce chaud à Lyon. Non, on ne parle pas du climat, quoique, mais plus de la circulation routière. Après l'aménagement du pont Morand début juin, top départ ce lundi matin pour les travaux d'élargissement des pistes de vélo du Pont Lafayette. L'impact sur la circulation est indiscutablement important, notamment côté Presqu'île où traditionnellement le pont permettait de désengorger les quais avec deux voies en direction du cours Lafayette.

Ce mardi matin était l'occasion de prendre la température sur place. Pas de bol pour les automobilistes : un bus TCL en panne au milieu du croisement vers 8 h 45 a obligé la police nationale à faire la circulation, ce qui a accentué les ralentissements dans le sens nord-sud. À 9 h 30, ça bouchait encore bien au-delà de l'Hôtel-de-ville.

## « Les écologistes sont en train de dégouter les automobilistes »

Mais, dans l'autre sens, c'est surtout le pont en travaux depuis la veille qui prête à discussion. « Les gens arrivent : c'est fermé. Sur le pont suivant, c'est le bazar. Rajoutez-y que les mardi et jeudi, c'est encore plus saturé et vous arrivez à cette situation », s'empare Pierre. « Ah, ils ferment le pont ? interroge Amine. Je ne le savais pas. Je suis VTC et ça ne va pas nous arranger cette affaire ! »

« Je suis professionnel, abonde Maxime, et je dépan-



Les travaux ont débuté le 12 juin et devraient se terminer fin août. Durant ce laps de temps, le pont est interdit aux voitures.

Photo Progrès/David TAPISSIER

ne les restaurateurs. C'est de pire en pire pour circuler dans Lyon. Actuellement, c'est la catastrophe ! Je passe des heures dans mon véhicule. Et, je ne parle pas des places de stationnement qui sont de moins en moins nombreuses pour nous ».

« Ça fait 1 h 30 que je suis partie de Grigny », ajoute Monique au volant de sa voiture. « C'est insupportable... Et je suis polie ! Là, je découvre le pont fermé et je vais devoir prendre le pont suivant. Je n'en peux plus ! »

Pour Rémi, c'est évident « les écologistes sont en train de dégouter les automobilistes. Ce matin, c'est clairement ¾ d'heure de plus pour moi. Mon véhicule, c'est mon travail, je dépanne en urgence. Le pont fermé à cette heure-là, d'habitude, ça roule. Il faut prendre le suivant... Et ça

bouche ! L'enfer ».

## Slalomer entre les lampadaires : une aberration à vélo

Côté vélos, les avis sont partagés car l'aménagement fait l'unanimité. « Actuellement, ce n'est pas vraiment cool décrit Nathan. En direction du 3<sup>e</sup> on se fait klaxonner, on ne sait pas par où passer pour aller dans la Presqu'île. Il y a plusieurs marquages au sol, on se perd. Ça sera top à l'avenir avec ces deux voies dédiées mais, durant les travaux, ça va être galère ». « Pour nous, c'est une super nouvelle », observe François, à vélo. Bon, avec les travaux, c'est d'abord de circuler mais c'est toujours mieux qu'avec ces pistes où l'on doit slalomer entre les lampadaires ! Une aberration, ce truc ! »

## « De tels travaux, ça fait des années que ça aurait dû être pensé et préparé

Le mot de la fin pour Marianne qui habite en presqu'île mais qui « évite de prendre la voiture désormais le matin. Je circule à pied et à cause des travaux, j'ai juste

changé de trottoir ! De tels travaux, c'est indispensable mais ça fait des années que cela aurait dû être pensé et préparé. Là, c'est évident, ça peut paraître coercitif pour les voitures et le changement est violent. Mais il faut prendre son mal en patience : il faut les faire ces travaux ! ».

David TAPISSIER

## CE QUI VA CHANGER



Les travaux vont se terminer fin août. Photo/David TAPISSIER

### ■ Avant

Trottoir avec piste cyclable accolée (lampadaires sur la piste) et deux voies de circulation direction le cours Lafayette, puis double voie de bus, une dans chaque sens et enfin, à nouveau, piste cyclable accolée (également lampadaires sur la piste) puis trottoir de gauche.

