



REVUE DE PRESSE

1<sup>er</sup> octobre 2024

# Tilsitt : le couloir bus-vélo supp

Surprise. La Métropole n'a retenu aucun des trois scénarios qu'elle avait soumis à la concertation mais opte pour un aménagement qui permet tout à la fois de conserver le stationnement en façade et de supprimer le couloir bus-vélo accidentogène. De quoi mettre tout le monde d'accord ? *Le Progrès* a posé la question à Fabien Bagnon, vice-président en charge des Mobilités. Entretien.

**C'est "LA" question que tous les riverains des quais Joffre et Tilsitt se posent : allez-vous supprimer le stationnement en façade au profit des cyclistes ?**

« Durant les ateliers, les riverains s'en sont posés d'autres, notamment celle de la sécurité routière sur cette voie. Mais pour répondre à la question, il n'y aura pas de suppression de places. Nous allons conserver l'essentiel du stationnement. »

**Le stationnement est sauvé. Ce qui signifie que vous avez fait le choix du scénario 2 en laissant les bus et les vélos circuler sur une même voie, malgré le danger qu'il représente...**

« Non. Ce n'est pas le scénario 2 que nous avons retenu. Nous avons opté pour une solution d'aménagement, qui n'était pas soumise à la concertation, mais qui en découle. C'est notre conclusion. Il permet de conserver le stationnement, de créer une piste cyclable protégée (sens nord-sud), de garder une voie de bus séparée de la circulation et une voie pour les voitures. »

**Le couloir bus-vélo tellement pointé du doigt, notamment par les mères d'Iris et Warren, sera donc supprimé ?**

« Oui. »

**Il y a de la place sur la voirie pour implanter**

**« Les travaux pourraient commencer mi-2025 pour une livraison fin 2025, début 2026. »**

Fabien Bagnon, vice-président à la Métropole en charge des Mobilités

**toutes ces voies sans toucher au stationnement ?**

« Comme la piste cyclable est unidirectionnelle, elle sera moins large que si elle avait été bidirectionnelle, ce qui permet de gagner de la place. »

**C'est un projet d'aménagement qui satisfait tout le monde, en quelque sorte...**

« Il permet de répondre au double sujet, celui de la problématique du stationnement et celui de la séparation des modes dans le couloir bus-vélo qui, ici, est accidentogène. »

**Est-il prévu des aménagements pour casser la vitesse ?**

« On va installer cinq ralentisseurs sur les 800 mètres de voirie. Les prises de vitesse vont devenir compliquées. Cela va apporter un niveau de sécurisation extrêmement élevé. Le risque zéro, on le sait, n'existe pas. Pourtant, toute notre politique, notamment avec notre charte d'engagement "En vie, demain", tend à cet objectif. »

**Que deviennent les cyclistes pour lesquels vous aviez suggéré l'hypothèse d'un aménagement pour circuler dans le sens Perrache-Bellecour ?**

« C'est un usage qui a déjà été constaté. On les appelle "les vélos et trottinettes saumon". Ce sont ceux qui remontent la route, sens sud-nord, par le couloir de bus. On va mieux jalonner et flécher la direction vers la première parallèle, la rue Vaubecourt, afin que les cyclistes empruntent ce chemin pour remonter vers Bellecour. »

**Quand cet aménagement sera-t-il en service ?**

« Le projet que l'on va présenter est faisable. Il faut maintenant le dessiner précisément. Avant cela, pour le bonifier, on va faire un dernier atelier avec les riverains pour qu'ils puissent apporter leur expertise d'usage. Les travaux pourraient commencer mi-2025 pour une livraison fin 2025, début 2026. »

**En attendant, la glissière de séparation reste en place ?**

« Oui, même si on a réfléchi à de nouvelles solutions d'amélioration. Le rail a eu un vrai effet, il a permis de diminuer la vitesse moyenne de façon significative. C'est un axe sur lequel il y a de fortes accélérations,



**« Le risque zéro, on le sait, n'existe pas. Pourtant, toute notre politique tend à cet objectif. »**

Fabien Bagnon, vice-président à la Métropole en charge des Mobilités

tions, surtout en soirée, avec des comportements qui sont délictueux. On parle de très grandes vitesses, avec des personnes alcoolisées. Dans le dernier accident qui a coûté la vie à l'étudiante sur son vélo, l'automobiliste roulait à plus de 100 km/h. Il a d'abord percuté un arbre avant de la faucher. Aucun aménagement de voirie ne peut prévenir ce type d'accidents. Il n'y a rien qui arrête une voiture de 2 tonnes lancées à 100 km/h. »

**La police municipale va-t-elle continuer à surveiller le secteur ?**

« On l'a fait passer plusieurs fois. L'idéal serait que les agents soient là tous les soirs. Mais il y a d'autres axes à surveiller. »

**Toujours pas de radar qui ne soit pas pédagogique ?**

« La Métropole, qui n'a pas la main sur le sujet, l'a demandé. Le président l'a rappelé à la préfecture dernièrement qui a fait remonter en central. Le gouvernement ne suit pas. Pourtant, c'est assez consensuel. »

● **Recueilli par Tatiana Vazquez**

(1) À long terme, le cap de Fabien Bagnon est clair : zéro mort sur les routes de la Métropole. Aucun autre seuil n'est acceptable, dit-il. D'ici là, la collectivité ambitionne de réduire de moitié le nombre de tués et de blessés graves d'ici à 2030.



1 000 vélos empruntent en moyenne chaque jour les quais Joffre et Tilsitt et partagent un couloir avec les bus. Photo T. V.



