

REVUE DE PRESSE

28 janvier 2025

Le Progrès 28/01/2025

Lyon 2^e

Apolitique et indépendant de tout pouvoir : le Comité d'intérêt local centre Presqu'île refixe le cap

Après l'échec de la fusion avec l'ADPL et la démission d'une partie du bureau du CIL Centre Presqu'île, une assemblée générale de l'association a permis de redéfinir son rôle et son action. Un vœu de concertation plus positive entre élus et résidents a été pris.

Vendredi 24 janvier, salle Sala dans le 2^e, l'assemblée générale du CIL CPI a regroupé plus de 30 adhérents, soit la moitié des membres de l'association, sous la présidence par intérim de Bruno Lépine.

À la suite de tensions internes liées en partie au rapprochement entrepris avec l'association pour le développement de la Presqu'île de Lyon (ADPL), son président, Maxime Le Moing (présent sur la liste d'Étienne Blanc (LR) lors des élections municipales de 2020), avait démissionné en novembre dernier.

Alors que la majorité a voté "oui" pour les rapports d'activité et financiers, un "non" massif était formulé pour le rapport moral. Une manière d'acter le nouveau virage pris par le comité.

Dialogue et transparence

« Continuer à s'opposer » mais « de façon différente et constructive ». Telle est la nouvelle ambition du Comité d'intérêt local centre Presqu'île qui a choisi de « se désister de l'ensemble des recours engagés contre la Métropole » dans le cadre du projet Presqu'île à Vivre, et de privilégier « autant que possible le dialogue avec les élus ». Un « renoncement » qui ne s'est pas fait sans heurts ni tensions. Faisant face aux tensions qui s'exprimaient dans la salle, le bureau a rappelé que ce CIL, né en 1971 et qui œuvre de Perrache aux Terreaux, devait être apolitique et indépendant de tout pouvoir. « Défendre les



Gilles Barny de Romanet et Christian Paul entourent Bruno Lépine. Photo Michel Nielly

droits des habitants, faire connaître aux élus leurs besoins et leurs aspirations sont les objectifs de ces comités. Nous devons y procéder par le dialogue, la transparence et la transmission des informations », a précisé le président de séance, qui, à l'époque avait dénoncé une tentative de « hold-up » de l'ADPL.

Ce souci de concertation a fortement été mis en évidence. Partant sans doute du principe que l'urbanisme est de compétence communautaire, avec pour conséquence l'accès aux réflexions et aux projets qui en découlent, la présence sur invitation de Valentin Lungens-
trass, adjoint Mobilité et Logis-

tique urbaine au maire de Lyon, soulignait sans doute cette volonté d'appeler élus et habitants à concrétiser une concertation plus positive.

De plus, l'élection, comme administrateur, de Patrick Martin-Genier, enseignant, magistrat et président de ce comité de 2008 à 2015, devrait répondre aux nouveaux objectifs du comité, à savoir agir aussi dans les domaines culturels et du patrimoine.

Enfin, en la présence très active de Bernard Colombaud, ancien président lui aussi de 2015 à 2024, l'assemblée générale est devenue extraordinaire pour dire "oui" à un changement de statut pour que le nombre minimum d'administrateurs passe de 10 à 5. C'est le 3 février que le conseil d'administration élira le nouveau président.

De notre correspondant

Michel Nielly

Renseignements : cil.cpi@yahoo.com

Mémorial de la Shoah place Carnot : « Lyon ne pourra plus douter »

Florent Duplatre - 26 janvier 2025



Ce dimanche 26 janvier, Lyon a inauguré un nouveau mémorial de la Shoah place Carnot, devant la symbolique gare Perrache, point de départ de convois de déportation entre 1941 et 1945.



« En mémoire des six millions de juifs victimes de la Shoah dont un million et demi d'enfants. 6100 venaient de notre région » Voilà les mots installés par un nouveau monument sur la place Carnot, en face de la gare Perrache, qui fut au cours de la Seconde Guerre mondiale le point de départ de nombreux convois vers la mort. Le dernier était parti le 11 août 1944, alors que les Alliés progressaient déjà vers la capitale des Gaules. Ce dimanche 26 janvier, plusieurs centaines de personnes assistaient à l'inauguration de l'édifice mémoriel, 80 ans moins un jour après la libération du camp d'extermination d'Auschwitz-Birkenau.

En présence de nombreuses personnalités politiques, de représentants associatifs, religieux et militaires, l'œuvre *Rails de la mémoire* des architectes parisiens Quentin Blaising et Alicia Borchardt, a été dévoilée aux yeux des Lyonnais : un empilement de 1173 mètres de rail ferroviaire, pour symboliser les 1173 kilomètres qui séparent Lyon d'Auschwitz. C'est la proposition qui a été retenue « *parmi 96 projets* », précisait Jean-Olivier Viout, président de l'Association pour l'édification du mémorial de la Shoah et ancien procureur général de la Cour d'appel de Lyon. Son discours d'introduction sera suivi de nombreux autres. Ainsi se sont succédé au pupitre Grégory Doucet (maire de Lyon), Christophe Guilloteau (président du département du Rhône), Bruno Bernard (président de la Métropole de Lyon), Fabrice Pannekoucke (président de la région AuRA), François-Noël Buffet (Ministre auprès du ministre de l'Intérieur), Jean-Claude Nerson (président de l'amicale des anciens déportés d'Auschwitz-Birkenau et de haute Silésie du Rhône), Sylvie Tomic (adjointe au maire déléguée à la Mémoire) et Fabienne Buccio (préfète du Rhône).

« *Lyon, capitale de la Résistance, Lyon, ville des répressions du régime nazi contre ses opposants et Lyon, théâtre barbouillé de sang par les persécutions anti-juives du Troisième Reich dans la France occupée, caractérisée par la cruauté inouïe des bourreaux : la Gestapo de Klaus Barbie et la milice de Paul Touvier.* », rappelait Grégory Doucet. « *Si Lyon se veut une capitale de la mémoire, elle fut également l'épicentre du négationnisme*, expliquait l'édile, en faisant référence à Robert Faurisson, Jean Plantin et Bruno Gollnisch. *À Lyon, avec ce monument, il ne sera pas possible de douter.* »

Ne ratez rien de l'actualité à Lyon : [inscrivez-vous à nos newsletters gratuitement.](#)

Pour certains des intervenants, la cérémonie était aussi l'occasion de revenir sur le 7 octobre et la montée de l'antisémitisme à l'œuvre aujourd'hui en France, à l'instar de François-Noël Buffet qui rappelait « *l'augmentation du nombre d'actes antisémites de 192% au premier semestre 2024, par rapport au premier semestre 2023* » et de Jean-Claude Nerson : « *Dès le lendemain du pogrom sanglant du 7 octobre, il a été commenté par des révisionnistes se drapant dans l'honorabilité de leur écharpe tricolore, des foules hurlantes se sentant confortés dans leur haine, se sont répandues dans les rues de nos villes.* », fustigeait le président d'association.



