



REVUE DE PRESSE

23 août 2024

Sa fille et son copain, tués à trottinette : « Le quai Joffre est un couloir de la mort ! »

Deux ans après l'accident qui a emporté sa fille, Iris, et son petit copain, Warren, le père de l'adolescente dit sa colère et son incompréhension face au silence de la justice et à l'inaction des autorités pour sécuriser ce quai qui est un des plus accidentogènes de Lyon.

Deux ans après la mort de votre fille sur une trottinette, savez-vous ce qu'il s'est passé ce 22 août 2022 ?

« Non, je n'ai pas de réponse formelle, établie, prouvée mais j'ai mon idée. Je me garde de toutes conclusions hâtives vu que l'enquête est en cours. La vitesse excessive entre sûrement en ligne de compte.

Deux ans sans réponse, cela me paraît totalement sidérant. Rien ne justifie ce délai. Après l'accident, on attend un soutien, une relation de confiance, une attention de la justice. Et là, rien. C'est très dur. Pourquoi ne connaît-on pas la vitesse de l'ambulance ? Il y a quelque chose qui ne fonctionne pas. Si on avait voulu la connaître, cela fait longtemps qu'on l'aurait. »

Un accident s'est produit ici le 19 juillet. C'est quelque chose que vous craigniez ?

« Cela fait deux ans que je me bats pour éviter la survenue d'un accident à cet endroit. Je le craignais et je n'ai cessé de le répéter à tous mes interlocuteurs dont le ministre des Transports. J'ai été atterré d'apprendre qu'une jeune fille a été tuée en juin¹⁹. Le 1^{er} janvier 2024, il y a

Si la voie réservée aux bus et aux deux roues a été élargie, elle n'empêche pas les accidents, déplore le père d'Iris.
Photo Nicolas Liponne



eu un accident impliquant un couple de trottinettes et un véhicule, heureusement sans dommage grave.

Je pose la question : nous avons deux victimes adolescentes, quatre familles touchées, un accident d'une brutalité manifeste qui a frappé toute la France. Et pourtant on n'a pas une justice qui fait son travail avec célérité. Dans quelle situation alors peut-elle fonctionner ?

Tant que l'enquête n'aura pas abouti et ne mettra pas en lumière les problèmes, d'autres accidents se produiront qui viendront engorger la justice. »

Pourquoi ce quai est-il dangereux selon vous ?

« Des aménagements sont en cours. Mais je ne comprends pas comment on a pu passer ce quai à 30 km/h. C'est le seul quai de Lyon à cette vitesse ! Dans l'inconscient collectif, c'est 50 km/h d'autant qu'il est rectiligne, proche des autoroutes et en légère descente. On fait tout à l'envers ! Avant de passer à 30, il aurait fallu aménager une piste cyclable ! Là, on compte les morts. Ce quai Joffre est de moins en moins un quai, et de plus en plus un cimetière. C'est un couloir de la mort.

On fait cohabiter sur la même voie des véhicules de police, des bus à soufflets, des ambulances et des modes doux en sachant que la vitesse n'est respectée

par personne. C'est complètement aberrant ! »

« Si on ne change rien, il y aura d'autres morts »

Comment rendre cet axe plus sûr ?

« Il existe un arsenal de mesures possibles sans qu'on soit dans la répression : des bandes rugueuses, des ralentisseurs, des feux qui se déclenchent quand la vitesse est dépassée... On a élargi la voie de bus, on a posé une glissière mais la cohabitation et la violence routière sont toujours là. C'est un constat d'impuissance publique. »

Une concertation est en cours. Trois options ont été proposées aux riverains. Laquelle vous paraît la plus sécurisante ?

« Aucune ne me satisfait en tant que cycliste. On veut tout faire passer dans un tuyau limité et faire du stationnement en même temps ! Je préconise de mettre les modes doux ailleurs, soit rue Vaubecour, soit de l'autre côté de la Saône.

Ou alors, si on ne sait pas faire autrement, faisons vraiment des contrôles pour que les gens comprennent qu'il faut ralentir. »

Vous pensez que la police ne contrôle pas suffisamment la vitesse ?

« C'est de l'hypocrisie routière, ils font peu de contrôles ici parce qu'ils savent sinon que ce serait un tollé. Le maire de Lyon et le président de la Métropole ont demandé en 2023 au ministre de l'Intérieur de poser un radar verbalisateur sur le quai Joffre. Leur courrier est demeuré lettre morte. Ce qui démontre, en l'absence d'action, qu'il s'agit d'un choix politique : il ne faut pas emm... les automobilistes.

Il y a eu trois morts sur ce quai, c'est un des axes les plus accidentogènes de Lyon. Les riverains me disent : « Faites quelque chose ». Si on ne change rien, il y aura d'autres morts. »

Propos recueillis par Annie Demontfaucou

¹⁹ Le père d'Iris souhaite entrer en contact avec cette famille. Écrire à annie.demontfaucou@leprogres.fr si vous la connaissez.

Deux ans d'attente sans réponse

Deux ans et rien. Deux ans sans Iris et Warren, deux ans sans savoir. Le 22 août 2022, les deux adolescents de 15 et 17 ans trouvaient la mort sur les quais de Saône, à Lyon, fauchés sur leur trottinette.

Vers 18 heures, ils avaient été percutés par l'arrière quai du Maréchal Joffre (Lyon 2^e) par une ambulance privée missionnée par le Samu qui roulait en direction de Perrache. Ils circulaient sans casque, sur une voie réservée aux deux-roues mais aussi aux bus, aux ambulances et taxis, aux véhicu-

les de police.

