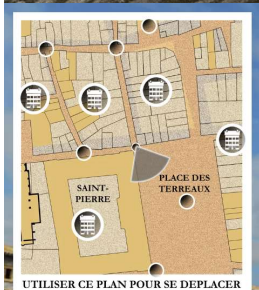
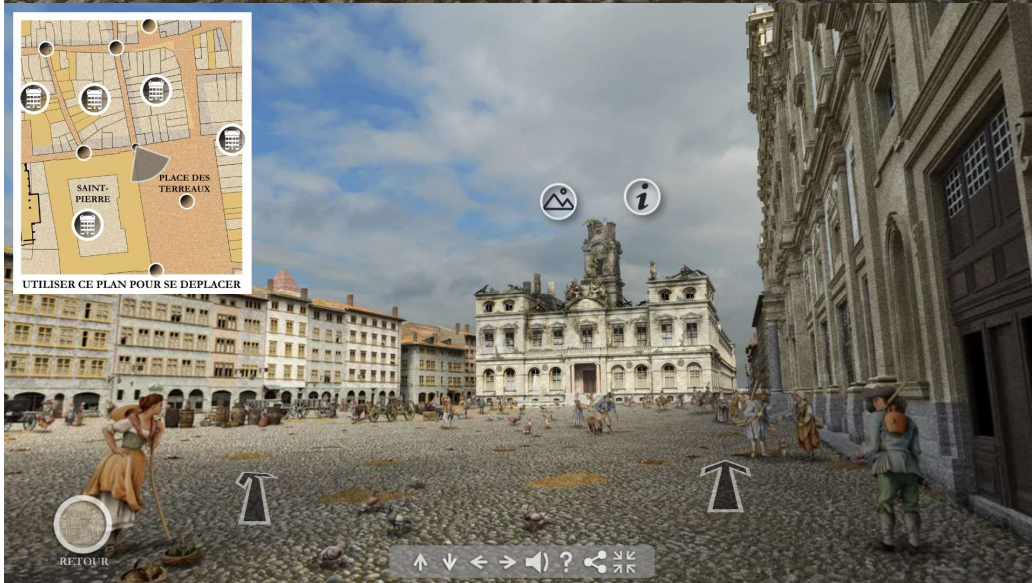




REVUE DE PRESSE

18 décembre 2023

DINER CONFERENCE DU LUNDI 11 DECEMBRE 2023







Rive droite : comment les quais du Rhône seront transformés d'ici 2030

Lors du comité d'initiative et de consultation d'arrondissement, Les Droits du piéton, l'Association pour le Développement de la Presqu'île de Lyon (ADPL), le comité d'intérêt local Centre Presqu'île et le conseil de quartier Bellecour-Carnot ont posé une trentaine de questions aux élus écologistes Raphaël Michaud (Lyon) et Béatrice Vessiller (Métropole) délégués à l'Urbanisme et Valentin Lungenstrass, adjoint aux Mobilités à Lyon.

● Suppression des trémies d'ici à 2030

« Ces trémies immondes datent d'une époque où les voitures étaient reines. La voiture n'est plus reine. Tant mieux » Pierre Rauzada président des Droits du Piéton se félicite du projet et de la suppression des trémies des quais Lassagne (1er) et Courmont (2e) d'ici à 2030, fin du projet. Il espère que les bus pourront circuler plus facilement.

« Des couloirs de bus sont prévus avec un site propre sur une partie Nord et Sud, mais pas sur la partie centrale. On a fait le choix côté Rhône. Certes, il faudra traverser les voies routières mais on apaise la vitesse et l'espace public sera très généreux pour les piétons » rassure Béatrice Vessiller qui promet des traversées piétonnes sécurisées. « Le Sytral est partie prenante de la consultation. Il est garant de la desserte des bus. Toutes les mobilités continueront d'exister » précise Raphaël Michaud.

● Études d'impact en cours

Pour le vice-président de l'ADPL, Dominique Poignon, « Il est indispensable d'avoir des études d'impact et de les rendre publiques ». Il attend que sur « ce projet qui va modifier très profondément un axe majeur, la loi soit respec-



Vue du projet à hauteur de l'Hôtel-Dieu : pistes cyclables et cheminement piéton, le tout noyé dans la verdure. Les voies de circulation passeront de huit à trois. Image Alma Productions

tée avec une démarche structurée ». « Il y a différents niveaux d'études engagés avec un premier volet sur les flux au global par les services de la Métropole. Ce qui a permis le cahier des charges en vue de la consultation » répond Valentin Lungenstrass (EELV), adjoint aux Mobilités de Lyon « On rentre dans de nouvelles phases d'études. À partir de 2024, des études de mobilités précises vont être réalisées avec des comptages actuels sur les heures de pointe. Le deuxième volet comporte des études plus précises sur les carrefours. L'étude globale sera versée à l'enquête publique qui débutera début 2025. »

● Mise en place de la zone à trafic limité avant

Le CIL Centre Presqu'île qui a participé au comité de suivi et le trouve « de qualité », de-

mande que le début des travaux soit engagé après la mise en place de la ZTL (zone à trafic limité) en Presqu'île afin de ne pas créer une thrombose. Son président Bernard Colombaud, demande depuis deux ans une étude précise sur les offres et les besoins en matière de stationnement résidentiel. « On reviendra vers vous début 2024 pour une réponse détaillée » annonce Valentin Lungenstrass « On dénombre 400 places sur ce linéaire, sans compter les aires réservées. De fin 2019 à 2023, de Carnot à l'Hôtel de Ville, on compte mille vignettes en moins. La ZTL sera mise en place en juin 2025, avant le lancement des travaux. »

● Un projet sur deux mandats

Béatrice Vessiller indique que le calendrier va s'étaler au moins sur deux mandats :

« Pour l'heure, on se concentre sur le premier tronçon central entre la passerelle du collège et le pont Wilson, car on ne s'attelle pas de suite à la suppression des trémies. En revanche, on ambitionne dans ce mandat de livrer la Voie Lyonnaise cyclable N°6 dans son intégralité ». Dans l'éventualité d'un changement de couleur politique aux municipales 2026, Pierre Oliver, maire LR du 2e complète : « La volonté de l'exécutif municipal et métropolitain est de s'attaquer, non pas à l'une des deux extrémités mais de réaliser le milieu du projet, de telle sorte que ce soit très compliqué de revenir en arrière. »

● Budget de 100 M€

Johann Galibert, président du CDQ Bellecour-Carnot demande aux élus de s'engager sur un budget fiable de

100 M€. « La première phase s'élève à hauteur de 35 M€. C'est un gros volet » avance Raphaël Michaud « Tous les six ans, il y a des adaptations, c'est l'intérêt démocratique. Ce chantier par phase sera progressif. Il y aura des ajustements. » « Sur ce mandat-là, on va faire un peu plus d'un milliard d'euros de travaux d'espaces publics et de projets urbains. L'Anneau des Sciences s'élevait à 4 milliards d'euros, tout est relatif » résume Béatrice Vessiller. Quant à la concomitance des projets, l'élu métropolitain rassure : « Sur la coordination de chantiers, on a des spécialistes et une maîtrise d'ouvrage. C'est le talent des équipes de la Métropole ». Pierre Oliver rajoute l'inquiétude des riverains pour que le quartier reste vivable malgré dix à quinze ans de travaux.