### ■ Pendant

Jusqu'à fin août, circulation automobile interdite en direction du cours Lafayette en deux temps. Jusqu'au 7 juillet, la partie Sud du pont sera en chantier puis la seconde tranche de travaux, au Nord, sera réalisée du 10 juillet au 25 août. Modification temporaire des marquages au sol pour le passage des bus, taxis et vélos. Le montant des travaux n'a pas été communiqué.

### ■ Après

Trottoir élargi avec piste cyclable accolée également élargie (lampadaires à l'intersection des deux), une seule voie de circulation direction le cours Lafayette, puis double voie de bus, une dans chaque sens, et enfin à nouveau piste cyclable accolée (également lampadaires à l'intersection des deux), puis trottoir élargi. Des travaux d'entretien du pont seront également réalisés.

## Le tweet de Fabien Bagnon qui fait tiquer les internautes

Ce lundi matin, le vice-président écologiste de la Métropole, en charge de la voirie, Fabien Bagnon a écrit un tweet qui a immédiatement fait réagir. Il évoquait le début des travaux du pont Lafayette, jusqu'à fin août et vantait ses bienfaits. La circulation automobile est interrompue pour la durée des travaux et toutes les autres circulations sont maintenues soient plus de 75 % des usagers ».

Des chiffres qui ont fait tiquer sur le réseau social. « Cette condescendance est insupportable », écrit un Lyonnais. Un autre, d'ajouter : « Et les 25 % restants ? », pointant du doigt les automobilistes qui ne peuvent plus emprunter le pont.

Comment a-t-il calculé ? D'après la Métropole,

le pont Lafayette, c'est plus de 10 500 cyclistes sur un mardi de juin (sachant que ceux qui passent sur le couloir bus ne sont pas comptés), 900 bus quotidiens (C3, C13, C14, 27, PL1), soit 24 600 usagers dans ces bus et 12 000 voitures par jour (chiffre de janvier 2022). Il a donc posé l'addition : 10 500+24 600+12 000 soit 47 100 utilisateurs quotidiens, les 12 000 voitures correspondant à 25 % du total.

Sauf que certaines données sont manquantes dans le calcul : quid des piétons et taxis ? Quid encore des véhicules qui transportent plus d'une personne (ce qui est le cas pour au moins un sur deux le matin) ? C'est également un calcul lissé sur la journée : aux heures de pointe, les véhicules sont plus nombreux à l'emprunter.

# Projet Rive droite du Rhône : pour les voitures, « ça va être la mouise »

**Au lendemain de la présentation du projet de réaménagement de la Rive Droite du Rhône, des automobilistes réagissent sur la réduction du nombre de voies de circulation automobile au niveau du quai Jules-Courmont (Lyon 2<sup>e</sup>). Une seule des trois files, direction nord-sud, sera préservée.**

En apprenant, ce matin du 8 juin, le futur visage du quai Jules-Courmont (Lyon 2<sup>e</sup>) et son impact sur les voies de circulation, Muriel écarquille les yeux. « Quoi ? » interroge-t-elle, incrédule, au volant de sa Fiat grise.

À l'arrêt au feu rouge près du pont Wilson, dans le sens nord-sud, elle fait demi-tour pour se garer sur le terre-plein central où se trouvent des places de stationnement. La veille, mercredi 7 juin, la Métropole a présenté le très attendu projet Rive Droite du Rhône baptisé « promenade-jardin au bord de l'eau ».

## Un projet étalé sur 2,5 km

Dans ce plan, les mobilités douces et les piétons redeviennent rois au détriment de la voiture. « Cela m'embête mais ça rentre dans la logique des écologistes au pouvoir », poursuit Muriel, dans son ensemble aux tons rose. « Le quai est



Une seule des trois voies destinées aux automobilistes aujourd'hui quai Jules-Courmont, direction nord-sud, sera préservée. Photo Progrès/Ismaël BINE

quand même un axe extrêmement emprunté. Cela va être très perturbant. »

La circulation est le gros morceau de l'aménagement du projet Rive Droite du Rhône, même s'il ne peut se résumer à ce seul thème. Dans cette affaire, il est aussi question d'une transformation en profondeur de quelque 125 000 m<sup>2</sup> d'espaces publics sur un linéaire longeant le Rhône de 2,5 km situés entre le pont Gallieni et le pont De-Lat-

tre-de-Tassigny. Il n'empêche, hormis les plantations très généreuses, promet la Métropole, le volet mobilité préoccupe, interroge ou agace.