Jean-Claude Nerson, président de l'amicale des anciens déportés d'Auschwitz-Birkenau et de haute Silésie du Rhône

Chorale d'enfants et violon accompagnaient l'émotion de la cérémonie, clôturée par des prières juives et le dépôt de gerbes de fleur. *« On a un peu de retard à l'allumage, il y a eu tout de même beaucoup de temps pour que ce monument soit là, commentait à l'issue de la cérémonie Alain Jakubowicz, avocat lyonnais représentant de parties civiles lors du procès de Klaus Barbie. On a beaucoup parlé des juifs morts aujourd'hui, il y a des juifs vivants aussi, qui subissent encore. »*

Isabelle Dore-Rive, directrice du centre d'histoire de la Résistance et de la Déportation était également présente : *« Ce monument est un dossier que j'ai suivi de loin depuis presque vingt ans, je suis contente de le voir aboutir, expliquait-elle. À l'arrivée du 80ème anniversaire de la libération des camps, on bascule vers un nouveau cycle mémoriel, c'est aussi un adieu à la génération des personnes qui ont vécu ces événements-là. »*

Lyon

Énormes bouchons sur les quais du Rhône: «C'est pare-chocs contre pare-chocs»

D'imposants chantiers sont en cours le long de l'axe nord-sud. D'un côté des travaux touchant les conduites d'eau, d'électricité ou de gaz. De l'autre d'imposantes tranchées réalisées pour moderniser le réseau de chauffage urbain. Les embouteillages se succèdent, les conducteurs fulminent et les riverains patientent. Journée d'embouteillages ce mardi 21 janvier.

Mardi, il n'est pas encore 10 heures le long du Rhône. Le brouillard encore épais se joint aux rejets des pots d'échappement rendant l'atmosphère sinon irrespirable du moins détestable. Car il y a embouteillage ce matin, jour où les planètes ne se sont vraiment pas alignées.

Les obstacles sont multiples

Le baromètre de la qualité de l'air s'est arrêté sur « mauvais » à Lyon, des problèmes de circulation s'annoncent sous Fourvière venant s'ajouter aux 4 kilomètres de bouchons signalés en amont, sans oublier les



Sur les quais du Rhône, ce mardi matin, c'est pare-chocs contre pare-chocs. Photo Aline Duret

chantiers et autres déviations qui viennent se greffer à ce tableau bien sombre, pour les automobilistes comme pour les piétons et les cyclistes.

L'axe nord-sud, déjà bien encombré aux heures de pointe,

suffoque. Depuis quelque temps, « c'est bouchon non-stop », ironise l'un des riverains à hauteur du pont Lafayette. De ce côté-ci, dans le sens nord-sud, ce sont des travaux réalisés sur les réseaux qui perturbent

le trafic, précédant sans doute une première phase du projet Rive droite du Rhône. Voies resserrées, tranchées ouvertes, engins de chantier déployés sur l'espace public, les obstacles sont multiples sur les quais du Rhône à partir de la passerelle du Collège jusqu'en aval du pont Lafayette.

« J'ai toujours connu ce quartier en travaux »

L'entrée sur les Cordeliers relève aussi du parcours du combattant, dit un chauffeur de taxi coincé derrière un bus qui lui-même est à l'arrêt pour rejoindre la rue de la République. « Qu'est-ce que vous voulez que je vous dise, c'est catastrophique, lance un des commerçants du quai Jean-Moulin, hier encore c'était tout bouché. »

Les marteaux-piqueurs reprennent et Margaux, installée sur le pas-de-porte de son entreprise, a bien du mal à se faire entendre. « Le bruit, c'est le

plus gênant, surtout pour les appels téléphoniques. Quant à la circulation, vous savez, c'est bouché tout le temps. Je travaille ici depuis quatre ans et j'ai toujours connu ce quartier en travaux. Et ce n'est pas terminé. On a appris un peu hasard l'existence du projet Rive droite du Rhône et on ne sait pas trop comment ça va se passer ».

La partie réseaux devrait se terminer fin janvier, croit savoir un autre passant. Mais « on nous dit qu'il y aura des travaux jusqu'en 2030, reprend Margaux. La question est : vont-ils tout casser sur le quai ? Parce que déjà ça râle pas mal pour ceux qui, venant de l'agglomération, tentent de rejoindre leur lieu de travail. Franchement, ils en ont marre de venir ici ».

Au pas depuis 20 minutes
L'enfer ? C'est de l'autre côté dans le sens sud-nord, lâche un conducteur qui vient de baisser sa vitre. « Là c'est pare-chocs contre pare-chocs depuis le quai Gaillon », peu après le pont de l'Université et jusqu'au pont Lafayette. Comme d'autres, il roule au pas depuis vingt minutes.

Le temps d'attente est suffisamment long, pour que chacun puisse apercevoir un petit panneau qui dit : « Nous intervenons dans votre rue afin de moderniser le réseau de chauffage urbain ». Là encore, ce sont d'énormes travaux engagés dans la partie centrale de l'axe nord-sud. Mais c'est à la sortie de la trémie à hauteur de l'Hôtel-Dieu que ça coince le plus, car il ne reste plus qu'une voie de circulation disponible pour rejoindre les Cordeliers et les Terreaux. Même pour les piétons, le chemin n'est pas facile, et pourtant « c'est un secteur qui n'est pas très passant », constate un riverain.

● A.Du.

Avec le projet Rive droite du Rhône, l'axe nord-sud n'en a pas fini avec les travaux

Les quais n'en ont pas fini avec les travaux. Après le chantier en cours, c'est une autre phase qui devrait démarrer dans le cadre du projet d'aménagement de la Rive Droite du Rhône.

