



REVUE DE PRESSE

18 avril 2024

Piétonnisation dans la Presqu'île de Lyon

# Ces habitants qui rejettent le projet



Maxime Le Moing (ici rue Edouard-Herriot) et l'association pour le développement de la Presqu'île de Lyon représentent un millier de personnes. Ils portent la voix de ces habitants, commerçants et acteurs économiques qui s'inquiètent du projet de piétonnisation de cet arrondissement de Lyon. Photo Nadine Micholin *Pages 22-23*

# Projet de piétonnisation de la Presqu'île : « On trahit la cause écologique »

Un an après sa création, l'Association pour le développement de la Presqu'île de Lyon (ADPL) dédiée à la préservation d'un développement harmonieux de la Presqu'île, représente près d'un millier de personnes. Elle porte la voix des habitants, commerçants, acteurs économiques et s'inquiète du projet de piétonnisation Presqu'île. *Le Progrès* fait le point avec son président Maxime Le Moing.

**Depuis un an, l'ADPL se mobilise autour du projet Presqu'île à Vivre, que lui reprochez-vous ?**

« On est présent à tous les groupes de travail. Nous ne sommes pas contre l'écologie, la végétalisation ou le vélo. J'ai vendu ma voiture, je roule à vélo, en autopartage ou covoiturage. On milite pour l'usage raisonné de la voiture. On peut adapter nos modes de vie mais il faut penser à ceux qui n'ont pas le choix. On est seulement les messagers. Les écouteurs ne nous écoutent pas. Les modifications à venir vont engendrer pollution, embouteillages, trajets rallongés sur les quais, dégradation des modes de transports en commun avec le risque d'une attractivité en berne de la Presqu'île. On fait du greenwashing<sup>(1)</sup>, de l'écologisme, on trahit la cause écologique et environnementale. »

**« La Métropole n'a toujours pas produit les études »**

**Que vous inspire le début des travaux préalables sur la rue Grenette en mai ?**

« Cela va permettre d'avoir un test grandeur nature et de voir les impacts réels. On le traduit par une volonté d'aller vite, à marche forcée vis-à-vis de notre recours déposé le 26 mai 2023 au tribunal administratif, au cas où la décision nous conforte et que le projet soit rendu illégal puisqu'il a été lancé sans études d'impact. On dénonce la méthodologie et on demande que ces études soient rendues publiques afin d'assu-

rer une prise de décision éclairée et participative ».

**Elles ont pourtant été annoncées par Grégory Doucet, lors de sa tournée à mi-mandat le 15 novembre dans le 2<sup>e</sup> arrondissement ?**

« De fait, il a reconnu publiquement leur absence au moment de la prise de décision et à ce jour, la Métropole n'a toujours pas produit les études. On a observé début avril, durant six jours, des jeunes en mission sur le quartier. On éprouve un doute sur la qualité de ces études menées un week-end de Pâques. »

**Les écologistes parlent pourtant de rééquilibrage entre les différents modes de déplacement ?**

« On voit bien que 100 % sont dédiés aux pistes cyclables et que la voiture a des voies qu'elle doit partager. Il y a un véritable sujet d'éducation à propos des cyclistes qui n'est pas mené pour sécuriser les piétons. »

**Pourquoi l'ADPL a-t-elle envoyé un courrier à la préfète du Rhône mi-mars ?**

« Pour avoir des études d'impact, il faut un projet à 22 millions d'euros. On y est si on ne découpe pas les projets comme c'est le cas avec la rue de la République, la rue Grenette, les rues piétonnisées, la ZTL (zone à trafic limité), les voies des bus, le projet rive Droite... C'est un maquillage. On demande à la préfecture de considérer les défauts des projets Presqu'île à Vivre et Rive droite du Rhône qui nous semblent justifier de suspendre les travaux et d'employer toutes les voies de recours qu'elle peut juger utile pour garantir l'intérêt général. Les quais sont des voies à haute intensité et relèvent de la compétence de la préfecture. Où vont passer les manifestations s'il n'y a plus qu'une seule voie, sans créer des phénomènes d'émeutes ? »

