



REVUE DE PRESSE

27 avril 2024

Quais Tilsitt et Joffre : ils approuvent la piste cyclable double sens côté façade

Dans un contexte où beaucoup de voix s'élèvent contre les voies lyonnaises, un nouveau collectif baptisé Bien vivre en Presqu'île d'une douzaine d'habitants d'Ainay et de la Presqu'île s'est constitué fin mars. Il milite pour l'aménagement du scénario 1 sur les quais Tilsitt et Joffre proposé par la Métropole.

Contrairement aux quatre associations, les comités d'intérêts locaux (CIL) Centre et Sud Presqu'île, l'association pour le développement de la Presqu'île de Lyon (ADPL) et le conseil de quartier Bellecour Carnot qui réclament le maintien du stationnement et rejettent les scénarios 1 et 3, un jeune collectif baptisé « Bien vivre en Presqu'île » s'est constitué fin mars. Composé d'habitants d'Ainay et de la Presqu'île (quatre personnes et huit sympathisants), ils se sont rencontrés lors des différentes concertations et penchent pour le scénario 1.

Cette option prévoit un couloir de bus, une piste cyclable double sens côté façade sur les quais Tilsitt et Joffre et la suppression totale du stationne-



Quai Tilsitt, l'aménagement provisoire actuel comporte une voie de circulation automobile, zone 30 km/h avec marquage au sol à gauche et l'élargissement du couloir bus-vélo à droite. Photo Nadine Micholin

ment. Elle était inscrite sur la plateforme « jeparicipe » de la Métropole du 7 février au 31 mars, qui proposait un questionnaire sur trois scénarios réalisables.

« Le scénario 1 fait prévaloir l'intérêt général des habitants de la Presqu'île pour tous les usagers et pas seulement dans l'intérêt des seuls qui possèdent une voiture en propriété » explique Olivier Rocher. Cet adhérent de Bien vivre en Presqu'île refuse une voie mixte bus-vélos par peur d'un nouveau drame comme en 2022.

« L'espace public des quais n'a pas vocation à y accueillir à ciel ouvert des voitures ventouses pour à peine 30 euros par mois. Ce qui est dangereux pour un cycliste, c'est la vitesse et les véhicules stationnés. »

Nos priorités sont la santé, la sécurité, nos activités, le sommeil

Le collectif explique que les nombreux parkings proches sont à moitié vides la plupart du temps. « Avec Gailleton (200 places) Tilsitt (220 places), Ainay (220 places), Belle-

Une réunion publique prévue d'ici à quelques mois

Avant de commencer les travaux d'aménagement sur les quais Tilsitt et Joffre en 2025, la Métropole a mis en ligne une concertation publique du 7 février au 31 mars qui a rassemblé 528 participants.

Son questionnaire en ligne soumettait trois scénarios réalisables : scénario 1 avec un couloir de bus et une piste cyclable double sens côté façade, scénario 2 où les vélos

circulent en nord sud dans le couloir de bus et en sud nord sur une bande cyclable côté façade, et scénario 3 avec une piste cyclable en double sens côté Saône.

La conception du projet sera soumise pour avis conforme à la préfecture et à l'Architecte des Bâtiments de France au 2^e semestre 2024.

Une réunion publique de restitution sera organisée dans quelques mois.

cour (478 places), République (832 places) et Perrache (889 places), il y a de quoi faire ! »

« Aujourd'hui, qui n'est pas piéton n'est pas Lyonnais ! » Détournant l'hymne favori de l'OL, « Qui ne saute pas n'est pas Lyonnais », Bien vivre en Presqu'île mise sur les bienfaits de la marche à pieds, première des mobilités : « Des façades dénoircies, une redécouverte des quartiers, une promenade fleurie et arborée utile à notre santé » et assume vouloir s'adapter aux nouvelles canicules.

Quant aux écueils avec les portes cochères aux n° 12, 13, 14, 15, 18 et 19 du quai Tilsitt, Olivier Rocher préconise des aménagements au droit de ces numéros et aux carrefours. « L'objectif premier n'est pas d'aller vite. Nos priorités sont la santé, la sécurité, nos activités, le sommeil. Quand on voit notre climat tempéré s'enfuir, nos bonheurs respectifs sont en jeu dans cet aménagement des quais, quel que soit notre âge. »

● Nadine Micholin

| Compte X : BVenpresquile

Lyon

Pollution : ces habitants du quai Gillet réclament le passage à une voie sous le tunnel de la Croix-Rousse

Ils disent « subir une pollution persistante », en dépit d'un trafic dont on dit qu'il baisse. Eux qui habitent le quartier Croix-Rousse Saône aux abords du tunnel réclament des mesures transitoires ou définitives. Comme le passage à deux fois une voie. Pour diminuer la circulation et faire de la place à une nouvelle ligne forte de bus. Et là, ce n'est pas gagné.