● Nadine Micholin

Début des aménagements transitoires en 2024

Le périmètre de l'opération de la Ville et la Métropole, en collaboration avec le Sytral, les Architectes Bâtiments de France (ABF) et les Voies Navigables de France (VNF), concerne les quais de la rive Droite du Rhône, de façade à fleuve, depuis le tunnel de la Croix-Rousse jusqu'à Perrache, soit environ 2 500 mètres de quais y compris les ponts Morand, Lafayette, Wilson, Guillotière et Université. Il comprend 3,3 hectares végétalisés, 1 200 arbres plantés, 8 500 m² de ripisylve alluviale (lieu de végétation qui se développe sur les bords des cours d'eau), 4 grandes terras-

ses, belvédères, 11 aires de jeux, 1,7 km de voies réservées aux bus. « Nous avons organisé un dialogue compétitif » explique Béatrice Vessiller (EELV) en charge à la Métropole de l'Urbanisme, renouvellement urbain et cadre de vie. « Contrairement à un concours, on discute avec les équipes et on fait évoluer leur projet en fonction de nos attentes. Plusieurs critères du choix nous ont conduits à choisir le groupement de maîtrise d'œuvre Base Paysagiste. Ils portent sur la qualité du projet dans toutes ses dimensions, la pertinence du projet eu égard aux objectifs

fixés (environnementaux, nouveaux usages, mobilités), la compétence des équipes, l'organisation des moyens humains proposés, l'adéquation du montant prévisionnel des travaux au regard du projet proposé et le PLU ».

Calendrier : dès 2024, début des aménagements transitoires.

Première tranche : à partir de l'été 2025 : aménagement du tronçon de quai haut entre le pont Wilson et la passerelle du Collège, aménagement en bas du port entre les ponts Wilson et Lafayette, aménagement de la Voie Lyonnaise N°6 dans son intégralité.

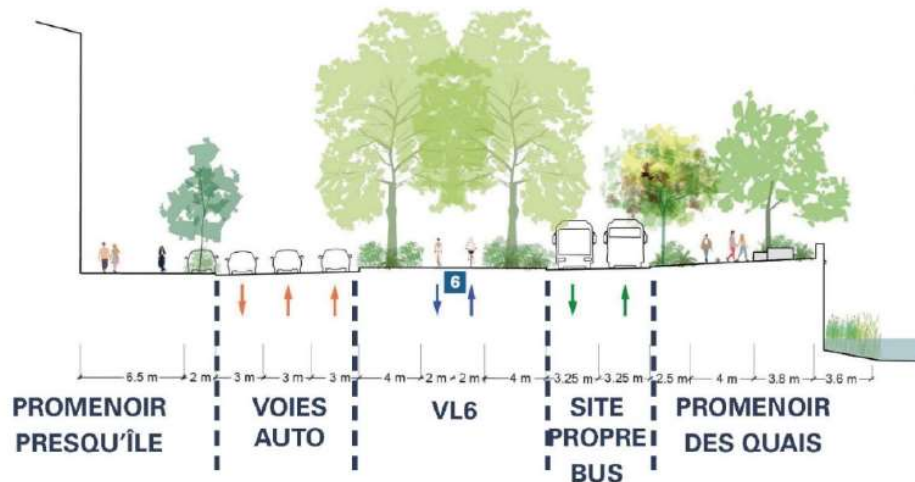
« Il y aura peut-être un peu de bruit mais cela fait partie de la vie d'un centre-ville »

Sur la sécurisation des espaces et la crainte des nuisances, points soulevés par le Comité d'intérêt local Centre Presqu'île qui songe aux Berges du Rhône plus bas (Lyon 3^e et Lyon 7^e), Raphaël Michaud souligne : « La Ville de Lyon mène une étude sur la sécurité. Tel qu'il a été dessiné, le quai sera adapté avec une meilleure qualité d'air, avec des espaces de fraîcheur et de quiétude. On s'attend à beaucoup d'usagers et d'activités. Il faudra voir comment on

dose la présence policière. On apprendra beaucoup des Terrasses de la Presqu'île ».

« La conception même des espaces devra prendre en compte cette question » adoube Béatrice Vessiller. « On verra comment ça vivra. Il y aura peut-être un peu de bruit mais cela fait partie de la vie d'un centre-ville ».

« On doit veiller à l'équilibre et on espère avoir des caméras sur ce quai », renchérit Pierre Oliver, maire Les Républicains du 2e.



- + 75% de surface** allouée aux piétons
- surface allouée aux cycles **triplée**
- Desserte **TC optimisée**
- 3 à 4 voies** pour véhicules motorisés

Un aménagement temporaire qui fait débat

Le drame a eu des effets presque immédiats. Dans le viseur des collectivités, la vitesse, ou plutôt l'intention de sécuriser au mieux les déplacements sur les quais Tilsitt et Maréchal-Joffre. Première étape, faire respecter la vitesse limitée à 30 km/h, avec l'installation par les services de la Métropole de Lyon, d'un radar. Il est pédagogique pour l'instant, en attendant le radar sanction demandé de longue date et notamment par les membres d'un collectif créé au lendemain de l'accident. « Mettez un radar et quand les gens devront payer, ils se calmeront », indiquait un des riverains du quai, en avril dernier. Mais là, la décision revient aux services de l'État.

Des « glissières en béton armé » installées tout le long du parcours

Deuxième étape, la voirie, avec des aménagements à réaliser pour rendre le chemin plus sûr. L'idée avancée ? Partager plus équitablement l'espace public entre voitures, bus, trottinettes et vélos.



Quai Maréchal-Joffre : l'aménagement provisoire qui a entraîné l'installation d'un muret séparant les deux files. Photo Aline Duret

Quitte à trancher dans le vif. Et à réduire à une seule voie la circulation automobile, afin d'élargir l'emprise dévolue aux bus et aux vélos, qui, du coup, se retrouvent dans une même file.

Le point final de cette opération a été apposé mi-août, avec l'installation de glissières en béton armé et un marquage au sol séparant ainsi les deux voies. Un ouvrage pas très haut mais qui a déclenché de

vives réactions sur les réseaux sociaux. Certains s'inquiétant de la dangerosité de ce « mini-mur », d'autres trouvant difficile la cohabitation entre bus et vélos, ou pronostiquant un grand foutoir à la rentrée. D'autres encore se demandant où est passée la concertation sur ce projet qui change les habitudes.

Il en sera bien question, assure-t-on du côté de la Métropole. Car cet aménagement

lancé sur les quais de Saône est provisoire, précise Fabien Bagnon, et il est destiné à être remplacé par un aménagement définitif en 2024. Et celui-ci devrait être conçu avec les riverains, via une concertation « qui aura lieu d'ici à la fin de l'année ». L'idée est de construire la version définitive qui sera adoptée pour sécuriser cet axe. Avec ou sans « mini-mur »...

● **Aline Duret**

La Métropole veut lancer son propre service d'autopartage

Une délibération est attendue le 11 décembre en conseil métropolitain pour valider les contours du futur service d'autopartage, censé monter en puissance entre 2024 et 2030.