Dans le cadre de l'information judiciaire ouverte pour homicide involontaire, le juge d'instruction avait missionné un expert en accidentologie afin d'établir avec précision les circonstances et les causes de cet accident qui avait profondément ému et choqué la population.

Deux ans après, le rapport n'est toujours pas tombé et les parents des victimes perdent patience. « Cette expertise est déterminante, observe M^e Frédéric Doyez, un des avocats des mères

d'Iris et de Warren. Elle dira à quelle vitesse roulait l'ambulance, s'il y a eu freinage. L'ambulance n'était pas sur une course de première urgence. Quel usage a-t-il été fait de l'avertisseur sonore ? »

M^e Jean Sannier, l'avocat du père d'Iris, ne cache pas son mécontentement : « On a un vrai problème sur la manière dont cette instruction est faite ! »

Interrogé par *Le Progrès*, le parquet de Lyon a répondu que l'instruction est en cours.

● A.D.

Repères ► En chiffres

● **Combien d'accidents sur les quais Joffre-Tilsitt ?**

Nombre d'accidents sur le secteur en 2022 : 7 ; en 2023 : 6 ; en 2024 (5 premiers mois) : 2. Ces accidents concernent des piétons, des personnes avec un équipement motorisé, des cyclistes, des automobilistes et des motards, indique la Métropole.

Depuis deux ans, la Métropole de Lyon et ses communes demandent au ministère de l'Intérieur l'installation de radars dans l'agglomération lyonnaise. Depuis le dernier courrier, envoyé en janvier 2024, la Métropole de Lyon attend toujours un retour de l'État sur le calendrier de déploiement de ces radars, véritables outils de sécurisation des usagers de l'espace public.

● **Combien de verbalisations par la police municipale ?**

Entre mars et août 2022, 10 opérations de contrôle, 19 infractions dont 14 infractions pour excès de vitesse.

Entre août 2022 et mars 2023, 52 opérations de contrôle, 50 infractions dont 23 pour excès de vitesse. La police nationale n'a pu fournir de données n'effectuant pas de chiffrage sur un tronçon aussi réduit, indique la DIPN.

« Saint-Just est enclavé » : la fermeture de la montée du Chemin Neuf divise

La montée du Chemin Neuf est fermée à circulation depuis le 12 août jusqu'en juin 2025. Une expérimentation de la Métropole qui avait reçu son lot de critiques lors de concertations avec riverains et commerçants. Après une semaine de mise en vigueur, il est encore trop tôt pour connaître les répercussions de cette fermeture.

« On est sur une colline, il faut pouvoir descendre rapidement en ville si besoin », soupire Frédérique, présidente de l'association Touche pas à Saint-Just et à ma colline, ce vendredi 16 août, à propos de la fermeture à la circulation de la montée du Chemin Neuf. Celle-ci, entrée en vigueur le 12 août jusqu'en juin 2025, ne concerne pas les ayants droit, piétons et cycles. Une expérimentation du plan de circulation ajusté dans le secteur Trion-Vieux Lyon (Lyon 5^e). Et ce, en vue de la future Voie Lyonnaise 12, mise en place par la Métropole de Lyon, qui vise d'ici 2030 au passage de plus de 10 000 cyclistes par jour. Un sens interdit qui ne plaît déjà pas aux riverains ni aux commerçants bien qu'il soit encore trop tôt pour en mesurer les conséquences.

Une fermeture pas encore comprise par les automobilistes

Voitures qui hésitent à passer malgré l'interdiction, d'autres qui prennent la rue Pierre-Marion, scooters qui passent en trombe. Tout n'est pas clair en haut de la montée du Chemin Neuf depuis le nouveau plan de circulation. C'est ce qu'a pu observer Marc, habitant depuis 35 ans dans la montée : « Il y en a



Marc, habite depuis 35 ans dans la Montée du Chemin Neuf (Lyon 5^e). Il est ravi de cette fermeture à la circulation. Photo Marine Issartel



La récente installation de la signalisation au début de la montée rend confus les automobilistes. Photo Marine Issartel

beaucoup qui passent malgré tout, dont nombre de touristes, le temps, je pense, que les GPS se mettent à jour. » Les automobilistes ont encore du mal, malgré le marquage au sol, un sens interdit, la mise en place d'échuses (resserrement de chaussée) et plusieurs pan-

neaux alertant de la fermeture de la route, installés par la Métropole en amont.

Les effets réels de la fermeture qu'à partir de la rentrée

L'expérimentation, mise en vigueur la semaine de l'As-

somption, ne semble pas perturber les axes alentours, mais pour de nombreux riverains, elle n'est pas représentative de la réalité. En cause : les Lyonnais sont partis en vacances. Alors, quelques riverains redoutent déjà la rentrée. « Ils ont fermé en plein mois d'août, donc on ne voit pas encore les effets », déplore Frédérique. Une passante, quant à elle, lâche : « C'est une catastrophe, je n'ose pas imaginer à la rentrée, ça va être le bazar. » « Forcément il y aura moins de personnes mais on n'a pas encore de visibilité », explique Mouss, maître d'hôtel du bouchon Les Lyonnais, à l'angle de la rue Tramassac et de la rue de la Bombarde, en bas de la montée du Chemin Neuf. Il ajoute : « C'est embêtant pour les livreurs. »

Un avis que partage Renaud, responsable de l'auberge de

jeunesse de la montée, qui ne voit pas encore d'impact. Il a pu, pour son personnel, obtenir des ayants droit afin de pouvoir circuler.