Trop de circulation à proximité du tunnel de la Croix-Rousse... Le constat est toujours le même de ce côté-ci de la Croix-Rousse et aujourd'hui faute de réponse, on questionne encore.

Que faire pour que soit prise en compte la pollution essentiellement au niveau du quai Gillet « qui pâtit d'une pollution chronique due à la proximité du tunnel » et de l'école des Entrepôts ? interroge Luc Arbib, président du conseil de quartier Croix-Rousse Saône.

Et la demande se fait pressante. D'autant que de l'autre côté, la Ville de Lyon s'apprête à engager en 2025, à hauteur de 6 millions d'euros, de gros travaux d'isolation à l'école Michel-Servet avec, notamment, la mise en place d'une ventilation double flux avec filtration particule.

Une voie de covoiturage ?

Certes le taux de particules fines aurait baissé mais qu'en est-il du dioxyde d'azote ? questionne le président pour qui « le sujet c'est la pollution de fond ». La solution ? Réduire le nombre de voies affectées aux voitures, autrement dit, passer à un deux fois une voie, et ainsi diminuer la circulation.

« On attend tel le messie que la Métropole ou la préfecture, prenne des mesures transitoires ou définitives pour faire en sorte qu'il n'y ait plus

50 000 véhicules qui y circulent chaque jour », indique Luc Arbib. La Métropole en compte 35 000. Déplorant une ZFE (Zone à Faibles Émissions) qui « tarde à servir à quelque chose sans vidéoverbalisation avant 2025 », le président d'association évoque deux options, aménager une voie de covoiturage ou affecter une file de voitures à un transport en commun de type BHNS ou tramway.

Cette dernière option a déjà été envisagée en mars 2022. Proposition de campagne des élus écologistes, l'intention de supprimer une voie de circulation voiture dans chaque sens pour y mettre une voie de bus est alors développée par Jean-Charles Kohlhaas, vice-président de la Métropole de Lyon. Intention qui doit être assortie d'une autorisation de l'État, dit-il, car il s'agit d'une « route à grande circulation ».

« Nous, simples habitants de la Croix-Rousse, on subit la pollution »

Luc Arbib, président du conseil de quartier Croix-Rousse Saône

Le maire de la Croix-Rousse Rémi Zinck y voyait des avantages : « lutter contre la pollution » et « créer un mode de transport en commun plus important que le C6, la ligne de bus qui passe à l'intérieur du tunnel ».

La LCO relierait la Part-Dieu à Écully en passant par Vaise

Ce projet a un nom : la ligne forte TCL Centre-Ouest ou LCO. Il a été inscrit au plan de mobilité de Sytral Mobilités



Pour le président du conseil de quartier Luc Arbib, c'est « essentiellement le quai Gillet qui pâtit d'une pollution chronique due à la proximité du tunnel sous la Croix Rousse ». Photo Aline Duret

« qui sera prochainement arrêté ». On n'en saura pas davantage. Si ce n'est qu'il faudra sans doute être patient. Ce nouveau tracé qui permettrait, selon la Métropole de Lyon, de relier la Part-Dieu au campus Lyon-Ouest à Écully en passant par Vaise, est évoqué à l'horizon 2030, voire 2040.

Une échéance bien lointaine. « Pour moi, estime Luc Arbib, la situation est bloquée », et non pas pour la raison officielle évoquée précédemment (la route à grande circulation). Cette incertitude reposerait en fait sur ce que l'habitant qualifie de « guéguerre » entre la Métropole et la ville d'Écully. « Et au final, dit-il, nous, simples habitants de la Croix-Rousse, on subit la pollution ».

● Aline Duret

Projet LCO : la Métropole de Lyon et la ville d'Écully pas sur la même longueur d'onde

C'est un « désaccord profond » qui a émergé entre la ville d'Écully et la Métropole de Lyon et qui a été relaté dans les colonnes du *Progrès*. Et pour lequel le projet LCO (pour Ligne Centre-Ouest) est aux avant-postes.