Depuis la mise en place de la glissière et la suppression d'une voie de circulation, la vitesse moyenne a diminué de 9,7 %. Photo Tatiana Vazquez



# rimé, le stationnement préservé



Les quais Joffre/Tilsitt vont faire l'objet d'une requalification. Le couloir bus-vélo va disparaître. Illustration fournie par la Métropole



Rassemblement en hommage à Iris et Warren quai du Maréchal Joffre. Photo d'archives Maxime Jegat

## « Le statu quo n'était pas une option » : pourquoi les pouvoirs publics devaient concilier stationnement et sécurité

### 5 ralentisseurs

Cinq ralentisseurs vont être installés sur les 800 mètres de voirie. « Les prises de vitesse vont devenir compliquées », indique le vice-président.

#### Zoom ► Une vingtaine d'accidents depuis 2017 et la mort d'Iris et Warren

##### ► Nombre de voitures

Entre 11 000 et 12 000 véhicules circulent par jour sur les quais, l'une des portes d'entrée de l'autoroute.

##### ► Nombre de vélos

1 000 vélos empruntent en moyenne chaque jour les quais Joffre et Tilsitt et partagent un couloir avec les bus.

##### ► Une vingtaine d'accidents depuis 2017

Les lieux portent toujours la trace de l'accident dramatique survenu le 22 août 2022 qui a coûté la vie à Iris et Warren. Ce jour-là, les jeunes de 15 et 17 ans avaient été percutés par une ambulance privée alors qu'ils circulaient sur une trottoir électrique quai Maréchal-Joffre. Un autre accident mortel est survenu ici l'été dernier. Une cycliste avait été tragiquement percutée par un automobiliste, alcoolisé et en excès de vitesse, alors qu'il s'était engagé dans la voie réservée aux bus et aux vélos. Plus d'une vingtaine d'accidents ont été recensés depuis 2017.

##### ► L'impact sur la circulation

Depuis la mise en place de la glissière et la suppression d'une voie de circulation, la vitesse moyenne a diminué de 9,7 % avec des vitesses conformes à la réglementation de 30 km/h. C'est -16 % sur les vitesses enregistrées, les soirs et week-ends. Le temps de parcours sur Tilsitt et Joffre a évolué légèrement à la hausse de 25 secondes, ce qui correspond à une vitesse moyenne de 30 km/h.

##### ► Budget du nouvel aménagement

Moins de 1,8 million d'euros.

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 aménagements des quais provoquent encore plus de bouchons ?

Les enjeux étaient de taille. Presque inconciliables. Et pourtant, les quais Joffre et Tilsitt, l'un des endroits les plus accidentogènes de Lyon, devaient évoluer. L'électrochoc : le terrible drame. Il y a deux ans, qui avait coûté la vie à Iris et Warren, deux jeunes fauchés par le conducteur d'une ambulance, alors qu'ils circulaient sur une trottoir quai Maréchal-Joffre. Dans la foulée, et en urgence, un aménagement temporaire était installé par les services de la Métropole afin de sécuriser le secteur. Une glissière de sécurité était installée, les voitures perdaient une voie. La réflexion était ouverte. Quel avenir pour cet axe ?

Dans le cadre de la concertation, trois scénarios, réalisables étaient soumis aux Lyonnais par la collectivité. Le premier avec un couloir de bus et une piste cyclable double sens côté façade qui entraînerait 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, avec, là aussi, la suppression du stationnement en façade.

528 personnes s'étaient exprimées dans le cadre de la consultation en ligne. L'avis de Pierre Oliver, maire (LR) du 2<sup>e</sup> arrondissement, était demandé. Il appelait au statu quo, et choisissait par défaut le scénario qui conservait le stationnement. À la fin de la concertation, d'une courte tête, c'est le scénario 2 qui l'emportait, masquant l'autre question centrale du dossier. Quid de la sécurité ?

## 54 %

Le scénario 2 avec stationnement a recueilli 54 % d'avis positifs. Il suscite également des inquiétudes parmi lesquelles la cohabitation bus/vélo sur les quais Joffre/Tilsitt (20 contributions).

« Il y a un vrai problème de sécurité routière dans ce quartier depuis de nombreuses années. Depuis le début du mandat, on déplore un certain nombre d'accidents, dont celui, dramatique, ayant coûté la vie d'Iris et Warren. Il avait provoqué beaucoup d'émotion, à juste titre, et ouvert la réflexion sur la sécurisation de l'ensemble des flux et des usagers. Au cours des ateliers menés avec les riverains, on a senti qu'il y avait un vrai débat. Après le constat de risque d'accident partagé, le statu quo ne pouvait pas être une option », souligne Fabien Bagnon. Bref, le scénario 2 laissait tout le monde sur sa faim.

« On a rouvert la discussion avec le maire de Lyon et le président de la Métropole. Nous avons relancé des études pour voir ce qu'il était possible de faire. » Résultat, en faisant le deuil d'une piste cyclable bidirectionnelle, il s'agirait possible de maintenir le stationnement demandé par les riverains et de sécuriser les cyclistes par la suppression du couloir bus-vélo. Bref, d'arriver à une sorte de compromis. Et Fabien Bagnon de miser : « Je ne vois pas d'où pourrait venir la polémique ? »

• TV.



# Aménagement du quai Tilsitt et Joffre : un consensus mais une longue attente

Ce vendredi, à l'Université catholique, Fabien Bagnon et Laurence Boffet ont présenté aux Lyonnais le projet retenu de l'aménagement des quais Tilsitt et Joffre. Il devrait être lancé durant l'été 2025. Une longue élaboration de la Métropole de Lyon qui semble faire consensus mais qui aura mis beaucoup de temps à se mettre en place.

« **O**n nous a fait choisir entre trois scénarios et finalement ce soir, on ressort avec un quatrième. La question que je me pose, c'est comment ça va se passer ». Parmi les riverains présents ce vendredi soir dans l'amphithéâtre de l'Université Catholique, place Carnot, pour la restitution du projet de l'aménagement des quais Tilsitt et Joffre, le soulagement prime. Mais, l'interrogation reste



Stationnement, voie cyclable, sécurité : de nombreuses questions ont été posées par les riverains. Photo David Tapissier

bien présente en découvrant les grandes lignes présentées.