**Après la saisine du Conseil d'État à la suite de l'absence de réponse du tribunal administratif de Lyon,**



Depuis 2019, la Métropole observe une baisse du trafic voiture de 17,5 % dans l'hypercentre et une augmentation du trafic vélo de 54 %. Quelque 10 000 véhicules circulent chaque jour rue Grenette. Photo Richard Mouillaud

**« Les modifications à venir vont engendrer pollution, embouteillages, trajets rallongés »**

Maxime Le Moing, président de l'Association pour le développement de la Presqu'île de Lyon



**vous venez d'obtenir l'appui de Thomas Rudigoz (Renaissance), député du Rhône (1<sup>re</sup> circonscription)...**

« Son soutien est précieux. Dans un courrier du 4 avril, Thomas Rudigoz questionne Vanina Nicoli, préfète déléguée à l'égalité des chances, sur la transparence et la prise en compte des impacts économiques, sociaux et envi-

ronnementaux du projet de réaménagement de la partie nord de la Presqu'île, de l'instauration de la zone à trafic limité et de la réduction du nombre de voies sur les quais du Rhône et de la Saône. Il souhaite aussi attirer son attention sur le respect de la qualification dite 'Routes à grande circulation' (RGC) concernant les quais. »

**Dans quel but l'ADPL a-t-elle lancé une enquête auprès des professionnels libéraux sur les projets à venir ?**

« En s'appuyant sur un questionnaire, l'ADPL souhaite connaître ce que pensent les professionnels au vu de leurs spécificités et contraintes propres. Les résultats sont encourageants avec des réponses circonstanciées. On s'aperçoit que les professions médicales sont peu informées. Les informations recueillies contribueront à façonner des propositions et des stratégies adaptées aux réalités de notre quartier. »

● **Propos recueillis par Nadine Micholin**

(1) Méthode de marketing consistant à communiquer auprès du public en utilisant l'argument écologique.

« Je suis inquiet pour nos activités commerciales » ●



Photo Michel Nielly

► **Cyril, gérant de la boucherie Domaine de Limagne**  
« Averti seulement la semaine dernière par la Métropole du lancement des travaux rue Grenette, je suis inquiet de la durée des travaux qui vont peser fortement sur nos activités commerciales. On nous a garanti les facilités de livraison, mais qu'en est-il après ? La rue piétonnisée, pourquoi pas mais avec quelles contraintes précises ? Les connaître et en parler sont nécessaires, car la concertation en amont a fait défaut. »

« Je vais avoir moins de bouchons » ●



Photo Michel Nielly

► **Alain Feydeau, riverain du 2<sup>e</sup> arrondissement**  
« Si en dessous de chez moi, je vais voir moins de bouchons au coin de la rue Grenette et du quai Saint-Antoine, je m'attends à pire avec des bus qui auront du mal à se croiser dans le secteur où les livraisons ne pourront sans doute plus s'effectuer. Pour imposer un projet concocté unilatéralement, dommage que la Métropole évite le dialogue avec les résidents et les commerçants du secteur. »

« Un projet exécuté avec précipitation » ●



Photo Michel Nielly

► **Bernard Colombaud, président du CIL Centre Presqu'île**  
« Traverser la Presqu'île et circuler sur les quais vont être plus difficiles avec la piétonnisation de la rue Grenette. Quant aux livraisons des commerçants, la question se pose surtout après lesdits travaux, car on sait que la Métropole entend y mettre fin ensuite. Et qu'en sera-t-il des déménagements de résidents ? C'est un projet exécuté avec précipitation qui va pénaliser le secteur. »

« On nous promet aucun souci pour les livraisons durant les travaux » ●



Photo Michel Nielly

► **Françoise, gérante de la charcuterie Bonnard**  
« Le changement pourquoi pas ? Mais à condition d'être partie prenante en amont, lors des études de projet. On nous promet pendant les travaux aucun souci pour les livraisons. Nous y tenons fermement et serons intraitables s'il y a des problèmes, car un commerce doit pouvoir vivre au quotidien. Tout va trop vite et sans études sérieuses des conséquences, semble-t-il. C'est regrettable. »