Muriel en fait partie. « S'ils rajoutent des arbres, cela veut dire qu'ils enlèvent des stationnements ? On est dans le Presqu'île quand même, une zone très commerçante... Moi, je suis très voiture, même si ce n'est pas le meilleur mode de transport non plus, je le sais bien,

mais je viens de loin et je rentre du travail tard : le vélo ou les transports en commun, c'est non. »

## Une seule voie dans le sens nord-sud

L'un des objectifs affichés et rappelé mercredi par les élus, est pourtant bien de diminuer l'espace dévolu aux voitures au profit des piétons, des vélos et des bus. Le but ? Rééquilibrer le partage de l'espace public. Cet-

te intention se concrétise par une réduction du nombre des files de voitures, le plus souvent à trois. Ce sera le cas pour la première tranche de travaux lancée dès 2025 entre le pont Wilson et la passerelle du Collège. « Si vous venez tôt le matin, ça bouchonne un peu ici », reprend Muriel. « Et puis, mettre qu'une voie pour les voitures, je ne sais pas ce que cela va faire. »

## Une diminution du trafic de 5 à 25 % dans le sens nord-sud

C'est pourtant bien le projet. Une seule voie dans le sens nord-sud et deux voies dans le sens inverse... C'est rude pour cet axe nord-sud où défilent en moyenne 50 000 à 80 000 voitures par jour. Il va falloir s'acclimater, glisse-t-on du côté de la Métropole. Non sans arguments.

Au-delà des exigences environnementales, il y a les chiffres de circulation automobile avancés par le président de la Métropole, Bruno Bernard : « une baisse de 20 à 45 % du trafic dans le sens sud-nord et une diminution de 5 à 25 % dans le sens inverse ». « Ça va être un problème, ça va être la mouise », dit Kader au volant de sa camionnette grise de chantier. « Moi je suis plutôt pour », sourit Sonia au volant de sa Zoé. « Je ne prends la voiture que quand je n'ai pas le choix. Et c'est une électrique. »

A.DU et I.B.

## Riverains et commerçants inquiets sur l'impact d'un tel projet

Que ce soit du côté des riverains comme des commerçants, le projet d'une promenade végétalisée au bord de la rive droite du Rhône est salué. « Une superbe redéfinition de cet espace » confie Patrick Muller, responsable du site Grand Hôtel-Dieu. Rien à redire pour les terrasses et l'ouverture des bas ports, mais le partage de l'espace public au profit des piétons suscite des réserves. « Un lieu de vie, ce n'est pas que de la nature. Y travaillent, s'y croisent et y habitent des citoyens utilisant pour se déplacer différents moyens adaptés à leurs besoins. Des trottoirs plus larges ? C'est faire plaisir aux cyclistes et utilisateurs de trottinettes qui sont de plus en plus nombreux à s'affranchir des pistes récemment surmultipliées. À quand des contrôles rigoureux ? De plus, on sait que pour réduire le flux routier, il faut accroître le passage des bus, alors pourquoi attendre ? » tient à dire Jacqueline Garon, résidant sur cette rive droite.

D'autres riverains notent que ce projet semble échapper à une étude sérieuse quant à l'évolution du flux de circulation et des besoins vitaux en matière de stationnement. « Des reports d'itinéraires sont à prévoir. Par où et avec quelles conséquences ? » signale Bernard Colombaud, président du CIL Centre Presqu'île qui comprend l'inquiétude du CIL Sud Presqu'île. « Tout projet nécessite l'analyse de tous les besoins et génère des compromis sur les rêves, ici municipaux » tient-il à ajouter.

