



REVUE DE PRESSE

19 septembre 2024

Plus d'une heure pour sortir d'un parking

Bouchons à Lyon : le récit d'une galère



« Il y avait une file interminable de véhicules » : des automobilistes à bout ont mis une heure pour sortir du parking LPA Saint-Antoine samedi. L'Association pour le développement de la Presqu'île s'inquiète pour l'évacuation en cas d'incendie.
Capture d'Écran, vidéo fournie

Page 21

Pagaille sur les quais: plus d'une heure pour sortir du parking Saint-Antoine



Ce samedi soir, la sortie du parking Saint-Antoine est saturée. Photo capture d'écran, vidéo fournie



La cause des bouchons: les travaux dans le cadre de Presqu'île à Vivre, estime l'ADPL. Photo Capture d'Écran, Vidéo Fournie

Ce samedi, des automobilistes ont mis une heure à sortir du parking LPA Saint-Antoine. Stationné au niveau -5, Emmanuel a filmé la file de voitures, embouteillées jusqu'au quai des Célestins. L'Association pour le développement de la Presqu'île s'inquiète pour l'évacuation en cas d'incendie.

Pour sortir du parking LPA Saint-Antoine ce samedi 14 septembre en fin de journée, il fallait s'armer de patience. Et pour cause, une longue file de voitures s'est formée du niveau -5 jusqu'au rez-de-chaussée.

Emmanuel a filmé cette scène surréaliste. « Je rentrais à mon domicile et je suis allé me garer au niveau -5. Dans le sens de la sortie, il y avait une file interminable de véhicules, alors j'ai sorti mon téléphone et je suis monté à pied dans la rampe de sortie pour enregistrer », témoigne cet habitant du quai de la Pêcherie. Le Lyonnais est membre de l'ADPL, l'Associa-

tion pour le développement de la Presqu'île de Lyon, qui se veut « dédiée à la préservation d'un développement harmonieux de la Presqu'île » et qui depuis plusieurs mois, s'inquiète du projet « Presqu'île à vivre ».

«Les quais bouchés»

Selon plusieurs membres de l'association, qui se sont retrouvés coincés dans le parking ce samedi, il a fallu 40 minutes pour passer du niveau -5 au niveau -3, et environ une heure au total pour rejoindre l'extérieur. Et pour les automobilistes victorieux qui ont pu rejoindre les quais, la galère était loin d'être finie, puisqu'il fallait encore réussir à s'insérer dans un bouchon de plusieurs kilomètres. « Je suis monté dans ma voiture

vers 18 h 20 et il était 19 h 30 une fois dehors. J'ai mis 1 h 30 au total pour rejoindre l'autoroute A7, les quais étaient bouchés jusqu'à Bellecour », raconte Alexandre Corret, vice-président de l'ADPL. La faute, constate-t-il, en partie à la réduction du nombre de voies quai Saint-Antoine, et aux travaux de la Voie Lyonnaise 3, quai Romain-Rolland, dont les bouchons se reportent sur les quais d'en face. « Les automobilistes qui viennent du quai de la Pêcherie ne laissent pas passer ceux qui sortent du parking. Un monsieur suppliait les voitures de faire preuve de civisme pour qu'ils puissent s'insérer », poursuit Emmanuel.

L'association pour le développement de la Presqu'île de Lyon

« Je suis monté dans ma voiture vers 18 h 20, il était 19 h 30 une fois dehors »

Alexandre Corret, vice-président de l'ADPL

tire la sonnette d'alarme sur une situation qu'elle juge dangereuse, en référence au risque d'incendie. « Il peut y avoir une batterie de voiture qui prend feu. Comment les gens peuvent-ils évacuer dans ce cas-là ? C'est super dangereux, ça ne peut pas rester comme ça », fulmine Jean-Pierre Fenouillet, membre de l'ADPL.

«Une étude à ciel ouvert»

Contacté par *Le Progrès*, Pierre Oliver, maire (LR) du 2^e, estime que les bouchons subis par les automobilistes sont « de l'entière responsabilité de la Ville de Lyon et de la Métropole, et la conséquence d'une politique écologiste menée depuis quatre ans ». « L'épisode de samedi est une étude à ciel ouvert », poursuit l'édile, en référence à l'absence d'étude d'impact sur la circulation réalisée en amont du projet Presqu'île à Vivre. Il demande « la réouverture de la rue Grenette et de voies de circulation ».

● Léa Fernoux

« Des conséquences ponctuelles sur le flux automobile »

Sollicitée à ce sujet, la Ville de Lyon reconnaît que l'engorgement des quais de Saône est récurrent. Des chantiers en cours aggravent toutefois le phénomène. « Des travaux sur le quai des Célestins pour rénover le réseau d'assainissement, en complément de fouilles archéologiques d'accompagnement, ont des conséquences ponctuelles sur le flux automobile », déclare Valentin Lungenstrass, adjoint (EELV) aux mobilités de Lyon. Pour l'ensemble des travaux de ce secteur, nous faisons le maximum pour limiter la gêne ». L'adjoint précise que la mise en place de feu de circulation aux réglages différents est une solution à l'étude, alors que « la baisse continue observée du trafic automobile dans le centre de Lyon améliore également progressivement la situation ». Concernant le parking Saint-Antoine, ce dernier « n'est pas saturé » assure Valentin Lungenstrass.

De son côté, la Métropole nous indique : « Nous travaillons à un meilleur cadencement des carrefours à feux afin d'améliorer la fluidité et la synchronisation du quai. Malgré tout, la diversité des usages sur ce secteur (automobilistes, piétons, cyclistes, bus) génère une forte congestion le samedi, lié à l'attractivité du centre-ville. Nous encourageons les usagers à se reporter sur les transports en commun ou les modes doux, dans la mesure où cela est possible. »

Lyon. "Ça va être le bordel" : le futur plan de circulation des TCL en Presqu'île fait débat

La mise en place de la Zone à Trafic Limité (ZTL) en juin 2025 va modifier le plan de circulation des TCL en Presqu'île. Mais le scénario proposé inquiète de nombreux habitants.