« L'engorgement des voies de circulation est plus que prévisible » ●



Photo Michel Nielly

► **Patrick, habitant de Tassin-la-Demi-Lune**  
« Venant régulièrement dans le secteur en voiture, faute de moyens de transport adaptés à mes besoins, je m'élève contre la piétonnisation de la rue Grenette. Celle-ci va engendrer des conséquences nuisibles, notamment dans le domaine des livraisons, pour les commerçants. Quant à l'engorgement des voies de circulation pour franchir la Saône, avec les bus, c'est plus que prévisible. »

## Bataille de chiffres autour des déplacements

Le site de la Métropole de Lyon met en avant l'enquête Déplacements du Sytral de 2015. Le périmètre porte sur 599 communes couvrant la Métropole, le Rhône, une partie de l'Ain et de l'Isère. Il concerne tous les déplacements à destination de la Presqu'île (du boulevard de la Croix-Rousse aux voies ferrées à Perrache) et pas seulement Lyon-Villeurbanne.

### Une baisse du trafic automobile de 17,5 % dans l'hypercentre

On retrouve les 20 % de part modale pour la voiture et 80 % pour les autres modes soit la quasi-totalité en transports en commun (39 %) et à pied (37 %), 3 % à vélo et 1 % autre. « Si on retire les flux internes (origine et destination du déplacement en Presqu'île), cette part modale alternative descend à 73 %. Ces données sont de plus à mettre en miroir avec les tendances de déplacements observées, l'étude datant de 2015 », explique la Métropole. Ainsi, depuis 2019, la Mé-

tropole observe une baisse de trafic automobile de 17,5 % dans l'hypercentre (périmètre qui inclut la Presqu'île sur un carré quais de Saône/Perrache-Berthelot/Voies ferrées/Tunnel Croix-Rousse-Duquesne), une augmentation du trafic vélo de 54 % sur l'ensemble de la Métropole, un nombre record de 530 000 abonnés TCL.

Maxime Le Moing, président de l'Association pour le développement de la Pres-

qu'île de Lyon (ADPL), met en doute cette analyse. « Elle est basée uniquement sur les déplacements des habitants de la zone Villeurbanne et Lyon, affirme-t-il, et non des personnes ayant pour destination la Presqu'île. [...] Cette statistique de 80 % qui viendraient autrement qu'en voiture en Presqu'île, est fautive et trompeuse. D'après mes calculs réalisés à partir de l'enquête, le vrai chiffre est que seulement 35,7 % des

déplacements pour rejoindre la zone Lyon-Villeurbanne étaient réalisés en 2015 autrement qu'en voiture (vs 64,3 % en voiture). Près des deux tiers des personnes vivant à l'extérieur de la zone Lyon-Villeurbanne venaient et repartaient en voiture en 2015. » Dans une lettre ouverte le 16 avril adressée à Gregory Doucet et Bruno Bernard, le président s'inquiète de « l'absence de transparence ».

## Recours au tribunal administratif : la Métropole réserve sa réponse pour les juges

Concernant le recours au tribunal administratif, la Métropole signale que pour tous les projets d'aménagement, la Métropole de Lyon réalise toutes les études réglementairement requises. « Pour mener à bien un projet, plusieurs types d'études sont nécessaires : étude de faisabilité, de trafic, études techniques diverses ainsi que des études de perception des habitants et des visiteurs de la Presqu'île, etc. Celles-ci sont menées en lien avec les partenaires comme la Ville de Lyon, Sytral Mobilités, la préfecture ou avec l'Autorité environnementale. Les résultats sont régulièrement présentés lors des réu-

nions publiques organisées ou lors des comités de suivi. S'agissant des griefs de l'association sur le volet judiciaire, la procédure étant en cours, la Métropole de Lyon réserve sa réponse pour les juges. »

Enfin, sur la campagne d'enquête commandée par la Métropole de Lyon début avril, elle a bien été réalisée auprès des automobilistes de la Presqu'île afin d'objectiver et de caractériser finement les motifs des accès motorisés à la Presqu'île. « Les résultats de ces enquêtes serviront à alimenter les études et la concertation sur les modalités de la ZTL », confirme la Métropole.

