



REVUE DE PRESSE

30 janvier 2024

Nouvel accident de trottinette, là où Iris et Warren ont été tués en 2022 : « J'ai été projeté en l'air »

Ces deux jeunes qui circulaient sur une trottinette vendredi soir à Lyon 2^e, à l'endroit même où Iris et Warren avaient été tués en 2022, ont eu beaucoup de chance. Percuté par une voiture qui zigzaguait dans le couloir des bus, le conducteur a été blessé. Sa copine a eu le réflexe de sauter avant le choc.

Ils sont jeunes et n'ont pas conscience d'être des miraculés. Et pourtant... Alexis, 22 ans et sa copine ont eu beaucoup de chance vendredi soir. Vers minuit, le couple circulait sur une trottinette de location et roulait quai Maréchal-Joffre (Lyon 2^e), en direction de Perrache sur le couloir des bus et des deux-roues.

« J'ai volé et tapé le pare-brise »

Debout à l'arrière, la jeune fille se retourne : une voiture noire leur fonce dessus en zigzaguant. Elle prévient Alexis qui décide de se déporter sur le trottoir pour se mettre en sécurité. « Je n'ai pas eu le temps, j'ai été percuté et projeté en l'air, j'ai volé et tapé le pare-brise. »

Sa copine a eu le réflexe fou de bondir sur le trottoir avant le choc. Sonné, Alexis se relève et marche en direction de la voiture qui a pilé. « J'ai vu le conducteur, il avait l'air complètement absent. Son pare-brise était fissuré et avait un trou. En me voyant énervé, il est reparti. »

Deux témoins de l'accident accourent pour aider Alexis puis les pompiers le prennent en charge. Conduit aux urgences de l'hôpital Saint-Joseph-Saint-Luc, il souffre de fractu-



Les pompiers apportent les premiers soins au jeune qui a été projeté contre le pare-brise. Photo DR

res des vertèbres, de douleurs dorsales, d'éraflures diverses avec une ITT (incapacité totale de travail) de 7 jours.

Les images de vidéosurveillance en cours d'analyse

Le lendemain, le couple décide de porter plainte au commissariat de Lyon 1^{er}-4^e. Ils veulent donner la description de la voiture, a priori une BMW noire, pleins d'espoir à l'idée qu'on retrouve le chauffard.

« Le premier policier a refusé de prendre ma plainte ; le premier truc qu'il m'a dit, c'est que c'était interdit de monter à deux sur une trottinette ! Je n'ai pas apprécié, ce n'était pas le moment. » Il reste néanmoins au commissariat et parvient à déposer sa plainte. Nouvelle déconvenue : « L'agent nous a dit qu'on ne retrouverait pas le chauffeur car, même si on zoome sur la plaque avec les caméras, elle sera pixélisée. »

Depuis Alexis s'interroge :

« Comment est-il possible qu'un véhicule en fuite avec un pare-brise cassé et un conducteur potentiellement sous l'emprise d'alcool ou de drogue ne soit pas retrouvé ? »

Contactée par *le Progrès*, la Direction interdépartementale de la police nationale (DIPN) indique que tous les éléments d'enquête sont en cours d'exploitation (vidéo, etc.).

Cet accident de trottinette survient près de deux ans après le drame du quai Maréchal-Joffre (Lyon 2^e) où deux adolescents ont été tués, percutés par l'arrière par une ambulance privée.

Les similitudes entre les deux faits sont troublantes : localisation, soupçon de vitesse excessive, circulation sur la voie de bus, victimes très jeunes sur une trottinette de location, projection contre le pare-brise... L'instruction sur la mort d'Iris et Warren est toujours en cours.

● A.D.

Quais Tilsitt et Joffre: après un nouvel accident, l'aménagement devient urgent

Si une nouvelle fois le comportement d'un automobiliste était mis en cause dans l'accident qui aurait pu coûter la vie à deux jeunes qui circulaient à trottinette sur la voie réservée, la question de l'aménagement de cet axe accidentogène se fait de plus en plus prégnante. Comment rendre les quais Joffre et Tilsitt plus sûrs pour tous ceux qui y circulent ? Métropole et Ville de Lyon doivent répondre le 27 septembre.

C'est l'un des endroits les plus accidentogènes de Lyon. Depuis le terrible drame, il y a deux ans, qui a coûté la vie à Iris et Warren, deux jeunes fauchés par le conducteur d'une ambulance, alors qu'ils circulaient sur une trottinette quai Maréchal-Joffre, on ne compte plus le nombre de collisions et d'accidents.

Le dernier en date, survenu ce vendredi, a une nouvelle fois mis en cause un automobiliste, qui, alors qu'il roulait sur la voie réservée aux bus et aux vélos, a percuté deux jeunes sur une trottinette. Ils en ont réchappé de justesse.

Avant eux, une cycliste avait été tragiquement percutée par un automobiliste, alcoolisé et en excès de vitesse, alors qu'il s'était engagé, lui aussi dans la voie réservée aux bus et aux vélos. Plus d'une vingtaine d'accidents ont ainsi été recensés depuis 2017.

Objectif : travaux en 2025

Comment rendre cet axe plus sûr pour tous ceux qui y circulent ? Quel aménagement mettre en place pour permettre aux riverains de continuer à se garer dans ce secteur historique en tension ? Comment éviter que les



Un accident spectaculaire est survenu quai Tilsitt (Lyon 2e), dans la nuit du 1^{er} au 2 janvier dernier. La glissière est temporaire, le temps que les travaux débutent quai Tilsitt et Joffre, en 2025. Photo Richard Mouillaud

aménagement des quais provoquent encore plus de bouchons ?