Maxime Le Moing, président de l'ADPL et du CIL Centre Presqu'île et Bernard Colombaud, vice-président du CIL. (@Ludivine)

« L'offre va être dégradée », affirme Maxime Le Moing, les yeux rivés sur le schéma du futur plan de circulation des bus [TCL](#) en [Presqu'île](#).

Président de l'association pour le développement de la Presqu'île de Lyon (ADPL) et du Comité d'intérêt local Centre Presqu'île (CIL), cet habitant du 2^e arrondissement a décidé de porter la voix et les inquiétudes de nombreuses personnes concernant la modification du plan de transport, amenée par la mise en place de la [Zone à trafic limité \(ZTL\)](#) des écologistes **en juin 2025**.

Aux côtés de Bernard Colombaud, vice-président du CIL, il alerte.

Plus de bus rue de la République

D'ici quelques mois, il faut dire que les habitudes des Lyonnais vont être grandement chamboulées : la partie de la rue de la République entre Cordeliers et Hôtel-de-Ville ne verra plus passer ses centaines de bus TCL quotidiens, [qui traverseront désormais tous la rue Grenette](#) depuis les quais de Saône.

De nombreux arrêts seront ainsi déplacés et les trajets des lignes de bus C3, C13, C14, C18 et 19, entre autres, seront modifiés.

Un scénario qui fait grincer des dents la majorité des membres des deux associations, composées d'un peu moins de 200 habitants et commerçants de la Presqu'île. Pour eux, ce futur plan dégradera largement l'offre de transport et l'expérience des usagers et risque, en plus, d'être **la source de difficultés d'exploitation et de conflits de circulation.**

À lire aussi



Lyon. « On veut enfermer le centre-ville » : des commerçants enragent face aux travaux

« C'est une aberration »

« Les gens vont devoir marcher plus. Il n'y aura plus de ligne à Hôtel-de-Ville, il faudra aller chercher son bus sur les quais et les correspondances directes avec le métro, qui concernent 6 000 personnes par jour, seront supprimées », regrettent Maxime Le Moing et Bernard Colombaud.

Si les élus écologistes et le Sytral mettent en avant « plus de régularité et une performance augmentée » du réseau, avec sur certaines lignes un temps de parcours raccourci, les deux hommes estiment qu'il manque à cette analyse globale le calcul du « trajet complet » des usagers, porte-à-porte, « qui lui va s'allonger ».

Selon la Métropole, "95 % des voyages impactés se traduisent par un temps de parcours allongé au maximum de 6 minutes de marche à pieds".

Comment peut-on accepter ça ? Vous imaginez ?

Tous les jours aller-retour ? Quid des personnes âgées, des PMR, des personnes avec des bagages ? C'est une aberration.

Bernard Colombaud

Des croisements de bus redoutés

Les nouveaux itinéraires choisis pour le passage des bus sont également critiqués par les deux hommes, craignant des croisements très difficiles.

« Actuellement, les bus ne font que se croiser dans des zones essentiellement sans voitures.

Ce ne sera plus le cas, les bus se couperont la route au droit des ponts maréchal Juin et de la Feuillée sur les deux rives, notamment », présentent-ils.

Le passage des bus dans la fameuse rue Grenette depuis le quai Saint-Antoine inquiète donc tout particulièrement. « **Ça va être le bordel** », nous glisse d'ailleurs une commerçante concernée.

Comment peut-on imaginer que les double bus puissent entrer dans la rue alors que, dans l'autre sens, ceux sortant pour aller vers le pont vont leur couper la route ? Il ne s'agira pas d'une situation exceptionnelle puisque 72 bus sont prévus par heure ! Et on rappelle qu'ils vont se mêler au trafic automobile. Vous avez vu les embouteillages qu'il y a déjà ?

Bernard Colombaud

« Il aurait suffi d'aménager la sécurité des piétons entre Comédie et République »

Maxime Le Moing et Bernard Colombaud regrettent « autant de changements » pour un résultat qu'ils jugent décevant. « Il aurait suffi d'aménager la sécurité des piétons entre Comédie et République pour obtenir une exploitation performante et sûre », appuient-ils.

Les deux hommes ne comprennent pas. « Il y a pourtant une volonté affichée d'améliorer les transports en commun. Mais là, c'est tout le contraire. Au lieu de donner envie de les prendre pour que les gens ne se déplacent plus en voiture, ils créent des conflits d'usage », déplorent-ils.

Des doléances qu'ils ont d'ores et déjà fait remonter par courrier et qu'ils vont continuer de mettre en avant lors des **réunions publiques et ateliers** organisés par les pouvoirs publics dans les deux arrondissements concernés, dont la première s'est tenue le 12 septembre.



Projet Presqu'île piétonne: la saturation des quais de Saône inquiète les riverains

Lors de la réunion publique dédiée au projet de zone à trafic limité (ZTL) ce jeudi soir, riverains et travailleurs de la Presqu'île ont exposé leurs craintes. Horaires de bascule des bornes rétractables, badge d'accès et avenir des quais ont été mis sur la table.

Une quarantaine d'habitants et travailleurs de la Presqu'île ont exprimé leur mécontentement et fait part de leurs nombreux questionnements ce jeudi 12 septembre au soir, lors d'une réunion publique sur la future zone à trafic limité (ZTL).