Un nouveau projet qu'avait présenté Fabien Bagnon, vice-président de la Métropole de Lyon en charge de la voirie, en avant-première, dans notre édition de samedi. Et l'initiative de lancer finalement, une nouvelle suggestion, en réponse à une insatisfaction globale concernant les trois propositions lors des votes, a été plutôt appréciée de la part

d'un public venu plein d'inquiétude. À commencer par Pierre Oliver, le maire du 2<sup>e</sup>, qui a accueilli la soirée et qui s'est dit plutôt satisfait de cette nouvelle mouture.

Il faut dire que du côté de la Métropole, le sujet avait été bien préparé et ce choix-piste vélo nord-sud, fin du couloir bus vélo, ajout de plateaux traversants sur la largeur de la route pour ralentir la circulation et stationnement présen-

té a sonné comme un compromis qui satisfait tout le monde, ménageant la chèvre et le chou.

## Les priorités des uns ne sont pas celles des autres

Il n'empêche, une fois les grandes lignes présentées, l'élu a immédiatement précisé qu'il restait à discuter les détails et les finitions... D'où, des salves d'interrogations de la part du public, au sein de ce dossier très complexe. Car, les priorités des uns ne sont pas celles des autres : certains parlent voitures et stationnement, d'autres priorisent la sécurité, des troisièmes les déplacements, à pied, en bus et à vélo. Une zone multimodale qui doit tout prendre en compte à cause de l'émotion engendrée par les différents décès suite à des accidents, particulièrement la nuit où de nombreux véhicules roulent à des vitesses folles.

Alors oui, Laure Cedat, le répète, les enfants décédés sont devenus des icônes de la route. La sécurité est de tous les choix, le plus essentiel sur cette portion. Et cet aménagement qui semble enfin se dessiner a mis du temps, beaucoup trop de temps à se mettre en place. La maman d'Iris le martèle. Plus vite, aurait pu permettre d'éviter peut-être le dernier décès.

Du côté de la Métropole, on le sait, l'émotion entraîne l'impatience. Laurence Boffet, vice-présidente en charge de la participation citoyenne a suivi le dossier pas à pas, jusqu'à ce vendredi soir. Et, le calendrier avec un lancement du début des travaux en été 2025- semble encore très loin. Mais, difficile de faire plus vite sachant que ce nouveau scénario devra être finalisé pour convenir à tout le monde. Et, c'est bien le plus complexe.

• D.T.

## Deux nouveaux passages piétons place des Jacobins



Côté ouest, deux passages piétons en construction. Photo Michel Nielly

Depuis quelques jours, côté ouest de la place des Jacobins, la circulation automobile est réduite à une seule file. Le seul passage piéton qui existait, entre la place et les immeubles, est décalé et un autre voit le jour un peu plus au nord, pour aboutir entre les enseignes Nespresso et Café des Jacobins. Ce chantier est confié au groupe Asten qui prévoit d'achever les travaux dans une semaine. « De plus, l'élargissement des trottoirs sera entrepris » signa-

le la mairie du 2<sup>e</sup>. Il a donc été demandé au Café de fermer sa terrasse pendant les deux mois de travaux prévus.

Si la circulation se fera toujours à deux voies, cet élargissement va faire passer la largeur de la chaussée de 6 à 4,5 mètres, permettant encore la livraison sur la file de droite. Enfin, il est prévu, dans ce secteur, un complément de végétation.

Avant la Fête des Lumières, la place devrait retrouver son calme.

# Du bruit et de la colère contre la politique des écologistes

Ce lundi 30 septembre, jour de conseil métropolitain de rentrée, environ 300 membres du Collectif des défenseurs de Lyon et du Grand Lyon étaient réunis devant le siège de La Métropole de Lyon, pour faire entendre leur cri d'alerte contre la politique « dogmatique » de la majorité écologique au pouvoir.

« Elle est folle cette métropole ! » C'est derrière cette bannière, que 300 membres du Collectif des défenseurs de Lyon et du Grand Lyon sont venus, ce lundi 30 septembre, faire entendre leur colère dans un concert de sifflets. Affublés de grandes oreilles et équipés de vuvuzelas bleu blanc rouge, ils ont fait un maximum de bruit pour interpeller, en premier lieu, le président de la Métropole de Lyon, Bruno Bernard, qui reste sourd à leur ras-le-bol.

**« La métropole était le théâtre de nombreux blocages »**

Si le collectif, né fin mai, se présente comme apolitique, il peut compter, malgré tout, sur le soutien de l'opposition. En quelques semaines, la pétition pour dire *Stop à la fermeture de Lyon et du Grand Lyon* a recueilli pas moins de 50 000 signatures. « En se réunissant, on s'est aperçu que la métropole était le théâtre de nombreux blocages », explique



Les membres du "Collectif des défenseurs de Lyon et du Grand Lyon" ont fait beaucoup de bruit devant le siège de la Métropole de Lyon. Photo Maxime Jegat

Christophe Cédât, membre du collectif qui compte une trentaine d'associations de riverains, d'habitants, de commerçants et de professionnels.

Ils estiment que les Verts mènent une politique « dogmatique » d'aménagement du territoire « anti-automobiliste », « se préoccupant exclusivement du vélo », sans « se soucier des autres usagers ». « Une politique brutale et autoritaire, en dépit du bon sens et sans écouter les principaux concernés », précisent-ils en ajoutant que les personnes « empêchées de circuler » dé-

sertent les centres-villes, ce qui a pour effet de « fragiliser les commerces de proximité, avec des baisses allant jusqu'à 30 à 40 % des chiffres d'affaires ».

