



CIL Centre-Presqu'île Comité d'Intérêt Local

Adresse postale : Hôtel Municipal, 7 rue du Major Martin 69001 LYON

Courriel : cil.cpi@yahoo.com

Site Internet : <http://associationcpi.e-monsite.com>

Compte X (ex-Twitter) : <https://x.com/Comitepresquile>

REVUE DE PRESSE

26 avril 2026

Chers amis du CIL Centre Presqu'île,

Voici comme chaque semaine la revue de presse du CIL-CPI, dont nous vous rappelons qu'elle ne peut être diffusée qu'aux membres à jour de leur cotisation en 2026.

N'hésitez pas à réagir par mail à celui par lequel vous avez reçu cette revue de presse, nous serons heureux de prendre en compte vos avis et suggestions qui pourront orienter nos actions auprès des pouvoirs publics.

52 revues de presse ont été réalisées en 2025, à partir des versions numériques des 7 médias suivants :

LE PROGRÈS

Crédit mutuel via groupe EBRA

TRIBUNE DE LYON

Rosebud SARL

LYON MAG
.com

Espace Group

 **L'ESSENTIEL**
LYON

Dirigeants du Groupe Bolloré

actu
Lyon

Groupe Publihebdo
filiale SIPA Ouest France

LYON
CAPITALE

Christian Latouche
FIDUCIAL

nouveau
LYON
LE MAGAZINE

Indépendant

Rue89Lyon

Xavier Niel – Matthieu Pigasse

Édito. Mobilités à Lyon : faire et défaire

Frédéric Crouzet - 22 avril 2026



La rue Grenette en travaux (illustration). © Véronique Lopes

C'est parti. À peine arrivés [aux manettes de la Métropole de Lyon](#), la collectivité qui pilote l'essentiel de nos mobilités, les élus de l'équipe de Véronique Sarselli (Les Républicains) ont annoncé la couleur. Priorité à la « fluidité » en rouvrant certains axes à la circulation automobile. Et réparer ce qu'ils estiment être les « erreurs » du mandat précédent.

La Zone à faibles émissions, qui a pourtant prouvé sa pertinence sur les niveaux de pollution, est désormais [un souvenir](#). Le projet de requalification de la rive droite du Rhône a pris [une première torpille](#).

La rue Grenette, symbole d'une politique

La nouvelle présidente de la Métropole veut à présent mettre sur la table le sort de la rue Grenette, un des principaux axes de traversée est-ouest de la Presqu'île, réservée depuis plusieurs mois aux transports en commun. Faut-il vraiment y faire passer des voitures ? Ou faire passer les bus ? L'exécutif souhaite se donner le temps de la réflexion. Tant mieux.

Car au-delà de ce cas précis, une autre question se pose. Est-il raisonnable d'engager de nouvelles dépenses publiques pour détricoter le maillage précédent, aussi imparfait soit-il ? Perdre du temps pour relancer des études, des travaux, détruire, reconstruire, réaménager ?

Un pas en avant, un pas en arrière. Tel semble être le rythme politique depuis un demi-siècle. Chaque exécutif se fait fort de corriger les erreurs passées ou de stopper des projets en cours de peur d'en commettre de nouvelles.

Les mobilités, sujet sensible depuis des décennies

À Lyon, le sujet est sensible. Dans une ville traumatisée par une coupure autoroutière héritée de l'ère du tout-automobile des années 1960-1970, comment ne pas reproduire « [la connerie du siècle](#) » ? Surtout quand il s'agit d'une question aussi cruciale que celle de nos mobilités, qui touche à tous les aspects de notre vie en milieu urbain.

C'est ce que raconte [notre dossier de la semaine](#), à travers le récit d'un siècle de circulation. Depuis l'apparition de l'automobile, la ville s'adapte à ce mode transport, élargit ses rues, creuse des tunnels. Puis inverse la tendance, sans pour autant gagner le combat de la fluidité.

Des électeurs contradictoires

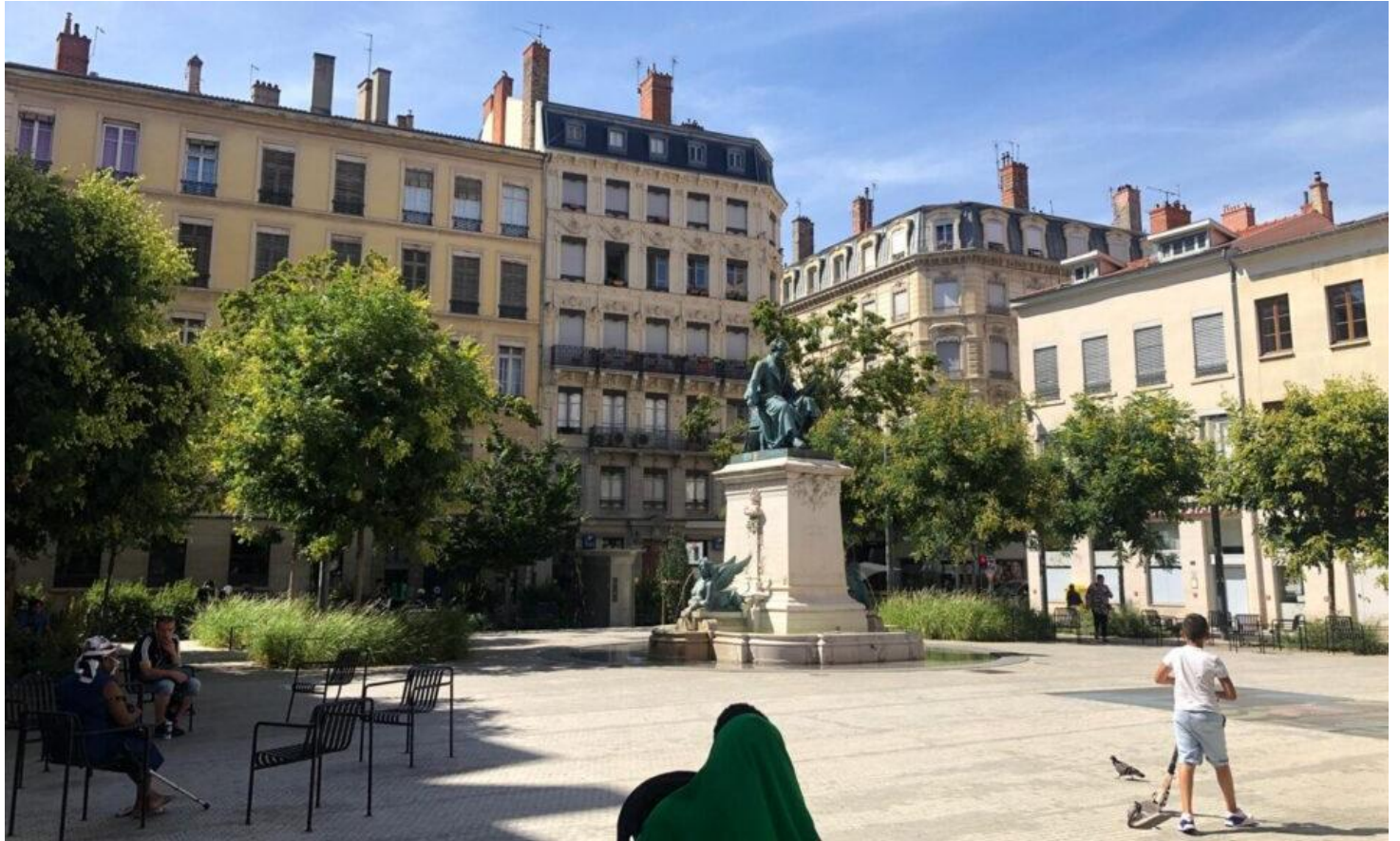
Car les élus sont face aux contradictions de leurs citoyens. Individuellement, nous pouvons tous rêver d'une place de stationnement libre sous nos fenêtres, d'un trajet rapide pour aller travailler, de la gratuité des transports en commun, de larges trottoirs ombragés pour marcher, de pistes sécurisées pour se déplacer à vélo...