Cette réunion, qui intervient après le lancement d'une première concertation en ligne, visait à recueillir l'avis du public sur les catégories d'ayants droit qui pourront accéder à la ZTL de manière permanente, occasionnelle et logistique, l'heure de bascule des bornes rétractables, l'usage de la ZTL en week-end ou encore les modalités d'accès à la zone.

« Ça ne sert à rien »

Dès la présentation du projet par Valentin Lungenstrass, adjoint écologiste au maire de Lyon en charge des Mobilités, de la logistique urbaine et des espaces publics et Fabien Bagnon, vice-président écologiste de la Métropole en charge des voiries et des intermodalités,



Dans le cadre de la future ZTL, plusieurs rues à l'image de la rue Tupin, deviendront piétonnes et seront végétalisées. Illustration fournie par la Ville de Lyon

tés, les mains se lèvent et les questions fusent. « Chaque visiteur occasionnel qui viendra me voir devra fournir un justificatif ? », s'agace une habitante au troisième rang. « Existe-t-il des études qui prouvent l'efficacité des ZTL ? », lance un retraité au fond de la salle. « Avez-vous fait une étude d'impact avant de fermer la rue Grenette aux voitures ? », renchérit une riveraine.

Les élus tentent de faire revenir le calme : « On ne pourra pas répondre à tout. » « Ça ne sert à rien ! », peut-on entendre dans les rangs. Après quelques précisions apportées, notam-

ment sur les stationnements dont le nombre va baisser pour laisser place à des arbres - ce qui a valu des soupirs dans la salle - les participants ont débattu en petits groupes.

« C'est invivable »

Préoccupation majeure : la saturation des quais de Saône aux heures de pointe. « C'est invivable depuis que la rue Grenette n'est plus accessible, c'est toujours bouchonné », s'exaspère un sexagénaire. « Pourrait-on envisager plusieurs voies, dont une réservée aux entrées de parking ? », propose-t-on en réponse. L'accès

des VTC a aussi été évoqué : « Quand je rentre tard le soir, je ne me sens pas en sécurité si le chauffeur me dépose à 300 mètres de chez moi », confie une jeune femme.

Côté accessibilité à la ZTL, « peut-être que la plaque d'immatriculation sera plus efficace que le badge », suggère un habitant de Bellecour qui expérimente déjà la borne rétractable de la place Antonin-Poncelet. D'autres s'inquiètent de l'efficacité de la lecture de plaque pour les véhicules de location et en autopartage. Quant aux horaires d'abaissement des bornes, l'amplitude 6 h-12 h

Repères ► La Zone à trafic limité (ZTL)

La zone à trafic limité (ZTL) doit voir le jour au 1^{er} juin 2025. Le projet consiste à fermer l'accès d'un certain nombre de rues aux véhicules motorisés, de Bellecour jusqu'au bas des pentes de la Croix-Rousse, dans le but de réduire les nuisances liées au trafic, améliorer l'expérience des visiteurs et renforcer l'accessibilité aux commerces, selon la Métropole.

Des bornes rétractables réguleront l'accès à la ZTL, dont l'abaissement sera possible pour les ayants droit. Plusieurs rues seront piétonnisées, notamment la partie haute de la rue de la République, tandis que la rue Grenette sera réservée aux bus. Le sens de circulation de plusieurs rues sera aussi inversé. Au total, 33 m² d'espaces publics seront végétalisés.

est largement revenue, même si cela pose la question de l'accès aux restaurants par les visiteurs extérieurs. Prochain rendez-vous donné au public pour s'exprimer : le « débat flash » prévu le samedi 28 septembre place Bellecour.

● Léa Fernoux

Il est aussi encore possible de répondre à la consultation en ligne jusqu'au 11 octobre : <https://jeparticipe.grandlyon.com/projet/presquileavivreztl/collect/je-contribue>

Lyon

Presqu'île piétonne : la CCI exige des aménagements

La chambre de commerce et d'industrie (CCI) Lyon Métropole Saint-Étienne Roanne alerte sur l'impact économique du projet Presqu'île à Vivre. Elle demande l'accès permanent à la ZTL pour les commerçants, taxis, clients d'hôtels et professions libérales.

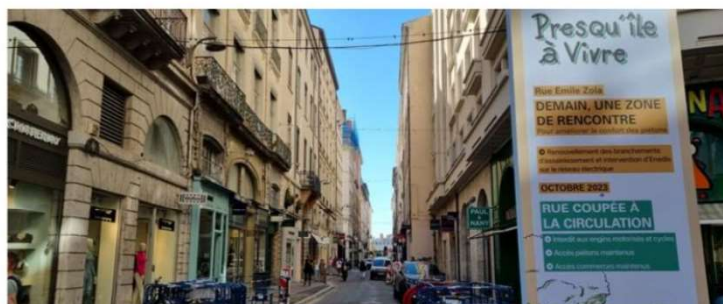
Dans un communiqué, la chambre de commerce et d'industrie (CCI) Lyon Métropole Saint-Étienne Roanne fait part de ses inquiétudes quant aux modalités d'accès de la future zone à trafic limité (ZTL).

« Ce projet pourrait avoir des répercussions importantes sur l'activité économique de la presqu'île, notamment pour les commerçants indépendants », peut-on lire. La CCI souhaite ainsi « alerter sur les risques économiques liés à

une réglementation trop rigide ».