## Interview de Valentin Lungenstrass sur Lyon Capitale (extraits) Valentin Lungenstrass est Adjoint au Maire de Lyon

### Sur le projet « Presqu'île »

On est en avril 2024. Globalement, d'ailleurs, les apaisements de cœur de quartier avancent bien. Il n'y a pas que la Presqu'île, il y a aussi d'autres quartiers. Sur la Presqu'île, on avance bien. La zone à trafic limité qui continue à être instruite, on aura dans les prochains mois aussi la discussion sur les ayants droits de cette zone à trafic limité. Les nouveaux bus, les nouveaux trolleybus sont commandés pour apporter plus de confort et de capacité. Et puis on a aussi, vous le voyez en ce moment, des travaux d'espaces publics, des travaux pour entretenir les réseaux souterrains qui sont en cours. Certains vont démarrer aussi dans les prochaines semaines. L'ensemble du projet se met en œuvre et je pense qu'on est dans l'attente que ça soit le quoi pour juin 2025.

### Sur la Vitesse limitée à 30 km/h

Valentin Lungenstrass donne les premières grandes lignes du bilan sur les accidents : *"On est satisfait des résultats. On a, entre 2019 et 2023, une baisse de 37% des accidents à Lyon, donc c'est positif. On a aussi une accélération avec la "Ville 30". Entre 2022 et 2023, on a encore une baisse continue de 19% des accidents. Vis-à-vis de ça, effectivement, les objectifs sont atteints. Il faut rester prudent parce que les questions d'accidentalité, c'est quelque chose qui est dynamique, qui est fragile. Mais on est plutôt sur la bonne voie et ça, c'est positif."*

Avec [la fermeture à la circulation de la rue Grenette](#) , la rue du Port du Temple représente l'un des rares itinéraires pour pénétrer en centre-ville. Raison pour laquelle son sens de circulation sera inversé en vue d'irriguer les flux du quai des Célestins à la place des Jacobins.

Interview de Régis Poly sur Lyon Capitale (extraits)  
Régis Poly est vice président de la chambre de commerce et d'industrie

Commerces en presqu'île : "les grandes enseignes arrivent en force"

---

Ces dernières semaines des commerces historiques et indépendants de la Presqu'île ont définitivement baissé le rideau. Si les raisons sont multiples (loyers, conjoncture économique défavorable, accessibilité de l'hyper-centre), le phénomène interpelle les acteurs économiques. Régis Poly, vice-président de la Chambre de commerce et d'industrie de Lyon, rappelle que ces commerçants font la spécificité de l'offre commerciale lyonnaise avec 41% seulement de franchisés.. *"Il y a un vrai point de vigilance"*, confie-t-il.

Ce commerçant, comme d'autres, s'inquiète aussi des futurs effets de la piétonisation de la Presqu'île sur les loyers comme sur la fréquentation du secteur. Régis Poly reconnaît toutefois que la part des clients qui se rendent uniquement en voiture sont moins nombreux.

# La pub XXL de la place Bellecour au milieu de tirs croisés entre la droite et les écologistes

La bâche XXL qui recouvre la façade de l'immeuble au 6 place Bellecour et fait la pub pour le géant suédois Ikea n'est pas n'est pas du goût des Écologistes qui dénoncent la concurrence faite aux boutiques du centre-ville. Faux, rétorque la droite, c'est la politique de mobilités des Verts qui fait du tort aux commerçants indépendants.

**I**l faut croire qu'ils adorent se chicaner par réseaux sociaux interposés. Au centre de la bagarre cette fois-ci, la bâche publicitaire Ikea XXL qui s'étale sur l'une des façades en réfection d'un immeuble situé au n° 6 de la place Bellecour.

D'un côté, les écologistes. Ils dénoncent l'occupation de l'espace public par cette pub pour une multinationale de la distribution laquelle viendrait « concurrencer les commerces indépendants du centre-ville », selon les mots du président de groupe à la Métropole, Benjamin Badouard, ex-militant de Plein la vue, sur X. D'autres de son camp, embrayent pour que l'on soutienne le commerce indépendant « plutôt que d'inciter les Lyonnais à aller consommer dans des grandes chaînes hors de Lyon ».