Autant de désirs individuels et légitimes flattés lors des campagnes électorales. Mais qui forment une équation difficile à résoudre dans la démarche collective d'une politique publique. Et représentent autant de promesses parfois impossibles à tenir.

Retrouvez le [dossier](#) de La Tribune à la fin de cette revue de presse.

Lyon : entre nuisances et insécurité, des habitants de cette place vivent un cauchemar depuis des mois

À Lyon, la place Ampère suscite des tensions entre groupes d'individus et habitants, qui dénoncent une dégradation de leur quotidien liée à des nuisances sonores quasi constantes.



Les habitants de la place Ampère se plaignent de groupes de squatteurs créant des nuisances sonores « permanentes et invivables ». (©Ludivine Caporal / actu Lyon)

Par [Clara Brouet](#) Publié le 21 avr. 2026 à 17h26

Dans le 2^e arrondissement de [Lyon](#), la **place Ampère** à proximité de la station de métro du même nom, est habituellement un secteur résidentiel et commerçant, traversé chaque jour par de nombreux habitants et passants. Mais depuis près de deux ans, et plus particulièrement au cours des dernières semaines, la situation semble se dégrader. Certains riverains affirment ne plus reconnaître leur cadre de vie. Ils décrivent une occupation permanente de l'espace public, source de nuisances sonores et d'un sentiment d'angoisse.

Une tension permanente pour les riverains

Le témoignage de cette habitante traduit une forte détresse psychologique. « Je suis dans un état de nerfs », confie-t-elle à *actu Lyon*, allant jusqu'à dire qu'elle en « pleurerait ». La propriétaire explique être sous traitement antidépresseur et ressentir des angoisses dès qu'elle rentre chez elle.

La situation impacte aussi son cadre de vie au sens large : « Je ne peux pas jouir de mon domicile, je suis tout le temps dérangée ». Elle confie ne pas pouvoir travailler correctement de son domicile et souligne que le sommeil de ses enfants est perturbé, ceux-ci s'endormant de plus en plus tard.

Des logements qui ne trouvent plus d'acheteurs

Ayant acheté il y a près de deux ans, la mère de famille confie avoir immédiatement regretté son choix. Elle affirme avoir tenté de vendre son appartement après seulement six mois, sans succès.

L'été est particulièrement redouté. Sans climatisation, les fenêtres ouvertes amplifient les nuisances. « On va vivre avec eux », s'inquiète la résidente.

Les autorités appelées à l'aide

Face à ces troubles, l'habitante dit solliciter régulièrement les forces de l'ordre, parfois « deux fois par jour ». Mais elle déplore des interventions rares par manque d'effectif : « Ils se déplacent rarement ». Lorsqu'ils interviennent, elle estime que les effets sont limités.

Elle rapporte également une forme de fatalisme dans les réponses obtenues : « on est un État de droit ». Selon elle, les groupes se calment temporairement lorsqu'une intervention est annoncée, limitant les preuves et compliquant toute action durable.

Des démarches ont aussi été engagées auprès de la mairie et de la préfecture, « sans réponse de leur part ».

Un « sentiment d'abandon » des habitants, dénonce un élu

De son côté, **Jean-Stéphane Chaillet**, adjoint LR (groupe Cœur Lyonnais de [Jean-Michel Aulas](#)) au maire du 2^e arrondissement, reconnaît une dégradation progressive de la situation depuis un an et demi à deux ans. Il évoque un « point de deal » et un « sentiment d'abandon » chez les habitants.

Selon lui, la problématique dépasse la seule question policière et nécessite une réponse globale. Il pointe, lui aussi, un manque de moyens humains : « la police est toujours en manque de personnel ». Il appelle ainsi à une réaction du maire de Lyon, [Grégory Doucet](#), de la mairie centrale et de la préfecture, que les plaignants jugent insuffisamment réactives face à la situation.

L'élu insiste également sur la distinction entre présence sur l'espace public et comportements : « ce n'est pas la présence le problème, mais le comportement ».

« C'est de pire en pire »

Sur la place Ampère, la cohabitation entre différents usages de l'espace public semble aujourd'hui fragilisée. Certains habitants dénoncent une multiplication de groupes, une **consommation d'alcool visible et des tensions régulières**.

« C'est de pire en pire », résume la propriétaire, qui dit redouter une escalade. Elle évoque même la crainte d'un passage à l'acte violent, signe d'un climat devenu particulièrement anxiogène.

Caméras, moyens humains, aménagements... quelles solutions ?

La situation est complexe et le manque de prise au sérieux de la situation inquiète les habitants.

Plusieurs solutions sont avancées pour tenter d'améliorer la situation. L'adjoint au maire appelle à un renforcement des effectifs de police et au déploiement de caméras supplémentaires afin de mieux prévenir les troubles. Des discussions ont aussi été engagées avec des supérettes aux alentours pour **limiter la vente d'alcool**.

D'autres pistes, comme une présence policière plus régulière ou des aménagements de l'espace public, sont évoquées. Tous s'accordent toutefois sur la nécessité d'une réponse globale, mêlant sécurité et accompagnement social.



L'interdiction des véhicules Crit'Air 2 a été reportée de deux ans par le président de la Métropole de Lyon. ©DR

Fin de la ZFE : faut-il conserver sa vignette Crit'Air pour circuler à Lyon ?

• 23 avril 2026 À 10:55 par Loane Carpano

Malgré l'adoption de la loi mettant fin à la ZFE, la vignette Crit'Air reste pour l'instant obligatoire pour circuler dans la Métropole de Lyon.

Mercredi 15 avril, le Parlement a adopté le projet de loi de simplification de la vie économique, et avec elle, la suppression des ZFE (zones à faibles émissions). Les véhicules les plus polluants, sont donc à nouveau autorisés à rouler en centre-ville. Alors est-il nécessaire de conserver sa vignette Crit'Air ?

La loi n'est pas encore définitivement appliquée

La réponse est oui. La vignette Crit'Air reste obligatoire dans les zones concernées par la ZFE, à savoir, Lyon, Caluire-et-Cuire, Villeurbanne, Bron et Vénissieux sur les secteurs situés à l'intérieur du boulevard périphérique Laurent Bonneval, jusqu'à ce que la loi soit définitivement appliquée.

En parallèle, la préfecture du Rhône affirme que la vignette restera obligatoire lors des épisodes de pollution, entraînant la mise en place d'une circulation différenciée.