Ils dénoncent aussi l'attitude du maire de Lyon, Grégory Doucet, qui « caricature » leur discours. Pour eux, les projets d'aménagements urbains déployés actuellement sont « démesurés, mal ficelés et dangereux ». Ils ont pour conséquence « de créer des bouchons et de la pollution, mettant en danger les Lyonnais et les Grands Lyonnais ».

Ce n'est pas un hasard si on retrouve parmi eux, le collectif Iris & Warren, ces deux adolescents tués à trottinette électrique à Lyon, le 22 août 2022, alors qu'ils circulaient sur une voie partagée sur le quai Maréchal-Joffre à Lyon 2<sup>e</sup>. Cette dernière dénonce le mélange anarchique des mobilités qui mène à des drames.

**« Il y a peut-être un peu plus de bruit sur les réseaux sociaux qu'ici »**

Chacun dénonce « l'entre-soi » des concertations et les expérimentations à l'issue

tranchée à l'avance. Un commerçant d'Oullins, en colère contre la mise en place du sens unique dans la Grande-Rue, crie à la démission de Jean-Charles Kohlhaas et Fabien Bagnon, les vice-présidents chargés des déplacements et des mobilités. L'Association bien vivre à Neuville, favorable à l'embellissement de la commune, mais contre la suppression de 200 places de parking, était présente au rassemblement pour faire entendre sa voix.

Les manifestants ont annulé, à la dernière minute, leur rencontre avec une délégation de quatre vice-présidents de la Métropole. Ils souhaitent avoir directement avec interlocuteur son président, ce qui a été entendu par la Métropole.

En marge du conseil, les vice-présidentes Emeline Baume (EELV) et Laurence Boffet (Métropole insoumise, résiliente et solidaire) ont souhaité réagir : « N'importe qui dans cette Métropole a le droit d'exprimer son sentiment, son impression, ses préoccupations. On a mis en place toute une série de moments pour se rencontrer [...] Finalement, il y a peut-être un peu plus de bruit sur les réseaux sociaux qu'en présentiel ici. »

Pas sûr que cette déclaration permette, dans les prochains jours, la tenue d'une rencontre apaisée avec Bruno Bernard...

● **Damien Lepetitgaland**



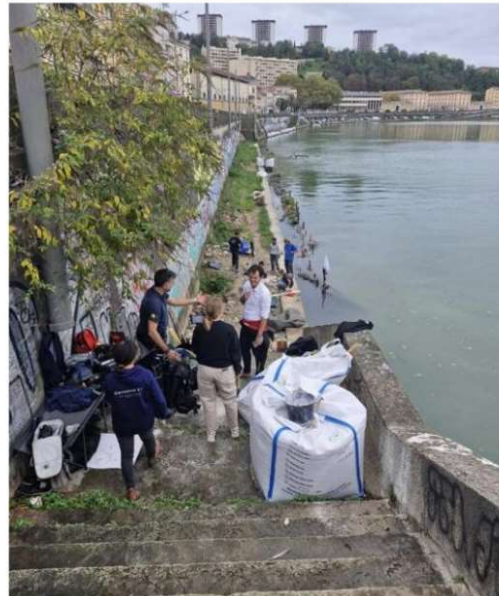
# La salamandre tachetée aperçue pour la première fois quai Pierre-Scize

Sur les berges de la Saône, quai Pierre-Scize, le chantier de restauration des berges, lancé il y a six mois, porte ses fruits. 80 espèces végétales et une dizaine d'espèces d'oiseaux telles que le martin-pêcheur, l'aigrette garzette ou le héron cendré ont pris possession du lieu. Une véritable petite réserve naturelle qui devrait s'étoffer.

La nature reprend ses droits quai Pierre-Scize. C'est là que depuis six mois, l'association Des Espèces Parmi Lyon mène un chantier (grâce à un financement de plus de 200 000 € de l'Agence de l'eau, de la Région et de VNF) de renaturation d'une partie des chemins de halage, au niveau du 17 quai Pierre-Scize.

## Un premier succès en 2019

Un projet en plusieurs étapes qui favorise la réinstallation d'espèces locales, idéales pour le retour de la biodiversité. Parmi ces étapes, la construction d'un gabiodiv (contraction des mots « gabion » et « biodiversité »), une installation subaquatique lestée composée de terre et de végé-



L'emplacement du gabiodiv sur le quai Pierre-Scize. Photo Thomas Debise

taux plantés de manière dense qui a pour objectif de faire revenir petites bêtes et autres poissons dans les parages. Un

projet porté avec l'espoir que les résultats soient aussi bons que ceux du premier Gabiodiv lancé en 2019 sur les

bords du Rhône en amont du Centre nautique Tony-Bertrand où 200 espèces ont été inventoriées, parmi lesquels 25 espèces d'abeilles sauvages, de nombreuses libellules, des brochets et autres bergeronnettes des ruisseaux, signe que le milieu aquatique et végétal s'est re-

**Le célèbre castor est là**  
À l'heure du premier bilan, côté Saône, les nouvelles sont bonnes. Ce mardi 24 septembre, l'association naturaliste et Odysseus 3.1 organisait une plongée. Sur place, un instructeur et deux scaphandriers professionnels ont accompagné Gautier Chapuis, adjoint au maire de Lyon délégué à la végétalisation et la biodiversité dans une mission d'observation. Le but : constater les espèces animales et végétales présentes depuis l'implantation du Gabiodiv.

Aujourd'hui les résultats sont là, car ce sont plus de 80 espèces végétales et une dizaine d'espèces d'oiseaux tel que le martin-pêcheur, l'aigrette garzette ou encore le héron cendré qui ont pris

possession du lieu. Mais on peut également rencontrer d'autres espèces animales comme la salamandre tachetée observée pour la première fois ici ce matin ou le célèbre castor plus habitué de nos fleuves que ce que l'on pourrait croire.