## Accompagner les commerçants

Des compromis ? C'est aussi un terme entendu chez My Presqu'île, structure managant le commerce en centre-ville. « La réalisation de ce



Le projet au pied des façades : les concepteurs de l'agence Base ont imaginé de larges trottoirs "confortables" d'une largeur minimale de 5 mètres. Ce dispositif permet d'envisager "de nouvelles pratiques commerciales et des rez-de-chaussée actifs avec l'installation de terrasses réglementées". Vue BASE

beau projet va durer une quinzaine d'années, en générant forcément des impacts dans le domaine commercial. Il va falloir accompagner les commerçants. La coordination des travaux et la garantie d'accessibilité des enseignes sont nécessaires pour préserver l'attractivité du centre-ville. Si des compensations et des compromis sont à prévoir, le développement de nouveaux services est à imaginer et l'information de tous les Lyonnais doit être régulièrement faite » souligne Clément Chevalier, directeur de My Presqu'île. Ce souci d'information est important pour que chaque Lyonnais puisse gérer son quotidien, comme le confie aussi Vincent Galoche, directeur général du Sofitel Lyon Bellecour.

De notre correspondant Michel NIELLY

## L'opposition s'interroge

### David Kimelfeld (Les Progressistes) : « Une carte postale séduisante pour une promesse électorale »

« Je n'ai rien à redire sur le projet présenté. C'est assez séduisant... sauf que ce n'est pas un projet de mandat ! Début des travaux 2025... jusqu'en 2032. C'est plus une promesse électorale. Le montant, de 100 millions € est énorme... mais aussi modeste pour un tel projet. Il faut voir plus loin que la Presqu'île, s'intéresser aux neuf arrondissements. Lyon ne se limite à pas à l'Hôtel-de-Ville Monsieur Doucet ! Et dernier point, si je partage la vision d'un avenir avec moins de véhicules sur Lyon, il faut proposer des alternatives : parc relais, stationnement. Et ça n'est hélas pas le cas ».

### Yann Chucherat (Groupe Pour Lyon) : « Un beau projet urbanistique, une impasse sur les mobilités »

« Nous partageons ces ambitions sans ambiguïté : reconquérir les berges du fleuve, améliorer le cadre de vie, végétaliser davantage, réduire la place de la voiture en faveur des transports en commun, de la marchabilité et de la cyclabilité. Mais où sont les études d'impact sur les flux de mobilités ? Où sont les analyses en matière de retombées économiques pour les commerçants ? Nos demandes répé-

tées en ce sens, qui sont aussi devenues celles d'un certain nombre d'acteurs économiques et de riverains, restent sans réponse. En leur absence, il est impossible de dire si ce projet de requalification est viable pour la vitalité commerciale de la Presqu'île ou pour réussir l'évaporation du trafic recherchée sur cette rive droite du Rhône.

### Pierre Olivier (Les Républicains) : « Un coup de massue pour le commerce et l'emploi »

« Le travail esthétique mené ne me pose aucun souci. Par contre, aucune étude d'impact : où vont passer les 80 000 véhicules quotidiens ? Je demande simplement comment remplacer cet axe essentiel d'accessibilité au centre-ville. C'est terrible pour les commerçants d'ailleurs. On parle de -20 % de véhicules en centre-ville, mais on peut évoquer les -30 ou -40 % du chiffre d'affaires des commerçants. Je suis également très inquiet pour l'emploi. Il est de plus en plus difficile de trouver du personnel qualifié, bar restaurant, mais aussi police, petite enfance, espace vert... Le centre-ville est devenu un vrai bunker et ce projet va accentuer les difficultés pour se rendre en presqu'île ».

Propos recueillis par David TAPISSIER

# Les étiquettes « Ici. C. Local » débarquent sur les marchés

**Mardi 13 juin, les premières étiquettes du label « Ici. C. Local » ont été déployées sur le marché Monplaisir. L'objectif : permettre au consommateur d'identifier les producteurs et les aliments de saison sur les étals des marchés lyonnais.**

En février, la Ville de Lyon expérimentait le label « Ici. C. Local » sur cinq marchés, afin de valoriser les produits alimentaires locaux et/ou issus de circuits courts.

Ce mardi 13 juin, les premières étiquettes ont été déployées sur le marché Monplaisir. L'objectif est de rendre visible le travail des producteurs et les aliments de saison sur les étals des marchés de Lyon.

« Initialement créé par l'INRAE (UMR Innovation Montpellier), le label est né de la défiance des consommateurs par rapport à l'information donnée au public sur les produits », explique Camille Augey, Adjointe au Maire déléguée à l'Emploi et à l'Économie durable. « Ces étiquettes sont un moyen de mieux informer le consommateur, c'est une démarche simple, visible et peu coûteuse puisque la Ville de Lyon



Des étiquettes de 3 couleurs, vert, orange et violet pour guider les consommateurs dans leurs achats. Photo/Corinne MAULARD

va offrir les premières étiquettes aux commerçants qui s'engagent ».