Comme pour tout projet de ligne forte, les collectivités, ici la Métropole et Sytral Mobilités, examinent avec attention plusieurs critères. Le nombre d'habitants concernés en fait partie. « L'investissement est tel qu'elle doit bénéficier au plus grand nombre », argumentait récemment Renaud Payre, vice-président de la Métropole en charge de l'Habitat. Par conséquent, poursuivait-il, l'arrivée d'une telle

ligne qui « permettrait aux habitants d'Écully centre ou du quartier Sources d'être reliés à la Part-Dieu, grâce à une station proche de chez eux », doit « s'accompagner d'une densification, aux Sources mais pas seulement ».

L'intention passe mal. Le maire d'Écully, Sébastien Michel s'en est expliqué : « Quand Renaud Payre dit que le désenclavement du quartier des Sources se fera par une ligne forte de transports en commun, c'est faux, car on parle d'une ligne qui n'aurait aucun arrêt dans le quartier. En plus de cela, elle ne verrait pas le jour avant 2032 ou 2033 dans le meilleur des cas. » Le dossier serait-il bloqué ?

Lyon 2^e • 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 m² 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.



Antoine Nanterme, cofondateur de l'ADPL (association pour le développement de la Presqu'île de Lyon)

Projet 'Presqu'île à vivre' : "nous voulons un dialogue avec la Métropole de Lyon"

La statue de Louis XIV régnera à nouveau le 30 avril place Bellecour

C'est bientôt le jour du grand retour. La date de la réinstallation de la statue de Louis XIV et de son cheval est désormais fixée au 30 avril, selon une information de BFMTV que *Le Progrès* a pu confirmer.

Démontés en juillet dernier pour cause de restauration spectaculaire et même inédite, le Roi-Soleil et sa célèbre monture, chef-d'œuvre du sculpteur Lemoine, reviennent dans leurs apparats de bronze rénovés. Les travaux auront duré plusieurs mois.

Au lancement du chantier,

la Métropole avait annoncé qu'il faudrait, une fois le cavalier réinstallé, compter sur la mise en place d'une nouvelle zone de chantier pour l'aménagement et la restauration de l'estrade avec remplacement de l'enrobé rouge défectueux.

Installée ici depuis 1825 sur la place Bellecour, elle sera « éclatante pour célébrer le bicentenaire de ce chef-d'œuvre l'an prochain », annonçait, en mars dernier, sur les réseaux, le maire de Lyon Grégory Doucet.



La statue avait été démontée en juillet dernier. Photo Éric Baule

Histoire locale

Quand Louis Pradel voulait une route à la place du Vieux-Lyon

Chaque dimanche, *Le Progrès* se plonge dans l'histoire de Lyon, la grande et la petite. Celle des hommes et du patrimoine. Cette semaine, l'histoire d'un projet abandonné par Louis Pradel, maire de Lyon pendant 20 ans.

Louis Pradel, maire emblématique de Lyon entre 1957 et 1976, était l'homme des grands chantiers : le centre commercial de la Part-Dieu, l'échangeur de Perrache, le tunnel sous Fourvière, l'Hôtel de la Communauté urbaine, la bibliothèque municipale, le métro, le Palais des sports, des HLM, des maisons de retraite, c'est lui. Mais Pradel a aussi eu son grand projet abandonné. Quand il accède à l'Hôtel de ville, le successeur d'Edouard Herriot veut une autoroute dans la vil-

le. **reader**
Louis Pradel considère que



Louis Pradel a mené de grands chantiers pour réaménager la ville. Photo Archives Le Progrès

l'automobile est le meilleur moyen de circuler à Lyon et souhaite permettre aux véhicules de venir jusqu'au centre-ville, pour donner un nouveau souffle au commerce local.

L'autoroute qui arrive par le tunnel de Fourvière et l'échangeur de Perrache sont construits dans ce sens. Le tunnel devait à l'origine compter trois voies de circula-

tion. Mais pour des raisons budgétaires, les Lyonnais n'ont dû se contenter que de deux voies. Et des embouteillages.

Un quartier à l'abandon

Un moindre mal, peut-être, car un autre projet, bien plus terrible, a failli voir le jour : des voies de grande circulation à la place du quartier Saint-Jean. Il faut dire qu'il n'est pas un amoureux des vieilles pierres, et que le quartier est laissé à l'abandon depuis le XVII^e siècle. Pradel imagine un pont partant de la rue Grenette et d'un boulevard continuant ce pont jusqu'à Fourvière.

Projet de boulevard sur la colline de Fourvière

Mais en 1959, une association d'amoureux du Vieux Lyon s'insurge. Sous la pression du préfet Ricard et de l'architecte Thévenot des Monu-

ments historiques, Pradel renonce à son projet de saillie destructrice dans le Vieux Lyon. Mieux. Il change complètement son fusil d'épaule en se ralliant au projet de restauration défendu par la Renaissance du Vieux Lyon. Le quartier est par la suite le premier « quartier sauvegardé » de France, selon la loi Malraux.