Les travaux sur les réseaux souterrains sont en cours « pour leur renouvellement indispensable en raison de leur vétusté et en amont des interventions sur les voiries du secteur », précisent les services de la Métropole de Lyon. Car ce sont bien des aménagements de surface,

entre le pont Wilson et la Passerelle du Collège, qui devraient être réalisés à partir de l'automne 2025 et jusqu'à fin 2026.

Réseau de chauffage urbain : fin des travaux d'ici la mi-février

Cette opération dont le coût est estimé à 30 M€, constitue ainsi une première séquence du projet Rive Droite qui vise à métamorphoser l'axe nord-sud en « promenade jardin ». Le calendrier évoqué par les élus de la Ville et de la Métro-

pole en juillet dernier semble toujours être le bon. Il sera « précisé dans les prochains mois, mais pour l'instant, il est respecté », avancent les mêmes services.

Quant au chantier du réseau de chauffage urbain qui est en cours quai Jules-Courmont, il devrait se poursuivre encore quelques semaines pour se terminer d'ici la mi-février. Là, c'est le concessionnaire Dalkia qui « réalise des travaux patrimoniaux nécessaires en raison de la vétusté du réseau ».

Lyon

« Lyon est asphyxié » : Jean-Michel Aulas et des élus d'opposition fustigent les travaux sur la rive droite



Embouteillage quai Gailleton : de longues files de voitures jusqu'à hauteur du pont Lafayette. Photo Aline Duret

Notre article témoignant d'embouteillages monstres, sur les quais du Rhône, a suscité de nombreuses réactions, notamment sur les réseaux sociaux. En tête de file, l'ex-patron de l'OL et homme d'affaires, Jean-Michel Aulas, pointe la responsabilité du maire écologiste Grégory Doucet et de la Métropole. Des élus de l'opposition partagent sa rancœur.

Lorsqu'il s'agit d'attaquer la majorité écologiste et ses idées, l'homme d'affaires lyonnais Jean-Michel Aulas ne mâche pas ses mots. « Ces embouteillages sans fin depuis plus de deux ans démontrent les dangers d'un dogmatisme inutile, mal préparé mal géré ! », fulmine l'ancien patron de l'OL sur X (ex-Twitter), à la lecture du dernier article du Progrès. Un tacle les deux pieds décollés directement adressé au maire de Lyon, Grégory Doucet, et à la Métropole, tous deux identifiés dans son tweet.

Moins de voitures, plus d'embouteillages

Il n'en fallait pas moins pour raviver l'agacement de l'opposition sur ces sujets de mobilités. « Ce dogmatisme est infernal pour les Lyonnais », abonde l'élu de droite Jean-Stéphane Chaillet (LR), premier adjoint au maire du 2^e arrondissement, qui n'oublie pas de remercier Jean-Michel Aulas pour son alerte. « Comment moins de voitures

peuvent générer toujours plus d'embouteillages ? », s'interroge de son côté le maire LR d'Écully Sébastien Michel, dénonçant « une chasse à l'automobiliste ».

Emmanuel Imberton, ancien président de la CCI, partage l'avis de l'ancien président de l'Olympique Lyonnais. « Lyon est asphyxié. Les commerçants de la presqu'île mais également tous les Lyonnais impactés par les travaux n'en peuvent plus. Gerland, Vaulx-en-Velin, les Sept chemins, grande rue de la Guillotière, Quais du Rhône et de la Saône, STOP ».

« Occupez-vous de sport »

Dans les rangs de la majorité, une voix s'élève, celle de l'adjoint lyonnais aux mobilités, Valentin Lungenstrass. « Occupez-vous de sport svp », répond-il à l'ancien homme fort de l'OL.

Et d'ajouter : « Nous assu-

rons que Lyon prospère avec de nouveaux tramways, des rues piétonnes aux abords des écoles ou encore de la végétalisation. Les travaux sont gênants et on fait le max pour optimiser. » L'élu associe à son tweet une photo de la rive droite, datant « des années 70 », sur laquelle on distingue là aussi des congestions urbaines.

● R.L.

► Sur le web

Images, témoignages... Retrouvez notre vidéo sur le site du Progrès ou scannez ce QR code



► Réaction

« Il faudrait qu'il prenne le métro avec moi »

Bruno Bernard, président écologiste de la Métropole de Lyon et du Sytral

Bruno Bernard, président écologiste de la Métropole de Lyon et du Sytral, répond aux critiques de Jean-Michel Aulas sur les conséquences des travaux sur la rive droite du Rhône : « Il prend les transports en commun, Jean-Michel

Aulas ? Il faudrait qu'il prenne le métro avec moi, je suis prêt à lui faire prendre les transports en commun. Je ne réponds rien à Jean-Michel Aulas. Je suis content des solutions extraordinaires qui seront apportées aux habitants, une fois les travaux terminés. Oui, il y a des conséquences pour la circulation automobile, pour les vélos, pour les commerçants... Sur les temps de parcours, on en parlera dans quelques jours ».

Lyon 2e

Coup de froid à Jean-Monnet : « Les travaux doivent être engagés au plus vite »

La panne de chauffage survenue lundi 6 janvier au sein du collège Jean-Monnet, dans le quartier Perrache, est la goutte de trop. Via un vœu, adopté en conseil d'arrondissement lundi 13 janvier, l'exécutif LR espère que sans attendre, « le dossier de rénovation thermique du bâtiment revienne sur le haut de la pile à la Métropole ».

Lundi 6 janvier, une panne de chauffage plongeait le collège Jean-Monnet sous la barre des 10 °C. Pourtant remis en service dès le lendemain, le chauffage n'était toujours pas optimum. Les professeurs, sans se mettre en grève pour autant, avaient alors refusé de dispenser leurs cours aux quelque 500 élèves de l'établissement, situé rue Seguin, dans le quartier Perrache.

Était alors revenue sur le tapis la question de l'isolation de ce bâtiment, érigé à la fin des an-



Le collège Jean-Monnet est situé rue Seguin, dans le quartier de Perrache (Lyon 2^e). Photo Aline Duret

nées 1980 et réputé pour être « une passoire thermique ». Glacial en hiver, il y fait une chaleur difficilement supportable l'été avec des 35 °C dans les salles de classe. Problèmes de stores, d'occultation, aération im-

possible... : « On nous promet des travaux de rénovation thermique depuis longtemps », indiquait-on sur place au *Progrès*.