A noter qu'enlever votre vignette pourrait pour l'instant vous coûter 68 euros en cas d'arrestation.

Un retour des voitures en Presqu'île ? « Nous sommes nombreux à ne pas être d'accord »

Un groupe d'une quarantaine de Lyonnais s'est constitué pour exprimer son opposition à une remise en cause de la Zone à trafic limité, notamment par une réouverture de la rue Grenette. Ils ont déambulé dans les rues piétonnes ce mercredi soir, espérant poursuivre et amplifier le mouvement.

Peuvent-ils devenir le premier caillou dans la chaussure de la nouvelle présidente de la Métropole de Lyon, Véronique Sarselli ? Mercredi 22 avril, une quarantaine de Lyonnais s'est rassemblée sous la queue du cheval place Bellecour, avant d'entamer une déambulation dans les rues piétonnes de la Presqu'île.

L'objectif : dire leur attachement à la Zone à trafic limité (ZTL) et leur opposition à une réouverture de la rue Grenette.

« Beaucoup d'habitants de Lyon sont pour la limitation de la circulation automobile »

« On a du mal à imaginer que l'on remette aujourd'hui des voitures et des embouteillages au milieu de la ZTL », juge Sarah, l'une des initiatrices du mouvement, qui a milité lors de la campagne des municipales pour la gauche et les écologistes.



Un peu plus de trente personnes étaient présentes pour soutenir la Zone à trafic limité à Lyon. Photo Nathan Chaize

« Je trouve qu'il est intéressant de montrer que beaucoup d'habitants de Lyon sont pour la limitation de la circulation automobile, même si on les entend moins que les autres », lance Philippe, habitant du 1^{er} arrondissement.

« Les premières déclarations de Véronique Sarselli sur une éventuelle réouverture de la rue Grenette m'inquiètent, il faut montrer que nous sommes nombreux à ne pas être d'accord avec cette orientation »,

complète Caroline, une habitante du 3^e arrondissement qui vit à Lyon depuis 35 ans.

Véronique Sarselli devrait faire des propositions à Grégory Doucet à l'été

Le sujet a été évoqué mardi lors d'une rencontre entre la présidente de la Métropole et le maire de Lyon Grégory Doucet ainsi appris *Le Progrès*.

L'élué Les Républicains a con-

firmé que des propositions pour modifier la configuration actuelle de l'axe seraient faites d'ici la fin du mois de juin.

« Le maire a rappelé que la loi oblige à maintenir une continuité cyclable, notamment permise par la rue Grenette. Il a aussi évoqué les commerçants, en indiquant qu'il n'y avait pas de lien entre la bonne santé du commerce local et la possibilité ou non de traverser une rue en voiture », indique-t-on dans

l'entourage de Grégory Doucet, attentif à cette mobilisation.

« Il y a un monde fou en centre-ville, je n'ai jamais remarqué qu'il y avait eu soudainement moins de passants depuis la ZTL », abonde Irène, cycliste habitant le 3^e arrondissement. « Le groupe WhatsApp grandit de jour en jour. Nous avons prévu de faire ce type d'action toutes les semaines », s'enthousiasme Sarah qui espère voir le mouvement s'amplifier, et se structurer aussi. Elle est d'ailleurs interpellée quelques minutes plus tard par une participante : « On n'a pas de pancartes ? Les gens ne vont pas comprendre ! »

Une mobilisation est ainsi prévue à la fin du mois d'avril rue Grenette, où des membres de l'exécutif de Véronique Sarselli s'étaient rendus il y a plusieurs mois pour soutenir le collectif des « défenseurs de Lyon ».

« Le groupe grandit de jour en jour »

Les rôles s'inversent désormais, mais Philippe, co-organisateur du mouvement, prévient aussi le maire de Lyon : « On se mobilise pour interpeller la présidente, mais également pour lui dire que ça va désormais faire partie de son rôle de se battre pour garder cette ZTL pour nous. »

● Nathan Chaize

Transports • Un retour des voitures en Presqu'île ? « Nous sommes nombreux à ne pas être d'accord »



Un peu plus de trente personnes étaient présentes pour soutenir la Zone à trafic limité à Lyon. Photo Nathan Chaize

Dès son arrivée en tant que nouvelle présidente de la Métropole de Lyon, Véronique Sarselli a annoncé sa volonté de réouvrir la rue de Grenette et en finir avec la Zone à trafic limité (ZTL). Ce mercredi 22 avril, une quarantaine de Lyonnais se sont rassemblés pour faire entendre leur opposition à ce retour en arrière. « Il y a un monde fou en centre-ville, je n'ai jamais remarqué qu'il y avait eu soudainement moins de passants depuis la ZTL », abonde Irène, cycliste habitant le 3^e arrondissement. « On a du mal à imaginer que l'on remette aujourd'hui des voitures et des embouteillages au milieu de la ZTL », juge aussi Sarah.

Et Philippe, co-organisateur du mouvement prévient aussi le maire de Lyon : « On se mobilise pour interpeller la présidente, mais également pour lui dire que ça va désormais faire partie de son rôle de se battre pour garder cette ZTL pour nous. »

La présidente LR de la Métropole devrait faire des propositions à Grégory Doucet à l'été.



La rue de la République piétonnisée à Lyon. (@Nathan Chaize)

Ce que la Métropole de Lyon peut difficilement imposer à Grégory Doucet

• 28 mars 2026 À 14:00 par Paul Terra

En plus du rapport de force médiatique, Grégory Doucet dispose de quelques leviers pour s'opposer à la Métropole de Lyon sur des projets qu'il ne jugerait pas en phase avec les intérêts de Lyon. (extrait)

Rouvrir la rue de la République aux bus

Véronique Sarselli l'a promis et a les compétences pour le faire. En revanche, ce sera politiquement irréalisable à court terme. Notamment en raison de la rue Serlin qui est en train d'être végétalisée et totalement réaménagée.

La Métropole de Lyon devrait ainsi tout casser quelques jours après la livraison des travaux. Rouvrir la rue de la République pose le casse-tête de faire effectuer un demi-tour aux bus à hauteur de l'hôtel de ville si la question de la rue Serlin ne peut être réglée.

Dans la même veine, les travaux sur l'avenue des Frères-Lumière sont trop avancés pour être arrêtés.



Le nouveau plancher en bambou de la place des Célestins.

Place des Célestins Lyon : nouveau plancher en bambou

• 23 avril 2026 À 15:10 - Mis à jour À 15:18 par LR

La place des Célestins à Lyon a rouvert jeudi 23 avril avec un plancher en bambou, en remplacement du chêne posé en 2014.

Après deux mois de travaux, l'une des plus belles terrasses du cœur de Lyon rouvre jeudi 23 avril, avec un nouveau revêtement en bambou moso, plus durable dont "les lattes sont garanties 25 ans" précise la mairie.

Le plancher en chêne, installé en 2014, avait fini par rendre l'âme, au grand soulagement des riverains qui se plaignaient de son état depuis plusieurs années, et particulièrement dangereux pour les enfants qui venaient jouer.

1994-1995 : pose du plancher d'origine en bois exotique, lors du grand réaménagement de la place consécutif à la construction du parking souterrain (architectes Michel Targe et Jean-Michel Wilmotte, œuvre de Daniel Buren). C'est la première version du plancher.