## Végétaliser les bas ports bétonnés

Le chantier n'est pas pour autant terminé. Depuis mercredi dernier, les associations Odysseus 3.1 et Des Espèces Parmi Lyon, ont commencé la réalisation d'un chemin de pierre pour créer un continuum de circulation plus agréable sur les quais.

L'idée étant de végétaliser et rendre pédagogique ces bas ports bétonnés. De plus, cet aménagement est une solution plus pérenne pour le traitement des berges et la gestion de l'eau lors de crues. Le travail est réalisé majoritairement par des jeunes qui prennent de leur temps libre pour venir donner un coup de main, que ce soit sur l'aménagement du chemin ou l'entretien de la zone aquatique.

● De notre correspondant, Thomas Debise

# La braderie géante de la Presqu'île revient le 11 octobre

Les commerçants de la Presqu'île remplissent pour une 3e édition du Lyon Braderie festival, du 11 au 13 octobre. Le jardin des Jacobins et le food court de la rue de la République font leur retour, aux côtés de l'open air de la place Sathonay, nouveauté de cette année.

La 3e édition du Lyon Braderie festival aura lieu les 11, 12 et 13 octobre prochain. Organisé par My Presqu'île, structure de management du centre-ville qui rassemble près de 500 commerces adhérents, l'événement proposera comme à son habitude des stands avec vêtements, accessoires, déco, beauté, bien-être, gourmandises, bourse aux vélos et



La 3e édition du Lyon Braderie festival débutera le vendredi 11 octobre avec le pôle food de la rue de la République. Photo d'illustration Nadine Micholin

bourse au ski. Plusieurs centaines de commerçants du centre-ville seront installées sur 5 kilomètres, des Pentes de la Croix-Rousse à Perrache, portion rendue piétonne grâ-

ce au dispositif "la voie est libre" de la Ville de Lyon.

**Quatre pôles d'animation**  
La braderie sera aussi déployée dans le pôle de com-

merces et de loisirs Confluence. La braderie s'organise cette année autour de quatre pôles d'animation. Le traditionnel food court de la rue de la République (Lyon 2e) avec ses 16 restaurateurs partenaires (salé, sucré, coffee shop et street food) animera le week-end, sans interruption du vendredi au dimanche soir.

## C'est nouveau : open air avec DJ set

Le jardin de la place des Jacobins (Lyon 1er) revient lui aussi avec 16 stands de fleuristes, créateurs et produits bien-être (tisanes, huiles, savons) sur le thème du végétal. Au centre commercial de Confluence, les visiteurs retrouveront des stands de seconde main et vide-greniers. Dernier pôle et grande nou-

veauté de cette édition : l'open air de la place Sathonay (Lyon 1er) avec jeux en bois, jeux de construction, bulles de savon et contes pour enfants jusqu'à 18 heures. À partir de 19 heures, il sera le temps de danser avec le DJ set de Palomina.

Braderie des boutiques : vendredi 11 et samedi 12 octobre, de 11 à 19 heures et le dimanche 13 octobre, de 11 à 18 heures. Marché de Confluence : vendredi et samedi de 10 à 20 heures et dimanche de 11 à 19 heures. Jardin des Jacobins : du vendredi au dimanche, de 11 à 18 heures. Food court rue de la République : vendredi et samedi, de 11 h à 21 heures et dimanche de 11 à 18 heures. Open air : samedi, de 11 h à 23 heures et dimanche, de 11 à 18 heures.



# Gare routière de Perrache fermée : la nuit, c'est l'anarchie

Les "cars Macron" séduisent de plus en plus de passagers au budget limité. Leurs haltes routières en centre-ville sont bien desservies et souvent adossées à une gare ferroviaire. Avec près de 2 millions de passagers par an, celle de Lyon-Perrache est la deuxième de France après Paris. De jour, l'infrastructure fait le job. Mais la nuit, la gare routière est fermée, entraînant un trafic anarchique et dangereux.

« C'est indigne d'accueillir des voyageurs dans de telles conditions ! » Stéphane n'en revient pas. Il est 2 heures du matin, il attend sur un bout de trottoir, en compagnie de son amie, son père qui doit venir les récupérer après plusieurs heures de bus en provenance de Marseille. Le conducteur de l'autocar les a déposés, comme il l'a pu, en double file, sous le pont Kitchener-Marchand, près du 1, cours de Verdun-Gensoul à Lyon 2<sup>e</sup>.

## Certains voyageurs sont débarqués au beau milieu de la rue

Même si à cette heure, la circulation n'est pas dense, elle est néanmoins dangereuse. Un chauffard excité qui se voit bloqué par un bus, en train de déposer des voyageurs, s'agace. Il fait même mine d'accélérer pour que les voyageurs s'écartent à son passage alors qu'ils sont en train de récupérer leurs valises. Une scène lunaire qui se déroule, juste à côté d'un



La gare routière de Lyon Perrache étant fermée la nuit, tous les autocars librement organisés (SLO) se retrouvent sous le pont Kitchener-Marchand provoquant une belle pagaille à certaines heures. Photo Damien Lepetitgaland

camp de migrants, imperturbables malgré les incessantes allées et venues des voyageurs.

De l'autre côté de la rue, Laura arrive en courant pour tenter de trouver l'autocar qui doit la transporter à Paris. Plus d'une vingtaine de véhicules sont stationnés tant bien que mal, au milieu d'un ballet incessant de personnes qui marchent dans le noir, sans aucun local où s'asseoir, se rafraîchir ou de toilettes.

Mais que font-ils là, alors que la gare routière de Perrache est à deux pas ? « La gare est fer-

mée », explique un habitué qui prend son autocar direction Munich à 2 h 25.