Ces travaux, Pierre Oliver, maire LR du 2^e arrondissement, lui aussi, les encourage vive-

ment. Lundi 13 janvier, en conseil d'arrondissement, il a fait adopter à son exécutif un vœu en ce sens.

Des travaux cet été pour une connexion au réseau de chaleur urbain

« Nous espérons que par ce vœu, le sujet de la rénovation thermique de ce bâtiment revienne sur le haut de la pile. Nous savons qu'on n'enclenche pas d'un claquement de doigts de tels travaux, mais il faut que ceux-ci soient engagés au plus vite pour permettre aux collégiens et à l'équipe pédagogique d'étudier dans des conditions convenables. »

Optimiste, l'élu écologiste Valentin Lungenstrass précisait « que cet été, le collège subirait quelques travaux pour être connecté au réseau de chaleur urbain. » Ce qui devrait permettre, selon lui, « d'éviter ce genre de pannes à répétition ».

● C.L.

Le Progrès – 21 janvier 2025

Lyon 2e

Au collège Jean-Monnet, une plaque installée à la mémoire des enfants juifs déportés

Du 20 janvier au 3 février, cinq collèges de Lyon et deux de la Métropole vont voir leur mur doté d'une plaque commémorative rappelant le nom de jeunes arrachés à la vie, en 1943 et 1944, parce que nés juifs.

Ce lundi matin, Nora Frahi, principale du collège Jean-Monnet entourée de 90 élèves et d'enseignants accueillait, au 5 impasse Catelin (Lyon 2^e), Véronique Moreira, vice-présidente de la Métropole ; Olivier Dugrip, recteur de la région académique ; Pierre Oliver, mai-

re LR d'arrondissement et Chantal de Santis du Centre de documentation des enfants juifs de Lyon.

Dans ce lieu qui a abrité le bureau de leur bourreau Paul Touvier, ce fut une bonne demi-heure d'émotion avant le dévoilement de la plaque où figurent les noms de Joseph Gourenzeig, Marie Gourenzeig et de Marcel Lewinsohn, trois des quelque 240 enfants vivant dans la Métropole et déportés.

Entrecoupés par le poème *À tous les enfants*, inspiré du texte de Boris Vian, et quatre couplets recomposés d'après

Comme moi, la chanson de Jean-Jacques Goldman, les interventions des autorités ont toutes appelé à ce que jamais « le silence ne recouvre l'histoire de ces enfants ».

En insistant sur le fait que lui et ses camarades de 5^e se sentaient pleinement « impliqués » par cette manifestation du souvenir, Kylian assurait pour sa part que « c'est collectivement qu'il faut être passeur de mémoire, acteur de fraternité et guide pour que la notion de respect des différences soit une réalité ».

● De notre correspondant Michel Nielly



La Métropole, en accord avec l'Académie de Lyon, va dévoiler sept plaques commémoratives dans sept collèges. La première pose a eu lieu au collège Jean Monnet. Photo Michel Nielly

Lyon

Centre d'échanges de Perrache : une démolition de la passerelle est à prévoir

Construit dans les années 70, le Centre d'échanges Lyon-Perrache, qui fait couler beaucoup d'encre, va faire l'objet d'une « véritable transformation urbaine ». Les travaux prévus pour cinq ans démarrent en février. Avec la démolition de la passerelle reliant la gare de Perrache au centre d'échanges, empruntée chaque jour par quelque 30 000 piétons.

Les travaux, c'est pour bientôt. Le 17 février très exactement. Jour où les engins de chantier entrent en action pour engager une « opération délicate », la démolition de l'historique passerelle permettant aux piétons de rejoindre la gare de Perrache depuis le Centre d'échanges de Lyon-Perrache (CELP) et inversement. L'affaire n'est pas mince, car elle concerne au bas mot les quelque 30 000 passants qui l'empruntent chaque jour. Il faudra donc changer ses habitudes au moins le temps des travaux, jusqu'en septembre 2025 avec la mise en place de nouveaux cheminements.

« Une éco-rénovation innovante »

Il s'agit bien de travaux préparatoires engagés dans le cadre du projet de requalification du



La passerelle reliant la gare au centre d'échanges va être démolie. Photo Aline Duret

CELP, ouvrage qui fait couler tant d'encre, et qui a été édifié dans les années 70 par l'architecte René Gagès, à l'heure du tout voiture. Une « éco-rénovation innovante », comme l'a rappelé ce jeudi, Bruno Bernard, président de la Métropole de Lyon.

Livraison à l'horizon 2030

La collectivité a choisi un par-

tenariat public/privé pour ce projet baptisé *CELP 360* dont la maîtrise d'ouvrage sera assurée par les promoteurs Apsys et Quartus, « confirmant ainsi, souligne l'élu, le choix de nos prédécesseurs ». Avec tout de même « quelques ajustements », ajoutera Béatrice Vessiller, vice-présidente en charge de l'urbanisme à la Métropole, évoquant quant à

elle, une « véritable transformation urbaine », pour laquelle seront investis quelque 170 millions d'euros. Et beaucoup de temps aussi. La livraison étant prévue à l'horizon 2030.

En attendant cette profonde transformation imaginée par une équipe de maîtrise d'œuvre composée de l'architecte Dietmar Feichtinger, des ateliers Exndo architectures, ALEP, architectes du patrimoine ainsi que des paysagistes de l'agence BASE, c'est bien la Métropole qui s'apprête à écrire le premier

chapitre d'une nouvelle histoire. Sept mois de travaux seront nécessaires pour démolir la passerelle repérable à ses couleurs *seventies* qui relie le CELP à la gare de Perrache.

Un robot et une cisaille béton

Soit 2 800 tonnes à réduire en poussière, le tout dans un environnement contraint. C'est pourquoi « une méthodologie de démolition sur mesure » est mise en place qui prévoit une phase de curage, de désamiantage puis de démolition des poutrelles, des poutres et de la dalle. Pour détruire la partie supérieure de cette dernière, les entreprises spécialisées feront appel à un robot. Cisaille béton, sciage levage ou encore grignotage seront utilisés pour les autres parties. On promet aussi « des nuisances limitées » pour les riverains. Et une valorisation des déchets à hauteur de 97 %.