En effet, issue d'une concertation, entre habitants, commerçants, associations, l'adoption du label permettra aux Lyonnais-ses de repérer l'origine des marchandises. Ils pourront ainsi remplir leur panier tout en étant informés de la provenance des produits. Aussi, trois couleurs sont employées pour guider les consommateurs. Vert pour un

produit local, vente directe par le producteur. Orange pour un produit local vendu en circuit court. Et, enfin violet pour un produit non local, vendu en circuit court.

Un tract sera distribué aux Lyonnais dès la semaine prochaine sur les marchés afin d'expliquer aux consommateurs ce label. Une phase de pédagogie même si comme le disent les maraîchers, « nous échangeons avec nos clients en per-

manence sur nos produits, les marchés sont des lieux de rencontre ».

Pascal Guichard-Favrin, maraîcher, Primeur, des 4 Saisons observe : « J'ai trouvé cette démarche intéressante, car je voulais une solution de différenciation afin de me situer dans une démarche de vérité pour le consommateur. Là, nous sommes dans la transparence, même s'il nous faudra un temps d'adaptation, mais j'espère aussi

## Les 88 marchés concernés en septembre

L'expérimentation s'implante déjà sur cinq marchés lyonnais : quai Augagneur (Lyon 3<sup>e</sup>), petite place de la Croix-Rousse (Lyon 4<sup>e</sup>), Duchère-Balmont (Lyon 9<sup>e</sup>), place Saint-Louis (Lyon 7<sup>e</sup>) et place Ambroise-Courtois à Monplaisir (Lyon 8<sup>e</sup>). L'initiative s'étendra en septembre aux 88 marchés de Lyon.

que cette action soutiendra l'agriculture en local qui en a vraiment besoin ». Il complète : « C'est nécessaire d'être simple pour le consommateur, ce label est facile, visible, nous permet aussi d'avoir la mainmise sur les grands groupes financiers qui maîtrisent les choses, c'est positif pour le consommateur et pour l'intérêt collectif ».

De notre correspondante  
Corinne MAULARD

[www.lyon.fr/actualite/developpement-durable/ici-c-local](http://www.lyon.fr/actualite/developpement-durable/ici-c-local)

## LYON 4E

### Après leur succès à la Croix-Rousse, les bornes à compost déployées dans toute la ville de Lyon

Bruno Bernard, président de la Métropole de Lyon, et Camille Augey, adjointe au maire de Lyon déléguée à l'emploi et à l'économie durable, ont inauguré symboliquement, lundi 12 juin, la borne à compost située au 15 de la rue d'Austerlitz, dans le 4<sup>e</sup> arrondissement.

Un geste qui marque le déploiement du service de bornes à compost dans les 1<sup>er</sup> et 4<sup>e</sup> arrondissements pour les habitants et la décision de la Métropole de les rendre désormais accessibles aux petits commerces.

Après les 600 bornes à compost déjà déployées dans la Métropole de Lyon (Lyon 7<sup>e</sup>, Villeurbanne, Dardilly, Écully, Champagne-au-Mont-d'Or, Craponne et Sainte-Foy-lès-Lyon), couvrant environ 250 000 habitants, ce sont 140 nouvelles bor-

nes qui ont été installées en avril et mai dans les 1<sup>er</sup> et 4<sup>e</sup> arrondissements, permettant de couvrir 65 000 habitants supplémentaires.

#### 76 tonnes de déchets

« Tous les habitants, quelle que soit leur orientation politique, soulignent une vraie réussite » s'est félicité le maire d'arrondissement Rémi Zinck. Des propos confortés par les premiers résultats recueillis.

Depuis leur installation, le 13 avril dernier, 76 tonnes de déchets ont été collectées et un jour de collecte supplémentaire par semaine, en plus des deux jours prévus initialement, a dû être instauré pour certaines bornes victimes de leur succès.

Les élus ont profité de l'inauguration pour annoncer l'ouvertu-

re du service aux commerçants, autorisés désormais à déposer gratuitement leurs déchets alimentaires dans les bornes à compost. Une mesure qui concerne les petits commerces, avec des dépôts inférieurs à 120 litres par semaine, et les restaurateurs de moins de 50 couverts.