## Ouvrir toute la nuit coûte plus cher

Interrogée, la Métropole de Lyon, en charge de la gestion, dont elle a confié l'exploitation à Kisio (une filiale de Keolis) confirme la fermeture de l'infrastructure entre de 0 h 30 à 4 h 45. « Nous sommes soumis au règlement d'exploitation de la gare », précisent les services de la collectivité qui ne souhaite

pas le faire évoluer sachant qu'elle annonce que la gare routière quittera Perrache dès juin 2025, dans le cadre de la rénovation du futur pôle d'échanges.

Selon nos informations, il s'agit avant tout d'une question d'argent. Ouvrir toute la nuit veut dire qu'il faut du personnel 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 pour organiser et sécuriser le trafic, sans compter les frais annexes d'électricité...

« En tant qu'opérateur, nous n'avons pas le choix. On essaie de travailler à chaque fois, en

bonne intelligence, avec les collectivités concernées. Notre objectif est d'apporter le meilleur accueil à nos usagers en termes de confort et de sécurité avec des infrastructures adaptées. Nous travaillons actuellement avec les services de la Métropole de Lyon », explique un représentant de BlaBlaCar Bus qui regrette que la France soit loin des standards européens, à l'instar de Madrid ou Berlin qui bénéficient de gares routières dignes de gares TGV.

## Une seconde desserte adaptée en centre-ville ?

Si la compagnie Flixbus est ouverte à la discussion, elle souhaite que la Métropole propose, en collaboration avec les TCL, la création d'une seconde desserte adaptée en centre-ville de Lyon, en l'absence de transports en commun la nuit. « Cela permettrait aux usagers d'être au cœur de Lyon », indique l'un de ses représentants.

Pour l'Autorité de régulation des transports (ART), « l'amélioration de la qualité de service dans les gares routières constitue un enjeu majeur pour le bon développement du secteur ». Le chiffre d'affaires du transport en autocar en France s'est établi à un niveau record, supérieur à 154 millions d'euros en 2023, en hausse d'environ 20 % par rapport à 2019.

Le transport en autocar est plus respectueux de l'environnement que la voiture et l'avion.

● Damien Lepetitgaland

## Juin 2025 : déménagement de la gare routière à Gerland

Dans le cadre de la rénovation du futur pôle d'échanges de Perrache, dont les travaux devraient débuter à l'été 2025, la gare routière va une nouvelle fois changer d'emplacement.

Présente à Lyon depuis 2014 avec Flixbus, sur le parking situé derrière la gare de la Part-Dieu (place de Francfort), elle a déménagé en 2017 pour Perrache.

En juin 2025, elle va être encore déplacée. Une structure provisoire à ciel ouvert sera aménagée par la Métropole de Lyon à Gerland, sur un parking, derrière la station Total, située à quelques pas de la station de métro.

En attendant la construction d'une gare routière définitive en dur d'ici 2030. Selon nos informations, elle

pourrait voir le jour à Vénissieux, près de la station de métro Parilly. Mais à ce jour, aucune décision n'a encore été prise par la Métropole de Lyon.

Plus de 200 destinations sont proposées au départ de Lyon. Les plus populaires : Paris, Grenoble, Marseille, Berlin, Vienne, Munich, Prague, Milan, Rome, Amsterdam, Francfort ou encore Bruxelles.



La gare routière qui a déménagé en 2017 pour Perrache va une nouvelle fois changer d'emplacement. Photo Damien Lepetitgaland



## Pour les chemins de Compostelle, il n'y a qu'à suivre les petites coquilles



Hervé Desbrest, délégué du Rhône Compostelle en Rhône-Alpes à gauche et Philippe Roche, responsable des poses de balise sur le parvis de l'église Saint-Nizier, montrent le coquillage implanté dans le sol et un modèle en laiton utilisé à Lyon. Photo Éric Baule

**Compostelle en Rhône-Alpes a fait installer 40 nouveaux clous, le long de l'itinéraire lyonnais, pour aider les pèlerins à se repérer dans la ville. Le but, créer un parcours clairement balisé allant de l'église Saint-Nizier à Sainte-Foy-lès-Lyon.**

On peut dire maintenant à Lyon que tous les chemins mènent à Compostelle. Avec l'aide de la Métropole, l'association Compostelle en Rhône-Alpes vient de faire installer 40 nouveaux clous, le long de l'itinéraire lyonnais, pour aider les pèlerins à se repérer dans la ville. Comme un petit clin d'œil en résonance avec les Journées du patrimoine, dont le thème cette année est La grande itinérance.

### ● Quel est le rôle de Compostelle en Rhône-Alpes ?

L'association Compostelle en Rhône-Alpes, dont le siège est à la MJC du Vieux-Lyon, s'efforce de revitaliser le chemin de Compostelle qui traverse la ville.

### ● Pourquoi planter des clous dans Lyon ?

En réintroduisant une quarantaine de clous marquants en laiton, l'association souhaite établir un parcours clairement balisé allant de l'église Saint-Nizier à Sainte-Foy-lès-

Lyon. Cette initiative vise à attirer les pèlerins et les randonneurs, tout en valorisant le patrimoine historique et culturel de la région.

### ● Que représentent les clous ?

Les clous à l'effigie de Compostelle sont des repères symboliques qui guident les marcheurs sur leur chemin.

### ● Pourquoi Saint-Nizier, comme point de départ ?

Le premier clou a été placé devant l'église. À l'angle sud/est de la place se dressait la chapelle Saint-Jaquême qui était, en 1300, le siège de la confrérie lyonnaise des pèlerins de Saint-Jacques. La place

de Lyon était un passage obligé pour les pèlerins venant de Suisse, des Alpes et du Dauphiné.

### ● Quelle est la meilleure façon de lire les clous ?

L'orientation du clou rappelle une coquille stylisée. Chaque rayon est l'un des chemins de Compostelle qui converge vers Saint-Jacques et c'est dans ce sens qu'il faut le lire. En France, les clous sont orientés.