La Métropole de Lyon, qui a installé en urgence une glissière de sécurité pour partager l'espace entre les modes doux (et bus) et les voitures, planche sur la question depuis la mort d'Iris et Warren. Objectif : entamer les travaux sur les quais Tilsitt et Joffre en 2025.

Alors que l'espace contraint qui ne permet pas de prévoir un couloir pour chaque mode de déplacement (voiture, bus, vélo, trottoir, stationnement automobile) est un véritable casse-tête, la collectivité avait lancé à ce sujet une concertation publique, qui s'est tenue

entre février et mars.

Trois scénarios possibles

L'occasion pour les riverains de se positionner sur l'un des trois scénarios réalisables. Le premier avec un couloir de bus et une piste cyclable double sens côté façade entraînant la suppression totale du stationnement, le deuxième proposait que les vélos circulent en nord sud dans le couloir de bus et en sud nord sur une bande cyclable côté façade, et le troisième suggérait l'idée d'une piste cyclable en double sens côté Saône ; là aussi, le stationnement le long des façades serait supprimé.

Ateliers, réunions... Il s'avérait que la volonté d'une gran-

de partie des habitants, contre les scénarios 1 et 3, était surtout de garder du stationnement dans leur quartier quand d'autres usagers, parmi lesquels les cyclistes, se positionnaient en faveur du scénario 1.

Réunion publique vendredi 27 septembre

Alors ? Le bilan de la concertation et les orientations retenues seront présentés lors d'une réunion publique le vendredi 27 septembre (université catholique de Lyon) en présence de Valentin Lungenstrass, adjoint au maire de Lyon en charge des mobilités,

de Laurence Boffet, vice-présidente de la Métropole déléguée aux initiatives citoyennes, et de Fabien Bagnon, vice-président en charge de la voirie.

En préambule, ce dernier devrait à nouveau expliquer à quel point l'enjeu de cet aménagement est complexe puisqu'il s'agit tout à la fois de « sécuriser et d'apaiser les circulations automobiles, de maintenir des places de stationnement pour les riverains, d'assurer la performance des bus et la continuité cyclable, sans oublier d'améliorer le confort des piétons ». Une réunion très attendue, le problème étant plus que jamais d'actualité...

Fermeture de la montée du Chemin-Neuf aux voitures, ça commence lundi 5 août

La montée du Chemin-Neuf sera interdite à la circulation automobile à compter du lundi 5 août.

L'arrêt a été publié le 17 juillet. Il prendra effet le 5 août. A compter de cette date, la circulation automobile sera interdite dans la montée du Chemin-Neuf.

L'expérimentation lancée par la Métropole de Lyon est prévue pour durer neuf mois. Elle est menée dans le cadre de la création de la Voie Lyonnaise 12, dont le tracé passe par Saint-Just, pour rejoindre le Vieux-Lyon et avait, lors de son annonce, suscité autant d'engouements que d'interrogations et de critiques, quant aux reports de circulation, notamment.



La circulation automobile interdite montée du Chemin-neuf dès le 5 août. Photo Maxime Jegat

« Répondre au manque d'accès vélo sécurisé entre le plateau du 5^e et le centre-ville »

Pour la Métropole qui veut « répondre au manque d'accès

vélo sécurisé entre le plateau du 5^e et le centre-ville (près de 10 000 cyclistes par jour sont attendus sur ce secteur d'ici 2030) » et « élargir les trottoirs qui ne respectent pas aujour-

d'hui les minimums exigés par la loi handicap de 2005 », il s'agit aujourd'hui 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.

Le nouveau plan de circulation prévoit, entre la place de Trion sur la colline de Fourvière, et l'avenue Adolphe Max dans le Vieux-Lyon, que le haut de la rue de l'Antiquaille passe en sens unique et que la montée du Chemin-neuf soit réservée aux ayants droit.

Accès autorisé

Dans le détail, l'accès à la montée sera autorisé aux cycles à deux ou trois roues, nouveaux engins de déplacement personnel motorisés ainsi qu'aux cyclomobiles légers, aux véhicules transportant des personnes

en situation de handicap titulaires de la carte mobilité inclusion, aux non-riverains propriétaires ou locataires d'un garage, aux riverains de la place des Minimes (entre le n°8 et le n°11), à ceux de la rue des Farges (entre le n°1 et le n°5), à ceux de la montée du Gourguillon, aux non-riverains de la montée du Gourguillon propriétaires ou locataires d'un garage, aux livraisons, aux véhicules des professionnels de santé en visite, aux véhicules assurant en urgence une mission de sécurité ou de secours (gyrophare bleu) et convois funéraires, à la police, à la fourrière, aux taxis en service et VTC en commande, aux véhicules sanitaires légers, aux transporteurs de fonds et professionnels de la sécurité en intervention, pour les déménagements, travaux.

En Presqu'île de Lyon, les VTC inquiets d'être exclus de la Zone à trafic limité

La Ville et la Métropole de Lyon ont l'objectif de mettre en place une Zone à Trafic Limité (ZTL) dans la Presqu'île de Lyon à partir de juin 2025. Les collectivités ne cachent pas leur souhait de privilégier les taxis à son accès, ce qui rend les chauffeurs VTC inquiets alors que leurs services sont plébiscités.

Le projet de mise en place d'une zone à trafic limité (ZTL) qui couvrira la Presqu'île de Lyon, dès juin 2025, suscite de vives inquiétudes parmi les chauffeurs VTC. 98 % des chauffeurs estiment qu'un accès limité à la ZTL entraînerait une baisse significative de leur chiffre d'affaires et 92 % que cela compromettrait leur capacité à exercer leur activité. En effet, la moitié (49 %) anticipe une perte atteignant jusqu'à 25 % de leurs revenus.