Nouvel itinéraire pour les piétons

Lors de cette opération qui s'annonce tout de même poussiéreuse, un nouvel itinéraire est mis en place pour les piétons qui devront passer par l'extérieur. Via une signalétique qui invitera les usagers à utiliser le passage France-Pejot. Le coût de ces travaux de démolition est estimé à 800 000 € HT.

● Aline Duret

Des travaux jusqu'en 2030

La transformation est telle que l'on a du mal à s'imaginer la suite. Elle est en effet « spectaculaire », note Maurice Bansay, président et fondateur d'Apsys, lors d'une visite des lieux organisée par la Métropole de Lyon en présence de tous les acteurs du projet. Car elle concerne plus de 25 000 m² prêts à reprendre un nouveau souffle.

Le bâtiment, « il faut le réutiliser naturellement »

L'idée est donc de le rénover et non pas de le démolir. « Il aurait fallu tout arrêter (le fonctionnement de pôle multimodal), c'était totalement irréaliste », indique Bruno Bernard. Mieux même, dira l'architecte Dietmar Feichtinger, « le bâtiment est bien construit, il est évident, il faut le réutiliser totalement, naturellement. J'ai beaucoup

de mal à dire du mal de ce bâtiment, à l'époque c'était une utopie avec l'idée de mettre la voiture en avant. »

La transformation démarre mi-2026

Le projet de transformation du CELP repose sur au moins deux idées fortes, peut-être trois : la réalisation d'une fenêtre urbaine à travers le bâtiment ce qui ménage une ouverture sur la ville, la construction de deux pavillons de part et d'autres du portique en acier conçu par Jean Prouvé et le jardin panoramique sur le toit terrasse ouvert au public. De quoi abriter espaces de travail collaboratifs, food hall panoramique, hôtel, commerces et services dédiés aux voyageurs, précisent les promoteurs du projet.

D'autres opérations sont associées au *CELP 360*, me-



Vue du projet depuis la place Carnot. Visuel DFA - Dietmar Feichtinger Architects

nés par la Métropole ou Sytral Mobilités.

Rénovation des trémies à partir de fin 2025

La rénovation des trémies qui passent sous le bâtiment à partir de fin 2025, la mise aux normes des parkings existants, le réaménagement des gares de bus, ou encore le changement des appuis du bâtiment.

Recours au tribunal administratif : l'audience prévue le 4 février

Hasard du calendrier ? Dix jours ou presque après le point d'étape fait par la Métropole, voilà qu'est programmée le mardi 4 février, l'audience au tribunal administratif concernant un recours sur ce sujet. Il a été déposé fin février 2023 en vue de suspendre la délibération de la Métropole de 2022 portant sur la requalification du CELP.

Une procédure engagée par Hélène Duhoo. L'architecte et son conseil jugent cette délibération notamment « contraire à l'intérêt général ». Pour elle, le projet tel qu'il est, « ne respecte pas la question l'environnement. »

« C'est important et c'est très enthousiasmant, je l'espère »,

glisse celle qui souhaite que « le bon sens soit entendu ». Car si la décision prise par le TA est positive, « elle est exécutoire en droit », précise l'architecte. De quoi « stopper le projet » ?

Architecte, Hélène Duhoo est elle-même conceptrice du projet *Métamorphose* qui envisage notamment, la démolition du CELP mais aussi la création d'un tunnel, d'une 2x2 voies souterraines de 2,8 km entre Perrache et l'avenue Tony-Garnier pour rejoindre ensuite la jonction au périphérique Laurent-Bonnevay afin d'enterrer le trafic de la M6-M7, pour un coût total de 1,8 milliard d'euros.

Lyon. Les travaux vont commencer pour transformer Perrache, les bulldozers arrivent

La métamorphose de la "verrue" de Perrache sera lancée au mois de février 2025. Le centre d'échanges sera en travaux jusqu'en 2030 au moins. Le chantier va bousculer les habitudes.



Le futur visage de la gare Perrache côté place Carnot, dans le 2^e arrondissement de Lyon. (©Dietmar Feichtinger Architectes – IDA+)

Par [Théo Zuili](#)

Publié le 23 janv. 2025 à 17h10 ; mis à jour le 24 janv. 2025 à 11h37

La « verrue » de [Lyon](#) sera-t-elle transformée en grain de beauté ? Le centre d'échanges de Perrache, construit dans les années 70 et peu aimé des Lyonnais, [va avoir droit à un long chantier](#). Les premiers travaux vont débiter en février 2025, voici ce qui va changer.

« Aujourd'hui on se perd, demain tout sera clair »

L'architecte Dietmar Feichtinger, sélectionné lors de l'appel à projets de la Métropole de Lyon en 2022 a une vision précise de ce que deviendra le pôle d'échanges : « Aujourd'hui, on se perd, demain tout sera clair », promet-il. L'un des objectifs est de **simplifier le parcours** des usagers.

Situé au cœur de la Presqu'île en face de la gare du même nom, le centre d'échanges de [Lyon-Perrache](#) est un hub multimodal avec tramway, métro, gare routière métropolitaine, gare routière internationale et parkings.

Le projet est ambitieux : « On veut reconnecter le nord et le sud de la Presqu'île en ouvrant une fenêtre sur la ville, on veut le faire **devenir un lieu désirable** des Lyonnais. »

Au programme, « une offre de restauration engagée » et des « commerces responsables », des espaces de travail collaboratifs et des ateliers d'artisanats, ainsi qu'un hôtel 4 étoiles et un jardin suspendu agrandi et mieux mis en valeur. Le tout, [pour environ 140 millions d'euros](#).

Un long chantier va commencer

La première étape dans les travaux préparatoires sera franchie à la mi-février avec le début des travaux visant à partiellement **détruire la passerelle** qui relie le centre d'échanges à la gare. Elle sera totalement fermée pour les travaux avec une partie du parking.



Cette passerelle sera détruite de février à septembre 2025 dans le cadre de la première phase de la métamorphose du centre d'échanges de Lyon-Perrache. (©Théo Zuili / actu Lyon)

« Un cheminement passant par l'extérieur » avec des signalétiques sera mis en place pour les 30 000 piétons qui ont l'habitude d'emprunter chaque jour la passerelle. La destruction sera achevée **en septembre 2025**, selon le calendrier du [Grand Lyon](#).