### ● Qui est susceptible de passer par les chemins lyonnais ?

Depuis des siècles, le pèlerinage remporte un franc succès mais c'est Jean-Paul II, qui, lors des JMJ en 1989, a porté haut la quête de sens que représente cette marche, auprès des jeunes. Aujourd'hui, près de 450 000 pèlerins par an, de toutes nationalités et confessions, y participent.

### ● Le pèlerinage est-il bon pour la santé ?

Marcher est une activité physique bénéfique pour le corps et l'esprit. Elle favorise la réflexion personnelle et l'ouverture aux autres. Cette pratique peut mener à un état de bien-être et de bonheur. C'est addictif !

### ● De notre correspondant Éric Baule

<https://portail-s.amis-st-jacques.org/>



**En passant dans le Vieux-Lyon, on trouve les repérages comme ici, montée du Gourguillon.**  
Photo Éric Baule



# L'horloge astronomique de la cathédrale Saint-Jean sonne... après 11 ans de silence

À l'arrêt depuis 2013, l'horloge astronomique de la cathédrale Saint-Jean a subi une restauration de plusieurs mois. Le résultat de ce chantier d'envergure a été dévoilé ce vendredi, devant une foule de curieux venus entendre l'horloge sonner.

À midi ce vendredi 20 septembre, les automates de l'horloge astronomique de la cathédrale Saint-Jean horloge astronomique sont mis en mouvement pour la première fois depuis onze ans. Un spectacle pour les yeux et les oreilles, que de nombreux Lyonnais ont pu se réapproprier.

Victime d'un acte de vandalisme en mars 2013, l'horloge astronomique avait été brisée en plusieurs parties. Sa restauration, dans un premier temps mise de côté durant le chantier de la cathédrale Saint-Jean, a été réalisée sous la supervision de François Botton, architecte en chef des monuments historiques. Elle a nécessité six mois de travail et mobilisé une équipe d'une vingtaine de personnes, des horlogers aux peintres en passant par les doreurs. Pour un budget d'environ 300 000 euros.

Les cadrans liturgiques - qui donnent l'heure mais aussi la position du soleil et l'âge de la lune, l'almanach ecclésiastique - qui répertorie les fêtes chrétiennes - et les automates ont été démontés, traités puis réassemblés. Le mécanisme d'origine, véritable bijou du patrimoine daté du XIV<sup>e</sup> siècle, a dû être nettoyé de sa couche de poussière et de graisse, qui risquait de le fragiliser à terme.



De nombreux Lyonnais ont tenu à entendre le son de l'horloge muette depuis 11 ans, ce vendredi dans la cathédrale Saint-Jean. Photo Maxime Jegat



Nicolas Prêtre, horloger, a travaillé sur la rénovation : « On pensait démonter la petite main, qui indique le jour de la semaine sur le cadran inférieur, en une demi-heure et nous avons mis finalement trois heures parce qu'on n'arrivait pas à comprendre comment faire. » Photos Maxime Jegat



## La restauration de 1993 comme modèle

Un chantier minutieux qui a contraint les restaurateurs à avancer à tâtons, peu de docu-

ments attestant de l'état initial de l'horloge, mis à part les textes sur son entretien régulier. « Nous avons pu nous baser sur les campagnes de restauration précédentes, notam-

ment celle de 1993, pour appliquer des méthodes compatibles. Les archives donnent des protocoles de gestes à suivre, ce qui nous a permis d'essayer de compenser certains

effets pervers comme l'écaillage », explique François Botton.

Les restaurations successives sur le monument vont avec leur lot de surprises. De multiples couches de peinture ont été accumulées au fil des siècles sur les décors en composite, impossible alors de retrouver une base saine. « Parfois, on ne choisit pas l'état de référence, on doit prendre le monument tel qu'il a été restauré avant, pour restaurer par-dessus », poursuit l'architecte en chef.

## Le cadran des fêtes religieuses finalisé pour 2025

Le temps a aussi laissé des traces sur le mécanisme à poids, dont les vis ont donné du fil à retordre aux horlogers. « On pensait démonter la petite main, qui indique le jour de la semaine sur le cadran inférieur, en une demi-heure et nous avons mis finalement trois heures parce qu'on n'arrivait pas à comprendre comment faire », se souvient Nicolas Prêtre, de l'entreprise Prêtre et fils. Une anecdote à inscrire dans le cahier de notes du chantier, pour guider l'horloger du siècle prochain.

L'horloge astronomique retrouvera l'entièreté de son histoire dans quelques mois, lorsque son cadran des fêtes religieuses lui aura été rendu. La maquette en papier actuellement visible, sera remplacée par un parchemin en 2025, une fois les dates des soixante prochaines années validées par le diocèse. En attendant, l'horloge retentit à nouveau chaque jour, à midi, 14 heures, 15 heures et 16 heures.

● Léa Fernoux

## ► JE SUIS... La statue de Childebert à l'Hôtel-Dieu

Lyon

# « J'avais financé l'Hôtel-Dieu, mais à la condition qu'il reste un hôpital... »

Moi, le roi Childebert, fils de Clovis, j'avais fomenté avec nos évêques, une malédiction en 549 pour être certain que l'hôpital ne cessât d'exister. En 2011, vos autorités ont toutefois décidé d'en faire un hôtel de luxe...

Regardez-moi trôner au-dessus de l'entrée du Grand Hôtel-Dieu, sur le quai Jules-Courmont à Lyon (2e). Moi, Childebert (497-558), fils de Clovis, je suis le roi des Francs. Si vous levez la tête, vous verrez ma statue inaugurée en 1819 et sculptée par Pierre-Marie Prost. Mon épouse, à quelques mètres de moi, c'est Ultrogothe, dans un joli drapé creusé dans la pierre par Pierre-Marie Charles.