Face à la progression des opérateurs de véhicules en libre accès, le Grand Lyon a décidé, lui aussi, d'accélérer. La Métropole va mettre en place son propre service public d'autopartage et compte déployer progressivement entre 3 400 et 3 600 véhicules sur son territoire d'ici à 2030. Une délibération est attendue en ce sens le 11 décembre en assemblée plénière. Aucune date de début de service n'a pour l'instant été annoncée mais le plan porte sur la période 2024-2030.

Des stations « en moyenne tous les 330 mètres »

Bruno Bernard, le président de la Métropole de Lyon, a déjà annoncé un coût de 16 euros par mois pour un abonnement, et des tarifs à l'heure disponible en fonction des véhicules. Le projet de délibération précise la grille tarifaire : 40 euros de frais

d'inscription, puis des prix par heure entre 2,50 euros et 4,50 euros pour les abonnés, et de 5 à 7 euros pour les non-abonnés, suivant la taille de la voiture (une location à la journée voire à la semaine sera possible). Des tarifs spécifiques sont prévus pour les professionnels, et la délibération préconise « le lancement de travaux portant sur la faisabilité d'une tarification sociale ».

À terme, l'objectif sera de proposer « un maillage de stations de trois véhicules, distancées d'en moyenne 330 mètres », accessible tous les jours 24 heures sur 24, avec « des gammes de véhicules variés » (comprenant des trajets longs ou du transport de meubles ou de déchets) et un nombre de voitures « suffisant » pour « garantir qu'un véhicule soit disponible à tout instant ». Il n'est pas précisé s'il s'agit de véhicules électriques ou thermiques.

La Métropole de Lyon juge essentiel de mettre les moyens (aucun montant n'a encore filtré cependant) pour installer un nombre « massif » de stations, face à « l'insuffisance et l'inadaptation » des opérateurs privés. L'autopartage est vu par la majorité écologiste comme « le

maillon manquant du bouquet de mobilités » pour « initier sérieusement les changements de comportements » des habitants du territoire.

Limiter le nombre de véhicules par ménage

Car l'idée, en arrière-plan, est évidemment d'aller vers une « réduction du parc automobile circulant sur la Métropole », en limitant le nombre de véhicules par ménage. Les particuliers seraient ainsi plus enclins à se séparer de leur seconde voiture pour ceux qui habitent dans des zones plus rurales, estime la délégation « urbanisme et mobilités ». « Une voiture en autopartage remplace entre sept et neuf voitures selon les études », a expliqué Bruno Bernard sur les réseaux. Ce maillage territorial est censé également pousser les habitants des secteurs les plus « centraux » vers une « démotorisation complète ». La délibération fait notamment référence à « l'individu petit rouleur » qui revendrait son véhicule pour utiliser celles du service d'autopartage seulement quand ce serait nécessaire.

Manière, aussi, de libérer des places de stationnement dans les zones denses, « presque



La Métropole de Lyon juge essentiel de mettre les moyens, même si aucun montant n'a encore filtré, pour installer un nombre « massif » de stations. Photo Maxime Jegat

trois par voire », selon l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie. L'exploitation du futur service devrait être confiée à la Société publique lyonnaise des Mobilités (SPLM), créée en juin 2022 par

la majorité écologiste pour englober progressivement les compétences du Sytral, de la Métropole et de la Ville de Lyon en matière de transport et de stationnement.

● O. P.

« Bien moins cher » : elles testent déjà l'autopartage

Deux à trois fois par semaine, c'est la fréquence à laquelle Sonia, Villeurbannaise, utilise les voitures Citiz LPA, quand elle a la garde de sa fille. Le service lui sert surtout à emmener l'adolescente de 15 ans « à ses entraînements de volleyball à la Croix-Rousse et aux matches ». Des trajets courts, moins de dix kilomètres. Plus sporadiquement, il lui arrive de louer ces véhicules pour ramener des meubles d'un magasin, ou se rendre aux départs de trails dans les monts du Lyonnais.

50 à 100 euros par mois

Pour le reste, elle fait tout à vélo et ne « pense pas à acheter une voiture ». L'autopartage lui coûte 50 à 100 euros par mois et quand on habite comme Sonia à proximité du parc de la Tête-d'Or, « on arrive toujours à trouver un véhicule », avec trois stations autour de son logement. « Plutôt pratique », commente cette quadragénaire qui utilisait déjà Bluely, et a « basculé très vite vers Citiz ».

Pendant deux ans, Samira a également profité des véhicules Citiz LPA. Pour se rendre à des spectacles, pour faire ses courses ; en somme, pour « tout ce qui était en dehors de Lyon et difficilement accessible en transport en commun », explique la quinquagénaire. Souvent à vélo pour se rendre au travail, cette Croix-Rous-sienne avait l'habitude de louer les véhicules « une à deux fois par mois ».

Après expiration de son abonnement en septembre 2023, elle n'a pas souhaité renouveler ; elle emprunte désormais la voiture d'un ami pour ses déplacements en dehors de la ville. Mais le service lui a plu, sur le plan économique notamment : une trentaine d'euros par mois, comprenant l'essence et l'abonnement. Samira y voit « le gros avantage de ce système », « bien moins cher » que l'achat d'un véhicule personnel, « sans compter le prix de l'assurance et de l'entretien ».

L'inconvénient tient dans la nécessité de « s'organiser et de réserver le plus tôt possible, surtout pour les week-ends,

en plus de devoir poser le véhicule à l'endroit où on l'a pris », estime-t-elle. Les véhicules de la flotte Citiz disposent en effet de leurs propres places de parking, contrairement aux autres offres (Leo & Go, Zity et Drivalia) qui ne reposent pas sur un système de stations. À ce titre, Sonia et Samira regrettent toutes deux la suppression des véhicules volants sans stations, Yea ! (de LPA également).

À Lyon, l'autopartage semble séduire les utilisateurs, en tout cas selon la plateforme Getaround (un peu plus spécifique, puisqu'elle propose de la location de particulier à particulier). Derrière Avignon Bordeaux et Lille, Lyon serait en quatrième position des villes françaises – hors Paris – en nombre d'utilisateurs du service rapporté à la population. « Le phénomène est globalement en essor dans tout le pays », expliquait mi-octobre l'Association des acteurs de l'autopartage, avec 460 000 usagers en 2023, en hausse de 43 % par rapport à l'année précédente.

● C. G. et O. P.

La droite s'oppose au service d'autopartage que va lancer la Métropole de Lyon

Alors que la Métropole va lancer son propre service d'autopartage, la droite a voté contre le projet ce lundi 11 décembre en assemblée plénière. Selon eux, les habitants veulent « avant tout un plan métro digne de l'agglomération ».



La flotte de véhicules Citiz, forte de 400 véhicules, va être rachetée par la Métropole. Photo Maxime Jegat

Un parc de 3 400 voitures d'ici à 2030. Une délibération visant à valider les contours du futur service d'autopartage de la Métropole était présentée aux élus, ce lundi 11 décembre en assemblée plénière du conseil métropolitain. L'objectif porté par la collectivité est d'instaurer un véritable « service public de l'autopartage », qui s'articulera par la mise en place d'une flotte de 3 400 véhicules à horizon 2030, avec un objectif de 1 000 véhicules Citiz en 2026.

Concrètement, la flotte de véhicules Citiz, forte de 400 véhicules répartis dans 158 stations et 28 communes, gérée par la société d'économie mixte Lyon Parc Auto, va être rachetée par la Métropole. Selon nos informations, ce rachat devrait faire l'objet d'une délibération en janvier prochain. La Métropole confiera, au printemps prochain, ce service à la Société publique lyonnaise des mobilités.