Le début du réaménagement de la gare routière est prévu pour décembre 2025. La rénovation des trémies aura lieu de la fin d'année 2025 à 2030. Le parking sera réaménagé et mis aux normes de 2026 à 2027. Le centre d'échanges sera transformé entre mi-2026 et 2029. Enfin, les espaces publics seront réaménagés entre 2028 et 2030.

La moitié de bâtiment conservée

Pour rappel, la Métropole de Lyon a opté pour un projet conservant 50% du bâtiment original construit dans les années 70. Ce, malgré la proposition de plusieurs habitants consistant à [préférer tout détruire](#).

« La ville se construit sur la ville, on ne repart pas de zéro et encore moins quand le bâtiment est bien construit et que la structure est capable, c'est évident qu'il faut réutiliser, le béton est là », réagit l'architecte. Le président de la Métropole de Lyon renchérit : « Les contraintes auraient été trop fortes, on préfère avancer. »

Le toit offrira une vue à 360° sur la ville de Lyon. « Ce sera une nouvelle adresse pour les Lyonnais », promet l'architecte.

Suivez toute l'actualité de vos villes et médias favoris en vous inscrivant à [Mon Actu.](#) ●

Lyon 2^e

La rue de l'Ancienne-Préfecture, future zone de rencontre

Cinq mois de travaux et 1 million d'euros pour le mieux vivre des piétons.

Ce lundi 20 janvier, le groupe Asten a pris possession de la rue de l'Ancienne-Préfecture pour la transformer en zone de rencontre, conformément au projet Presqu'île à Vivre, planifié par la Métropole de Lyon. Compte tenu du nombre de personnes qui l'empruntent, notamment en prenant la passerelle du Palais de Justice, rien de plus naturel pour que l'objectif premier du chantier soit le confort du piéton.

Un objectif que certains présidents des commerçants de la rue réclamaient depuis longtemps. Les travaux, pour un montant d'1 million d'euros, sont prévus jusqu'en juillet. Des dalles en calcaire seront mises en place, ainsi que des plots matérialisant les espaces piétonniers. Le sens de circulation va changer, les véhicules iront de la place des Jacobins au quai des Célestins. En journée, à partir de 8 heures mais hors fin de semaine, le chantier est interdit à la circulation, qui devrait rester possible en soirée



Destruction des trottoirs et pose de passage pour immeubles et commerces. Photo Michel Nielly

et la nuit.

La rue Port-du-Temple, refaite récemment, sera, dans ce secteur, la seule à permettre la liaison directe entre le quai et la place des Jacobins. Attention à sa fermeture actuelle pour travaux jusqu'à fin janvier.

● **De notre correspondant**
Michel Nielly

Lyon 2e

Propreté et détagage en Presqu'île : les élus attendent un bon coup de balai

Ce lundi 13 janvier, en conseil d'arrondissement, Pierre Oliver, maire d'opposition LR du 2^e, a demandé à son conseil d'adopter un vœu à destination de la Métropole. Dans ce dernier, il est question « d'entretenir dignement les rues », au sol comme sur les murs.

« Je ne sais pas si vous avez eu l'occasion ces dernières semaines de vous balader dans le quartier mais c'est tout bonnement scandaleux ! » Pierre Oliver, maire d'opposition LR du 2^e arrondissement, ne mâche pas ses mots quand il s'agit de parler propreté.

« 5 millions d'euros pour la propreté du 2^e arrondissement »

Et selon lui, « de nombreux concitoyens se plaignent de l'entretien effectué par les



Comme ceux présents sous la trémie sous la gare Perrache, empruntée par les tramways, « les tags prolifèrent dans l'arrondissement », estime son maire LR. Photo Christelle Lalanne

services métropolitains, notamment en matière de déjections canines.

Aussi, ce lundi 13 janvier, lors du conseil d'arrondissement, le maire a proposé à son exécutif d'adopter un vœu demandant à la Métropole

« d'entretenir dignement nos rues ». Une question écrite en ce sens avait déjà été formulée en 2021, lors des épisodes de sécheresse lorsqu'il était interdit d'arroser les trottoirs.

« La Métropole met chaque année sur la table 5 millions

d'euros pour la propreté de l'arrondissement. Si on rapporte au prorata du nombre d'habitants, cela en fait le mieux doté », lui a rappelé l'écologiste Valentin Lungenstrass. Certes, « mais nous sommes aussi l'arrondisse-

ment le plus fréquenté », a argué le maire.

Réétudier la question de la trémie sous la gare Perrache

De son côté, et pour la touche positive, Oliver Fernoux, autre écologiste de l'arrondissement a évoqué, outre « la mise en place, par la Métropole, de l'enlèvement des encombrants, le changement de prestataire pour le nettoyage du centre d'échanges de Perrache, désormais beaucoup mieux entretenu qu'auparavant ».

Oui et non, selon Pierre Oliver, qui profitait de l'adoption d'une délibération sur le détagage des berges du Rhône et de la Saône, pour demander que soit réétudiée la question du nettoyage la trémie sous la gare Perrache, qui voit quotidiennement circuler les trams T1 et T2 et de nombreux piétons.

● Christelle Lalanne

Nous allons désormais joindre un article extrait de la revue Centre Presqu'île à cette revue de presse. Ces articles sont scannés à partir des exemplaires de la revue conservée.

Voici un article de J.F.MERMET, à l'époque 1er adjoint au maire et Vice-Président de la Communauté Urbaine, paru dans le n° 17 (1991-1992), donc sous la mandature de Michel NOIR et la présidence du CIL-CPI par Paul SCHERRER. Sa lecture attentive pourra vous faire sourire, 34 ans plus tard...

Les déplacements urbains et la Presqu'île

Depuis bientôt un demi-siècle, l'histoire urbaine a été caractérisée par la mise en oeuvre de grandes politiques qui ont rassemblé les forces vives de la nation. Ce fut d'abord la reconstruction des moyens de production de la France qui avaient fortement soufferts de la deuxième guerre mondiale, puis la résorption de la crise du logement due à la faiblesse de la construction depuis les années 30, renforcée par l'ampleur de l'exode rural, vint ensuite l'époque de la planification urbaine qui se traduisit par la mise en place des premiers schémas directeurs et plans d'occupation des sols, l'objectif étant d'enrayer une désorganisation naissante du territoire tant national que local.