Une ZTL dans la Presqu'île dès juin 2025

Alors que la Ville et la Métropole de Lyon ont déjà assuré les taxis de leur accès à la zone à trafic limité dès son ouverture, les VTC y sont pour l'instant exclus. Face à cette incertitude, Lyon Mobilité VTC, réunissant les plateformes Bolt et Uber et des chauffeurs VTC, a comman-



En 2020, des chauffeurs VTC avaient déjà protesté contre les coronapistes, ces pistes cyclables créées au moment de déconfinement pour favoriser les modes doux. Photo Maxime Jegat

dé une étude auprès de l'institut de sondage Opinions en région.

L'institut a interrogé 2 335 Lyonnais, résidant sur le territoire de la Métropole, 131 commerçants de la Presqu'île et 334 chauffeurs VTC sur une période allant du 5 juin au juillet 2024.

Une exclusion des VTC serait d'autant plus difficile à comprendre que leur service est largement plébiscité par les Lyonnais qui sont 84 % à les utiliser au moins une fois dans l'année.

Pour certaines catégories comme les personnes à mobilité réduite, le service des VTC (47 %) est même plus utilisé que les transports en commun (32 %), les taxis (25 %) et la voiture personnelle aménagée (23 %). Ils sont ainsi 84 % à souhaiter que les chauffeurs VTC puissent circuler dans la ZTL.

Les commerçants de la Presqu'île se font écho de cette inquiétude : 93 % considèrent que l'exclusion des VTC de la ZTL aurait un impact négatif sur leur propre chiffre d'affaires.

Plus largement, ils sont 98 % à considérer que la mise en place de la ZTL est une mauvaise mesure.

« Les chauffeurs VTC sont un maillon essentiel de la mobilité »

Pour Camille Vu, directrice de la vie locale chez Uber, « proposer une zone apaisée au cœur de Lyon est un projet qui doit pouvoir bénéficier au plus grand nombre, habitants comme professionnels et commerçants. Les chauffeurs VTC sont un

maillon essentiel de la mobilité et leur inclusion dans la future ZTL est clé pour fluidifier la circulation. C'est le choix qui a été fait pour plusieurs ZTL en France, comme à Toulouse, Rennes et Paris. »

Un avis partagé par Augustin Ottaviani, directeur des Opérations à Lyon chez Bolt : « En incluant les VTC dans la future ZTL, on peut garantir une mobilité fluide et sécurisée, tout en soutenant l'économie locale. »

Contacté, Jean-Charles Kohlhass, 5^e vice-président de la Métropole de Lyon chargé des déplacements et intermodalités, dit être « ouvert à la discussion », même s'il se dit « un défenseur des taxis ». « S'ils ne fonctionnent pas très bien malgré leurs avantages : accès aux voies de bus et stations dédiées, on prendra nos responsabilités pour apporter le meilleur service public possible », précise l'élu écologiste qui compte trancher le sujet d'ici la fin de l'année.

Rappelons qu'une concertation concernant la ZTL est en cours jusqu'au 11 octobre 2024 dont l'objectif est de concilier qualité de vie, dynamisme économique et transition écologique dans le cœur de la Métropole de Lyon, d'ici 2030. Des enjeux pas si facilement conciliables...

● Damien Lepetitgaland

Travaux en Presqu'île : les commerçants demandent un « moratoire » au maire

Mieux communiquer sur les travaux engagés et à venir du chantier d'apaisement de la Presqu'île. C'est ce à quoi s'est engagé Grégory Doucet auprès du collectif des "Défenseurs de Lyon" qui redoutent que les nouveaux aménagements portent un grave préjudice au dynamisme des commerçants du centre-ville. Ces derniers réclament « un moratoire immédiat ».

Grégory Doucet a-t-il dit aux Défenseurs de Lyon qu'il allait abandonner le projet de fermeture de la rue Grenette à la circulation automobile ? La réponse est « Non ! Ce n'était pas l'objet de cette rencontre quand bien même ils peuvent avoir certaines revendications. »

« Trop vite, trop loin, trop fort »

Ce mardi, l'entretien a duré deux heures. Le maire écologiste de Lyon a reçu à l'hôtel de ville, une délégation de représentants du collectif réunissant sous une bannière commune, commerçants, riverains et associations opposés au projet d'apaisement de la Presqu'île porté par la Ville et la Métropole. Le chantier emblématique de la mandature (16 millions d'euros) dont le but affiché est « d'améliorer la qualité de vie dans le centre de Lyon et de supprimer le trafic de transit » est déjà lancé.



Grégory Doucet, maire (Les Écologistes) de Lyon a reçu à l'hôtel de ville des représentants du Collectif des Défenseurs de Lyon. Photo Nicolas Liponno

Fierté pour le maire : « J'étais en Autriche la semaine dernière, je peux vous dire que les gens parlent de Lyon comme l'une des villes qui se transforme le plus massivement en Europe, regardent avec de grands yeux, ce qu'on est en train d'y faire, sur l'ampleur de la végétalisation, sur la transformation des mobilités, en se disant "wahouh". »

Pas sûr que ce soit le terme utilisé par les Défenseurs de Lyon. Eux disent « non » à la fermeture des rues, dont Grenette et le

nord de la rue de la Ré, « non » à la zone à trafic limité qui, redoutent-ils, portera un grave préjudice au dynamisme du centre-ville. « Favorables à une piétonnisation partielle, mais pas sans concertation », ils veulent surtout être écoutés. Compter dans le débat. C'est ce que la délégation est venue rappeler à Grégory Doucet à qui ils avaient adressé une lettre ouverte au nom des 6 000 signataires du Collectif des Défenseurs de Lyon, pour, écrivent-ils, « stopper ce chaos général ».