« Le problème, c'est le report de circulation sur Choulans »

« Comme le Chemin Neuf ferme, il va falloir passer par Choulans, ça va être infernal », s'exaspère la présidente de l'association. Pour elle, les usagers venant de l'Ouest lyonnais ou les parents d'élèves alentours vont devoir se rabattre sur Choulans ou Vaise pour descendre de la colline. Une observation faite par Raymond et sa femme, assis dans un parc : « Cela ne nous plaît pas bien, ça va nous faire faire un détour, le problème c'est le report de circulation sur Choulans. »

Beaucoup ont peur des embouteillages sur les rues adjacentes dans un quartier où de nombreuses voies ont été mises à sens unique, comme le haut de la rue de l'Antiquaille. Une expérimentation qui ne plaît pas. « Nous, on trouve que Saint-Just est enclavé, on est contre cette fermeture, ce la scinde le Vieux-Lyon et Saint-Just », dit dépitée la présidente de l'association. Une opinion partagée par les personnes rencontrées dans le quartier Saint-Just ce vendredi. Marc, quant à lui, est ravi : « C'est une très bonne décision, je n'ai plus de voitures en bas de chez moi, c'est beaucoup plus calme. » La Métropole indique que « cette solution permet une desserte automobile locale de la rue tout en répondant au besoin de sécurisation des déplacements à vélo sur la colline de Fourvière ».

● Marine Issartel

Voie lyonnaise 3 : travaux et bouchons à répétition « Évitez les quais de Saône »

Ça roule très mal en ce moment sur les quais de Saône à proximité du quartier Saint-Paul (Lyon 5^e). Raison de ce chambardement ? Les travaux en cours quai de Bondy liés au projet de voie lyonnaise 3. Ça fulmine dans les voitures, piétons et vélos essaient de trouver le bon passage. Quand d'autres saluent l'opération.

Vingt minutes pour aller du Palais de Justice au pont de La Feuillée via les quais de Saône. Ça fait beaucoup, fulmine une jeune femme au volant de sa voiture qui imaginait qu'ici, en août, ça passait « comme une lettre à la Poste ». Eh bien non. Depuis quelques semaines, c'est pare-chocs contre pare-chocs et sur une file que l'on chemine en bord de Saône.

Le petit grain de sable ? La réduction de la chaussée ou plus exactement la suppression du tourne-à-droite et de la voie réservée aux bus bien avant d'arriver à hauteur du secteur Saint-Paul. Et comme les travaux sont engagés au moins jusqu'en février 2025, elle nous donne un conseil : « Évitez les quais de Saône ! »

« On perd un temps fou »

Ce chambardement qui perturbe la circulation des voitures – mais aussi celle des piétons et des vélos – est la conséquence d'un imposant chantier engagé par la Métropole de Lyon dans le cadre de la voie lyonnaise 3. Sont concernés, les quais Chauveau, Pierre-Scize, de Bondy et Romain-Rolland.

L'aménagement en cours, lancé en juillet dans le secteur

du Palais de Bondy, devrait normalement se poursuivre jusqu'en septembre.

Ce mercredi matin, Chloé qui est de retour de vacances et fait souvent les trajets dans le quartier, s'avoue « surprise par les bouchons ». Franchement, dit-elle, « je me suis demandé ce qu'il se passait » !

Cyrille au volant de sa voiture semble prendre son mal en patience : « Regardez, on perd un temps fou. Après, ça fait partie du houlot la circulation, mais là, ça devient un ralentissement artificiel, c'est difficile. J'habite à Sainte-Foy, et je descends par Choulans. Avant je mettais 15 minutes pour être opérationnel, et maintenant, c'est le double. »

« Cela me convient, je suis sérieux ! »

Thierry habite le 1^{er}. Il prend rarement sa décapotable et avance son point de vue : « Vous avez voté pour ces gens-là, regardez ce qui se fait ! Je suis content de ça. Je pense qu'on devrait tout piétonniser en Presqu'île, on met

des arbres et les transports en commun gratuit, il y a tout ce qu'il faut pour le centre-ville. Cela me convient, je suis sérieux ! Mais les familles nombreuses vont en pâtir. »

Ce ne sont pas les seuls apparemment. Le pub Wallace est en effet aux premières loges. Plus de 30 places de terrasses ont été supprimées avec les travaux en pleine saison touristique. « C'est un coup dur », souligne Matthieu, évoquant « une perte d'activité notable cet été ».

Et de poursuivre : « À cette date-là, le pire est passé, et les mecs qui ont fait les travaux ont été super arrangeants avec nous. [...] Mais c'était la scie circulaire, le bruit et presque pas d'accès pour le pub, c'était rude ! » Des demandes de « compensation d'activité » seraient parties en direction de la Métropole et ils attendent des nouvelles. Aujourd'hui, Matthieu doit encore slalomer entre les barrières, les touristes un peu perdus et les trous dans la chaussée...

● Aline Duret et Cyril Lestage



Thierry, habite le 1^{er} « Je suis content de ça », dit-il, en parlant des voies lyonnaises. Photo Cyril Lestage



Les accès piétons sont « confus » et peu pratiques selon les passants du jour, comme Arnaud par exemple, qui transite en vélo depuis Neuville sur Saône. Photo Cyril Lestage

La Métropole « double les équipes pour limiter l'impact des travaux dans le temps »

La voie lyonnaise 3, projet piloté par la Métropole de Lyon, doit à terme relier sur 57 kilomètres Quincieux/Genay à Givors, via les bords de Saône. Là, sur une portion allant du pont Bonaparte au pont de La Feuillée, il s'agit de modifier ou plutôt d'élargir la double piste cyclable créée en 2016 et d'en refaire le revêtement. Mais aussi, d'améliorer les circulations piétonnes avec la création de deux traversées dédiées aux marcheurs. L'intention est aussi de « créer un quai pour les bus de 40 mètres » à hauteur du Palais de Bondy. La Métropole envisage également de réaliser « une aire de voie lyonnaise », conçue comme « une aire de repos et de dépannage, ce sera la première ».