En face, l'opposition, à droite, répond et critique ce positionnement accusant les Verts de vouloir faire le « buzz ». A l'image de Pierre Oliver, maire (LR) du 2e arrondissement et candidat aux prochaines municipales, qui, (toujours sur X)



Cette bâche publicitaire est un dispositif réglementaire et légal validé par la Direction des Affaires Culturelles. Photo Maxime Jegat

souffle : « Si le commerce souffre en Presqu'île c'est avant tout à cause de la politique des mobilités de Grégory Doucet et Bruno Bernard ».

## Commerces menacés d'expulsion

Il n'en fallait pas plus pour lancer une nouvelle polémique. Mais qui tue donc le commerce de proximité ? Quid du devenir des commerces indépendants de la place lyonnaise ? Le sujet est sensible alors que depuis plusieurs mois, les fermetures de boutiques his-

toriques semblent s'accélérer en Presqu'île, certaines étant dans des situations financières compliquées face à la hausse des loyers ou menacées d'expulsion.

Ce n'est pas la première fois que les bâches publicitaires de Bellecour se trouvent au milieu de tirs croisés. Prises pour cible à de multiples reprises par les activistes du climat, elles échappent à la réglementation sur l'affichage publicitaire de la Métropole. Dans le Progrès, Julien Aguetant, associé chez Lightair, la société

qui crée et installe ce type de publicité, rappelle que « Depuis 2007, la législation française permet aux propriétaires publics ou privés de bâtiments historiques ou monuments classés, d'utiliser légalement les échafaudages pour financer les travaux de rénovation. Cette bâche publicitaire est donc un dispositif réglementaire et légal validé par la Direction des Affaires Culturelles (DRAC). Une toile sur échafaudage qui rapporte, à la Ville, chaque mois, environ 800 € de taxe publicitaire. »

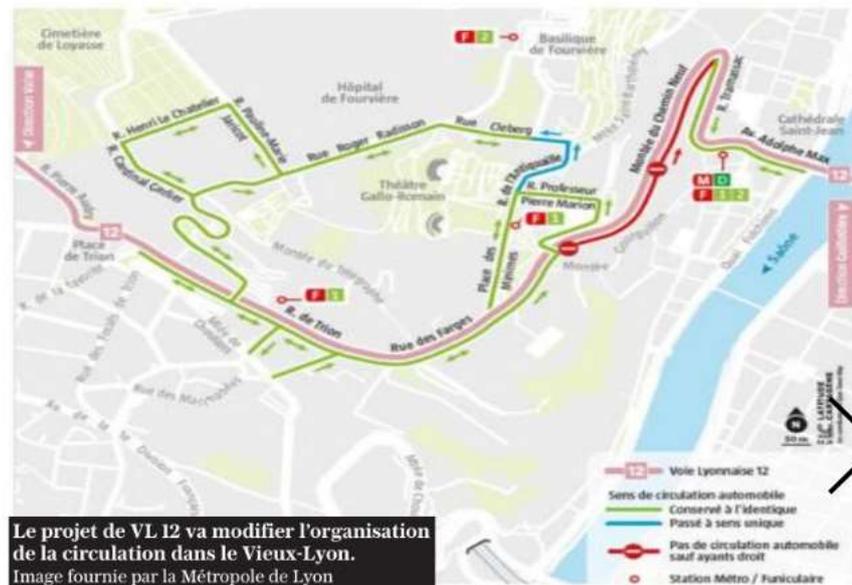
# Montée du Chemin-Neuf sans voiture : l'expérimentation commencera cet été

La Métropole annonce que la montée du chemin Neuf sera interdite à la circulation automobile à compter de cet été. C'est une expérimentation qui va durer 9 mois, menée dans le cadre de la création de la voie lyonnaise n°12, dont le tracé passe par Saint-Just pour rejoindre le Vieux-Lyon.

La Métropole de Lyon vient d'annoncer que le début de l'expérimentation du nouveau plan de circulation qui accompagnera la création de la voie lyonnaise n°12 allait débiter cet été, entre la place de Trion sur la colline de Fourvière et l'avenue Adolphe-Max dans le Vieux-Lyon. Concrètement, le haut de la rue de l'Antiquaille passera en sens unique et la montée du Chemin neuf sera réservée aux ayants droit.