Le déploiement, qui se fera progressivement, s'accompagnera d'un maillage de stations de trois véhicules, distancés d'en moyenne 330 mètres. Avec la mise en place de ce service, les écologistes souhaitent réduire le parc automobile circulant sur le territoire de la Métropole, car un véhicule d'autopartage remplacerait « cinq à huit véhi-

cules personnels ».

« Un plan métro digne de notre agglomération »

La droite métropolitaine s'est opposée au projet en votant contre la délibération. « Nous retrouvons toute la singularité de votre politique : proposer des réponses pas à la hauteur des problématiques des grands Lyonnais », fustigeait Pascal Charmot, du groupe La Métro Positive. Lui pense que les habitants de la métropole veulent « des infrastructures de mobilité à échelle de la deuxième métropole de France, c'est-à-dire un plan métro digne de notre agglomération [...] mais aussi ne plus subir les conséquences des politiques drastiques mises en place pour engorger toujours plus la circulation automobile ». Philippe Cochet du même groupe politique, s'est quant à lui positionné « contre la création d'un service public ».

● S. Mo

Les offres déjà existantes invitées à se rapprocher de la Métropole

« À ce jour, environ 1 150 véhicules sont exploités par différents opérateurs dans l'agglomération », selon le président de la Métropole Bruno Bernard.

Un peu plus d'un millier réparti entre quatre opérateurs : Citiz (400 véhicules), Leo & Go (330), Zity (125) et Drivalia (200), selon des modalités qui diffèrent. Citiz (géré par Lyon Parc Auto, opérateur financé par le Grand Lyon, la Ville et le département) fonctionne avec des stations, ce que la Métropole veut développer en plus grand, alors que Zity, Leo & Go et Drivalia permettent de laisser la voiture sur une place de stationnement dans un périmètre large.

« Conclure une convention »

Le Grand Lyon souhaite « conclure une convention » avec chacun de ces opérateurs afin de « permettre la régulation des



Une voiture de location (autopartage) en libre-service de la société Léo & Go. Photo Maxime Jegat

services » et « tester des règles de déploiement ». Il s'agira aussi de faire remonter leurs données afin d'articuler leurs offres avec celle du service public à venir, notamment pour les alerter afin qu'ils puissent « adapter leur exploitation aux événements de la ville ».

Marchés forains : l'opposition rejette la nouvelle réglementation de collecte des déchets

À compter du 1^{er} janvier 2024, la Métropole poursuivra la collecte de déchets sur les marchés qui rassemblent en moyenne plus de 15 commerçants. En dessous de 15 forains, les déchets seront à la charge des maraîchers. Les élus d'opposition du 2^e et du 6^e craignent la fragilisation des petits marchés et redoutent une dégradation de l'espace public.

La Ville de Lyon propose de mettre en place à partir du 1^{er} janvier 2024 deux dispositifs distincts en fonction de la taille des marchés. Pour les 50 tenues de marchés qui rassemblent en moyenne plus de 15 commerçants, il est proposé de poursuivre la collecte et le traitement des déchets par la Métropole. Pour les 80 tenues de marchés qui rassemblent en moyenne au maximum 15 commerçants, il est proposé de ne pas poursuivre sur la collecte et le traitement des déchets et de demander aux commerçants d'emporter leurs déchets.

« C'est de l'amateurisme ! », a glissé le maire LR du 2^e, Pierre Olivier lors du conseil municipal du 6 décembre, à l'issue de la lecture de la délibération por-



Le marché Saint-Antoine (Lyon 2^e). Photo Nadine Micholin

tée par François Royer, adjoint à la nature en ville, propreté.

Dans le 2^e, le marché des Célestins et Saint-Antoine sera touché par cette nouvelle mesure le lundi et mercredi et celui de Bayard les jeudis et dimanches. Dans le 6^e, le marché de Bellecombe sera impacté les mardis et jeudis.

« On met en fragilité nos petits marchés »

« On comprend l'idée d'avoir moins de déchets. Mais c'est la Métropole qui impose cette nouvelle règle à la Ville et elle n'assume pas la mission qui est

la sienne. Les Lyonnais payent des impôts pour la collecte de déchets », argumente le maire du 2^e, sceptique sur le choix du chiffre de 15 commerçants. « Nous sommes allés sur les marchés dans les 2^e et 6^e, les forains ne sont pas au courant. On manque d'informations très claires. Quelle garantie aura-t-on d'avoir à l'issue de la tenue des marchés, un espace public propre ? Ce n'est pas garanti dans la convention. Les forains pourront-ils stocker chez eux leurs déchets, sachant que les déchetteries sont fermées le dimanche. On déplace le problème. On met en fragilité nos pe-

tits marchés. »

« Changer les us et les habitudes des revendeurs »

Jean-Stéphane Chaillat, adjoint à la sécurité et la solidarité, partage ces craintes : « 80 % des forains sont des revendeurs du marché de gros. Ils n'ont pas d'entrepôt, ni de stockage et dispose de petits camions ».

« Vous pointez le bon sujet. Les revendeurs sont ceux qui produisent le plus de déchets (cagettes et emballages) », réplique Valentin Lungenstrass (EELV). « L'objectif est de changer les usages et les habitudes des revendeurs. Il y aura un accompagnement », promet l'adjoint aux mobilités de Lyon. « Une communication a été faite en plusieurs volets la semaine dernière au syndicat et aux associations pour préciser les modalités. Des informations sont parties via la Newsletter de la DECA. Une distribution aura lieu dans les prochaines semaines à chaque forain pour préciser les modalités. »

Il n'empêche. Le vote a débouché sur un rejet de la majorité des élus de droite du 2^e, dans la lignée de ceux du 6^e la veille.

● Nadine Micholin

3 088,61 tonnes de déchets par an

Chaque année, 3 088,61 tonnes de déchets sont collectés par an sur les marchés lyonnais. Ils sont constitués de déchets alimentaires, de cartons, cagettes en bois ou plastique, de caisses en polystyrène.

Au 1^{er} janvier 2023, les marchés forains produisant plus de cinq tonnes de déchets alimentaires par an, ont l'obligation de mettre en place un tri à la source de ces déchets.

Au 1^{er} janvier 2024, tous les marchés forains seront concernés, conformément à l'article L.541-21-1 du Code de l'environnement.

Sur le 2^e arrondissement, en 2022, le marché Saint-Antoine a produit 319 tonnes de déchets, 86 000 € coût de la collecte, 28 000 € coût du traitement des déchets.

Le marché place Carnot : 38 tonnes, 13 000 € (collecte), 3 000 € (traitement).

Le marché Bayard : 14 tonnes, 18 000 € (collecte), 1 000 € (traitement).

Est-ce la fin du centre-ville, boudé par les familles, qui se vide de ses habitants ?

La démographie en baisse dans le centre-ville de Lyon est un sujet qui revient de plus en plus dans le débat politique. Les élus d'opposition, les associations d'habitants et de commerçants s'en emparent, craignant que l'hypercentre de Lyon ne devienne plus qu'une ville visitable.