À les lire, « l'urgence climatique et la nécessaire adaptation des villes au changement climatique ne peuvent pas justifier un tel chaos et les réponses en cours de déploiement ne sont, non seulement pas les plus adaptées, mais elles vont trop vite, trop loin, trop fort. »

À l'issue de la rencontre, ils demandent « un moratoire immédiat sur les travaux nouveaux, pour permettre de terminer ceux qui ont commencé et réfléchir ensemble aux impacts avant de poursuivre ou d'en commencer d'autres, que l'accessibilité de la Presqu'île à tous les usagers et tous les usages, soit au centre du projet, qu'un véritable travail de concertation et d'étude d'impact soit impérativement mis en place ».

« Il faut qu'on explique aussi plus ce qui est en train de se faire »

Le maire de Lyon, lui, était dans une posture d'écoute afin de « répondre à des préoccupations très concrètes immédiates ». Il a notamment entendu que les commerçants manquaient d'information sur la nature et le calendrier des travaux. « C'était une rencontre constructive et apaisée. Je suis d'accord avec eux. Il faut faire mieux sur la communication. Chacun des commerçants a besoin de savoir quand ça commence, quand ça termine, pour pouvoir s'adapter. J'ai déjà donné des instructions dans mes services et fait passer le messa-

« C'était une rencontre constructive et apaisée. Je suis d'accord avec eux. Il faut faire mieux sur la communication »
Grégory Doucet

ge à la Métropole. »

Autre point, la façon dont les aménagements autour des chantiers sont menés. « C'est vrai, ils ont raison, il faut des panneaux qui disent " Vos commerces restent ouverts durant la période de chantier ". Il faut qu'on explique aussi plus ce qui est en train de se faire. On l'a fait mais pas assez bien. »

Le maire affirme aussi s'être engagé à apporter des éléments de réponse sur la question de l'accessibilité de la Presqu'île. « Aujourd'hui, beaucoup disent que l'on ne peut plus venir. Quand on regarde la circulation, on se rend compte que l'on vient en Presqu'île de manière aussi aisée qu'avant et que l'on stationne sans difficulté aussi bien en périphérie avec des transports en commun renforcés qui desservent la Presqu'île, qu'en centre-ville parce que les parkings LPA, Cordeliers, Bellecour, Saint-Antoine, sont globalement, rarement pleins. »

● T.V.

Comment redynamiser le commerce et l'artisanat ? Partagez vos idées

La Ville de Lyon lance une grande concertation dont l'objectif est de trouver, avec les commerçants et les artisans, des propositions concrètes pour favoriser le dynamisme commercial et le renforcer sur le territoire. Une enquête en ligne est accessible à tous jusqu'au 31 juillet.

Les Assises du commerce et de l'artisanat ont pour objectif de réunir, autour de la Ville de Lyon, tous les acteurs qui travaillent à faire du tissu commercial lyonnais l'un des plus dynamiques de France. Cet événement est l'opportunité d'une prise de conscience des défis qui attendent les différents secteurs économiques concernés et de réfléchir aux solutions adaptées dans une ville en pleine transformation, une société où les habitudes de consommation évoluent, où les



Commerçants, artisans mais aussi habitants, tous sont invités à s'exprimer. Photo d'archives Joel Philippon

changements et défis impactent l'activité des commerçants et artisans et questionnent l'avenir de leurs entreprises. Ce sera aussi pour la Ville, l'occasion de renforcer le dialogue avec tous les acteurs économiques autour des projets mis en

place par la Ville de Lyon et la Métropole de Lyon.

Camille Augéy (EELV), adjointe au maire de Lyon déléguée à l'Emploi et l'économie durable indique vouloir prendre le pouls de la Ville : « Les commerçants et artisans ont une place

particulière dans le cœur des Lyonnais et dans la vie de la cité. Le diagnostic que nous cherchons à établir à travers l'enquête est essentiel pour travailler ensemble à favoriser le dynamisme commercial lyonnais. »

Des propositions retenues début 2025

Les Assises du commerce et de l'artisanat se dérouleront lundi 4 novembre dans les salons de l'hôtel de ville avec des temps d'atelier et en plénière pour formuler des propositions concrètes. Elles réuniront des commerçants et des artisans, pour un grand rendez-vous de concertation. Afin de préparer au mieux ce nouveau temps fort, la Ville vient de lancer une grande enquête, accessible à tous jusqu'au 31 juillet, pour comprendre au plus juste les habitudes et

les perceptions, sur le site de participation citoyenne : Oyé !

Début 2025, à l'issue de la démarche, et après une phase d'analyse et de synthèse, des propositions seront retenues par la municipalité. Elles pourront être de trois ordres : des mesures concrètes susceptibles d'être mises en œuvre par la Ville dans le cadre de ses compétences propres, des mesures relevant des compétences métropolitaines ou d'autres collectivités, susceptibles d'être portées par la Ville auprès de ces collectivités, enfin, des initiatives de plaidoyer, invitant la Ville à porter la voix des commerçants et artisans lyonnais au niveau local ou national sur des enjeux stratégiques, réglementaires, législatifs, etc.

Pour participer à la consultation en ligne, rendez-vous sur oye.participer.lyon.fr. Rubrique, assises du commerce.