## Près de 10 000 cyclistes par jour attendus d'ici 2030

Cette expérimentation débutera après le festival des Nuits de Fourvière, à l'été 2024, et durera 9 mois. L'expérimentation permettra de vérifier les évolutions réelles des flux, des temps de parcours et de la sécurité sur les axes concernés et sur les axes de reports. « Nous devons mener cette expérimentation pour avoir une approche réaliste et ainsi mesurer factuellement les impacts et bénéfices », déclare dans un communiqué Fabien Bagnon, vice-président en charge de la Voirie et des mobili-



Le projet de VL 12 va modifier l'organisation de la circulation dans le Vieux-Lyon. Image fournie par la Métropole de Lyon

tés actives qui annonce, pour la mi-mai, une nouvelle rencontre avec l'ensemble des partenaires et des acteurs locaux.

D'ici là, le débat très animé autour de cet aménagement entre partisans et opposants n'est pas près de s'arrêter. Le projet de la ligne 12 doit relier Lyon 9<sup>e</sup> depuis la rue Sergent-Michel-Berthet à Bron. Ce parcours dédié aux vélos doit pouvoir se faufiler à travers six arrondissements (5<sup>e</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup>, 7<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup>) dans des axes de circulation aux profils bien différents. D'où les réactions des habitants de plusieurs quartiers.

Dans le Vieux-Lyon plus précisément, la collectivité



Un cycliste entame la montée. Photo Frédéric Chambert

veut « répondre au manque d'accès vélo sécurisé entre le plateau du 5 et le centre-ville de Lyon et élargir les trottoirs qui ne respectent pas aujour-

d'hui les minimums exigés par la loi handicap de 2005. Près de 10 000 cyclistes par jour sont attendus sur ce secteur d'ici 2030. »

## 2 000 signatures contre la fermeture de la montée

Lancée depuis plus de trois semaines par l'association Renaissance du Vieux-Lyon (RVL) et plusieurs comités d'intérêts locaux du haut de la colline (Point-du-Jour, Champvert, Saint-Juste-Fourvière) ainsi que Saint-Georges Village, la pétition a rassemblé à ce jour un peu plus de 2 000 signatures. Tous s'opposent à la fermeture de la montée du chemin Neuf aux voitures (qui déjà ne peuvent plus monter) envisagée par la Métropole de Lyon dans le cadre d'un plan de circulation dont la mise en place est liée à

l'aménagement de la voie lyonnaise n° 12.

Un chiffre plus qu'honorable, estiment les responsables des associations dont certains se disent très étonnés par la réaction des habitants interrogés. « Les gens débarquent, explique Frédéric Auria président de la RVL. En haut, l'information n'est pas passée, en bas dans le Vieux-Lyon, les gens ont du mal y croire. » En supprimant cet accès, il redoute « un phénomène d'isolation » du Vieux-Lyon et un report de circulation sur Choulans « bien

engorgée ».

L'engorgement existe déjà, il est lié à la géographie des lieux, avance-t-il. « Notre priorité, est que ces quartiers restent habitables et habités. Et pour cela, il faut que les gens puissent venir. Il faut développer les pistes cyclables, cela peut empiéter sur les espaces dédiés aux voitures mais il ne faut pas les supprimer. »

Un projet qui n'a pas que des opposants dans le quartier. Il y a un mois, des habitants et des commerçants avaient créé un collectif, Saint-Just

Respire, favorable au projet de requalification qui ne concerne pas que les cyclistes, disaient-ils.

Faisant valoir un autre point de vue, face à tous ceux qui se sont mobilisés contre le projet de la voie lyonnaise n° 12, ils sont pour leur part convaincus que le quartier « a beaucoup à gagner de ce projet » entre opportunité d'un retour au calme, suppression du trafic de transit, baisse de pollution et mise aux normes de trottoirs trop étroits.

● A. Du.

# Voie lyonnaise montée du Chemin neuf : "Les gens n'en peuvent plus"

16 AVRIL 2024 À 15:01 - MIS À JOUR À 15:04 PAR NATHAN CHAIZE 2 Commentaires

Après plusieurs semaines de contestation des Comités d'intérêts locaux, la Métropole de Lyon a décidé d'expérimenter la fermeture de la montée du Chemin neuf pendant neuf mois, évitant toutefois la période des Nuits de Fourvière.