Accès permanent aux VTC, clients hôteliers et professions libérales

À partir d'une enquête menée au printemps 2023 auprès des unions commerciales et de leurs adhérents - qui a permis de cerner leurs attentes - la CCI demande l'élargissement des modalités d'accès à la ZTL. Elle souhaite ainsi que soient intégrés à la catégorie des ayants droit, les riverains, commerçants et artisans utilisant leur véhicule dans le cadre de leur activité professionnelle, les livreurs, les taxis et VTC, les clients des hôtels et des meublés de tourisme, ainsi que les professions libérales, le personnel médical et personnel d'aide à la personne. Pour l'ensemble de ces catégories, à l'exception des li-



Avec la future ZTL, la rue Émile Zola sera végétalisée et le sens de circulation va s'inverser. Photo illustration Nadine Micholin

vreurs, la CCI demande un accès permanent à la ZTL.

Pour l'accès plus spécifique aux livreurs, « les besoins remontés à la CCI expriment une demande d'accès libre au moins sur une plage horaire étendue de 6h00 à 12h00 et de

14h30 à 16h30 », indique la CCI.

Ces propositions ont été transmises par la chambre de commerce et d'industrie à Grégory Doucet, maire (EELV) de Lyon et Bruno Bernard, président de la Métropole de

Lyon, via un courrier le 25 juillet dernier.

« Nous espérons que les demandes des entreprises, notamment des commerçants, portées par la CCI, seront entendues », a déclaré Philippe Valentin, président de la CCI.

Dans la jungle des locations de voitures

À la suite des drames survenus à Avignon et à Grenoble en ce début septembre, impliquant des voitures immatriculées en Allemagne et en Pologne, *Le Progrès* s'est penché sur la provenance de ces véhicules, que l'on aperçoit régulièrement dans le centre-ville de Lyon, lors de mariages, ou de rodéos urbains, et disponibles à la location via les réseaux sociaux.

Audi RS3, RSQ3 ou BMW M2... des véhicules dépassant facilement les 100 000 €, qu'on repère régulièrement sur la Presqu'île, vrombissant le samedi soir, ou en journée dans les cortèges de mariage. Lorsqu'elles sont de locations, ces voitures ont souvent un point commun : elles ne sont pas immatriculées en France, mais en Pologne ou en Allemagne. Des bolides qui font aussi parfois la Une des journaux, car à l'origine d'accidents tragiques et de faits divers.

Le dimanche 1^{er} septembre dernier, à Avignon, un cycliste était tué dans une collision avec une Lamborghini, immatriculée en Allemagne, dont le permis de conduire du loueur était suspendu. Une semaine plus tard, le dimanche 8 septembre, un employé municipal de Grenoble était tué par balle après être intervenu suite à un accident mettant en cause une Audi RS3 immatriculée en Pologne.

À qui appartiennent ces véhicules ?

Ces drames mettent en lumière une réalité préoccupante :

« La police municipale est vite limitée lors des contrôles de ces véhicules, car il n'existe pas de fichier européen pour les cartes grises »

Le Syndicat des professionnels de la police municipale

il semble aujourd'hui relativement facile pour tout un chacun de se procurer, à la location, une puissante voiture de luxe, proposé par des sociétés indépendantes via des comptes Snapchat ou Instagram.

Au vu du prix de ces voitures - 80 000 € en moyenne pour une Audi RS3, auquel on ajoute 60 000 € de malus écologique - les loueurs offrant ce type de service sont rarement propriétaires des véhicules proposés, bien souvent immatriculés à l'étranger.

Ces loueurs ont en réalité eux-mêmes souscrit un contrat de location avec un concessionnaire étranger. En effet, pour des raisons de responsabilité civile et d'assurance, il n'est pas autorisé de sous-louer une voiture immatriculée en France. La législation est cependant plus souple en Allemagne ou en Pologne.

Quid du paiement et de l'assurance ?

En fonction du modèle, le montant du contrat avec le concessionnaire varie entre 1 500 € et 3 000 € par mois pour un véhicule de luxe polonais, qui sera ensuite sous-loué plusieurs centaines d'euros à la journée en France.

Un particulier français peut donc relativement facilement monter une petite société, puis se faire livrer un véhicule depuis la Pologne, afin de le proposer à la location en France.

Et c'est là que le bât blesse : si en France, les grandes enseignes sont très strictes concernant les documents demandés lors de la location d'une voiture - pièce d'identité, carte de crédit physique, permis de conduire - et ceux établis - carte d'assurance, reçu de paiement - ces loueurs particuliers ne font pas toujours preuve de la même rigueur dans la vérification et l'établissement des pièces nécessaires. Contacté par *Le Progrès*, un loueur d'Instagram a demandé à être réglé en cash - indiquant attendre la réception d'un terminal de paiement - et a accepté de louer à un jeune conducteur titulaire d'un permis depuis deux ans.

● Jean Arca



« Un certain nombre d'avantages pour les délinquants »

En l'absence d'un système européen uniforme concernant les retraits de points sur les permis de conduire, les véhicules immatriculés à l'étranger représentent un certain avantage pour les conducteurs cherchant à éviter les sanctions liées aux infractions routières.

Selon des informations recueillies par *Le Progrès* auprès de sources policières :
- Le système de sous-location apporte un certain nombre d'avantages aux délinquants de tous niveaux. Il garantit l'anonymat car les autorités peinent à en identifier les utilisateurs et se heurtent à une coopération internationale insuffisante. Ce système permet également de disposer d'un parc automobile de luxe à



Les véhicules immatriculés à l'étranger facilitent l'impunité. Photo d'illustration Catherine Aulaz

moindres frais, payable en espèces, ce qui ne laisse aucune trace. Il favorise ensuite le blanchiment d'argent et échappe aux saisies patrimoniales, offrant ainsi une certaine impunité, notamment en cas d'infractions au Code de la route.