Ces travaux, qui ont été entrepris au cours des jours

les plus creux, agacent les automobilistes et certains riverains. Même si l'intention, pourtant, est bien d'améliorer les déplacements piétons et vélos et de végétaliser les espaces publics. Arnaud qui fait les trajets de Neuville-sur-Saône à vélo reconnaît que « pour les piétons, c'est confus. On ne sait pas trop où aller, c'est compliqué. »

Pour « limiter l'impact des travaux dans le temps », les services de la Métropole disent avoir « doublé les équipes sur place ». Il n'empêche. Après le quai de Bondy, c'est au tour du quai Pierre-Scize à être concerné par le chantier de la voie lyonnaise. Même scénario ou presque de septembre à février où il est question de modifier la piste cyclable et les arrêts de bus mais aussi de végétaliser le tracé.

Délais et coûts en hausse : ces projets « complexes » avancent à pas de fourmi

Ils figurent dans la liste des imposants projets pour lesquels réunions publiques et concertations ont eu lieu. Mais voilà. Alors que certains aménagements tels Presqu'île à Vivre sont lancés ou comme les Rives Droite du Rhône sont dans les starting-blocks, d'autres semblent être à la peine.

Qu'ils concernent des espaces publics ou des bâtiments, propriétés de la Ville ou de la Métropole, la plupart de ces projets sont bouclés. Mais certains d'entre eux semblent être à la peine ou en stand-by. Pour des raisons extrêmement diverses. À quand le début de la requalification du Centre d'Échanges de Perrache (CELP) ? 2024, comme cela est annoncé sur le site de la Métropole ? Ou peut-être 2025 ? Comme on peut constater les conseillers municipaux fin juin, lors d'une délibération concernant une convention qui permet à l'École Nationale Supérieure des Beaux-Arts d'occuper le 4^e niveau jusqu'au 30 juin 2025. Car



Le centre d'échange multimodal de Perrache. Photo M. Jegat

« les travaux ne commenceront finalement, qu'à l'été 2025 » peut-on lire dans le rapport. Le débat est-il clos ?

Le permis de construire concernant la rénovation de ce mal aimé a été délivré en juin et affiché. Du coup, Maxime Le Moing, président de l'Association pour le développement de la Presqu'île de Lyon (ADPL), en profite pour évoquer un

certain nombre de questions « restées sans réponse ». On est conscient qu'il faut moderniser le centre d'échanges, prendre soin de la planète, mais il faut le faire avec les habitants » dit-il.

« Cela prendra du temps »

Le projet piloté par le groupement ApSys et Quartus mêle démolition, requalification et

construction. Son coût est estimé à 130 M€. Bâtiment vieillissant, surfaces commerciales « en déshérence », le CELP, « a besoin d'être repensé », avançait Béatrice Vessiller, vice-présidente de la Métropole de Lyon en charge de l'Aménagement urbain en 2023. Mais « il est complexe » et « ça prendra du temps », avait-elle ajouté, tablant sur une restructuration de l'existant en 2025 et la réalisation de la fenêtre urbaine et des pavillons en 2026.

Tunnel, hôtel, sortie de métro ?

Parmi les questions « restées sans réponse » selon l'association ADPL, le projet de « tunnel » porté par l'architecte Hélène Duhoo qui « n'a pas été étudié », la suppression des 350 places de parking du niveau 2. Un équipement, dit-il, remplacé par un hôtel avec le risque de « rendre encore plus problématique le stationnement au sud Bellecour ». Et d'interroger « la création de ces nouvelles capacités hôtelières s'insère-t-elle harmonieusement dans le marché lo-



« Il faut moderniser le centre d'échanges mais avec les habitants »

Maxime Le Moing, président de ADPL

cal ? »

Autre sujet d'étonnement, l'absence d'une sortie de métro côté place des Archives, sortie « demandée par de nombreux Lyonnais », qui aurait pu être « intégrée au projet ». Interrogés, les services de la Métropole de Lyon ne souhaitent pas s'exprimer sur ce sujet pour le moment.

● Aline Duret

Terrasses de la Presqu'île : un chantier qui s'étire en attendant les expertises

Le chantier du projet Rives de Saône - Terrasses de la Presqu'île sur le quai bas, à hauteur du quai Saint-Antoine, est toujours à l'arrêt depuis le printemps, pour raisons de sécurité, en raison d'un désordre dans le mur plongeant dans la rivière.

Le projet global Rives de Saône - Terrasses de la Presqu'île, enclenché sous le précédent mandat, comprenant la construction du parking LPA souterrain inauguré le 1^{er} juillet 2021, la démolition de l'ancien parking, l'aménagement de la portion haute et basse du quai, a accumulé plusieurs années de retard.

Semé d'embûches dès 2009 (recours, fouilles archéologiques), interrompu (conditions météorologiques), aujourd'hui repoussé, ce chantier complexe devait s'achever fin 2023 pour un budget de 18 M€. On peut douter de sa finalisation en 2024.