"On ne voit pas pourquoi ils attendent que les Nuits de Fourvière soient finies pour lancer l'expérimentation...", lance ironiquement Frédéric Auria, président de la Renaissance du Vieux-Lyon, opposé, comme tous les Comités d'intérêts locaux du 5e arrondissement, à la fermeture de la montée du Chemin neuf. "Il est évident qu'ils se doutent que cela va poser problème pendant le festival", ajoute-t-il.

**"Ce projet va permettre d'élargir les trottoirs et de réduire le trafic sur la rue Tramassac et la place Saint-Jean"**

Frédérique Bienvenüe, co-présidente de l'association La Ville à Vélo



Ce lundi, la Métropole de Lyon a annoncé qu'elle expérimenterait pendant neuf mois la fermeture à la circulation automobile de la montée du Chemin neuf, qui permet de relier le quartier de Saint-Just au Vieux-Lyon dans le sens de la descente, pour permettre la mise en oeuvre de la Voie lyonnaise n°12. Scénario proposé après une vive opposition au projet initial, notamment dans le secteur de Trion, il n'a pas non plus convaincu les habitants. La collectivité a donc décidé, comme elle l'a fait pour Oullins, d'expérimenter, tout en évitant la période des Nuits de Fourvière.

## "Il faut maintenant qu'ils assument de vouloir faire des autoroutes vélo"

Mais pour Frédéric Auria, le projet, même expérimental, ne passe pas : "Il faut maintenant qu'ils assument de vouloir faire des autoroutes vélo. Il n'y avait aucun souci pour les cyclistes sur cet axe. La montée était sécurisée, et en descente, les vélos vont de toute façon plus vite que les voitures", s'agace-t-il. Alors que la pétition lancée par les CIL contre la fermeture de l'axe a rassemblé plus de 1 000 signatures en ligne et près de 1 500 en version papier, le président de la RVL s'inquiète : "Si le projet est mis en place sans écouter les retours, on va atteindre un point de non-retour, les gens n'en peuvent plus."

Pour Frédérique Bienvenüe, co-présidente de l'association La Ville à Vélo, l'annonce de cette expérimentation est une bonne nouvelle, surtout pour les piétons. "En plein quartier historique, avec beaucoup de tourisme, cela va permettre d'élargir les trottoirs et de réduire le trafic sur la rue Tramassac et la place Saint-Jean", considère-t-elle. Pour Frédérique Bienvenüe, "les gens avaient pris l'habitude d'un autre itinéraire à la montée sans que des reports de circulation problématiques ne soient observés, il n'y aura pas de souci pour la descente".

**"Les habitants de Choulans qui ont déjà le nez dans les particules fines seront sûrement ravis d'avoir un nouveau report de trafic"**

Frédéric Auria, président de la RVL



Marie-Pierre André, présidente du CIL Point du Jour, demande de son côté aux élus d'adopter un point de vue plus global. "Tout l'ouest lyonnais passe par chez nous, avec Choulans réduite à une voie, des bus saturés, le relief qui rend difficile de prendre un vélo, cela nous paraît précipité de fermer le Chemin neuf", déplore-t-elle, invitant à reconsidérer le projet une fois le Tramway express de l'ouest lyonnais finalisé.

Il faudra pour les opposants et automobilistes ne faisant pas partie des ayants-droits (dont le cadre reste comme toujours à définir), se résigner à emprunter désormais la montée de Choulans pour rejoindre la Presqu'île depuis la colline. Un itinéraire déjà très fréquenté et sujet aux embouteillages. "Les habitants de Choulans qui ont déjà le nez dans les particules fines seront sûrement ravis d'avoir un nouveau report de trafic", maugrée Frédéric Auria.

## **Bonne nouvelle • La portion basse du quai Tilsitt, le long de la Saône, enfin rouverte à la promenade**

Ce dimanche sous le soleil, on a pu croiser quelques Lyonnais venus profiter de ce bord de Saône retrouvé, à hauteur de la passerelle Saint-Georges. Le lieu était resté fermé à la promenade durant dix ans.