2016 : les planches en bois du centre de la place, usées, sont changées ; du chêne remplace le bois exotique. C'est la deuxième intervention majeure.

2026 : ces planches sont à nouveau changées dix ans plus tard, avec le bambou *moso* actuel.

Pour le remplacer, la Ville de Lyon a opté pour du bambou, et pas n'importe lequel : la variété *moso*, réputée pour être naturellement imputrescible. Ce choix n'est pas anodin. Il s'inscrit, explique la Ville de Lyon, dans le cadre des obligations patrimoniales imposées par les Architectes des Bâtiments de France, en référence au projet original de Michel Desvignes (1990) : le sol de la place est en effet une évocation directe du parquet du théâtre des Célestins tout proche.

Les lames de bambou reposent sur une structure en lambourdes bois un système dit "platelage", conçu pour supporter de lourdes charges, et sont posées sans fixation mécanique plus prosaïquement, il s'agit en fait de la pièce de bois qui sert de "rail porteur" sous les lames de la terrasse).

Une équipe de onze personnes de la société Idverde, leader français du paysage urbain, a assuré les travaux sur deux mois : sept spécialistes pour démonter l'existant, quatre pour poser le nouveau revêtement.

Les Lyonnais attendant maintenant la remise en eau et l'éclairage du bassin, promis par la mairie l'été dernier.

Actu Lyon

Lyon

Avec *Monarques*, Emmanuel Meirieu mêle l'épopée de migrants et de papillons

Auteur et metteur en scène, Emmanuel Meirieu est de retour à Lyon, là où il a fait ses débuts fracassants, aux Célestins. Sa dernière création, *Monarques*, est conçue en deux parties. La première est cinématographique. Sur un écran géant, on découvre ces étranges papillons que sont les Monarques. Ils ont l'extraordinaire capacité, même s'ils sont de moins en moins nombreux en raison du réchauffement climatique, de relier la région des Grands Lacs canadiens aux montagnes mexicaines du

Michoacán. Un périple de plusieurs mois où ils affrontent un froid glacial aussi bien qu'une chaleur intense, c'est la plus longue migration saisonnière observée chez un insecte. Leur voyage dantesque a inspiré deux frères parapentistes qui ont décidé de faire en parapente le même périple, l'un d'eux y laissera la vie.

La folle épopée d'un train

Dans la deuxième partie, l'écran cède la place à deux wagons impressionnants de réalisme. Ils appartiennent à

«la Bestia». Un train qui passe à travers la jungle et le désert et fait le trajet inverse des papillons. Il est extrêmement dangereux pour les nombreux passagers clandestins qui se juchent sur son toit. Ils peuvent tomber, être rançonnés, ou même attrapés au lasso par des trafiquants! On suit la trajectoire de l'un d'eux, Jean, un migrant haïtien éclopé qui veut passer «le mur Trump».

Emmanuel Meirieu, épaulé par Erns-Marie-Louise (qui interprète Jean), nous embarque dans ces histoires qui se mê-



Monarques, à voir aux Célestins. Photo Christophe Raynaud de Lage

lent avec une poésie et une émotion touchante.

● N. B.

1 Monarques, jusqu'au 26 avril,

tarifs de 8 à 42 €, Théâtre des Célestins, 4 rue Charles-Dullin, Lyon 2e. Tél. 04.72.77.40.00. www.theatredesclestins.com

Vols à répétition à Lyon : fin du cauchemar pour les automobilistes du parking Bellecour



Vols à répétition à Lyon : fin du cauchemar pour les automobilistes du parking Bellecour

Le mystère des vols au parking Bellecour est désormais levé.

Le parking souterrain de la place Bellecour, en plein cœur de Lyon, a été le théâtre d'une série de vols ces derniers mois. Des faits répétés qui ont mobilisé les services de police, jusqu'à l'interpellation récente de deux suspects.

Les investigations ont débuté en mars, après le signalement du vol d'une voiture électrique dans ce parking Indigo situé côté Saône, rapporte *Actu.fr*. Rapidement, d'autres infractions similaires ont été recensées, notamment une multitude de vols à la roulotte visant des véhicules stationnés sur place.

Face à la multiplication des faits, une enquête a été ouverte. Les policiers de la brigade spécialisée ont exploité les images de vidéosurveillance et procédé à des relevés sur les lieux. Ces éléments ont permis de remonter jusqu'à deux individus, soupçonnés d'être impliqués dans, au moins 16 vols commis depuis fin 2025, toujours dans ce même parking.

Les suspects quittaient ensuite les lieux en empruntant les transports en commun, notamment la ligne A du métro.

Grâce à des empreintes relevées et à différents recoupements, les enquêteurs ont identifié un premier suspect, un jeune majeur domicilié à Vaulx-en-Velin. Une opération a été menée pour procéder à son interpellation.

Mais lors de l'intervention, bonne surprise pour les policiers. Ces derniers ont découvert la présence d'un second individu dans l'appartement. Il s'agissait du frère du premier suspect, mineur, lui aussi impliqué dans les faits. L'analyse de ses données téléphoniques a confirmé sa présence sur les lieux au moment des vols.

À l'issue de leur garde à vue, le mineur a été présenté à un juge. Le majeur, quant à lui, a été condamné à 18 mois de prison ferme avec mandat de dépôt.

INFO ACTU LYON. Le centre-ville de [Lyon](#) a été récemment secoué par des **vols en série au sein du parking souterrain** de la place [Bellecour](#). Deux malfaiteurs ont enchaîné les faits avant d’être rattrapés par la police.

Selon nos informations, tout a débuté dans le mois de mars avec le vol d’une Peugeot électrique au sein du parking Indigo situé côté Saône de la plus grande place de la ville.

Dans le même temps, les policiers ont été alertés de nombreux vols dans les voitures de cet espace de stationnement. Une enquête a été ouverte.

Une série de faits inquiétants

Les vols roulotte s’étaient en effet multipliés sur place, des constatations ont été menées notamment avec les images de vidéosurveillance.

Les agents de la brigade d’atteinte aux biens ont ainsi réussi à mettre en cause deux auteurs, avec **au moins 16 vols imputés au duo depuis fin 2025**, toujours au même endroit. Les auteurs repartaient ensuite tranquillement en [TCL](#), avec le métro A.

Les policiers ont aussi réussi à trouver **des traces de doigts** pour mettre un nom sur un mis en cause. Une opération a été montée pour aller interpellé ce majeur âgé d’une vingtaine d’années à son domicile de [Vaulx-en-Velin](#).



Le duo est à l’origine d’au moins 16 vols dans des voitures garées au parking Bellecour à Lyon. (©JB/76actu/Illustration)

Une surprise à domicile

L’interpellation s’est déroulée jeudi dernier dans un logement de la commune de la banlieue lyonnaise. Mais les enquêteurs ne s’attendaient pas à faire **coup double**.

En effet, dans l’appartement investi par les forces de l’ordre, l’autre suspect filmé dans le parking de Bellecour était aussi présent. **Il s’agissait en fait du frère** du premier « roulottier », un mineur. Ses relevés téléphoniques ont permis de confirmer sa présence sur les lieux.