« La baisse est marquée en hypercentre. Les familles s'en vont, lassées des nuisances, du prix des loyers et de l'impossibilité à se garer », analyse l'adjointe à l'éducation du 2^e Pauline Grosjean (Droite, Centre et indépendants). De 2020 à 2023, les chiffres des écoles publiques du 2^e arrondissement indiquent la perte de 191 enfants, soit 53 élèves en maternelle et 138 élèves en élémentaire. L'école primaire Lamartine, rue Jean-Favre détient le triste record. De 19 classes avant Covid, elle n'en compte plus que 9 en 2023.

Les familles désertent au profit d'Airbnb, de colocations ou d'occupations saisonnières de seniors

Le centre-ville du 2^e se vide de ses familles et de ses habitants. Plusieurs raisons sont avancées : la dégradation de la qualité de vie et du cadre de vie, le coût des logements, la crise immobilière, les difficultés d'accessibilité. L'après Covid a changé l'aspiration des ménages, soucieux de partir vivre en périphérie, en maison avec terrain, ou en appartement mieux isolé avec balcon/terrasse. Autres phénomènes notoires : la canicule avec des températures frôlant cet été les 42 °C, et le refus de certaines catégories professionnelles telles que les artisans ou les auxiliaires de vie de



Parmi les raisons évoquées du désamour des familles, les difficultés de stationnement en centre-ville. Photo Maxime Jegat

se déplacer en centre-ville.

Denis Broliquier (Lyon Divers Droite), maire durant trois mandats successifs de 2001 à 2020, connaît l'évolution de la courbe : « Dans les années 2000-2010, on était arrivé à stopper la baisse de la démographie fin 1990 avec une politique offensive sur les logements et l'ouverture de crèches. Aujourd'hui, la baisse est le résultat d'un effet combiné entre la politique municipale avec les difficultés d'accès en centre-ville et le prix des logements, sans compter les changements de mentalité

après le Covid. Certaines familles peuvent vivre sans voiture, d'autres non et sont contraintes de partir. Je connais plusieurs immeubles où les familles ont déserté au profit d'Airbnb, de colocations ou d'occupations saisonnières de seniors. »

Son successeur, Pierre Oliver (LR), évoque un temps où le 2^e arrondissement comptait près de 43 000 habitants (1968). On n'en dénombre plus que 30 318 en 2020. « Le gros de l'hémorragie est passé mais le phénomène peut s'accroître avec le pro-

jet Presqu'île. C'est la fin du centre-ville. La majorité municipale sacrifie la Presqu'île au profit des touristes et au détriment des habitants », déplore l'édile.

Une perte de 5 000 à 7 000 habitants en Presqu'île

Si l'on se réfère aux derniers chiffres de l'INSEE, le 2^e comptait 30 519 habitants en 2009 (avant Confluence) et 29 999 en 2014. Pour autant, entre 2014 et 2020, le nombre d'habitants a évolué de 0,2 % en moyenne

chaque année. « Avec 10 000 à 12 000 habitants (18 000 d'ici à 2030), chiffre auquel il faut déduire les 6 000 habitants du quartier Sainte Blandine, Confluence rattrape la perte de 5 000 à 7 000 habitants en Presqu'île qui ont fui, soit 30 % de la population », explique Jean-Claude Viteau (RN), candidat aux municipales. « La démographie indique qu'elle baisse au nord de la Presqu'île de manière considérable. Elle est conforme à l'orientation des centres de métropoles tels que Paris. La végétalisation n'est pas une réponse convenable. C'est bien de planter des arbres mais ça sert à quoi, sans familles et sans enfants ? »

Alors que faire pour inciter les habitants à rester ? « Mettre les habitants au cœur de la politique de la Ville », entend-on dans les rangs des élus d'opposition mais aussi des associations apolitiques des commerçants et d'habitants du 2^e (Comités d'intérêt locaux Sud et Centre presqu'île, Association pour le Développement de la Presqu'île de Lyon). Selon eux, les mesures prises par les Verts, telles que la piétonnisation qui engendrent insécurité et nuisances la nuit, trafics de drogue, tags, perte de commerces indépendants, l'acharnement contre les voitures, les difficultés de stationnement, les bouchons pour entrer et sortir de Lyon avec l'accroissement des pistes cyclables, sont principalement les causes de ce désamour. « Il faut accorder une priorité aux habitants, les laisser s'exprimer lors des concertations, leur permettre d'accéder chez eux en conservant le stationnement résidentiel et poser plus de caméras vidéo surveillance », avance Bernard Colombeau, président du CIL Centre presqu'île.

● Nadine Michollin

Attractivité des familles : Lyon en fin de classement des métropoles françaises selon Challenges

Le récent palmarès des métropoles françaises de l'hébergement économique Challenges dévoilé en novembre, indique que sur le thème de l'attractivité des familles, Lyon pointe à la

39^e place sur 40.

Le classement réalisé à partir de plusieurs critères, montre qu'à propos de défiance, la ville se classe dernière avec 0,53 fait déclaré pour 100 habitants entre

2019 et 2022 au-dessus de Paris et Marseille (0,52).

Dernière place aussi au niveau de la mobilité électrique avec seulement 0,24 borne électrique pour 100 habitants.

Raphaël Michaud : « Je m'attends à ce que cette tendance se stabilise »

Pour Raphaël Michaud (EELV), adjoint délégué à l'urbanisme, ville abordable, bas carbone et désirable, « les signaux étaient déjà faibles » avant l'arrivée au pouvoir de sa majorité.

« Quand il n'y a pas de promesses d'être bien accueilli, pas de régulation des loyers, on décourage les Lyonnais », analyse l'élu pour expliquer la fuite des habitants du centre-ville. « L'offre est exécrable et les services ne sont pas à la hauteur. La majorité précédente a oublié de construire des équipements publics, gymnases, crèches, écoles. »

Sur la baisse rapide des effectifs scolaires, passés de 38 000 en 2019 à 33 600 élèves dans les 208 écoles de la Ville en 2023, le conseiller



Raphaël Michaud, adjoint de Lyon délégué à l'urbanisme, ville abordable, bas carbone et désirable. Archives photo Clémence Outteryck

du 7^e « s'attend à ce que cela continue ». « Il y a moins de nouvelles familles qui vien-

nent quand il n'y a pas de nature, de squares pour enfants, de bibliothèque, de crèches. De plus, à Lyon, on a le plus faible ratio de piscine par habitant. Notre projet se met en place, je le vois à travers les permis de construire que je délivre pour des crèches et des constructions neuves. Ces signaux mettent du temps comme la future piscine Kennedy (septembre 2026). »

« Sur la nature, on est sur les rails avec le projet rive droite du Rhône »

L'adjoint de Lyon s'avoue optimiste : « Je ne suis pas inquiet. Sur la nature, on est sur les rails. Le projet rive droite du Rhône arrive avec

son jardin proche de la Presqu'île. Les travaux commencent en 2025. Le projet sur l'apaisement Presqu'île, les voies lyonnaises, la piétonnisation, vont redonner plus de sérénité.