De son côté le Syndicat des

professionnels de la police municipale (SPPM) a indiqué au *Progrès* : « La police municipale est vite limitée lors des contrôles de ces véhicules, car il n'existe pas de fichier européen pour les cartes grises. Lorsqu'on veut des informations, il faut passer par l'ambassade de Pologne. »

ures de luxe sur les réseaux sociaux



Il monte sa boîte dans la région lyonnaise : « J'ai suivi une formation à 5 000 € »

Résidant dans une commune près de Lyon, Martin* se prépare à lancer son entreprise de location de voitures de luxe.

Par le biais d'Instagram, il a trouvé un prestataire offrant une solution clé en main pour démarrer son activité sur un marché porteur selon lui :

« Les grandes enseignes, comme Carrefour Location ou Rentacar, visent plutôt un public familial pour location de citadines », explique Martin.

Formation théorique

Il décrit au Progrès la manière dont il s'est préparé avant de déposer les statuts de son entreprise : « J'ai suivi un cours proposé par un prestataire, que j'ai rencontré sur Instagram. C'est une formation globale, à environ 5 000 €. Cela permet de savoir quel statut juridique choisir, ou de fixer le prix journalier de la location voiture, ou encore de maîtriser la réalisation des contrats d'assurance », détaille Martin.

« Je prévois de louer la voiture 450 € par jour »

Une fois la formation théorique achevée, ce même prestataire se charge de faire le lien avec un concessionnaire situé à l'étranger : « Il fait l'intermédiaire et nous obtient ensuite une voiture en Pologne. La mienne devrait me revenir à environ 3 000 € par mois, plus 6 000 € de cau-

tion. » Martin travaille également sur la création d'un site web pour son entreprise, auprès d'un développeur.

« Je souhaite tout automatiser via un site web, afin que le client puisse envoyer pièce d'identité et permis de conduire en ligne. Ensuite, je génère un contrat de location type et un contrat d'assurance avec le particulier. Je prévois de louer la voiture 450 € par jour », poursuit l'entrepreneur.

Se faire une place n'est pas évident. « C'est un milieu fermé quand on veut se lancer. Si tout le monde a le même contact, le concessionnaire en Pologne risque d'avoir moins de voitures disponibles et le marché peut être vite saturé. »

« Faux prestataire »

Si Martin travaille la législation, il est par ailleurs conscient que ce n'est pas le cas de tous les acteurs de ce milieu. « Il y a beaucoup d'arnaques. Par exemple, on peut tomber sur un faux prestataire, qui prend votre argent pour la formation, puis qui arrête de répondre. »

Certains loueurs proposeraient des véhicules sur Snapchat ou Instagram, sans être forcément très regardants sur la législation, selon lui : « Si le client a son permis suspendu, cela va vite de prendre un billet et de fermer les yeux. Cela se passe alors en cash, sans réel contrat d'assurance », pointe l'entrepreneur. * Le prénom a été changé

« J'ai vu un de nos véhicules tourner sur Instagram » : le prête-nom, ce client indésirable

Directeur d'agence au sein d'une grande enseigne de location de voitures à Lyon, Olivier nous explique les difficultés auxquelles il est aujourd'hui confronté en raison de tentatives de sous-location, ainsi que les mesures mises en place pour les contraindre.

« En France, chez les grands loueurs de véhicule, il est obligatoire de fournir une carte bancaire provenant d'une banque traditionnelle pour louer un véhicule. Les cartes des banques en ligne type Revolut, N26 ou Nickel ne sont pas acceptées. En Pologne, les règles sont moins strictes et les paiements en liquide sont parfois acceptés. Cependant, il nous est déjà

arrivé de tomber sur un prête-nom, qui loue une voiture pour le compte de personnes voulant ensuite sous-louer le véhicule de façon totalement illégale. Le problème est que le prête-nom est en règle et il est alors impossible de détecter quoi que ce soit. J'ai récemment vu un de nos véhicules tourner sur Instagram. On a finalement réussi à le récupérer. Concernant le permis de conduire, on le demande en physique. Dans les numéros de permis on peut vérifier l'authenticité, et savoir si la personne a déjà eu un problème d'alcoolémie, ou de vitesse. Mais en soi, si le permis est déjà suspendu, malheureusement on ne peut pas le savoir. »

La location de voiture de sport souvent immatriculée en Pologne est de plus en plus facile via les réseaux sociaux. Photo d'illustration : Stéphane Guiochen

Achat Fourrures

Achète cher et juste !

Manteaux de fourrure : vison, astrakan, renard, ... **Argenterie :** couverts et pièces de forme. **Armes anciennes :** fusil, pistolet, épée, sabre. **Montre :** gousset / bracelet. **Instruments de musique :** piano, violon, saxo, ... **Livres anciens :** dictionnaire, BD, missel, ... **Machine à coudre et poste radio** **Meubles et objets anciens :** pendule, tableau, sculpture, miroir, luminaire, ... **Bijoux or, argent, fantaisie, ...** **Pièces de monnaies anciennes / Cuivre et étain**

06 64 78 76 16 - Arthur BERTRAND

Lyon

Plonger dans les arêtes de poisson devient (presque) possible

Interdites pour des raisons de sécurité et de protection de patrimoine, les galeries souterraines sont désormais accessibles au grand public. Au moins virtuellement grâce à une visite interactive en 3D que l'on peut faire depuis son canapé. Un site internet immersif, bien pensé, permet de se promener dans les arêtes, de remonter le temps et de plonger dans les secrets de cet ouvrage énigmatique.

Ce mardi, une poignée de journalistes a eu la chance de mettre les pieds dans un endroit qui captive les Lyonnais et nourrit les fantasmes des amateurs d'urbex.

Rendez-vous était donné au pied des pentes de la Croix-Rousse, place Chazette, à quelques encablures du tunnel de la Croix-Rousse pour descendre, à une vingtaine de mètres sous nos pieds, dans les mystérieuses arêtes de poisson.