Si nous avons su, en leurs temps relever ces défis, nous devons aujourd'hui, en affronter un nouveau qui marquera la fin du XXème siècle et le début du XXIème siècle : les déplacements urbains. C'est de notre capacité à apporter des réponses à un tel problème que dépendra la qualité des villes de demain, c'est-à-dire, la qualité de vie que nous aurons, mais surtout celle que nous laisserons à nos enfants en héritage.

Dire que la question des déplacements est un des enjeux majeurs de notre société urbaine actuelle, est une évidence, mais il convient peut être d'en rappeler l'origine. A mes yeux, deux facteurs

ont un rôle primordial :

- l'augmentation de l'urbanisation et son étalement sur des espaces géographiques de plus en plus vastes ;
- l'augmentation du niveau de vie moyen qui se traduit par une augmentation de la motorisation (+ 2 % par an).

européennes millionnaires, les déplacements de l'agglomération lyonnaise constituent un problème majeur qui, malgré les efforts importants de la collectivité, a tendance à s'accroître, se concrétisant par une augmentation des points de congestion, un accroissement du temps perdu par les usagers dans leurs trajets et une dégradation de l'environnement dans certains secteurs.

De plus, l'agglomération lyonnaise a cette particularité de voir l'organisation de ces déplacements largement contributive de sa position géographique située à la charnière entre l'Europe du Nord et du Sud, lui donnant d'indéniables atouts pour son développement. L'agglomération lyonnaise se trouve au croisement de nombreux réseaux de communication ; déjà aujourd'hui, le réseau autoroutier et demain le réseau de TGV européen. La présence d'un aéroport à vocation internationale conforte ce rôle de plateforme ultimodale. Mais une telle localisation n'a pas que des avantages : le trafic autoroutier Nord-Sud en forte croissance ces dernières années et principalement celui concernant les poids lourds avec toutes les nuisances que cela suppose, traverse depuis toujours le centre de Lyon.

Pour faire face aux difficultés grandissantes et pour éviter l'asphyxie inévitable si rien n'était engagé, l'agglomération lyonnaise a décidé la mise en oeuvre d'une poli-



La navette Presqu'île

Photo P. BILLON

Ces deux éléments se traduisent par une augmentation généralisée des déplacements, c'est-à-dire que les individus se déplacent plus (échange domicile-travail, achats, loisirs...) et en outre sur des distances plus longues.

Il est donc normal que :
comme dans toutes les villes

tique volontaire qui se traduit par un ambitieux programme d'investissement à cinq ans.

Cette politique s'appuie sur une prise en considération de l'ensemble des modes de déplacements (transports en commun, voitures particulières, piétons, mais aussi, deux roues qui sont encore insuffisamment développées à Lyon entre autre du fait d'une géographie contraignante avec la présence des collines) et propose comme objectif de base, la complémentarité des modes de transport.

Les actions engagées pour être efficaces doivent prendre en compte, l'ensemble de l'agglomération car c'est en la matière, une des conditions de la réussite d'une nouvelle politique de déplacements. Ces actions constitueront, en outre, des opportunités pour la Presqu'île, en un mot des "ballons d'oxygène" permettant d'améliorer le fonctionnement du coeur de l'agglomération.

Sans entrer dans les détails, je pense qu'il est utile de rappeler quelles sont les grandes orientations pour l'agglomération :

DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS EN COMMUN :

- * prolonger les lignes de métro existantes. A ce titre, l'ouverture toute récente de la ligne D en est une illustration d'importance ;

- * réaliser des sites protégés pour le réseau de surface pour améliorer la qualité de l'offre en augmentant la vitesse des déplacements réalisés en transports en commun ;

- * étendre géographiquement l'offre par le développement des services des chemins de fer de banlieue ;

- * créer de nombreux pôles d'échange pour une meilleure interconnexion entre les différents systèmes de transport ;

- * augmenter le nombre de parkings d'accueil le long des lignes de métro pour rendre plus efficace la complémentarité indispensable entre circulation automobile et transports en commun ;



le Problème des poids lourds en Centre Ville

Photo Géo-Renaud

DANS LE DOMAINE DE LA CIRCULATION AUTOMOBILE :

- * mettre en place des infrastructures périphériques ; les années qui viennent verront la mise en service de deux réalisations majeures :

- . l'ouverture en 1993 du contournement Est de Lyon (CD 300) qui dégagera le tunnel de Fourvière d'une part importante du trafic national (notamment les poids lourds) ;

- . la mise en service en 1995 d'un nouveau maillon dans l'anneau périphérique (le 3ème tunnel) qui supportera l'ensemble des échanges de périphérie à périphérie, notamment les liaisons entre l'ouest et l'est de l'aggloméra-

tion qui sont aujourd'hui mal assurées. En outre, ces nouveaux équipements s'accompagneront de la mise en évidence d'itinéraires d'évitement de l'hypercentre à moyenne distance (le tunnel de la Croix-Rousse et le centre d'échange de Perrache...).

- * mettre en place, une politique de parcs de stationnement qui se traduise à la fois par des parcs d'échange le long des infrastructures de transport en commun pour éliminer les voitures dans le centre et par des parkings à proximité immédiate de l'hypercentre.

Maintenant que le "décor" est en place, la Presqu'île va pouvoir jouer son rôle, celui de coeur de l'agglomération, c'est-à-dire, centre vital, mais aussi organe fragile. A cette fragilité, j'y vois deux raisons essentielles. Tout d'abord, une structure urbaine et architecturale héritée d'une époque où la voiture n'existait pas, rendant difficile l'adaptation aux exigences techniques contemporaines ; ensuite un espace réduit qui a la particularité de concentrer toutes les fonctions urbaines (logements, emplois, commerces, activités, équipements...) qui font la ville au sens plein du terme.

Mais cette fragilité, c'est aussi la richesse de la Presqu'île, une chance pour



Photo F. BILLON

Un trolleybus rajeuni

l'agglomération que nous nous devons tous ensemble de préserver pour l'avenir. C'est dans cette optique qu'a été décidé le Plan du Centre Presqu'île.

Le Plan Centre Presqu'île se caractérise par la mise en place de différentes actions, qui s'articulent étroitement entre elles, pour un meilleur fonctionnement de l'ensemble des déplacements :

UNE NOUVELLE OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN.

Elle constitue l'élément fondamental d'une nouvelle accessibilité au centre ville.