Après de longs mois de travaux pour consolider le mur et remettre en état les rampes d'accès, la portion basse du quai Tilsitt a rouvert permettant aux usagers de cheminer le long de la rivière entre la Confluence et la passerelle du palais de justice. Il ne reste plus qu'à terminer le chantier des Terrasses de la Presqu'île et le linéaire sera complet jusqu'à l'île Barbe.



**Dix ans après sa fermeture, la portion basse du quai Tilsitt a rouvert à la promenade.** Photo Tatiana Vazquez

## **Lyon 2<sup>e</sup> • Saint-Antoine : pourquoi le chantier sur les quais de Saône est à l'arrêt**

On n'en voit plus la fin. Ce dimanche, alors qu'on se réjouissait de la réouverture de la portion basse du quai Tilsitt, le long de la Saône, à la promenade, on affirmait qu'il ne restait plus qu'à attendre la fin du chantier des Terrasses de la Presqu'île, autrefois occupé par le parking Saint-Antoine, pour retrouver un linéaire en bord de rivière complet jusqu'à l'île Barbe. Cet espace, installé sur 1 000 m<sup>2</sup> dans l'axe de l'église Saint-Nizier et de la place d'Albon, dessiné par les architectes de l'agence Wilmotte & Associés, avec belvédère et jardin fluvial, devait être rendu au public cet été.

Mais il n'en sera rien. Une nouvelle fois les travaux sont interrompus. La Métropole vient d'annoncer que le chantier est à l'arrêt « en raison d'un désordre constaté au nord du quai bas », en l'espèce un affaissement du mur de rive plongeant dans la Saône. Des mesures conservatoires d'urgence sont mises en œuvre et se poursuivront jusqu'à fin avril. Elles consistent à combler les affouillements et à conforter le mur par la pose d'enrochements en pied de mur. En parallèle, des études géotechniques complémentaires ont été lancées afin de déterminer la solution définitive de confortement du mur restant à réaliser, étape nécessaire avant toute reprise des travaux d'aménagement du quai bas. Ces études permettront d'établir un nouveau planning pour finaliser les travaux. Il n'y a pas d'incidence sur le reste des quais de Saône, ni sur la partie haute.

# 29,6 °C à Lyon ce dimanche : le 14 avril le plus chaud depuis 1949

Le thermostat s'est encore affolé ce dimanche dans l'agglomération lyonnaise. La station de Lyon-Bron a enregistré 29,6 °C en fin d'après-midi, faisant de ce 14 avril le plus chaud depuis 1949.

Balade à vélo, verre en terrasse, pique-nique au parc... Ce dimanche ensoleillé était propice aux activités estivales.

Alors que ce samedi 13 avril était le plus chaud depuis 75 ans, un nouveau record journalier vient d'être battu ce dimanche. Le thermomètre affichait 29,6 °C à 17 heures, d'après les mesures relevées à la station de Lyon-Bron, faisant de ce 14 avril le plus chaud depuis 1949.

#### Dix jours au-dessus des normales de saison

Un record tout près de devenir absolu, puisque la température

la plus chaude jamais relevée au mois d'avril toutes années confondues est de 30,1 °C et c'était le 16 avril 1949.

D'après Info Climat, les températures de ce dimanche étaient 12 degrés au-dessus des normales de saison pour un mois d'avril à Lyon.

Un épisode de chaleur qui fait suite à celui du week-end des 6 et 7 avril. Ce mois-ci, ce sont déjà dix journées qui ont été plus chaudes que les normales de saison.

#### Dix degrés en moins dès ce lundi

Les conditions météo devaient toutefois se dégrader en début de semaine, avec une chute de 10 degrés attendue ce lundi. Puis nous perdrons encore 5 degrés à partir de mardi selon Météo France. En cause, un flux nord-ouest, ponctué d'averses, qui viendra rafraîchir nettement la région lyonnaise.



Un nouveau record journalier a été battu ce dimanche à Lyon, où le thermomètre a frôlé les 30 degrés. Photo d'illustration Maxime Jegat