On travaille avec les ABF (Architectes des bâtiments de France) sur le confort thermique pour que le patrimoine reste vivant. Il existe des enduits isolants thermiques que l'on a appliqués sur des immeubles anciens dans le Vieux-Lyon. On arrive à engager des travaux sur la qualité de l'espace public, les parcours piétons, les modes doux. La PPI (Programmation pluriannuelle d'investissements) a été faite en conséquence avec un milliard d'euros, c'est colossal. Je

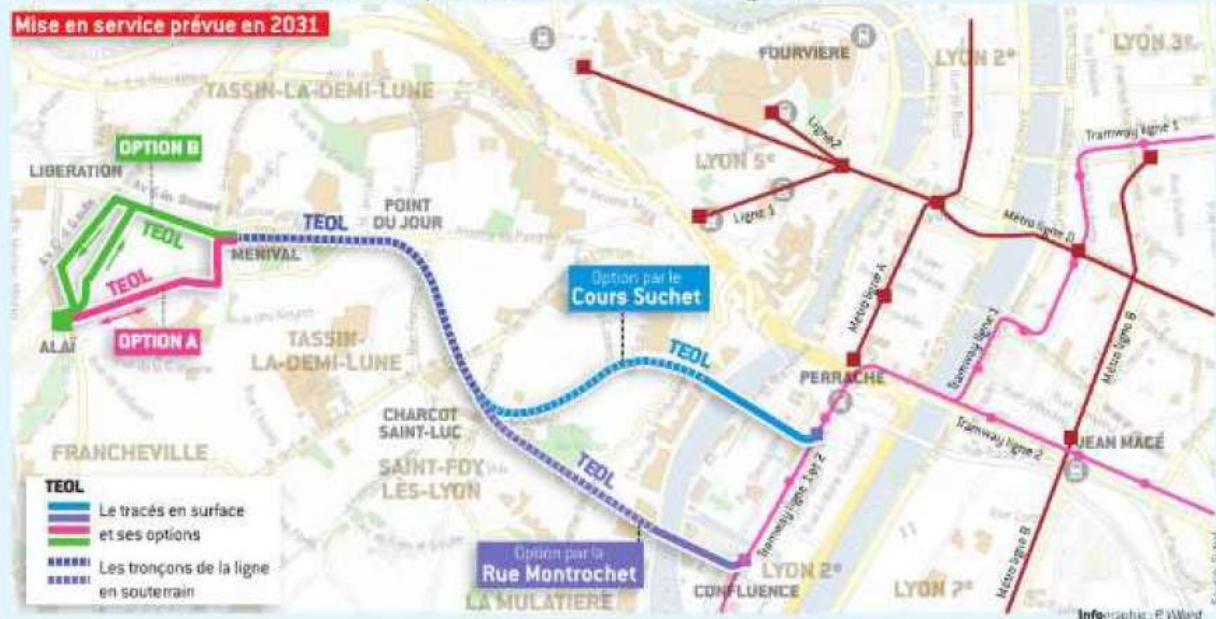
m'attends à ce que cette tendance se stabilise et je souhaite l'inverser. »

Raphaël Michaud évoque l'indice de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) qui préconise plus de 10 m² par habitant d'espaces verts publics de grande proximité (à moins de cinq minutes à pied) dans les quartiers très urbanisés. « Deux hectares ont déjà été débités en trois ans. À Gerland, un nouveau parc de 1,5 hectare va être aménagé sur la friche industrielle Nexans. Le réchauffement climatique nous touche dans nos modes de vie. On réfléchit à des programmes de voiliages pour se mettre à l'abri de la chaleur. »

● N.M.

Le futur TEOL : Tram Express de l'Ouest Lyonnais *Le tracé et les options à l'étude*

Mise en service prévue en 2031



Le projet divise les riverains du sud Presqu'île

Avant de se prononcer, le CIL Sud Presqu'île a interrogé une soixantaine de ses adhérents lors d'une réunion publique mardi 12 décembre sur l'opportunité du projet TEOL et les deux options de tracé proposées : Suchet ou Montrochet.

● Montrochet à la majorité

Bruno, cours Charlemagne trouve que « Le tramway est la solution la plus rapide en construction. Le métro prendrait du temps et tout le budget des TCL. En bus ou en voiture, on met des plombs pour aller à Alaï, à vélo il y a la montée de Choulans ».

« On ne peut pas contrer systématiquement les projets » analyse Magali, rue Claudius-Collonges « Il faut trouver le bon équilibre, avoir une approche plus constructive et plus globale ». « C'est une bonne idée » renchérit Richard, rue Denuzières « Cela permet de désenclaver Tassin. Je suis pour un tram supplémentaire et je m'adapterai. » Alain, Confluence, constate « Le centre



Rue Montrochet, il faudra tenir compte de l'accès au parking du centre commercial et de ses livraisons le matin. Photo Nadine Micholin

commercial avec 7 millions de visiteurs par an, contre 30 millions à la Part-Dieu n'est pas au rendez-vous : « Le TEOL permettrait de ramener de la clientèle de l'ouest. »

● Contre le projet

« Tout le quartier est perdant avec le TEOL. On est déjà pénalisé par le boulevard urbain, la

voie ferrée et voilà que côté Saône passerait une autre infrastructure de transit » déplore Marie Christine, quai Antoine-Riboud « Le premier impact c'est le secteur fragilisé des balcons avec des arbres centenaires. Le second c'est le pont et la surmotorisation. Le square Jean-Couty disparaît et la promenade rive de Saône

aussi. C'est un sentiment de trahison. »

Ce membre du CIL, riverain du cours Charlemagne observe « On est les grands oubliés. Le tramway a un impact environnemental. L'accès au centre commercial est un bazar tous les samedis. On fait comment si un jour il y a un attentat ? Ce projet n'intéresse pas les Perrachois, je vote contre. » Pierre, rue Denuzières suggère « Tout faire passer par Jean-Macé ou Perrache, est une erreur. Si le projet c'est d'aller à Jean-Macé et de desservir les habitants de Tassin et Francheville, il y a un métro à Debourg (ligne B) et via Montrochet, une correspondance du T1 avec le T6 à Debourg. » Luc, rue Marc-Antoine-Petit propose d'utiliser le pont Kitchener et voir si c'est compatible avec la fréquence de frêt de la SNCF ».

● Ne se prononce pas

« Je suis très embêté que ce projet soit présenté au futur. On n'utilise pas le conditionnel. Ça laisse un côté punitif :

« Si vous n'en voulez pas, vous n'aurez rien. Les projets structurants n'existent plus. On doit s'ouvrir à un projet d'avenir, dut-il être repoussé » analyse Pascal, quai Antoine-Riboud. Rolland, cours Charlemagne, souffle l'idée d'un raccordement avec le métro à Oullins « qui économiserait la traversée de la Saône ».

« Il faut être visionnaire. J'ai peur que l'on arrive très vite à saturation alors que le problème de circulation au centre commercial n'est toujours pas réglé et que l'on n'ait pas calculé les flux de population » clame Béatrice. Gaëtan du conseil de quartier Perrache-Confluence précise « Les modèles de projection à l'horizon trente ans de l'INSEE, montre que la population va diminuer et touchera en premier l'ouest lyonnais. À long terme, il est envisagé que le T6 ou le T9 soit prolongé jusqu'à Montrochet, ce qui permettrait de faire connexion, avec une partie du 7^e, voire Vénissieux ».

● Nadine Micholin

Avec l'intelligence artificielle, ce Lyonnais nous plonge dans le Lyon de 1900

Podcasteur spécialisé dans l'histoire lyonnaise, Jean-Damien Dumas a utilisé l'intelligence artificielle pour créer des rues de Lyon du début du XXe siècle. Un point de départ original pour intéresser les jeunes à l'histoire locale.