Selon les expertises, on pourra en savoir plus sur le calendrier de reprise

Mi-avril, la Métropole de Lyon annonçait que le chantier était à l'arrêt « en raison d'un désordre constaté au nord du quai bas », en l'espèce un affaissement du mur de rive plon-



Repoussés, interrompus, en attente... Le projet Rives de Saône - Terrasses de la Presqu'île enclenché sous le précédent mandat, n'en finit pas de se faire languir. Photo Nadine Micholin

geant dans la Saône.

Des mesures conservatoires d'urgence ont alors été mises en œuvre assorties du lancement d'études géotechniques complémentaires 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.

Questionnée, la Métropole avoue en ce mois d'août, qu'elle attend toujours les résultats complets de l'expertise et précise : « C'est très complexe. Se-

lon ces expertises, on pourra en savoir plus sur le calendrier de reprise des travaux plutôt en septembre et se prononcer sur la fin du chantier ».

Un jardin fluvial, une terrasse, un belvédère...

Rappelons que la dernière séquence imaginée par les architectes de l'agence Wilmotte & Associés sous maîtrise d'ouvrage de la Métropole de Lyon, couvre deux hectares de la rive gauche de la Saône. Elle comprend l'élaboration d'un jardin

fluvial de 8 500 m² en bord de Saône sur 40 mètres de long qui accueillera une halte fluviale en amont de la passerelle du Palais de Justice (NDLR : elle sera affectée à la première ligne de navettes fluviales créée par Sytral Mobilités dès 2025). Mais aussi une terrasse intermédiaire de 1 200 m² protégée des crues qui abritera deux aires de jeux pour enfants, la création d'un belvédère de 1 000 m² sur le quai haut et la plantation de végétaux (18 arbres).

● N.M.

Pourquoi les commerces de la Presqu'île sont en difficulté ?

My Presqu'île, structure de management du centre-ville, a lancé un baromètre sur l'activité commerciale en Presqu'île. Facteur le plus aggravant pour les commerçants : l'inflation et le pouvoir d'achat, devant l'accessibilité. Décryptage des réponses avec la présidente Johanna Benedetti et Clément Chevalier, directeur de My Presqu'île.

« **D**e nouvelles habitudes de consommation se sont mises en place. Avec la crise du Covid et l'e-commerce, le consommateur n'a plus envie de perdre du temps et de se déplacer. La question est de savoir comment on fait pour faire venir ce public, lui redonner envie », énonce Johanna Benedetti, présidente de My Presqu'île et fondatrice des Petites Poupées (Lyon 1^{er}).

Les commerçants les plus touchés sont ceux du Sud Bellecour

Le baromètre de My Presqu'île lancé en juin permet de mieux comprendre les contraintes et les difficultés du pôle commercial en Presqu'île dans une conjoncture difficile, où les liquidations et fermetures de commerces s'enchaînent.

Sur les quelque 500 adhérents sondés de My Presqu'île, 222 ont répondu. Parmi eux, 81,1 % émanent de commerçants et artisans in-

dépendants qui avouent à 65 % une baisse de leur chiffre d'affaires par rapport à 2023. Les commerçants les plus touchés sont ceux du Sud Bellecour (71 % font part d'une baisse du chiffre d'affaires), devant Terreaux-Bellecour (69 %) et Bas des Pentès (56 %).

Par typologie d'activité, l'équipement de la maison (80 % en baisse) souffre devant l'équipement de la personne (77 %), l'artisanat-crédation-fabrication (71 %), cafés hôtellerie-restauration (62 %).

Pour les commerçants, le principal facteur aggravant porte sur le contexte économique et l'inflation, devant l'accessibilité en Presqu'île, les mouvements sociaux, le prix des loyers et de l'énergie.

Le prêt à porter souffre de la concurrence avec la seconde main et Internet

Sur la santé de leur activité en 2024, 56 % des commerçants se disent très inquiets à court et moyen terme, 15 % ont recours à un emprunt, des économies et financements tandis que 5 % envisagent un projet de fermeture. Reste que 56,9 % ne vont pas opérer de changement ou d'évolution RH. En revanche, 21,1 % ne renouvellent pas de postes de collaborateurs et 12,8 % prévoient de licencier un ou plusieurs collaborateurs.

« 41 % ont une situation correcte sans plus de capacité à se projeter. On s'aperçoit depuis



Pour la présidente Johanna Benedetti (Les Petites Poupées), et le directeur de My Presqu'île Clément Chevalier, muni du nouveau guide shopping Presqu'île : « L'objectif est de préserver les commerces indépendants ». Photo Nadine Micholin

2018 que 50 % des implantations tournent autour de la restauration et de l'alimentaire », observe Clément Chevalier. « Contrairement à l'alimentaire ou au secteur bien-être, le prêt à porter souffre de la concurrence avec la seconde main et Internet. On essaie de faire des propositions, d'envoyer des signaux positifs sur l'accessibilité, de

mettre en place des solutions ».

Le directeur de My Presqu'île brandit à titre d'exemple le nouveau guide shopping Presqu'île, distribué à 20 000 exemplaires dans les lieux publics des Pentès de la Croix-Rousse jusqu'à Confluence. Il se réjouit d'un plan de communication en cours avec la Métropole en lien avec l'of-

fice du tourisme et d'un futur document sur l'accessibilité de la Presqu'île en général.

L'avenir avec le commerce de niche

Le baromètre cible aussi les facteurs bénéfiques. Le positionnement commercial arrive en tête (28 %) devant le changement des modes de consommation (proximité, consommation éco-responsable et durabilité) à égalité avec l'implantation commerciale attractive (19 %) et les nouvelles clientèles grâce aux nouvelles mobilités (11 %).