Le Progrès a pu pénétrer dans ce réseau souterrain, vieux de 2 000 ans, dont on ne sait presque rien, si ce n'est qu'il a été creusé à l'époque ro-

maine, qu'il se déploie sur près de 2 km à partir des berges du Rhône jusqu'aux environs de l'église Saint-Bernard et que le nom qui lui a été donné provient des 32 galeries qui s'articulent par paires, de manière perpendiculaire, autour d'une galerie centrale de 156 mètres de long. Elles avaient été découvertes en 1959 par les services municipaux de la voirie.

Arpenter ces lieux est un privilège de taille

Derrière Cyrille Ducourtial, archéologue au Service archéologique municipal (SAVL), on plonge dans le passé en même temps que dans les tunnels sombres, les galeries humides en calcaire. Les murs antiques sont pour la plupart recouverts de béton contemporain, eux-mêmes recouverts des traces du passage des cataphiles. Tags et graffitis ponctuent le chemin.

On emprunte les couloirs, on grimpe des échelles, on en descend. On atterrit dans des salles voûtées. Il faut baisser la tête pour rejoindre les anten-

« Des informations scientifiques notamment sur le contexte antique des pentes de la Croix-Rousse »

La ville de Lyon

nes d'un autre tronçon. Deux heures suffisent à peine à l'exploration. On pourrait se perdre dans le labyrinthe fait de coudes et de liaisons secondaires. Arpenter ces lieux est un privilège de taille.

Interdit au grand public pour des raisons de sécurité tout autant que pour des raisons de protection du patrimoine, le choix a été fait de ne pas organiser de visites touristiques : un arrêté municipal pris en 1989 interdit l'accès aux galeries aux personnes non autorisées.

Comment dès lors satisfaire la curiosité ? Comment démêler le vrai du faux ? La science



de la légende ? Et si l'on pouvait pénétrer dans les arêtes, de manière virtuelle, pour en découvrir les contours, l'histoire et les secrets ?

2 000

Ce réseau souterrain vieux de 2 000 ans se déploie sur près de 2 km à partir des berges du Rhône jusqu'aux environs de l'église Saint-Bernard.

Cartographie 3D du site enfoui sous la colline de la Croix-Rousse

C'est désormais possible. Lancée dans le cadre du premier budget participatif de la ville, l'idée d'un parcours virtuel immersif a été adoptée et dotée d'un budget de 250 000 €, puis confiée au Service archéologique municipal auquel les souterrains sont historiquement rattachés.

Cartographie 3D du site enfoui sous la colline de la Croix-Rousse, vulgarisations des faits scientifiques... il aura fallu près de deux ans, et six mois de travail à temps plein pour la société Mazédia, pour réaliser cette visite virtuelle.

Elle est désormais accessible, gratuitement, sur internet. Elle permet d'arpenter li-

brement ou en visite guidée quatre grands tronçons de ces galeries millénaires. « Les 22 points d'intérêt composés de texte, photos, interviews et aussi restitutions animées apportent des informations scientifiques, notamment sur le contexte antique des pentes de la Croix-Rousse, les modes de construction ainsi que les différentes hypothèses fonctionnelles étudiées », explique la ville de Lyon.

Petit conseil : la balade est plus fluide depuis un ordinateur filaire.

• **Tatiana Vazquez**

• www.aretesdepoisson.lyon.fr



On pourrait se perdre dans ce labyrinthe fait de coudes et de liaisons secondaires. Photos Tatiana Vazquez





Dans les arêtes de poisson, l'un des plus grands mystères de Lyon. Photo: Tatiana Vazquez

« Ce truc est tellement bizarre » : les dernières avancées du service archéologique de Lyon

« C'est une peu comme une enquête policière. Il y a des indices, des hypothèses à formuler. »

Cyrille Ducourthial travaille au service archéologique de la ville de Lyon. Il est le responsable du projet "Collecte de poisson" lancé en 2020. Ce mardi matin, il a envoyé les derniers prélèvements de résidus pris dans les galeries souterraines pour analyse. Ce qu'elles diront pourrait bien faire avancer la connaissance.

• Ce que l'on sait déjà sur la structure de la galerie

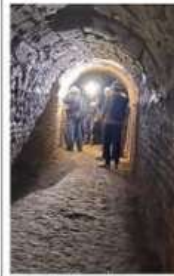
C'est l'un des mystères les plus grands de Lyon dont on ne sait presque rien, si ce n'est que ce réseau a été creusé à l'époque romaine, qu'il se déploie sur près de 2 km à partir des berges du Rhône jusqu'aux environs de l'église Saint-Bernard et que le nom qui lui a été donné provient des 32 galeries qui s'articulent par paire, de manière perpendiculaire, autour d'une galerie centrale de 166 mètres de long. Elles suivent la pente de la colline de la Croix-Rousse, ce qui explique la présence de multiples niveaux. Et donc d'échelles.

Elles avaient été découvertes en 1959 par les services municipaux de la voirie. De nouveaux tronçons sont encore régulièrement mis à jour. L'extrémité orientale du réseau, immergée depuis les années 1960, a été asséchée en 2023 pour permettre l'étude de cette partie encore inexplorée.

• Ce que l'on sait déjà sur l'époque

Empreintes digitales, exercices d'écriture ou dessins... Plus de 230 inscriptions d'époque romaine ont été recensées sur les parois des arêtes. Ils sont analysés par des spécialistes pour en savoir plus sur les ouvriers du chantier de construction. Par exemple, l'inscription « Bitulus Vrasari Filius » retrouvée sur un mur est une signature. C'est le nom d'un ouvrier gaulois qui ne bénéficiait pas de la citoyenneté romaine.