**Les évêques en 549 : si quelqu'un change la destination de l'Hôtel-Dieu, il sera frappé d'un irrévocable anathème », « comme meurtrier des pauvres »**

Admirez mon écrin, mon Hôtel-Dieu ! Il n'y a rien de plus beau à Lyon. Les élégants bâtiments courent le long des quais du Rhône, tandis que les cours sont arborées et les toits vernissés. Je me souviens, en l'an de grâce 542, quand les évêques de Lugdunum, les ancêtres de vos conseillers municipaux actuels, sont venus quêmander une somme d'argent pour édifier, dans leur cité, un hospice destiné aux pauvres et aux indigents. Je voulais être certain que mon legs serait bien utilisé, de toute éternité, et non détourné par quelque homme d'Église. Alors, j'ai eu l'idée de réunir nos évêques en concile à Orléans en 549. Dans un canon, ils ont prévu que « si jamais quelqu'un, quel que soit son rang, quelle que soit son autorité », « dans la suite des temps », s'aventure à changer la destination de l'hôpital » de sorte que cet hôpital, ce qu'à Dieu ne plaise, cessât d'exister », alors, ce « quelqu'un » sera « frappé d'un irrévocable anathème »



Au-dessus de l'entrée du Grand Hôtel-Dieu, côté Rhône, Childebert, à gauche, tient une bourse d'argent, et Ultrogothe, son épouse, un parchemin. Photo Nicolas Lignon

« comme meurtrier des pauvres ». Pasmal, non ? L'anathème, tout le monde en a peur, à l'époque, car c'est la forme la plus sévère de l'excommunication, excluant le bénéfice de tous les sacrements et une sépulture en terre chrétienne.

**Saviez-vous que François Rabelais avait exercé la médecine dans mon hôpital ?**

Au fil des siècles, les Lyonnais ont, eux aussi, contribué à financer des lits, du matériel et des améliorations dans mon hôpital. D'ailleurs, leurs noms, assortis du montant de leurs souscriptions, sont gravés dans le marbre des plaques placardées sur les murs du cloître et du grand dôme.

J'ai admiré le dévouement d'une multitude de religieux, cornette visée sur le chef, s'affairant auprès des malades. Ma maternité a fait naître des centaines de milliers d'enfants. Je me souviens aussi des

médecins qui déambulaient, stéthoscopes en écharpe et grandes blouses blanches au vent dans mes couloirs courant d'air. Saviez-vous que François Rabelais avait exercé la médecine dans mon hôpital ? Et qu'Étienne Destoty a financé, sur ses deniers, les radiographies de fémurs brisés dans ce qui fut le premier cabinet de radiographie du monde ?

En 2011, Gérard Collomb, le maire de Lyon, qui préside les Hospices civils de Lyon (HCL) propriétaire de mes murs, décide pourtant d'abandonner ma vocation première. On me transforme en hôtel, commerces, Cité de la gastronomie et centre de convention ! Je suis furieux. Ultrogothe aussi. Les descendants des bienfaiteurs lyonnais ont bien essayé de peser pour qu'une activité hospitalière ambulatoire soit conservée *a minima* sur le site, puis des médecins se sont mobilisés pour qu'un magnifique

musée de la santé puisse rendre hommage à l'histoire millénaire des lieux. En vain. Je ne reconnais plus rien. Ni l'odeur d'éther, remplacée par des parfums d'ambiance de marketing olfactif, ni la soupe du grand réfectoire qui s'est muée en gambas snackées, jus de tête à la vanille/céleri à l'anis étoilé et choux-fleurs à la carte d'un chef doublement étoilé. Et si j'entends encore résonner le mot de « service », c'est associé à « room » plutôt qu'à... « hospitalier ».

J'ai supporté, sans broncher les travaux. En juin 2010, j'ai vu ouvrir un hôtel cinq étoiles sous l'enseigne InterContinental. Et c'est un bar qui occupe mon grand dôme.

**Rendez-vous en 2113**

Manifestement, plus personne ne craint ma malédiction. Sans doute, les autorités civiles et religieuses ont-elles tablé sur le fait que mes sous-royaux n'ont permis le finan-

### JE SUIS ► Votre rubrique du dimanche

Une fois par mois, un journaliste du Progrès se glisse dans la peau d'un objet, d'un édifice... et vous raconte son histoire, son actualité, ses secrets.

Nos volets précédents, à retrouver sur leprogrès.fr :

► Les confidences et les secrets de la Fresque des Lyonnais

► « Je suis le mal aimé » : dans la peau du métro B

► Raïlar-boule du Mont Verdun : les dernières confidences d'un condamné

► Le plus haut sommet de Lyon : « J'ai failli être fondue par les Allemands »

cement que du seul premier hôtel-Dieu baptisé alors « Saint-Eloi », et situé en bord de Saône, ... bien loin de mon emplacement actuel.

Sauf qu'en y regardant de plus près, le produit de la vente de l'hôpital Saint-Eloi s'est fait au bénéfice des « pauvres de l'hôpital du pont du Rhône » comme l'a découvert le professeur Nicole Gonthier, grande spécialiste du Moyen-Âge, soumise à la question par *Le Progrès*. Conclusion : mon argent royal a bien transité jusqu'à l'Hôtel-Dieu de Lyon. D'ailleurs, nos statues, rappelant l'engagement perpétuel des Lyonnais ont été rétablies sur le site, en 1819, les précédentes ayant été détruites durant la Terreur. Vous remarquerez que je tiens la bourse d'argent destinée à Lyon quand Ultrogothe brandit le parchemin du canon. Bon, j'ai compris que je ne pouvais pas compter sur les évêques. Et sur l'Église ? Elle aussi m'a fait faux bon en 1917 en abrogeant tous les canons, comme s'ils n'avaient pas été voulus par Dieu ! Rendez-vous en 2113. A cette date, les Hospices civils de Lyon reprendront possession des lieux. Nous verrons bien ce qu'ils en feront. En tout ça, moi, je serai là. Et Ultrogothe, aussi.

■ Sophie Majou