Johanna Benedetti souligne le positif : « Le facteur le plus favorable du dynamisme, c'est la confiance en la qualité des produits. De plus en plus de commerces de niches ouvrent. Même si c'est difficile, c'est l'avenir. Beaucoup de consommateurs valorisent la consommation durable et éco-responsable. On s'aperçoit que les artères principales se sont transformées alors que sur les petites artères, le commerce résiste avec une qualité d'offre. L'objectif, c'est de préserver les commerces indépendants ».

Si la présidente de My Presqu'île juge que l'immobilier à Lyon « reste encore tenable », pour elle, la transformation de la Ville en cours « n'a pas vocation à rassurer et à enthousiasmer les commerçants ».

● Nadine Micholin

Assises du commerce et de l'artisanat : engagement de la Ville ou contre feu ?

La Ville de Lyon a lancé du 17 juin au 31 juillet une grande concertation en ligne accessible à tous, avant d'ouvrir les premières Assises du commerce et de l'artisanat dans les salons de l'Hôtel de Ville le 4 novembre prochain. Elle analyse les réponses de plus de 2 000 participants durant ce mois d'août.

« Donner les moyens aux commerçants de s'adapter aux transformations »

À travers ces assises inédites,

l'exécutif vert veut « renforcer le dialogue avec les acteurs économiques, co-construire avec les commerçants et les artisans, trouver des propositions concrètes pour favoriser le dynamisme commercial autour des projets mis en place en lien avec la Métropole de Lyon ».

Johanna Benedetti souligne l'engagement de la Ville « sur ce qui va ressortir au niveau des besoins et des nécessités des commerçants ». « Il faut réduire les frontières entre les élus et

les commerçants et donner les moyens aux commerçants de s'adapter aux transformations », précise la présidente de My Presqu'île.

Prix des loyers et problèmes d'accessibilité en cause

Maxime Le Moing n'a pas la même lecture : « Ces assises, c'est un contre-feu. Les commerçants et les clients ne sont pas dupes ! On s'assoit sur le commerce. Une fois qu'on l'a bien martyrisé, on demande de co-construi-

re », regrette-t-il.

Le président de l'Association pour le développement de la Presqu'île de Lyon (ADPL) représentant près d'un millier de personnes (habitants, commerçants, acteurs économiques, professions libérales), par ailleurs ancien candidat LR aux élections municipales dans le 7^e arrondissement, constate que les commerces indépendants souffrent. « Quand un commerçant perd 15 % de chiffre d'affaires et que ce chiffre constitue sa

marge, il ferme boutique.

Il n'y a pas que le pouvoir d'achat qui entre en ligne de compte. La première lame, c'est le prix des loyers, la deuxième, l'accessibilité des clients en voiture avec les bouchons et le prix du stationnement. La clientèle des Monts d'Or, du sud de Lyon ou de l'Ouest lyonnais ne vient plus faire ses achats et déjeuner en centre-ville. Les restaurants éprouvent de grosses difficultés. L'idée, serait d'avancer pas à pas, de tester et d'ajuster. »

Une pétition contre la fermeture de La Poste des Terreaux

Devant la fermeture annoncée, fin août, du bureau de poste des Terreaux, la dernière agence du 1^{er} arrondissement de Lyon ouvert à tous les publics, la mairie d'arrondissement et le Comité des usagers des services publics de la Croix-Rousse, lancent une pétition en ligne pour demander à la direction de La Poste de revenir sur sa décision.

Le Comité des usagers des services publics de la Croix-Rousse, soutenu par la mairie du 1^{er} arrondissement de Lyon ne lâche pas l'affaire. Déjà mobilisé le 26 juin dernier devant le bureau de poste des Terreaux, 7, rue Edouard-Herriot, pour protester contre sa fermeture annoncée le 31 août prochain, le collectif appelle aujourd'hui les habitants à signer une pétition en ligne pour demander à la direction de La Poste de revenir sur sa décision. En ligne, les commentaires abondent pour défendre la présence « indispensable » du service public dans chaque quartier, « accessible à tous ». Surtout, pour rappeler qu'il n'y a pas si longtemps, « de coûteux travaux ont été engagés pour la rénovation de ce bureau » et dénoncer un gaspillage d'argent public.



La fermeture du bureau de poste des Terreaux fait face à une forte opposition des habitants et des élus du 1^{er} arrondissement. Photo Yves Le Flem

« La Poste ne peut pas se cacher derrière la numérisation »

Le Comité réclame également la remise en place des moyens et des horaires du bureau de poste Flammariion, dans le 4^e arrondissement. « Une agence en grand danger, le distributeur de billets n'a pas été remplacé et le service financier a été supprimé, des signaux qui ne trompent pas », alerte la pétition.

Après quatre bureaux de poste fermés ces dernières années (Saint-Just, Ampère, Vaise et place Ambre), La Poste

prévoit la fermeture avant 2026 de quatre nouvelles agences (Terreaux, Foch, Jean-Macé et Dauphiné). Le Comité de défense des services publics s'interroge sur la stratégie de l'entreprise, qui semble privilégier la réduction du nombre de bureaux au détriment de l'accessibilité pour les usagers, et cela en milieu rural comme en milieu urbain.

« La Poste ne peut pas se cacher derrière la numérisation pour justifier toutes ces fermetures car les besoins de proximité demeurent considérables. Le numérique ne

peut suppléer au contact humain comme le stipule le projet de loi adopté en première lecture le 30 novembre 2023 au Parlement, qui vise à garantir un accueil physique et pas seulement numérique pour les usagers des services publics », conclut le manifeste.