Les analyses, par la datation carbone 14 notamment, ont ainsi prouvé que les galeries étaient liées au sanctuaire des Trois Gaules, dont l'une des seules traces que l'on a est l'amphithéâtre. C'était le lieu où les représentants de toutes les tribus gauloises se réunis-



Les arêtes de poisson demeurent un objet d'étude pour les archéologues. Au

centre du questionnement : la fonction première de ces galeries souterraines antiques, uniques au monde. Photo: Tatiana Vazquez

saient une fois par an. Un lieu de business, d'échanges économiques. Un lieu très politique.

• Ce que l'on sait déjà sur la construction

La construction remonte au changement d'ère, entre 43 avant JC et 50 après-JC. « Époque augustéenne », précise Sophie François, la directrice du service archéologie.

Les maçonneries antiques sont principalement composées de blocs d'un calcaire rougeâtre liés à d'épais joints. Ce matériau inhabituel pour la période antique, était extrait dans la vallée de la Saône, à environ 80 km de Lyon. La dernière découverte est récente. En 2023, archéologues et géologues ont mené des prospections dans le secteur de La Salle, au nord de Macon afin de retrouver les carrières d'où étaient extraits les matériaux. Comprenez que les pierres qui ont servi à construire les galeries proviennent du Mâconnais. « Elles ont pu être acheminées par la Saône. »

• Les grandes hypothèses : un lieu de stockage

« Ce qui est compliqué avec les arêtes de poisson, c'est qu'il n'y a rien de comparable », affirme le spécialiste. En écho, l'adjoint (EELV) au patrimoine, Sylvain Godinot, souligne : « C'est un patrimoine qui n'a pas d'équivalent dans le monde. » Reste les hypothèses. Les arêtes, en tant que telles pourraient

bien avoir été conçues pour être un lieu de stockage. Qu'y stockait-on ? Peut-être des métaux pour l'atelier monétaire lyonnais qui existait à l'époque. Du plomb ? De l'or ? C'était peut-être aussi un entrepôt pour des denrées alimentaires, comme du blé, qui approvisionnait le sanctuaire des Trois Gaules.

« Des résidus organiques ont été prélevés. On ne sait pas si cela donnera quelque chose car les lieux ont été beaucoup nettoyés et racés », indique Cyril Ducourthial. Sans compter les nombreuses intrusions qui nuisent aux recherches et détruisent les « preuves ».

• Autre piste d'étude : la possibilité d'un débarcadère

Pour Cyril Ducourthial, une autre partie des vestiges archéologiques pourrait être les fondations d'un débarcadère aménagé au niveau de l'actuel rue Alsace-Lorraine. Comme une entrée sur le port qui a pu exister à l'emplacement actuel de la rue Royale, alors que l'on sait qu'il y avait ici un bras d'eau et qu'une embarcation antique a été retrouvée place Tolozan.

D'autres éléments sont en attente d'analyses pour attester ou non de la possibilité que la dernière partie de la galerie qui s'étend sur près de 300 mètres, puisse avoir eu une fonction de substruction (ensemble de fondations) qui soutenaient-elles ? Possiblement - un bâtiment monumental -, selon Cyril Ducourthial. Aucune certitude. Encore un mystère. « Ce truc est tellement bizarre que je ne peux rien exclure », ironise l'archéologue.

• Ce qui est sûr

Les spécialistes ne sont pas tous d'accord entre eux. Une chose est sûre : les arêtes de poisson ne drainaient pas d'eau sous la colline comme pouvaient le faire d'autres réseaux souterrains. Autre certitude : pas de messe noire, ni trésor des templiers ici. « C'est totalement impossible », affirme Cyril Ducourthial. Sa responsable, Sophie François, abonde : « Il n'y a aucune trace d'occupation après l'époque antique. » Le rapport du service archéologique concernant les arêtes de poisson est attendu pour 2026.

• Tatiana Vazquez



Certains le surnomment le "Gardien". Ce caillou énigmatique est le "petit frère" du célèbre Gros caillou de la Croix-Rousse. Photo: Tatiana Vazquez



Mémorial de la Shoah : le chantier a débuté

L'inauguration du mémorial de la Shoah, place Carnot, est toujours fixée au 26 janvier 2025 : il est prévu que le nouveau lieu de mémoire, composé d'un empilement de rails entrecroisés, accueille la cérémonie du souvenir de la libération du camp d'Auschwitz. Le 27 janvier 1945, le monde découvrait l'indicible.

« L'inauguration demeure fixée, en l'état, au 26 janvier 2025. » Jean-Olivier Viout, procureur honoraire et dernier magistrat témoin du procès Barbie, reste confiant. A le lire, l'édification du mémorial de la Shoah à Lyon sera terminée pour les 80 ans de la libération du camp d'Auschwitz. Le 27 janvier 1945, le monde découvrait l'horreur de la Shoah.

Ce sera là, place Carnot, devant le nouveau monument composé d'un empilement de rails entrecroisés, de ballast et de traverses, démantèlement symbolique d'une ligne de chemin de fer, alors que la gare



Le mémorial de la Shoah sera érigé sur la place Carnot. Esquisse. Photo Blaising Borchardt Studio

lyonnaise de Perrache a été le point de départ des convois à destination de Drancy et des camps de la mort, que pour la première fois, à Lyon, on honorerait la mémoire des victimes des camps. Jusqu'à présent, le devoir de mémoire réunissait les Lyonnais au pied de la statue du Veilleur de Pierre, à Bellecour.

Le temps semble presser un

peu : il reste seulement quatre mois pour ériger "Les rails de la mémoire" (Blaising Borchardt Studio) et installer les 1 173 mètres (la distance à vol d'oiseau, à l'échelle 1/1000°, qui sépare Auschwitz de Lyon-Perrache) de rails que la SNCF a acceptés de fournir.