Le mineur a été déféré devant un juge tandis que le majeur a écopé d’une peine significative : 18 mois de [prison](#) ferme avec **mandat de dépôt**.

“Satue” : la façade de la Grande Synagogue vandalisée, une plainte déposée



L'inscription découverte samedi, sur la Grande Synagogue de Lyon. Le bâtiment est inscrit au titre des Monuments historiques. Photo Anne-Laure Wynar

Le tag aurait été réalisé dans la nuit de vendredi à samedi, sur la porte d'entrée de l'édifice religieux.

Le tag a été découvert samedi matin sur la Grande Synagogue de Lyon, située quai Tilsitt, à Lyon 2^e. Une grande inscription « Satue », réalisée à la peinture blanche, souille la grande porte de l'édifice religieux.

Ce dimanche matin, nous avons pu constater que d'autres tags avec cette même signature, de couleurs rouge ou bleue, ont été aussi faits à quelques mètres de là, sur deux autres bâtiments du quai. On retrouve également cette inscription sur un pan-

neau protégeant un chantier sur un immeuble de la rue de Castries, à un peu plus de 500 mètres de l'édifice religieux.

Acte antisémite ou vandalisme ?

Acte à caractère antisémite ou acte de vandalisme ? Le président de la Grande Synagogue de Lyon s'interroge. « On est en train de déposer plainte », a précisé ce dimanche matin Isaac Rimokh, interrogé par *Le Progrès*. Les images des caméras de vidéosurveillance du bâtiment doivent aussi être exploitées.

Il faut préciser que la signature « Satue » est apposée régulièrement dans les rues de la Métropole lyonnaise par un tagueur.

Encore deux tonnes de déchets repêchés au fond de la Saône

Ce jeudi 23 avril, l'association Odysseus 3.1 en partenariat avec l'agence immobilière César et Brutus se sont réunis sur le quai Célestin devant le palais de justice de Lyon pour une grande opération de dépollution. Plus de deux tonnes de déchets récoltés!

Trottinettes, vélos, barrières et toutes sortes d'objets ont été repêchés par les plongeurs d'Odysseus 3.1 lors de l'opération de dépollution menée ce jeudi 23 avril au cours de laquelle plus de 85 bénévoles se sont mobilisés pour nettoyer la Saône au niveau de la passerelle du palais de justice, côté quai Célestin. Plus de deux tonnes de déchets ont été sorties du fleuve!

« On vient de remonter une batterie, c'est très polluant »

« Aujourd'hui c'est un rendez-vous citoyen, en partenariat avec les agents immobiliers de César et Brutus. Pour vendre une ville, il faut l'aimer et ils ont tous répondu présent à l'appel », explique Lionel Rard, président d'Odysseus qui organise tous les mois une opération de dépollution dans les fleuves lyonnais.

Masques, combinaisons et bouteilles d'oxygène... Les plongeurs sont équipés pour explorer la Saône. Pour le bon déroulé de l'opération, plusieurs équipes sont mobilisées. Une qui plonge, une sur terre qui récolte les déchets et une sur le quai qui s'occupe de la collecte de dons. À 15h, déjà 2752 euros de dons ont été collectés. Toutes sortes de déchets ont été ramassés : vélos, trottinettes, barrières, bouteilles et même une moto.

« Moi je ne jette jamais rien par terre, ni dans l'eau »

« On vient de remonter une batterie et c'est très polluant, il y a de l'acide dedans donc il faut faire très attention de ne pas y toucher. Voilà ce qu'on trouve aujourd'hui dans la Saône chez nous à Lyon », déplore Vanessa. « C'est un vrai désastre pour la faune aquatique », ajoute l'une des bénévoles.



2 tonnes de déchets récoltés! Parmi eux, une moto. Photo fournie

les. Les passants curieux s'arrêtent pour regarder, certains participent à la collecte de dons.

« Moi je ne jette jamais rien par terre, ni dans l'eau. Je dis qu'ils devraient mettre des amendes aux personnes qui jettent leurs déchets dans la nature, ça devrait être plus surveillé », confie une passante au Progrès. Pour les bénévoles de César et Brutus, c'est un événement qui a du sens : « C'est notre ville et on l'aime, on passe souvent sur les fleuves et on ne voit pas ce qu'il y a dedans. Alors une journée par an avec César et Brutus, on mobilise toutes les équipes sur notre temps de travail pour essayer d'être utiles », raconte Amaury De Loriol, dirigeant de l'agence immobilière César et Brutus.

Huit ans d'existence, 80 bénévoles et 120 tonnes de déchets ramassés

L'association Odysseus 3.1 existe depuis 2018, et compte aujourd'hui 80 bénévoles : « En huit ans d'existence on a ramassé 120 tonnes de déchets », se félicite Lionel. Chaque action est précieuse pour l'association qui travaille avec la métropole de Lyon : « Il y a un vrai cycle vertueux entre une association citoyenne et les autorités administratives de la métropole de Lyon qui participent au traitement des déchets », ajoute Lionel. L'association travaille aussi à la

sensibilisation des habitants, et notamment des plus jeunes : « On intervient dans des écoles, on a rencontré pour le moment 1500 enfants. La transmission fait partie des trois piliers de l'association avec l'exploration et les recherches scientifiques », décrit le président de l'association.

Récemment un mécène a mis à disposition de l'association un sous-marin avec pour

objectif la recherche scientifique. « On va débiter des études sur des différentes thématiques avec des universités et des laboratoires nationaux dans des lacs alpins, lac du Bourget, lac Clément, etc. Notre objectif, c'est de contribuer à la science et à l'éducation nationale, on se sert de nos opérations pour faire passer des messages », termine Lionel.

● Laura Pierrez



Les plongeurs sont équipés prêt à repêcher les déchets que contient la Saône. Photo Laura Pierrez



Une trottinette électrique repêchée par les bénévoles. Photo Laura Pierrez

Perrache. Attention travaux : du changement pour plusieurs lignes de bus

David Gossart - 21 avril 2026

La suite du projet "Ouvrons Perrache" va provoquer des modifications dans la desserte de plusieurs lignes de bus.



© Susie Waroude

Avec le transfert de la gare routière internationale à Gerland, la seconde phase du projet [Ouvrons Perrache](#) peut débuter, avec la refonte de la gare des bus TCL.

Ainsi, à partir du 29 avril et jusqu'au début de l'année 2027, certaines lignes de bus devront être adaptées afin de maintenir une offre performante durant toute la durée des travaux.

Les lignes impactées du 29 avril 2026 à début 2027

Les arrêts des lignes suivantes sont positionnés côté Rhône : C19, C21, 8, 46, 49, 55, JD10, JD231, ainsi que le bus relais des tramways T1 et T2.

Les personnes à mobilité réduite sont invitées à rejoindre le quai 0 (« quai PMR ») pour accéder aux lignes de bus du quai C (34, BR60 et 220).

Musée des Tissus : une ouverture exceptionnelle avant une renaissance



Le Musée des Tissus et des Arts décoratifs participera à la prochaine Biennale d'art contemporain de Lyon, avec une ouverture exceptionnelle au public.

Un lieu emblématique qui rouvre ses portes... le temps d'un événement. À Lyon, le Musée des Tissus et des Arts décoratifs sera exceptionnellement accessible lors de la prochaine Biennale d'art contemporain de Lyon.