Désengagement

La mairie du 1^{er} arrondissement informe par ailleurs avoir adressé un courrier à la Direction de La Poste qui n'a apporté aucune réponse satisfaisante. « Les bureaux du 4^e et du 2^e ne permettent pas de ré-

pondre aux besoins des usagers du 1^{er} arrondissement qui y vivent, y travaillent ou viennent en visite », estime la municipalité écologiste.

Le Progrès n'a pu joindre la direction de La Poste, mais en avril dernier, alors que le sujet du « désengagement » du service public avec la multiplication de fermetures de bureaux et la réduction des horaires sur l'ensemble de la Ville était arrivé sur la table des débats, en conseil municipal, elle avait réagi, répliquant que « la digitalisation des démarches et la montée en puissance du e-commerce obligent La Poste à adapter les formes de sa présence sur l'ensemble du territoire.

La Poste a pour objectif de construire une plateforme physique et numérique de services cohérente et utile, au service de tous les habitants de l'agglomération. La complémentarité de points de contact (La Poste Relais, La Poste Agences communales, Relais pick-up, buralistes partenaires) permet d'offrir la meilleure accessibilité à nos clients. »

De notre correspondant,

Yves Le Flem

Lien vers la pétition : <https://www.change.org/p/contre-la-fermeture-des-bureaux-de-poste-de-la-croix-rousse>

Camp de réfugiés afghans à Perrache : les familles se sentent démunies

Depuis près d'un mois à quelque pas de l'entrée de la bouche de métro de la gare Perrache s'est établi un camp de fortune. S'y sont installés des réfugiés afghans sans solution d'hébergement d'urgence dans un contexte social tendu à Lyon. Une situation face à laquelle ils se sentent impuissants.

Bidons d'eau, couverture faisant office de matelas dans les tentes, repas dans des assiettes en cartons. C'est ce que vivent depuis près d'un mois plusieurs familles de réfugiés afghans installées dans un campement de fortune sous Perrache du côté ouest de la place Carnot. Alors que plus de 86 familles dorment à la rue dans Lyon selon le dernier décompte du collectif Jamais sans Toit, ces familles de réfugiés se sentent démunies sans solution d'hébergements. Témoignages.

Fuir un pays aux mains des Talibans

« On a perdu notre vie merveilleuse avec l'arrivée des Talibans », confie Mariam, 27 ans, arrivée à Lyon la semaine du 12 août avec son frère et ses parents. Elle qui étudiait les langues en Afghanistan et qui souhaite reprendre dès que possible ses études, a fui les Talibans en novembre 2023. Un point commun à toutes ces familles : beaucoup sont passées par le Brésil et la Guyane Française avant de venir à Lyon. Ils ont quitté le territoire ultramarin car la vie était trop chère et « les opportunités tant en termes d'éducation que de travail n'étaient pas grandes », fait savoir Muhammad dans un français approximatif. Le jeune homme de 27

ans a appris la langue durant l'année qu'il a passée en Guyane avec sa mère et ses frères et sœurs. Ils sont arrivés dans le Rhône le 25 juillet. Tous possèdent un titre de séjour.

« On a froid la nuit »

« Ce n'est pas normal de vivre dehors », déplore Wahida, arrivée le 29 juillet avec ses filles. Elle confie avoir peur de dormir dehors, craignant que sa famille soit agressée ou qu'on lui vole ses affaires. Il faut dire que les nuits ne sont pas calmes autour de leur camp. De nombreuses personnes alcoolisées ou sous stupéfiants s'installent sur la place Carnot la nuit. De quoi faire peur à Bibi, mère de six enfants.

Les plus jeunes dorment avec elle dans la tente tandis que les plus âgés dorment à l'extérieur pour les protéger. La chaleur ? Ils y sont habitués, elle n'a pas posé de problèmes particuliers. Cependant la fraîcheur des dernières nuits est difficile à supporter. « On a besoin de couvertures, on a froid la nuit », explique Mariam. La seule couverture que sa famille possède, est utilisée sur le sol pour un peu plus de confort, ils n'ont que des pulls légers pour se couvrir. Une situation d'autant plus compliquée à vivre que son père a de graves problèmes aux cervicales et doit se reposer dans un endroit chaud.

Aucune solution d'hébergement

Leur plus grand problème : obtenir une adresse pour démarrer toutes les démarches administratives et commencer leur nouvelle vie en France. Certains appellent la Mé-



Plusieurs réfugiés afghans se sont installés au pied de la gare Perrache dont Muhammad (en orange), 27 ans, venu avec sa mère et ses frères et sœurs pour fuir les Talibans. Photo Marine Issartel

« Ce n'est pas normal de vivre dehors »

Wahida, réfugiée afghane

tropole ou les services sociaux sans vraiment obtenir de retour. Aucune association n'est passée mis à part la Croix Rouge, le 20 août. Après de multiples appels au 115, en vain et alors que les services d'hébergements d'urgence sont saturés, les familles attendent désespérément une solution de logement.