Quelques années plus tard, il revient à la charge avec son projet de boulevard sur la colline de Fourvière. « Mais les militants du Vieux Lyon ont heureusement judicieusement choisis les premiers immeubles à rénover. Il s'agit d'îlots situés entre la rue Saint-Jean et la rue du Bœuf, à l'endroit précis où le maire projetait de construire son précieux boulevard. Louis Pradel est alors contraint d'abandonner son plan.

● De notre correspondante Julie Bordet

Honneurs manqués à Marianne

Chaque dimanche, **Le Progrès** se plonge dans l'histoire de Lyon, la grande et la petite. Celle des hommes et du patrimoine. Cette semaine, l'histoire de la statue de la République. Située place Carnot, elle n'a sans doute pas la place la plus privilégiée dans la ville...

Lyon est devenue ville républicaine sur le tard. A la Révolution française, les Lyonnais étaient plus pour le monarque que pour les sans culotte, jusqu'au siège de 1793, où il fallut capituler. Ce n'est qu'un siècle après, à la veille du centenaire de la prise de la Bastille, que la municipalité décide de fêter l'événement. Elle affiche symboliquement son attachement à la République en érigeant une statue à l'entrée de Lyon.

Lors de la séance du 21 mai 1886, le conseil municipal estime qu'« il était juste, il était utile d'élever, sur une place publique de la ville de Lyon, un monument digne de la seconde ville de France et de la République



Marianne repose sa main sur la tête du lion, comme pour rappeler comment la ville de Lyon fut matée par la République en 1793. Photo Domaine public

qu'il s'agit de glorifier. [...] Par sa situation, son étendue et sa disposition, la place Perrache convenait mieux qu'aucune autre place de la ville à l'édification de cette œuvre artistique qui pourrait être élevée sur le soubassement existant actuellement au centre de cette place [...] ».

Le 23 décembre 1887, après deux concours, Victor Blavette,

l'architecte et Émile Peynot, le statuaire sont choisis. Les travaux peuvent démarrer.

Cette statue représente une Marianne avec son bonnet phrygien et un lion domestiqué à ses pieds. Marianne repose sa main sur la tête du lion, comme pour rappeler la façon dont la ville de Lyon fut matée par la République, en 1793.

Au pied de cette statue se trouvaient trois allégories : la Liberté, l'Égalité et la Fraternité. Marianne, placée au centre de la place, tournait le dos à la ville pour accueillir les visiteurs sortis de la gare. L'œuvre n'était pas achevée en 1889 et les commémorations du 14-Juillet ont dû se faire sans elle. On pourrait parler d'acte manqué de cette ville qui a si farouchement lutté contre les révolutionnaires. Après le siège de 1793, soit un siècle plus tôt, la phrase, « Lyon n'est plus », a été écrite par les Républicains. La ville s'est depuis relevée et tente de montrer son affection à cette république. Mais il est difficile, face à des événements loupés comme cette commémoration, de ne pas se rappeler ce passé monarchiste.

Marianne déplacée

En 1894, Sadi Carnot, alors président de la République, vient inaugurer la place Perrache, devenue Carnot, en souvenir de son grand-père, Lazare Carnot. Ce sera encore un rendez-vous manqué, puisque le président est assassiné par un anarchiste

devant le palais de la Bourse. En 1975, les travaux pour installer le métro ont reconfiguré la place. La statue a été amputée de ses allégories. La Liberté, l'Égalité et la Fraternité sont partis rejoindre le 3^e arrondissement. Marianne, elle, se retrouve nue avec son lion.

Mais le sacrilège ne s'arrête pas là. Cette gloire à la République n'est plus au centre de la place, elle fait maintenant face à la basilique de Fourvière, sur la colline. « Les vicissitudes de la statue de la République s'opposent au destin de la basilique de Fourvière, qui, construite aussi à la fin du XIX^e siècle, symbolise, au même titre que la statue équestre de Louis XIV place Bellecour, la ville de Lyon. Il semblerait qu'entre Louis et Marie, il n'y ait, à Lyon, que peu de place pour Marianne. »* Notons que le jour le plus important de l'année pour les Lyonnais n'est pas le 14 juillet mais le 8 décembre.

● De notre correspondante

Julie Bordet

* Histoire, mémoire et identité politique : L'exemple de la Révolution à Lyon, de Bruno Benoit