Vieux-Lyon : le surtourisme va-t-il tuer la vie de quartier ?

Dans le Vieux Lyon, si Saint-Paul et, dans une moindre mesure, Saint-Georges voient passer des touristes venus du monde entier, c'est surtout Saint-Jean et ses traboules qui doivent faire face une surfréquentation de visiteurs. Préserver les lieux et la tranquillité des habitants tout en maintenant l'attractivité relève presque de la gageure.

« C'est bien, mais c'est insuffisant », Frédéric Auria, le président de l'association patrimoniale, Renaissance du Vieux Lyon, revient sur le recrutement de trois jeunes médiateurs déployés cet été par OnlyLyon dans le quartier historique, pour guider les visiteurs du monde entier.

Une mesure inscrite dans un dispositif créé en 2012 et enrichi depuis, pour mieux gérer les flux de touristes de plus en plus nombreux dans ce périmètre inscrit au Patrimoine mondial de l'Unesco, avec Fourvière/



À Saint-Jean, comme ici à la maison du Crible, rue du Bœuf, des habitants ont installé des pancartes dans les cours et les traboules pour sensibiliser les visiteurs. Photo Régis Barnes

Saint-Just, la Presqu'île et la Croix-Rousse.

Car pour Frédéric Auria, « il

manque un accueil pérenne à proximité de la station de métro Vieux-Lyon, près de la cathé-

drale, à l'endroit où arrivent les visiteurs. Une structure a été mise en place à deux reprises place Commette, mais tout est centralisé aujourd'hui à l'Office du tourisme, place Bellecour. Pourtant, cela permettrait de les orienter pour mieux répartir les flux. On pourrait y installer aussi une maquette verticale du Vieux Lyon. Mais aussi de tout le site Unesco que les touristes délaissent souvent pour se concentrer sur Saint-Jean et ses traboules ».

« Des terrasses envahissantes »

Concilier la vie des habitants du Vieux-Lyon et le passage des visiteurs devient très compliqué. L'association et son président pointent du doigt « la surfréquentation touristique avec son lot d'incivilités » et « des gens dans les traboules qui ne respectent pas le voisinage. Il y a aussi les Lyonnais et les Grands Lyonnais qui viennent

faire la fête aux terrasses envahissantes des cafés et des restaurants. Ça a empiré depuis le Covid, les gens sont agressifs et on se fait insulter si on leur demande de faire moins de bruit quand il est tard ».

« Les loisirs des uns deviennent l'enfer des autres », résume ce riverain qui constate dans un même temps, « des garages transformés en logements touristiques et la disparition progressive des commerces de proximité au profit d'enseignes de restauration ou de souvenirs. Citant en exemples, « deux pharmacies remplacées par des glaciers et les horaires de la poste de Saint-Jean, de 9 h 30 à midi, pas adaptés à la vie des habitants ».

« Si les promeneurs n'abiment pas le patrimoine, ça ne me dérange pas »

Sixtine, une jeune maman, qui réside depuis deux ans rue du Bœuf porte un jugement plus nuancé. « J'ai choisi d'habiter ici parce que c'est un beau quartier et je ne le regrette pas. C'est vrai qu'il y a de plus en plus de touristes, c'est surtout la rue Saint-Jean qui est très fréquentée. J'évite aussi de me promener le week-end dans le quartier quand il y a trop de monde. Mais si les promeneurs n'abiment pas le patrimoine, ça ne me dérange pas ».

Place Saint-Jean, Laurence sort d'un logement loué par ses enfants. « C'était compliqué pour des étudiants car le quartier est bruyant et difficile d'accès dès qu'il y a des animations en plein air. Mon fils vient de s'installer dans le 7e, j'appréhendais un peu... la Guillotière n'a pas toujours bonne réputation. Mais finalement, il apprécie une vraie vie de quartier qu'il n'a pas trouvée ici ».

● Régis Barnes

« Le tourisme amène du monde mais pas forcément des clients »

À Saint-Jean, quelques commerces ayant pignon sur rue depuis 20 ou 30 ans, résistent. Tous constatent un quartier en pleine mutation accueillant de plus en plus de restaurants ou de boutiques à souvenirs.

« Le bon côté du tourisme, c'est que ça fait travailler les commerces mais la qualité n'est souvent pas là et les artisans ont quasiment disparu », glisse le propriétaire d'une de ces boutiques. D'autres fustigent « le manque d'éducation de certains clients », comme Alfredo, du magasin médiéval, Mandragore. « Les gens crient dans les

allées, rentrent avec des glaces, touchent à tout, font des selfies et ressortent souvent sans rien acheter. On voit aussi des pickpockets dans nos magasins depuis quelques années ». Pour lui, « le tourisme amène du monde mais pas forcément des clients ».

« Des touristes dans le Vieux-Lyon, ce n'est pas nouveau »

Nadia, à la tête d'une supérette rue Saint-Jean a travaillé dans d'autres quartiers de Lyon, son constat est moins sévère : « Il y a toujours eu des touristes dans le Vieux Lyon, ce n'est pas nouveau. Si cer-

tains commerces de proximité ont fermé, c'est aussi parce que les habitants du quartier ne les fréquentaient pas ».

Aurélien, coiffeuse place Saint-Jean, estime être préservée de l'afflux de touristes, « les gens contemplent la cathédrale et filent directement dans la rue Saint-Jean. J'habite Saint-Paul qui est aussi très animé et je fais avec, c'est la vie en ville. Mais c'est vrai que l'ouverture d'une supérette vers chez moi a ramené une vraie vie de quartier, comme celle que l'on trouve encore à Saint-Georges ».