* Le Centre Presqu'île bénéficie de nouvelles infrastructures lourdes de transports en commun : l'ouverture récente de la ligne D du métro qui s'accompagne de deux pôles d'échanges sur la Presqu'île (place Bellecour et rue Joseph Serlin / rue de la République) ;

* Le Centre Presqu'île est également le lieu d'expérimentation des navettes (navette Presqu'île et navette Presqu'île Part-Dieu mise en service le 9 septembre). Ce type de desserte semble bien adapté à un tissu aussi dense ;

* La Presqu'île sera desservie en 1994 par un nouveau mode de transports en commun : les bateaux bus (ces bateaux bus qui relieront Gerland à la Cité Internationale, desserviront le Centre Presqu'île en deux points : Place Antonin Poncet et Pont Morand où seront créés des débarcadères).

LA CRÉATION DE PARKINGS ET UNE NOUVELLE POLITIQUE DE STATIONNEMENT.

Mettre en place une politique de stationnement qui réponde à une demande diversifiée et permette de "désencombrer" l'espace public :

* une offre de stationne-

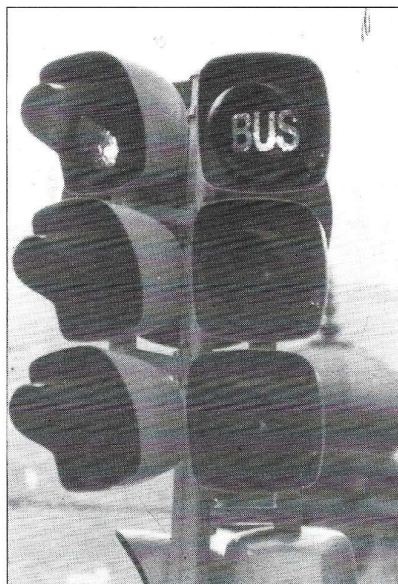


Photo P. BILLON
▲ Des Feux prioritaires pour les Bus

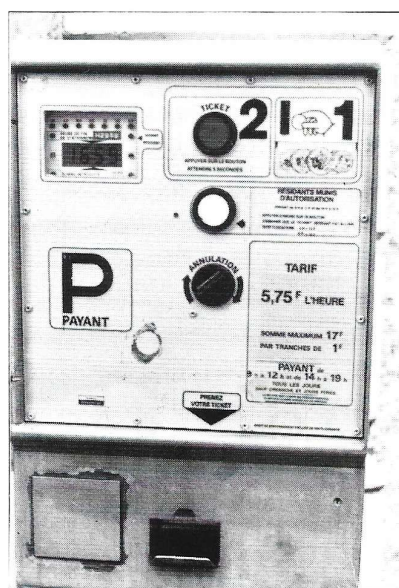


Photo P. BILLON
▲ Un horodateur avec le tarif résident



Photo P. BILLON
▲ Protection des piétons par des "quilles"

ment avec forte rotation pour les demandes de courtes durées (achats, affaires ...). Ce type de stationnement doit être offert sur les principaux axes commerciaux de la Presqu'île ;

* la possibilité pour les riverains de stationner à tarif réduit sur certains emplacements bien délimités :

(politique déjà mise en oeuvre dans le quartier d'Ainay, sur les quais du Rhône et sur certains quais de Saône) ;

* un contrôle rigoureux des plages horaires autorisant les livraisons ;

* une offre de parkings souterrains qui permettent à la fois de répondre aux besoins de l'ensemble des fonctions du Centre Presqu'île et de supprimer au fur et à mesure de l'ouverture des parkings, une partie du stationnement de surface, pour autoriser un réaménagement conséquent de l'espace public (à l'horizon de 1994, c'est plus de 6 500 places qui seront offertes contre moins de 3 000 actuellement) ;

LA MAITRISE DE L'USAGE DE LA VOITURE :

Les objectifs sont à la fois :

* de mieux hiérarchiser la vocation des voies afin de dégager des espaces qui offrent un meilleur confort pour les piétons ;

* de dissuader le transit qui pénalise la vie du Centre Presqu'île ;

Pour répondre à cette double orientation, les modifications de la circulation se feront en deux phases :

La première phase qui s'est réalisée le 9 septembre 1991 a pour objectif, par le biais de l'inversion des rues Edouard-Herriot et Brest d'engager une nouvelle organisation de la circulation qui permette au fil des ans, le réaménagement des espaces inconfortables pour les piétons. Si la première phase n'apporte pas de contraintes

dans les possibilités de circulation, l'étape suivante aura pour objectif, la diminution des flux de transit internes à la Presqu'île. La mise en service du CD 300 en 1993 réalisera une nouvelle offre d'infrastructures dans la voirie d'agglomération et permettra un nouvel itinéraire pour le transit national et régional. Cette opportunité constitue une chance pour la Presqu'île en permettant au transit local actuel de se reporter sur des itinéraires qui seront alors allégés du trafic national et régional (tunnels de Fourvière et de la Croix-Rousse).

La modification prévue consiste essentiellement en la suppression des traversées de quai à quai, à hauteur de la place des Terreaux. Toutefois, pour permettre un

accès aux pentes de la Croix-Rousse depuis les quais du Rhône, la rue du Bât d'Argent sera élargie à son débouché sur les quais du Rhône. Ce changement permettra, entre autre, un réaménagement de la place des Terreaux digne de la qualité du lieu, en rendant à l'usage exclusif des piétons, le Nord et l'Est de la place.

Je pense, en outre, d'un point de vue plus général, que les progrès technologiques des prochaines années vont permettre, aux collectivités locales, une meilleure gestion des déplacements urbains. Je citerai entre autre, le métro automatique (système MAGGALY) la régulation des feux de carrefours, le jalonnement dynamique des parcs d'échange, le guidage dyna-

mique des voitures particulières (système ULISSSE).

En conclusion, je voudrais simplement rappeler que nous sommes tous conscients des difficultés actuelles (changements d'habitudes, nuisances des chantiers...) avec leur lot de perturbations inévitables.

Mais ces travaux étaient indispensables et rien faire aurait été criminel, au regard de la ville de demain ; que nous devons tous ensemble préparer pour que notre cité bimillénaire puisse aborder sereinement les défis du XXIème siècle

J.-F. MERMET
1er Adjoint Ville de Lyon
Vice-Président Communauté
Urbaine de Lyon