Cette 18^e édition, prévue du 19 septembre au 13 décembre 2026, investira plusieurs lieux de la métropole, dont ce site patrimonial majeur.

Le musée, qui abrite l'une des plus importantes collections textiles au monde, s'inscrit pleinement dans le parcours de la Biennale, qui mêle art contemporain et lieux emblématiques. Une manière de reconnecter ce patrimoine avec le grand public.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes, propriétaire du site, met en avant une volonté de rendre la culture accessible au plus grand nombre. *"La culture occupe une place essentielle [...] et nous avons la responsabilité de partager et de transmettre cet héritage"*, souligne le président Fabrice Pannekoucke.

Vers une renaissance du musée

Au-delà de cet événement, la Région réaffirme son ambition de redonner une nouvelle vie au musée. Objectif : créer un établissement modernisé, mieux intégré à son environnement et valorisant ses collections à l'échelle internationale.

Cette ouverture exceptionnelle s'annonce comme une première étape vers la renaissance d'un lieu culturel majeur... au cœur de Lyon.



© Tim Douet

Lyon : le Musée des Tissus s'ouvre à la Biennale d'art contemporain

• 23 avril 2026 À 14:06 par LR

Fermé depuis plusieurs années, le Musée des Tissus et des Arts décoratifs accueillera une exposition lors de la prochaine Biennale d'art contemporain de Lyon, du 19 septembre au 13 décembre.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes annonce l'ouverture exceptionnelle du Musée des Tissus et des Arts décoratifs à l'occasion de la Biennale d'art contemporain organisée à Lyon cet automne. Le lieu patrimonial, qui abrite l'une des plus importantes collections textiles au monde, accueillera une exposition temporaire dans le cadre de la 18e édition de l'événement.

A lire aussi : [Face à l'absence de projet pour le musée des Tissus, le maire de Lyon interpelle la Région](#)

La collectivité régionale explique vouloir rapprocher création contemporaine et patrimoine, tout en poursuivant son objectif de renaissance du musée. Le président de la Région, Fabrice Pannekoucke, insiste sur la volonté de rendre la culture accessible au plus grand nombre et de valoriser cet équipement emblématique.

Au-delà de cette ouverture ponctuelle, la Région réaffirme son ambition de transformer durablement le musée pour en faire un établissement modernisé, mieux intégré à son environnement et ouvert aux habitants.

Un défilé pour sensibiliser à la mode éthique à Lyon



Un défilé pour sensibiliser à la mode éthique à Lyon - DR

Une soirée pour sensibiliser.

Direction ce mercredi la Chapelle de la Trinité dans le 2e arrondissement de Lyon pour la troisième édition de la soirée "En mode éthique" organisée par l'association lyonnaise The Greener Good. L'objectif est une nouvelle fois de sensibiliser le grand public aux enjeux de la mode et de proposer des solutions pour mieux consommer.

Le rendez-vous est donné de 17h à 21h30 avec à découvrir sur place un marché d'exposantes, des animations et jeux autour de la mode éthique, une conférence sur l'histoire de la mode et son évolution ainsi qu'un défilé de mode éthique.

L'événement se déroule dans le cadre de la Fashion Revolution Week mise en avant dans le monde entier. Il s'agira une nouvelle fois également de commémorer l'effondrement du bâtiment Rana Plaza au Bangladesh en 2013 qui abritait plusieurs ateliers de confection pour des marques internationales de vêtements. Le drame avait fait plus de 1100 morts.

Lyon 2e • 160 collégiens de l'établissement Chevreul ont œuvré pour les enfants hospitalisés



Les collégiens remettent un chèque de 1503 € à l'association "Dr Clown". Photo Michel Nielly

Dans le cadre du parcours citoyen proposé à chaque collégien de Chevreul, la directrice Stéphanie Vexiau a souhaité permettre à l'association lyonnaise "Dr Clown" d'offrir encore plus de rires dans les services de soins. En mars, 160 collégiens de 3^e ont vendu le fameux nez rouge. Le 21 avril, "Dr Clown" a reçu un chèque de 1503 €. « Il nous fait chaud au cœur », assure le vice-président, Jacques Gouttebarga. Raphaël, déjà hospitalisé, a tenu avec tous ses camarades à saluer la pérennisation de l'opération.

Lyon 2^e

Les marins de Lyon réunis pour honorer leurs disparus

Ce dimanche 19 avril, une affluence exceptionnellement nombreuse a marqué l'hommage empreint de solennité et de recueillement rendu à Saint-Bonaventure, comme chaque année, par les marins de Lyon à leurs disparus.

Le capitaine de vaisseau Hervé Laroyenne, président de l'Association des officiers de réserve de la Marine, et le maître principal Thollet, président des Anciens marins de Lyon, ont accueilli les représentants de la Marine nationale

présents à Lyon : le capitaine de vaisseau Jean-Luc Logel, délégué régional, ainsi que le capitaine de corvette Jean-François Bidault, en charge des préparations militaires marine à Lyon et en région. Précédés par de très nombreux porte-drapeaux, ils ont donné à la cérémonie un éclat particulier, témoignant de l'attachement profond au devoir de mémoire.

Point d'orgue de la cérémonie, la sonnerie aux morts, interprétée par l'organiste de la basilique.



Le père Bertrand Pinçon a rappelé que la Marine, créée en 1626 par Richelieu, célèbre cette année ses 400 ans d'existence au service de la France et des Français. Photo fournie

Lyon 2e • Cette vente d'œuvres d'art se poursuit dimanche



Frédérique Kleinberg (première à gauche) avec quelques-uns des artistes. Photo Michel Nielly

L'association caritative "Une Vie, un Arbre" lance la 3^e édition de sa vente aux enchères d'œuvres d'art de, sous la tutelle de la commissaire Mélanie Blotin. Elle se déroule jusqu'au 26 avril dans les salons privés gérés par l'Intercontinental à l'Hôtel-Dieu. Une centaine d'invités et 16 artistes dont 4 nouveaux, Ekiem, Maza, Akilé et l'Oiseau noir ont permis à l'association de recevoir déjà 5 000 € avant la poursuite de ce festival d'art avec une importante tombola, ce dimanche. L'argent récolté permettra d'offrir des baby-sitters à 40 familles.

Site: www.vielarbre-asso.fr



Nour © Judith Chomel

Chapelle de la Trinité : surmonter l'orage

• 23 avril 2026 À 11:37 par Guillaume Médioni

Petite fille espiègle et énergique, Nour souffre hélas d'une phobie de l'orage à laquelle elle fait face en mobilisant souvenirs et sensations familières et rassurantes tels que les voix de ses parents, les odeurs sucrées de l'enfance, le toucher de la soie...

Ce soir pourtant, l'intensité de l'orage pousse la fillette dans ses retranchements, l'obligeant, pour grandir, à puiser tel un voyage initiatique dans les tréfonds de sa mémoire la force d'affronter ses angoisses.

Imaginé par l'ensemble Canticum Novum, *Nour* prend la forme d'un conte musical chorégraphié par Élodie Chan, également à l'écriture et à la mise en scène, et Anasma.