● R. B.

Véhicules en autopartage : la Métropole part à « la conquête de utilisateurs »

Depuis le 1^{er} avril 2024, les activités d'autopartage Citiz LPA font partie de la Société Publique Lyonnaise des Mobilités (SPLM) mise en place par la Métropole de Lyon. L'occasion de faire le point avec le président de LPA en charge des parkings, Fabien Bagnon (EELV) qui prévoit un millier de véhicules à l'horizon 2026.

Le président de LPA se frotte les mains. L'augmentation de l'usage des véhicules d'autopartage Citiz LPA est conforme aux prévisions même si l'activité ne trouve pas encore sa rentabilité. « Le service commence à être connu du grand public, et même des élus et journalistes. Il y a encore une confusion entre autopartage et co-voiturage. Cela demande un gros travail de pédagogie ! » observe Fabien Bagnon (EELV), vice-président à la Métropole en charge des mobilités qui annonce une flotte de 600 véhicules à Lyon-Villeurbanne et prévoit un millier de véhicules à l'horizon 2026.

« L'usage de la voiture baisse plus vite que la possession »

L'élu se félicite de l'offre Découverte Mobilités Sytral-Métropole qui a cartonné (10 000 box en un mois) avec la gratuité de trois mois d'abonnement au service en autopartage Citiz et 75 € de crédits offerts pour faire connaître le produit. Il veut renforcer la communication.

« Cette offre a participé à la démocratisation de l'autopartage. Des demandes d'abonnements



Les véhicules Citiz LPA au parking Saint-Antoine. Une fois la démarche effectuée, la réservation est simple. On choisit la période, le coût est affiché. Photo Nadine Micholin

se sont concrétisées. À l'automne, on va proposer un vrai plan de conquête utilisateurs pour aller chercher l'utilisateur. On cible les personnes qui n'ont pas de solution, qui utilisent peu leur véhicule, les couples qui ont deux voitures. On s'aperçoit que l'usage de la voiture est de plus en plus résiduel, sur Lyon, Villeurbanne, Saint-Genis-Laval, Oullins. On a moins 17 % de voitures dans le centre-ville. Sachant que l'usage de la voiture baisse plus vite que la possession. La baisse de la possession étant de 4 % entre 2019 et 2023. » Les écologistes ciblent plusieurs enjeux : la démotorisation, la démocratisation de l'autopartage, l'amélioration des finances avec un équilibre d'ici à 2030, l'accompagnement à la ZFE (zone à faibles émissions) et la libé-

ration de l'espace public.

« Il y a de plus en plus de personnes éligibles »

Selon Fabien Bagnon, le déclencheur vers l'autopartage, c'est le changement : un déménagement, une séparation, une mutation ou de manière plus fréquente, la panne d'un véhicule ancien avec un coût de réparation prohibitif. « L'intérêt c'est de bien faire connaître cette offre alternative pour que lorsque cet élément de vie se produit, la personne bascule vers l'autopartage. Avec la diversification des mobilités, il y a de plus en plus de personnes éligibles ».

L'élu argumente sur l'implantation de nouvelles stations notamment au Sud de Lyon avec l'augmentation de l'offre en voirie, ce qui maille davantage le

territoire, rendant plus visible et plus accessible l'autopartage.

« Une fois la démarche effectuée (avec ou sans abonnement), la réservation est super simple. On choisit la période, le coût est affiché. La place est garantie. C'est un confort de ne pas payer de stationnement et de ne pas galérer pour se garer. L'offre en parking est proche des habitants ».

La Métropole vise l'équilibre

Rapide, efficace, simple, l'utilisation d'un véhicule Citiz LPA (diversité des modèles essence ou électriques), plus grosse flotte à Lyon devant Leo & Go et Drivalia reste compétitif pour une clientèle plutôt jeune, surtout l'autopartage en free floating. « L'autopartage, on tape sur les 20-35 ans, 35-45 ans.



« L'intérêt c'est de faire connaître cette offre alternative »

Fabien Bagnon

L'autopartage, c'est la dissociation entre l'usage de la voiture et la possession. Les nouvelles générations sont de plus en plus habituées à être consommatrices d'usages plus que d'objets » souligne Fabien Bagnon.

Le président de LPA mentionne l'enjeu des abonnés qui sont inscrits sur le site et n'utilisent pas le service pour différentes raisons. « On frise les 9 000 clients inscrits, contre une moitié d'utilisateurs » et pointe l'ambition pour la Métropole d'améliorer le ratio recettes-dépenses pour viser l'équilibre. Actuellement sur du leasing, la collectivité envisage d'investir pour réduire les coûts « Le déclenchement d'achats de voitures se fera en fonction de la montée en charge. Si le plan conquête utilisateurs fonctionne très bien, que l'on a un taux d'usage des voitures qui augmente, cela nous encouragera à lancer la commande » conclut Fabien Bagnon.

● Nadine Micholin



Léo (Beewild nature) déverse les fameux galets. Photo N. Micholin



Lionel Rard et Amaury, scaphandriers professionnels à côté des gabions qu'ils ont posés, quai Pierre-Scize. Photo N. Micholin

Lyon

Des couloirs écologiques sur les berges : « Un beau projet qui a du sens »

Commandités par l'association Des Espèces Parmi Lyon pour la partie subaquatique, Lionel Rard et les plongeurs d'Odysseus 3.1 aident à l'implantation de modules végétalisés qui favorisent la biodiversité sur les berges de Saône, à hauteur du 18 quai Pierre-Scize. Une première expérience enrichissante mais épuisante pour les scaphandriers professionnels.