#### Une obligation légale

« La question des biodéchets va devenir bientôt une obligation légale. La loi Agec déjà en vigueur oblige, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2023, les producteurs de plus de 5 tonnes à avoir une solution pour leurs biodéchets. La loi s'étendra, au 1<sup>er</sup> janvier 2024, à l'ensemble des acteurs professionnels, sans seuil minimum », a précisé au passage Camille Augey. L'élue a également rappelé que la municipalité, qui



Le président de la Métropole Bruno Bernard a inauguré aux côtés de Camille Augey, adjointe au maire de Lyon à l'emploi et à l'économie durable, le service de bornes à compost déployé en avril et mai dans les 1<sup>er</sup> et 4<sup>e</sup> arrondissements.

Photo Progrès/Yves LE FLEM

a un devoir d'exemplarité, a lancé un marché public de collecte des biodéchets des écoles, Ephad et du restaurant social du CCAS. « Une initiative qui a permis, depuis septembre 2022, de collecter 246 tonnes de déchets ».

Bruno Bernard a pour sa part confirmé la poursuite du développement de ce service de bornes à compost.

« Notre objectif est de couvrir l'ensemble du 1,1 million d'habi-

tants vivant dans les centres urbains d'ici à 2024, et de permettre la collecte de 21 000 tonnes de déchets alimentaires par an », a déclaré le président de la Métropole, avant de conclure : « Nous sommes fiers d'avoir été les premiers à mettre en place ce dispositif qui inspire, semble-t-il, d'autres grandes villes de France. Strasbourg l'a mis en place récemment. Paris va le faire. »

De notre correspondant,  
Yves LE FLEM



# Passage de l'Argue, ces chapelleries parmi les dernières de Lyon

Judith Fasel possède deux boutiques de chapeaux, parmi les dernières de Lyon, dans le passage de l'Argue. D'après la propriétaire, qui est allée chercher des informations aux archives municipales, les chapelleries Weiss et Cartier fêtent cette année leurs 125 ans d'existence.

Judith Fasel possède un royaume peuplé de haut-de-forme, chapeau melon, casquette, capeline, béret, bob, panama : couvre-chefs de toutes sortes. Ils sont accrochés aux murs ou s'empilent sur les étagères de sa boutique lui donnant un aspect de bibliothèque de chapeaux. C'est sous leurs silhouettes qu'elle reçoit, mercredi 7 mai, à la chapellerie Weiss, coincée dans le passage de l'Argue, au cœur de la Presqu'île.

## Des magasins parmi les derniers de Lyon

Les terres de Judith s'étendent aujourd'hui sur deux boutiques : les chapelleries Weiss et Cartier, séparées de quelques mètres. Deux magasins parmi les derniers du genre à Lyon. « À l'époque il y en avait énormément » lâche Judith. Aujourd'hui, ils sont une petite dizaine dans toute la ville. Des rescapés. Après une exploration des archives municipales, elle découvre que les deux magasins fêtent leurs 125 ans cette année. Depuis le début, les boutiques sont des revendeurs, ils ne confectionnent pas les chapeaux.

« On ne connaît pas la date exacte, mais on trouve une mention d'une chapellerie Weiss au numéro 74 du passage dans l'annuaire de la commune de Lyon en 1898 » explique-t-elle. La même année, François Cartier, qui n'a rien à voir avec la maison de luxe, rachète « Le coup de fer », une boutique de



Judith Fasel gère les chapelleries Cartier et Weiss situées dans le passage de l'Argue. Photo fournie Salomé Curtil-Romand

marchand de chapeaux situé au numéro 44. Dans la foulée il la renomme « Chapellerie Cartier ».

« Mon mari, Régis Challier, a repris le magasin Cartier en 2004 »,

rembobine l'ancienne journaliste Suisse, avec un léger accent. En 2010, le couple rachète la chapellerie Weiss, c'était une évidence. Quand Régis Challier décède, il y a

quelques années, sa femme récupère la gestion des deux magasins.