Côté musique, c'est le percussionniste Henri-Charles Caget et Aliocha Regnard (à la nyckelharpa, instrument de musique traditionnel à cordes frottées d'origine suédoise appartenant à la même famille que la vielle à roue et la vièle) qui se sont collés à la composition et aux arrangements de musiques traditionnelles de Méditerranée et d'Europe de l'Est. Le tout avec la contribution d'Emmanuel Bardon au chant et d'Anasma à la danse. Un spectacle tout public conseillé dès 6 ans.

Nour – Dimanche 26 avril à 17 h à la [chapelle de la Trinité](#)

Robert Doisneau, 400 photos et Lyon et Lyon et Lyon... en septembre à la Sucrière

Luc Hernandez - 25 avril 2026

La Sucrière a dévoilé sa nouvelle grande exposition pour la rentrée après le succès de Titanic : une grande rétrospective consacrée à Robert Doisneau, avec les clichés les plus célèbres et quelques surprises...



Le baiser volé des amoureux dans Paris, l'espièglerie, le regard amusé sur l'enfance et l'extraordinaire vivacité de ses « *instants donnés* », 400 des plus célèbres photos de Robert Doisneau (sur 450 000 !) seront exposées à Lyon à La Sucrière à partir de septembre.

Robert Doisneau, Le Baiser de l'hôtel de Ville à Paris, vers 1950.

Après l'exposition *Titanic* qui a déjà réuni plus de 200 000 visiteurs et qui est prolongée



jusqu'au 12 juillet, La Sucrière accueille donc la deuxième grande expo événement de l'année à la rentrée prochaine. Une bonne nouvelle pour les amoureux du noir et blanc, après la belle exposition que le musée Jean-Couty avait consacré à [Robert Doisneau](#) en 2023, essentiellement composée de vues de Lyon.

Le Saut, la photo de Robert Doisneau (1936) qui sert d'affiche à l'exposition. ©DR

Robert Doisneau, bonus Lyonnais

Ici, c'est bien le Doisneau iconique et éternel qui forme l'essentiel de cette grande rétrospective déjà passée par Liège (où elle est encore) ou le musée Maillol à Paris. Mais cette rétro exceptionnelle aura aussi une touche lyonnaise qui lui est propre : la série spécialement réalisée à Lyon par le photographe en 1950 pour le magazine *Vogue*.



La place des Terreaux vue par Robert Doisneau en 1950. ©Vogue

Une introduction idéale au photographe le plus espiègle de la France éternelle, en même temps qu'une belle façon de revisiter l'histoire de Lyon.

La chorale Sing Song Energie en concert ce samedi



Sous la direction de Jean-Pierre Prajoux, directeur de l'Orchestre Symphonique de Lyon, la chorale Sing Song Energie présente *Voyage en Absurdie*, un spectacle haut en couleur. Photo Sing Song Energie

Ce samedi 25 avril, la chorale Sing Song Energie vous emmène à la découverte de l'Absurdie, lors d'un voyage extraordinaire plein d'humour et de drôlerie, dans un cocktail explosif d'aventures qui s'entrecroisent et se télescopent.

Ce samedi, le public embarquera pour une aventure musicale pétillante et déjantée où s'entremêlent l'humour, l'amitié et les quêtes personnelles, dans une création de la chorale Sing Song Energie.

Un cocktail explosif d'aventures

Fidèle à son habitude de construire un spectacle visuel qui accompagne la musique et les chants, c'est sur

les pas d'une fanfare déterminée à retrouver Émilie, leur égérie disparue, et de manifestants pour le Parti d'en Rire que vous croiserez des archéologues maladroits à la recherche d'on ne sait quoi, ainsi qu'une bande de pirates naufragés en quête de trésor. Si on ajoute que tous ces personnages en partance pour une odyssée spatiale à bord d'un étrange vaisseau dirigé par une IA, doivent faire face à une machine qui siphonne leurs rêves, vous obtenez un cocktail explosif d'aventures.

Une centaine de choristes sur scène

Sous la direction de Jean-Pierre Prajoux, directeur de l'Orchestre Symphonique de

Lyon depuis 2001, assisté par Thomas Rolin, pianiste professionnel, la centaine de choristes, âgés de 20 à 80 ans, a répété chaque semaine avec application depuis des mois, afin que le spectacle soit une réussite.

Originellement chorale EDF, créée en 1999 par l'actuel président de l'association, Jean-Louis Jacson, le chœur s'est rapidement ouvert à des participants externes qui représentent actuellement plus de 90 % de son effectif.

● De notre correspondant Charles-Yves Guyon

Voyage en Absurdie, ce samedi 25 avril, à 20 h 30 à l'Espace culturel Saint-Marc, 10, rue Sainte-Hélène, Lyon 2^e. Tarif 12/15 € sur place, 10/13 € sur Helloasso.

Cette modiste passionnée organise une balade chapeauté le 10 mai

Chapeau, bérets, serre-tête, tout ce qui se porte sur la tête se trouve dans la boutique de Fusanna. À deux pas de la place Bellecour, rue Antoine-de-Saint-Exupéry, quatre créatrices ont posé leur valise de chapeaux, mi-octobre. Parmi elles, Fusanna, l'une des organisatrices de la grande marche chapeauté du 10 mai prochain, la World Hat Walk. *Le Progrès* l'a rencontrée.

Elle est modiste depuis 9 ans et met son savoir-faire au service de ses clients. Chapeaux sur mesure, détails uniques, forme originale et couleur... Fusanna personnalise tous les chapeaux à la demande. Un moyen de remettre à la mode cet accessoire et de faire perdurer son savoir-faire. Et justement, pour « remettre le chapeau au cœur de l'espace public », elle organise depuis 2024 la World Hat Walk. Une balade dans Lyon avec comme seule règle : porter un chapeau. Un événement inspiré de la Pas-sejada amb barret, marche chapeauté de Barcelone, organisée depuis plus de vingt ans.

Une boutique-atelier où tout est fait à la main

Chez Fusanna, tout est fait à la main. Du choix de la matière, au moulage et jusqu'à la vente. « J'utilise des moules en bois et ensuite je fais moi-même le chapeau par-dessus. Toutes les coutures sont aussi faites à la main, c'est pour cela qu'elles sont invisibles », explique-t-elle. Un travail minutieux, qui



Fusanna est modiste depuis 9 ans. Elle a ouvert sa propre boutique à la mi-octobre. Photo Laura Pierrez

Rendez-vous à la World Hat Walk le 10 mai

Le départ sera donné place de la Croix-Rousse, à 16 h, le dimanche 10 mai. Ouverte à tous et gratuite, la World Hat Walk compte bien prouver que « le chapeau n'a pas fini de faire tourner des têtes ». Un événement organisé par la Fédération française des artisans du chapeau dont Fusanna est la vice-présidente.

Lors de la première édition, la marche avait rassemblé 34 villes dans le monde, l'an passé une soixantaine, et cette année 100 villes participeront à la World Hat Walk. De la Russie à l'Asie, en passant par l'Afrique, l'Amérique et évidemment par l'Europe, des milliers de personnes défilent chapeau sur la tête au même

moment, selon les fuseaux horaires. « À Lyon, il y a de nombreux modistes de toute la France qui viennent. C'est un moyen d'échanger avec eux, de découvrir de nouveaux chapeaux avec de nouvelles formes. Souvent plusieurs passants s'intéressent à nous, et c'est notre but d'interpeller les gens », conclut Fusanna.

prend beaucoup de temps : « Au minimum 8 heures pour le chapeau le plus simple, selon les modèles, les formes... Cela demande un travail bien plus conséquent », souligne la modiste.