Depuis ce lundi 15 juillet, Lionel Rard, président fondateur de l'association Odysseus 3.1, participe avec ses plongeurs, tous scaphandriers professionnels, à l'implantation d'un gabiodiv (contraction des mots gabion et biodiversité), qui consiste à installer des modules végétalisés, à l'image de celui créé en 2019 à la Guillotière où les poissons, insectes, avifaune, sont revenus. L'association Des Espèces Parmi Lyon, à l'origine du projet, a levé des fonds et rémunère l'association lyonnaise pour l'aider sur la partie subaquatique.

« Ce site est peu fréquenté, donc peu pollué »

Lionel Rard, président fondateur d'Odysseus 3.1

« Redonner les couloirs écologiques aux berges, c'est un beau projet qui a du sens. On a trouvé l'idée du gabion tellement géniale que l'on est heureux de

participer à cette première expérience. Avec Les Espèces parmi Lyon, on s'entend sur des valeurs comme la biodiversité, la renaturation de la Ville », explique Lionel Rard.

« C'est une découverte pour nous, poursuit-il. On a d'abord effectué des plongées de repérages pour prendre toutes les hauteurs, puis de dépollution. Ce site est peu fréquenté, donc peu pollué. On a quand même trouvé une trottelette et un couteau de boucher. Après, on a posé les gabions, un assemblage de grilles et maintenant on les consolide. »

« Ce genre de plongée est épuisante »

Malgré l'envie et la passion, pour les plongeurs, la tâche est ardue. L'eau est très trouble et déplacer des gravats contribue à brouiller leur visibilité : « Ce genre de plongée est épuisante pour l'organisme où l'on fait le yoyo entre zéro et deux mètres cinquante, bien plus qu'une grosse plongée à 60 mètres. On charrie de gros galets. On doit souvent remonter à la surface et attendre de retrouver de la visibilité », confie Lionel Rard qui s'immerge plusieurs heures.

Même si le projet a pris du retard en raison des crues et du courant (dix semaines au lieu de six), toutes les équipes restent mobilisées et enthousiastes. Léo et Tristan de Beewild nature, collectif de naturalistes partenaire du projet, surveillent à quai l'activité des plongeurs,

pour les protéger de la navigation et travailler au remplissage des cages (gabions).

À terre, ils ont fabriqué les cages de deux mètres afin que les plongeurs les fixent, puis les relient entre elles avec des fils en métal et s'assurent que le sol est plat en comblant les interstices avec des galets.

Bientôt l'aménagement de 300 m de berges terminé

Dario Malcuit (société Ecoflux) vient en renfort ce mercredi 17 juillet à 10 heures à bord de son bateau Evoli. Il transporte 30 gros sacs d'1,6 tonne de gravats chacun, soit 48 tonnes. À l'aide de son chariot élévateur et de sa grue, il ajuste chaque sac au-dessus de chacune des quinze cages (gabions) implantées. Tristan, à moitié immergé dans la cage, découpe quant à lui le fond du sac à l'aide d'un cutter afin de déverser les gravats et remplir en partie chaque cage. L'opération va durer plusieurs heures.

Ensuite, le procédé consiste à déposer par-dessus une couche de galets pour retenir les sédiments et enfin des sacs de terre végétale très résistants. Puis, il s'agira de végétaliser avec des plantes locales, qui se développent dans les substrats gorgés d'eau. Cette strate verra la plantation de 3 000 végétaux. D'ici à la semaine prochaine, les deux tiers du chantier, soit 300 mètres de berges seront terminés. Restera l'autre partie à aménager en septembre.

● Nadine Micholin

Les étapes de l'aménagement

Fort de la belle expérience du gabiodiv, créé en 2019 sur les bords du Rhône en amont du Centre nautique Tony-Bertrand, l'association Des Espèces Parmi Lyon renouvelle l'expérience côté Saône, en collaboration avec les associations Beewild nature et Odysseus et la participation de nombreux bénévoles. Depuis mars, Des Espèces Parmi Lyon s'est attaqué à la renaturation d'une partie des chemins de halage du quai Pierre-Scize.

Un financement de plus de 200 000 €

Un projet en plusieurs étapes qui favorise la réinstallation d'espèces locales, idéales pour le retour de la biodiversité, grâce à un financement de plus de 200 000 € de l'Agence de l'eau, de la Région et de VNF. Il a fallu casser 300 m² de blocs à base de chaux, sur

environ 40 cm de profondeur, qui rendaient jusqu'à présent le chemin imperméable. L'occasion de permettre à des premières plantes locales de pousser.

Plusieurs aménagements vont être effectués. Le mur sera recouvert de lianes locales, comme le houblon et les clématites, puis une 2^e strate arborée, à proximité du mur, composée de saules, frênes, aulnes et peupliers sera mise en place, une 3^e qui se rapproche un peu plus de l'eau, avec des arbustes, refuge pour les oiseaux comme les colverts, les poules d'eau ou les fauvettes et une prairie qui pourra être relativement haute, idéale pour les libellules et les insectes. Enfin, entre le bord et le gabiodiv, une frayère permettra aux différents poissons de déposer leurs œufs et aux alevins de grandir.



Vue de la portion où sont implantées 15 cages destinées à restaurer la biodiversité des berges. Photo N. Micholin



© BIBLIOTHÈQUE MUNICIPALE DE LYON

Il était une fois...

Les Subsistances

Théâtre d'événements artistiques en tout genre, les Subs ont successivement accueilli les sœurs de Bellecour et l'armée française avant de devenir un point de rencontre des amateurs d'art à Lyon.