« Depuis le début, on a voulu garder l'âme des boutiques » reprend Judith. Pour ce faire, ils con-

“ On a voulu garder l'âme des boutiques ”

Judith Fasel, propriétaire des chapelleries Cartier et Weiss

tinuent de coopérer avec les fournisseurs historiques. Weiss travaille avec le Français « Crambes », le Belge « City sport » ou encore l'Italien « Panizza », depuis des dizaines d'années. De son côté, Cartier collabore avec des entreprises françaises, allemandes, italiennes ou encore l'américain « Stetson », dont le type de chapeau de cow-boy, souvent en feutre, a été popularisé par Buffalo Bill. « C'est important de travailler avec des gens qu'on connaît. » L'idée étant de toujours être capable de conseiller et de satisfaire le client.

« Entre les couleurs et les formes, il y a tellement de possibilités »

D'après Judith, leur nombre est « plutôt constant » depuis vingt ans. « Il y en a des réguliers, ils viennent pour le printemps ou l'hiver », poursuit-elle. « Les fans de chapeaux, eux, viennent en début de saison quand il y a encore vraiment beaucoup de choix. Ils cherchent des trucs un peu extraordinaires. » Ici, les prix des couvre-chefs varient entre 30€ et 200€. Chacun peut trouver sa perle. « Les têtes à chapeau, ça n'existe pas. On a tous des pieds à porter des chaussures, alors on a tous une tête pour porter un couvre-chef », s'amuse Judith. Il faut juste bien choisir. « Entre les couleurs et les formes, il y a énormément de possibilités. »

## Un passage commerçant depuis le début

Pénétrer le passage de l'Argue et longer ses arcades de bout en bout, de la rue de Brest jusqu'à la rue de la République, c'est voyager à travers le temps. C'est revenir en 1828, avec la réouverture d'un vrai passage, et non plus la rue étroite et insalubre composée d'une quinzaine d'ateliers de tissage, qu'il était jusqu'alors. Dès cette époque, l'endroit accueille des commerces : une coutellerie « Bros-

sard », qui existe toujours. La boutique de parapluies « Crozet ». En 1858 s'installe un premier chapelier. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, les savetiers pour dames étaient nombreux. Il reste aujourd'hui un marchand de chaussures. Les commerces historiques ont été rejoints par de nouvelles enseignes, comme la chocolaterie « Élégance Chocolat », installée depuis 2011.

I.BI



Chapellerie Cartier au Passage de l'Argue dans le 2<sup>e</sup> arrondissement. Photo fournie Salomé Curtil-Romand

Ismaël BINE

## Rectification : l'association Cavallé-Coll Saint-François percevra 2000 € de plus !



**La restauration de l'orgue Cavallé-Coll de l'église Saint-François-de-Sales (Lyon 2<sup>e</sup>) est engagée dans le cadre de la 4<sup>e</sup> Convention Patrimoine (2019-2024) pour une somme à hauteur de 1,3M€. Archive Progrès/Nadine MICHOLIN**

Lors du conseil d'arrondissement du 2<sup>e</sup>, lundi 12 juin,, Pierre Oliver (LR), maire et sa majorité ont listé 37 associations lyonnaises qui ont vu leur subvention diminuer.

Parmi ces baisses, l'association Cavallé-Coll à Saint-François a été évoquée faisant état d'une subvention passant de 3 000 € à 2 000 € soit moins 33 %. Or, cette association va toucher plus qu'en 2022 nous a fait savoir la Ville de Lyon. Outre les 3 000 € en 2023 dans le cadre du Fonds d'Intervention Patrimoine (somme équivalente à 2022), l'association va intégrer pour la première fois le Fonds d'Intervention pour la Culture et recevoir 2 000 €. Subvention qui sera soumise au conseil municipal le 29 juin par Nathalie Perrin-Gilbert, adjointe à la culture de Lyon. C'est de celle-ci dont il était question au sein de la délibération portée au conseil d'arrondissement et non de la subvention patrimoine habituelle. Au total, l'association Cavallé-Coll à Saint-François va donc bénéficier de 5 000 € de subvention au lieu de 3 000 € en 2022. Pour mémoire, l'opération de restauration du Grand Orgue Cavallé-Coll de l'église Saint-François-de-Sales s'inscrit dans le cadre de la quatrième Convention Patrimoine (2019-2024) pour une somme à hauteur de 1,3M€.