Une incroyable vision de la place des Jacobins, ou du théâtre des Célestins à Lyon, au début du siècle. À la fois réalistes mais également imaginaires, les photos de Lyon en 1900, que Jean-Damien Dumas a mis sur internet via son compte Instagram ont rapidement fait parler d'elles.

« Tout est parti d'un jaguar, le jour de la fête de l'animal », explique le Lyonnais. « Le 19 novembre dernier, j'ai découvert l'image virtuelle de l'élin via un module intégré à mon moteur de recherche et a phrase qui a permis à l'intelligence artificielle de la créer : 'imagine un jaguar qui se voit dans l'eau' ».

« Imaginez la place Bellecour à Lyon en 1890 ».

Piqué par la curiosité, le Lyonnais de 34 ans répond à la suggestion de création d'image qui lui est proposée : « Imaginez la place Bellecour à Lyon en 1890 ». Le résultat est loin d'être satisfaisant... Mais cet informaticien de formation sait comment interagir avec l'IA et affine sa demande. Après plusieurs essais et des précisions sur chaque photo, le résultat est assez saisissant, ce qui le pousse à faire une impressionnante série d'une douzaine de vues lyonnaises du début du XXe siècle, improbables certes, mais reprenant des informations existantes pour être créées.

Passionné d'histoire depuis



Des images de Lyon au début du siècle, créées par intelligence artificielle : un point de départ intéressant pour Jean-Damien Dumas pour vulgariser l'histoire. Photo David Tapissier



La place Bellecour telle qu'elle pouvait être au XIXe siècle. Photo Via Logiciel Dal-E

son plus jeune âge, Jean-Damien Dumas est tombé amoureux de Lyon en visitant les triboules au collège. Depuis,

le Lyonnais dévore l'histoire de Lyon. « Et avec 2 000 ans d'histoire, il y a à dire », précise-t-il en souriant.

Reste qu'il le reconnaît, le plus difficile, c'est de donner envie de s'y intéresser. Et à force de raconter des anecdotes

à ses amis, il décide de créer, en 2020, @surlestracesdelhistoire, une série de podcasts sur Lyon. « J'aurais pu faire de la visite guidée, mais sur Lyon, il n'y a pas beaucoup de podcasts historiques. Et puis, sincèrement, Lyon, c'est infini ! »

Une passion qui attire rapidement les institutions pour lesquelles il a réalisé, en septembre, une série de podcasts en collaboration avec les Archives municipales de Lyon sur le parc de la Tête-d'Or qui a été écouté plus de 3 000 fois en un mois.

« L'objectif est de toucher un public qui n'irait pas spontanément dans les musées ou aux archives et de les intéresser. Deux de mes derniers posts sur Instagram ont été vus plus de 200 000 fois. Il y a donc un public ! », poursuit-il.

« Et pour ces images, c'est un peu la même chose. Une fois que l'on affirme qu'elles ne sont pas réelles, si elles sont bien pensées et bien utilisées, elles constituent un point de départ intéressant pour parler d'histoire ».

« Pousser les jeunes à lever les yeux »

Une passion qui ne lui rapporte rien financièrement : salarié dans une association, il est même passé à 4/5e pour continuer de vulgariser l'histoire locale.

« La difficulté, c'est de rendre intéressant ce qui se trouve autour de nous, de pousser les jeunes à lever les yeux. Ils peuvent développer, grâce à des outils, un côté imaginaire qui donne envie d'en savoir plus sur le passé. Et surtout, ils ne sont pas dupes, conscients que c'est le fruit de l'intelligence artificielle » conclut-il.

● David Tapissier

Instagram @hello.jd : <https://www.instagram.com/hello.jd/>
et podcast : <https://linktr.ee/surlestracesdelhistoire>

La cité internationale de la gastronomie ferme ses portes jusqu'à mi-février

Le lieu culturel consacré à la gastronomie fermera ses portes jusqu'à mi-février avant d'accueillir une nouvelle exposition.

C'est un lieu bien connu des Lyonnais et Lyonnaises. La cité internationale de la gastronomie va fermer ses portes à partir du 31 décembre et jusqu'à mi-février, indique la métropole de Lyon dans un communiqué.

Le lieu qui a accueilli l'exposition Banquet depuis le 21 octobre 2023, qui a rassemblé plus de 60 000 visiteurs, proposera une nouvelle exposition en février. Cette dernière devrait être dévoilée par la métropole début janvier 2024. "Cette nouvelle exposition sera en lieu et place de Banquet qui sera démontée en janvier pour s'installer outre-Atlantique" conclut la métropole.

Lyon

Région des Lumières : « Fourvière en voix », un show qui envoie !

Le festival de la Région des Lumières revient pour la 3^e fois à partir de jeudi sur la basilique de Fourvière avec un nouveau spectacle sons et lumières, « Fourvière en voix ». Pas en même temps que la Fête des Lumières (une première) mais pour neuf soirées jusqu'à fin décembre.

Que ceux qui sont montés « pour rien » en haut de la colline de Fourvière pour la Fête des Lumières, la semaine dernière, se rassurent (ou recroqueront un ticket de l'uniculaire) : le festival La Région des Lumières va bien rallumer la basilique avec un grand spectacle sons et lumières, toutes les fins de semaine de décembre à partir de ce jeudi 14.

Au programme : un tout nouveau spectacle de premier a été joué deux ans de suite signé par la même équipe, les Allumeurs de Rêves (présents aussi cette année à la Fête des Lumières sur la Fresque des Lyonnais et baptisé « Fourvière en voix ». Une ode au féminin et à la féminité, « Notre-Dame et d'autres dames » résume Gilbert Couéno, le directeur artistique.

Un spectacle gratuit de 18 minutes

Le show (projeté en boucle) dure 18 minutes. En plusieurs tableaux, il reprend l'histoire de la basilique, ses architectes, ses décors intérieurs, ses trésors... et rend hommage aux femmes lyonnaises. Les effets (avec beaucoup de 3D) sont spectaculaires et magnifiés par une bande-son (orchestrée par Paul Leconte) très vocale (presque tout est a cappella) qui prend aux tripes. Un mélange de différentes techniques, airs traditionnels, chants sacrés et rythmes contemporains entraînants, auxquels la cantatrice à la voix d'ange Cecilia Bartoli et le Chœur des Femmes de Lyon prêtent leurs voix (entre beaucoup d'au-



Le nouveau spectacle, en plusieurs tableaux, dévoile notamment le décor de la basilique et les grands moments de son histoire. Photo Stéphane Guisochon

tres).

Un jardin de lumière extraordinaire

Nouveautés de cette année : un jardin extraordinaire d'objets lumineux sur l'esplanade (et la rue adjacente) pour poursuivre la féerie (on peut aussi entrer dans la basilique et découvrir la crèche). Et un bouquet d'« accessibilité universelle » mis en place par le centre de recherches « Swing le Lab » et testé sur l'événement : plan-

cher vibrant pour une expérience amplifiée pour tous, audiodescription, parlant PMR... Le spectacle sera filmé pour être diffusé, ensuite, dans les maisons de retraite et autres lieux où les gens n'auront pas pu faire le déplacement.

Plusieurs centaines de milliers de visiteurs sont attendus.