L'été a été calme. L'espace libéré par le déménagement de la statue Allégorie de la Ville de

Lyon, la dernière qui restait là après le démantèlement du monument à la République, a, il y a quelques jours, vu l'arrivée des premiers matériaux. Des fondations ont été creusées. Quelques rails sont déjà arrivés. Ce dimanche, le chantier est en activité.

Rendez-vous est pris le 1^{er} octobre : l'Association pour l'édification du mémorial de la Sho-

ah invite à la pose des premiers mots du mémorial : « En mémoire des six millions de victimes de la Shoah, dont un million et demi d'enfants (1933-1945), 6 200 venaient de notre région. »

Une « vigie pour les générations à venir »

Une inscription destinée à « interpeller le passant et à faire durablement œuvre de pédagogie ». C'était, en 2019, la promesse faite par les instigateurs du projet du mémorial de la Shoah, à Lyon. Ils voulaient « une vigie pour les générations à venir ».

L'appel était limpide : « Dans un monde parcouru à nouveau de frissons, quand certains souvenirs paraissent s'effacer, volontairement ou non de bien des mémoires, il est indispensable et urgent de montrer et de raconter une tragédie moderne, sans précédent par son ampleur : la tentative d'élimination de tout un peuple. »

Il aura fallu cinq ans pour que le dossier aboutisse.

● Tatiana Vazquez

Il y a 80 ans, de Gaulle qualifiait Lyon de « capitale de la Résistance »

La venue du général le 14 septembre 1944, à l'occasion de sa tournée de la France libérée, reste un moment marquant. Ce jour-là, son célèbre discours depuis le balcon de l'hôtel de ville avait séduit les Lyonnais. Pourtant, 80 ans plus tard, ces déclarations sont à nuancer.

La capitale de la Résistance française. Tel est le qualificatif utilisé par le général de Gaulle pour désigner la ville de Lyon, au moment de sa visite le 14 septembre 1944. Si aujourd'hui, les souvenirs de cette réception présidentielle restent intacts dans de nombreuses mémoires, la réalité est en vérité plus nuancée concernant l'histoire de la Résistance à Lyon.

« C'est resté très ancré dans les mémoires »

À son arrivée à Lyon, le général de Gaulle est accueilli de manière triomphale. « On a des vidéos de son passage devant la préfecture où les gens se ruent contre les grilles pour le saluer », remarque Isabelle Doré-Rive, directrice du musée de la Résistance et de la Déportation de Lyon. Remontant la rue de la République, il se rend alors à l'hôtel de ville, d'où il prononce un discours resté célèbre : « Comment dire à Lyon toute l'émotion, toute la gratitude que je ressens dans cette capitale gauloise qui fut ensuite la ca-



De Gaulle est accueilli en triomphe dans les rues de Lyon. Photo d'archives Progrès

pitale de la Résistance française. » Une phrase devenue culte, pour désigner une ville qui a longtemps œuvré pour lutter contre l'occupant.

« C'est ici que se forme une première résistance un peu structurée »

« C'est quelque chose qui a beaucoup marqué, que ce soit la visite ou le qualificatif. Je ne dirais pas que tout le monde s'en souvient, mais c'est resté très ancré dans les mémoires », complète la directrice du mu-

sée.

Mais derrière cette citation, se cache une réalité bien plus nuancée. D'un côté, Lyon est l'une des places fortes du début de la guerre, lorsque la ville n'est pas encore occupée. « C'est une zone de repli pour des personnes qui pensent trouver plus de libertés ici qu'à Paris », informe Isabelle Doré-Rive. Résultat, Lyon fait partie des villes qui gagnent des habitants en période de guerre, alors que les autres grandes villes connaissent une trajectoire contraire. Si bien que les premiers mouvements de résistan-

ce se forment à Lyon. « Ce n'est pas un hasard si Jean Moulin, lorsqu'il est parachuté en France dans la nuit du 1^{er} au 2 janvier 1942, va assez vite s'établir dans la ville. C'est ici que se forme une première résistance un peu structurée », glisse la directrice.

De Gaulle snobe Lyon

Mais en novembre 1942, lorsque les Allemands prennent le contrôle de la ville, tout s'inverse. « Dès le printemps 43, la plupart des états-majors des grands mouvements vont remonter à Paris, et c'est finalement là-bas que les choses vont

s'établir », précise-t-elle. C'est d'ailleurs dans cette même ville qu'aura lieu la première réunion du conseil de la Résistance, qui deviendra par la suite Conseil national de la Résistance (CNR), le 27 mai 1943. « Cette réunion entérine le fait que c'est Paris qui est désormais la capitale de la Résistance », poursuit Isabelle Doré-Rive. Le discours du général de Gaulle lors de sa visite du 14 septembre 1944 est-il donc trompeur ? « Jusqu'en 1942, ce qu'il dit est absolument vrai. Mais ensuite, ce n'est plus le cas », confirme la directrice.

Lot de consolation

En vérité, ce titre « honorifique » n'est qu'un lot de consolation. Car entre 1941 et 1946, cinq territoires français se sont vus décerner par de Gaulle le titre de compagnon de la Libération, reconnaissance la plus prestigieuse : l'île de Sein, Vassieux-en-Vercors, Grenoble, Paris et Nantes. « Dans l'esprit du général, c'est un peu conçu comme un ordre de chevalerie médiévale, où seuls les meilleurs reçoivent cette distinction-là », analyse Isabelle Doré-Rive. Lyon est donc snobée, et devra se contenter de la médaille de la Résistance. Mais qu'importe, car dans l'esprit des Lyonnais, même sans couronne la ville reste reine, et donc capitale de la Résistance française.

● Mohamed Rachedi