En bord de Saône s'étalait la demeure d'un Lyonnais d'origine italienne, dénommé Moneri. En 1640, les sœurs de Bellecour décident de la lui racheter et c'est ainsi que naît le couvent de Sainte-Marie-des-Châines, devenant le troisième monastère de la Visitation à Lyon. À leur arrivée, elles font construire un cloître et une église, puis, au début du XVIII^e siècle, un nouveau bâtiment est érigé pour pallier le manque de place. Cependant des difficultés financières apparaissent : les coûts importants d'entretien et des travaux d'agrandissement ont eu raison de l'ordre religieux. Pour limiter la dette, le nombre de membres est limité à dix religieuses, alors qu'on en dénombrait 62 en 1753. Mais la Révolution française conduira à la fin de leur installation lyonnaise : l'église et le cloître sont détruits et les sœurs s'exilent à Annecy en 1791.

Destin nourricier. Le 26 août 1807, le bâtiment est mis à disposition du ministère de la Guerre qui décide d'en faire un entrepôt de matériel militaire et denrées alimentaires. L'ex-couvent est agrandi en 1840 et de nouveaux bâtiments sont construits parmi lesquels un moulin industriel (érigé en 1853), une boulangerie,

et la Manutention de Sainte-Marie-des-Châines. Plus tard, en 1870 est construit un second moulin, puis un troisième à la fin du siècle.

Durant la Première Guerre mondiale, 12 fours additionnels sont construits. Ce sont donc 18 fours qui sont utilisés pour produire du pain durant la Grande Guerre. Et pendant l'entre-deux-guerres, un atelier de torréfaction ainsi qu'un chai (dans un des moulins) s'installent au sein des Subsistances. Des fonctions qui lui ont conféré le nom de Subsistances militaires en 1941.

Renouveau. Après la guerre, la mission principale du lieu est peu à peu abandonnée, mais les fours continuent de fonctionner jusqu'en 1991, date à laquelle l'armée abandonne les lieux. C'est désormais la caserne Ostérode à Rillieux-la-Pape qui servira de base aux militaires. La Ville de Lyon, qui récupère la propriété des lieux en 1995, avec le maire de l'époque, Raymond Barre, se lancent dans un projet de rénovation afin de faire des Subsistances un lieu culturel. Le site est inauguré en 2001 après des travaux effectués par l'architecte Denis Eyraud. La direction des Subsistances est confiée à Guy Walter et Cathy Bouvard qui le renomment alors Laboratoire international de création artistique. Les rénovations se poursuivent en 2005. En 2007, l'École des beaux-arts de Lyon s'installe dans le bâtiment. Aujourd'hui, les Subs accueillent de nombreux événements culturels, qui ont rassemblé pas moins de 61 000 personnes en 2023. **LILIT CASAS**

Mort de Jean-Bernard Nuiry, élu du 2^e : la disparition d'un passionné de patrimoine

Élu pour la première fois en juillet 2020 à la mairie du 2^e arrondissement, Jean-Bernard Nuiry est décédé à l'âge de 78 ans. Ce dimanche matin, les témoignages recueillis évoquent un homme passionné, tenace et très investi sur les questions de patrimoine.

Le message a été posté sur le réseau social X ce dimanche en fin de matinée. Maire du 2^e arrondissement, Pierre Oliver annonce avec « grande tristesse » la disparition de Jean-Bernard Nuiry à l'âge de 78 ans.

« Élu au patrimoine Jean-Bernard nous a quittés, il était un ami précieux, et pendant quatre ans un serviteur dévoué de notre arrondissement », poursuit-il. « Dévoué à notre ville, il a travaillé avec passion pour la préserver et la valoriser »

écrit de son côté le maire de Lyon, Grégory Doucet.

« Il avait une vraie vision du patrimoine »

Élu pour la première fois en juillet 2020, Jean-Bernard Nuiry était en charge du Patrimoine, des Finances et référent du quartier d'Ainay. Domaines pour lesquels il n'a cessé d'œuvrer avec passion et ténacité, aime à préciser son entourage. Ayant suivi une formation à EM Lyon dans les années 60, il intègre le groupe Sogelym en étant directeur du développement de 1986 à 2015 avant de rejoindre la Fondation du Patrimoine.

Fondation où il exercera le poste de délégué régional Rhône-Alpes entre 2012 et 2020.

« Il avait une vraie vision du patrimoine », déclare Eddie Gilles Di-Pierno qui était alors président du patrimoine Aurhalpin,



Jean-Bernard Nuiry, élu du 2^e arrondissement, en juillet 2020. Photo d'archives David Tapissier

dans le sens où pour lui, le patrimoine ne pouvait survivre que si on lui retrouvait un nouvel usage ».

Celui qui se présente comme un « militant du patrimoine » garde le souvenir d'un « homme agréable, très sou-

riant, au contact facile et très investi ».

L'artisanat d'art, un sujet qui lui tenait à cœur

Sur l'arrondissement, poursuit le maire du 2^e, Jean-Bernard Nuiry a beaucoup travaillé sur la réhabilitation du chœur de l'église Saint-Nizier et sur la restauration de l'orgue de l'église Saint-François-de-Sales.

Il se battait aussi pour que les chapelles de l'abbaye d'Ainay soient inscrites dans la prochaine convention Etat-Région. « Et quand il avait un projet en tête, souligne l'élu, il était prêt à remuer ciel et terre pour avoir gain de cause ». Cet « homme sympathique », qui a lancé les balades patrimoniales entre Rhône et Saône, était également beaucoup investi sur les savoir-faire et l'artisanat d'art.

● A. Du.