Cette mise en lumière, organisée avec la Fondation Fourvière, est le spectacle d'hiver du festival La Région des Lumières de la Région Auvergne-Rhône-

Alpes, qui le finance, et le seul à Lyon. Depuis 2019, 42 spectacles ont ainsi été proposés dans 32 villes de la région. Histoire que la lumière vienne jusqu'aux petites communes et pas seulement dans la Ville-Lumière.

• Delphine Givord

Festival La Région des Lumières, à partir du jeudi 14 décembre à la basilique de Fourvière. Les jeudis, vendredis et samedis de décembre de 18 h 30 à 21 h 30 jusqu'au 30 décembre 2023. Gratuit.

Ville-Région : y a-t-il une « guéguerre » des lumières ?

Pourquoi la Région allume la basilique de Fourvière et la Ville de Lyon le reste de la ville, pourquoi y a-t-il deux « fêtes des lumières » ? La question, qui échappe souvent au grand public, est encore plus criante cette année, puisque les deux fêtes n'ont pas lieu simultanément (pour la première fois). La Fête des Lumières s'est terminée dimanche soir des visiteurs sont nombreux à avoir cherché la lumière sur la basilique, qui n'apparaissait pas sur le programme des éditions précédentes) et le festival la Région des Lumières prend le « relais » toutes les fins de semaine de décembre à partir de ce jeudi. La

basilique, lieu emblématique de Lyon, est donc restée dans l'obscurité de l'édition 2023. La question avait été posée dès début novembre, lors de la conférence de presse de lancement, au maire Grégory Doucet (EELV).

Le nerf de la guerre : le budget sécurité

Le maire avait évoqué « une impossibilité de se coordonner », « un choix des organisateurs » et « un site sur lequel on aurait pu souhaiter quelque chose » mais « pas de regret », le chevet de la colline étant mis en lumière... C'est une question de sécurité et de budget qui aurait séparé les fêtes cette année.

Lors du lancement de la Région des Lumières, mardi soir, la vice-présidente déléguée à la culture, Sophie Rothopf, l'a confirmé : « En relation avec la préfecture, nous avons décidé de ne pas multiplier les zones à risque mais aussi de contenir les dépenses de sécurité, qui, si les deux événements avaient eu lieu en même temps, auraient conduit à un coût indécent du « seul » volet sécurité. Le budget sécurité actuel est de 160 000 € (pour neuf soirées), imaginer (simultanément) ! Selon nos informations et nos estimations, le budget aurait pu représenter le double, voire plus. On était très heureux de

le faire en même temps, mais là on prolonge un peu la fête ! »

Le président de la Fondation Fourvière, Philippe Castaing, le reconnaît : « J'ai été le premier à me battre pour que la mise en lumière de la basilique ait lieu en même temps que la Fête des Lumières, mais nous avons dû nous ranger aux raisons de sécurité. Nous, on n'est pas des organisateurs, on travaille en partenariat et on a beaucoup de demandes. La Ville de Lyon n'a jamais posé la question d'une mise en lumière à la Fondation Fourvière ! On est ouvert à tout partenariat, et ma porte est ouverte. »

• D.A.

Un lion sur le blason de Lyon : évident ? Pas vraiment

Chaque dimanche, *Le Progrès* se plonge dans l'histoire de Lyon, la grande et la petite. Celle des hommes et du patrimoine. Cette semaine, zoom sur l'histoire du blason de la ville flanqué d'un lion. Très répandu dans l'art du blason, l'animal qui représente la force, la bravoure et la noblesse n'a pourtant rien à voir avec Lyon...

Le lion est l'emblème de la ville. Qu'il soit sculpté, sur les façades ou sur les armoiries, l'animal est partout. Des lions à Lyon. Et pourtant, le nom de la ville n'a rien à voir avec l'animal. Selon le Guichet du Savoie, « Au fil des siècles, le nom de Lugdunum glisse progressivement vers Lyon : il devient Lyduum, puis Lyuum, UM se transforme en ON, ce qui donne Lyon au XIII^e siècle ».

Le nom de Lyon n'est donc qu'une succession d'étapes phonétiques à partir du nom Lugdunum. Le seul animal qui pourrait avoir un lien avec Lyon serait donc le corbeau, représentant le dieu Lug.

Premiers changements après la Révolution

Le XIII^e siècle est aussi le moment où sont apparues les armoiries lyonnaises, lorsque la commune est née. Le blason lyonnais est composé « de gueules au lion armé et lampassé d'argent sous le chef cousu de France d'azur à trois fleurs de lis d'or »¹. Autrement dit, il s'agit d'un lion blanc de profil, tenant sur ses pattes arrière, sur un écusson rouge, sous un bandeau bleu avec trois fleurs de lys jaune. Le dictionnaire évoque le lion armé, ce qui signifie que les griffes sont de couleur différente. Mais sur toutes les représentations que nous en avons, il ne semble pas que les griffes se distinguent du reste du corps. Le lion, très répandu dans



Le blason de la ville est visible sur le pont de l'Université. Photo archives Progrès 1952

l'art du blason, représente la force, la bravoure et la noblesse. L'écusson rouge, quant à lui, désigne la ville depuis le V^e siècle mais il était bandé d'or et d'azur, reprenant ainsi les couleurs du Royaume de Bourgogne.

Le blason lyonnais n'a subi aucune modification durant cinq siècles. Ce n'est qu'à partir de la Révolution française que des changements apparaissent. Durant la Révolution, les armoiries disparaissent catégoriquement. « La Convention républicaine, après la prise de Lyon en octobre 1793, accorde au maire de la ville un sceau sur lequel figure les marques de la régénération après le soulèvement de la ville. Le marteau et la hache qui y figurent symbolisent

la démolition de la ville à la suite du décret « Lyon n'est plus », inscription qui se trouve dans le bandeau supérieur au-dessus de la représentation des remparts en partie détruits »².

Retour du blason originel sous le Second Empire

L'empire lavera cet affront fait aux Lyonnais et redonnera son blason à la ville. A condition toutefois de remplacer les trois fleurs de Lys par trois abeilles, symboles de l'empire. Louis XVIII, quant à lui, remet les fleurs de Lys et rajoute une épée au lion, symbole de la fidélité de Lyon à la monarchie lors du siège de 1793. En juillet 1830, les fleurs de Lys disparaissent de nouveau, au profit de trois étoiles, plus

neutres. Napoléon III remplacera les étoiles par les abeilles. « Sous la III^e République, quelques fantaisies furent opérées sur le blason : le lion prit des postures diverses : sa queue se rebroussa à l'extérieur ou à l'intérieur, on lui supprima aussi les attributs de sa virilité... des reproductions furent appelées « fausses armoiries »³ ».

Ce n'est que sous le Second Empire que le blason originel est réintégré : un lion sans épée sur fond rouge sous un bandeau bleu avec trois fleurs de Lys jaune.

Aujourd'hui, l'écusson existe toujours pour représenter la ville sur les drapeaux. Mais le logo de la ville de Lyon a préféré placer le lion, sans épée, sur un fond de drapeau



Le lion représente la force, la bravoure et la noblesse. Photo Wikipedia

tricolore. Notons toutefois que ses attributs ont de nouveau disparu...

• De notre correspondante Julie Bordet

¹ Dictionnaire historique de Lyon ** Guichet du savoir