Dans un contexte social tendu, la Métropole avait annoncé au début de l'été ne plus prendre en charge les publics sans-abri dans des hôtels. Une décision qui avait alors fait polémique et dont la Métropole s'était défendue dans les colonnes du *Progrès*, suite à « une situation budgétaire



Wahida et ses filles devant leur tente. Photo Marine Issartel

contrainte ». Interrogée sur cette situation, la Métropole indique que ce sujet ne relève pas de ses compétences. Contactée, la Préfecture assure que « l'État joue pleinement son rôle en finançant des places dont le nombre n'a cessé d'augmenter ». Et d'ajouter :

« En 10 ans, le parc d'hébergement d'urgence a plus que doublé pour atteindre 8 000 places. Chaque jour, rien que dans notre département, l'État permet à 24 000 personnes d'être hébergées ou logées. »

● Marine Issartel

La brève histoire de la tour observatoire de Fourvière

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 tour observatoire de Fourvière, à peine construite, déjà détruite, et aperçue sur de nombreuses gravures et photos de 1831 à 1858.

Construit à l'initiative du « Sieur Gouhenant » d'après les plans de Jean Pollet en 1831, ce haut bâtiment situé sur le point culminant de Lyon était destiné à la science et aux arts.

Aux dires de son concepteur, la tour de 50 m de haut « aura un salon au rez-de-chaussée, un atelier de peinture au premier, des salons d'exposition au bénéfice des artistes aux deuxième et troisième étages, et l'observatoire garni des meilleurs instruments au quatrième étage. Quatre quinquets, multiplificateurs, pourront la nuit s'apercevoir à plus de 80 lieues. Un paratonnerre haut de 30 pieds protégera la ville [...] Sans autre but que celui d'être utile aux arts et aux sciences, de porter coup à l'ignorance, d'exhorter à l'étude et à l'instruction. »⁽¹⁾

Stendhal, Michelet, Flora Tristan enthousiastes

Les travaux de la tour commencent en 1831, mais rapidement, Gouhenant, ayant épuisé ses ressources personnelles, fait appel à l'Académie pour l'aider à terminer son projet. Malheureusement, l'aide financière sollicitée lui est refusée



Vue de Lyon au XIXe siècle avec la tour en arrière-plan. Photo Gallica BNF

malgré l'accord du préfet Gasparin et celui de la commission académique.

On ne connaît pas les motifs de ce refus, seules quelques réserves émises sur les dimensions de la tour et sur la fiabilité du paratonnerre, mais rien qui n'empêche la suite du projet. Un document émanant des annonces légales du Moniteur judiciaire de Lyon, daté du 10 août 1833, nous apprend l'expropriation d'une haute tour carrée servant d'observatoire sur le site de Fourvière.

Gouhenant exproprié, la tour continue probablement de remplir ses fonctions, si ce n'est d'observatoire, au moins d'attraction touristique. Des récits indiquent le passage de personnalités comme Stendhal, Michelet, Flora Tristan, et citent leur enthousiasme quant à la vue jusqu'aux Alpes depuis cet-

te tour. C'est l'époque des passions pour les points de vue et le pittoresque, et Fourvière fait partie du « Grand Tour » des aristocrates anglais : « On peut voir la ville comme sur un plan scénographique. »⁽²⁾

Éloges et engouements sont de mise pour le site, le billard et le restaurant étant très prisés, mais nous n'avons trouvé aucun écrit mentionnant une quelconque utilisation, par les savants, du télescope de 200 mm et de la lunette de 100 mm.

« Comme un pied de cheval sur la gorge d'une femme »

La haute tour fait cependant l'objet de nombreuses critiques. Les détracteurs sont quelquefois virulents, à commencer par Boitel en 1833 dans

son ouvrage *La vue de Lyon depuis Fourvière* : « Mes yeux furent vivement choqués de l'espèce d'observatoire que monsieur Gouhenant y a planté. Depuis que cette grande tour carrée est là-haut, il n'y a plus de poésie dans la vieille chapelle aux miracles ; le coiteau de Fourvières est aplati, écrasé ; la statue de la Vierge touchait au ciel, la tour Gouhenant l'a refoulée vers la terre. S'il ne fallait que douze francs pour faire démolir la tour Gouhenant, je ne dinerais pas pendant six jours, et le septième la tour serait démolie. Cette grande masse de moellons sur la jolie côte de Fourvière, est comme un pied de cheval sur la gorge d'une femme : c'est de la barbarie. »

La colline de Fourvière, site du forum vetus de Trajan, l'ancienne place publique romai-

ne, a toujours conservé son statut de belvédère. Du palais de l'empereur à la basilique, l'emplacement en promontoire a, de tout temps, été un symbole de domination ; celui du pouvoir impérial puis du souvenir des martyrs chrétiens, et enfin celui de la Vierge Marie.

Une statue dorée géante de la Vierge érigée en 1852

Pour contrecarrer la hauteur de la tour observatoire laïque qui lui fait concurrence, une statue dorée géante de la Vierge est érigée en 1852 sur le clocher de Fourvière rehaussé. La reconquête symbolique se poursuit avec la démolition de la tour-observatoire.

En 1853, la Fondation de Fourvière, créée par le cardinal de Bonald, achète le tènement du bâtiment impliqué et le fait démolir à mi-hauteur en 1858. Enfin dans un but de sanctuarisation du belvédère, la construction d'une basilique monumentale est décidée en 1872. La colline prend alors une fonction de signal à la gloire de l'Église catholique. C'est la colline qui prie.

La tour-tronquée est toujours là. L'observatoire, l'atelier de peinture, les salles d'expos et de billard ont disparu, seul le restaurant panoramique occupe le rez-de-chaussée.

De notre correspondante Julie Bordet

(1) Jean BURDY- Patrimoine/La tour-observatoire de Fourvière 2016

(2) Nouvel indicateur des monuments et curiosités de Lyon en 1817