Les matières proviennent des quatre coins de l'Europe et certaines de plus loin encore : « Elles viennent de Tchéquie, Pologne, Portugal ou le Panama pour les pailles. Les cuirs, eux, sont français et italiens. On ne tombe pas dans le piège de faire venir des matériaux de trop loin qui ont été faites dans de mauvaises conditions. On arrive à éviter ça et à rester intègre dans nos valeurs », décrivent Fusanna et Marta, la maroquinière.

« Fusanna est unique et ses touches d'origami lui sont propres »

Pour la modiste, le cœur de son métier réside dans « la créativité ». Sur chaque chapeau, ou presque, elle ajoute sa touche personnelle. « Ma marque de fabrique, ce sont les petits détails d'origami que l'on peut placer sur le chapeau de la manière que l'on veut. En forme de petits accordéons, on peut le remplacer, changer la couleur ou la forme. C'est ma signature », explique la modiste.

« Fusanna est unique et ses touches d'origami lui sont propres », tient à souligner Marta. Des chapeaux qui sortent de l'ordinaire et qui seront présents sur la tête des créatrices le 10 mai lors d'une grande marche chapeauté.

● Laura Pierrez

Lyon 1er. Le Petit Abuluzi, parfait pour découvrir les momos tibétains

François Mailhes - 24 avril 2026

Niché dans le 1er arrondissement, Le Petit Abuluzi propose une cuisine franco-tibétaine intrigante. On vous y emmène.



Le chef du Petit Abuluzi Migmar et sa femme Zhuo Mar. © Léo Poudré

Ce petit restaurant semble dédié à l'exotisme lointain. L'excellent et regretté Petit Persan (cuisine iranienne, appelons un shah un shah) a cédé la main à un restaurant tibétain. Un miracle : Lyon compte une population de seulement soixante Tibétains.

N' imaginez pas manger de la cuisse de yéti farcie ou du yack en rémoulade, le chef Migmar fait plutôt de la cuisine française avec des morceaux de Tibet à l'intérieur. Il a travaillé pour l'Himalaya, c'est-à-dire chez Paul Bocuse et aussi au Comptoir des Marronniers, un des bistrot de cuisiniers de Léon de Lyon.

Les momos, une recette de raviolis de plus de 2 000 ans

Le Tibet est surtout présent dans une succession de momos. Il s'agit d'une recette, presque deux fois millénaires, de raviolis, de la même famille que les jiaozy chinois et les gyozas japonais. La petite collection de momos est issue de l'interprétation libre de Migmar et de farine de blé. Les raviolis à la viande, vapeur ou frits, sont au bœuf charolais (oignon, cébette, sel de l'Himalaya).

LIRE AUSSI : [Lyon 3e. Momos, la street food népalaises arrive à Lyon](#)

Il y a également un vapeur aux fruits de mer et un végétarien où s'est immiscé de la mozzarella. C'est ce qu'on appelle un mélange des cultures. Mais ce qui importe, c'est que c'est bon, ferme et délicat à l'extérieur, juteux à l'intérieur. Le poivre de l'Himalaya et la sauce pimentée donnent des petits coups de fouet à ces délicats coussins.

Des ravioles froides en clin d'œil

On ne sait pas si c'est de l'humour, mais il y a aussi un plat à base de ravioles de la Mère Maury. Habituellement, on s'insurgerait face à ce qui peut-être considéré comme de la non-cuisine (c'est la Mère Maury qui fait tout), mais l'assaisonnement nous a interloqué.

Les ravioles froides forment une salade avec des betteraves chiogga, des pois japonais edamame, des noix de cajou, de la ciboulette, du basilic et du chorizo en minces lamelles. Le résultat est excellent, presque addictif.

Un accueil de qualité

Le chef a la légitimité de faire ce qu'il veut. Il a passé sa jeunesse au Tibet à garder des moutons entre 2 500 et 3 000 mètres, d'où le nom de *abuluzi* qui veut dire maison de berger. L'entrecôte de charolais est accompagnée d'authentiques morilles du Tibet.

Avec notre bière Pays des neiges (comme la Chang, mais brassée à... Paris) et un poulet au curry remarquablement saucé nous avons apprécié un étrange mini-tubercule, le droma, mets de luxe dans l'Himalaya (servi le jour de l'an) aux saveurs de châtaigne.

Passons sur le burger et le tartare, pas goûtés, pour saluer l'accueil, sourire et grâce aux sommets, de Migmar et de sa femme Zhuo Ma -dont les costumes traditionnels ont de quoi faire pâlir de grands couturiers.

Le Petit Abuluzi. 8 rue Longue, Lyon 1^{er}. 04 78 28 26 50. Fermé dimanche.

Tarifs. Carte : entre 14,50 et 25 euros le plat. Bière tibétaine : 6,50 euros. Rosé de Provence : 5 euros le verre.

Notre avis : 3/4

le Lyonnais Koren Julien gagne le concours national du flan pâtissier

Ce dimanche 19 avril, à Lyon, le concours du meilleur flan pâtissier a rendu son verdict. Dans la catégorie du flan traditionnel, c'est le chef Koren Julien, pâtissier du restaurant Léon de Lyon, qui a décroché le titre.

A Lyon, la pâtisserie ce n'est pas du flan. Ou plutôt si, en fait. Ce dimanche sur la place Antonin-Poncet se tenait le quatrième concours du meilleur flan pâtissier.

Dans la catégorie du flan traditionnel, c'est Koren Julien, de l'établissement Léon de Lyon, qui sort vainqueur. Chef pâtissier dans le restaurant de la presqu'île depuis 2022, il a quitté en 2018 son Ardèche natale pour s'installer dans la ville de la gastronomie et faire ses armes à La Bastide (Collonges-au-Mont-d'Or).

« C'est un peu comme de la chimie »

Son succès, il le doit à son abnégation. Pendant un mois, le chef Julien a travaillé jour et nuit pour élaborer la meilleure recette de flan : « Je me suis beaucoup préparé. Pendant un mois, j'ai essayé six ou sept recettes de flan par semaine. On prend une recette originale, puis on la change comme on le souhaite, c'est un peu comme de la chimie. »

Pour impressionner le prestigieux jury, présidé par Fabrice Bonnot et composé de grands noms de la cuisine locale et nationale (Mercotte, Benoit Charvet, Valentin Néraudeau, Odile Mattei, Ju Chamalo et Benjamin Martinetto), il a fallu faire preuve d'inventivité pour réussir la recette parfaite.



Koren Julien, pâtissier du Léon de Lyon, parmi les vainqueurs du concours du meilleur flan pâtissier. Photo fournie par Koren Jullien

« J'ai utilisé trois différents types de vanille, confie Koren Julien. De la vanille de Nouvelle-Guinée, de Madagascar et de Tahiti, car elles ont toutes un arôme différent. Puis j'ai choisi des bons produits : du bon lait, du bon beurre, de la bonne crème. Tout est de la région. »

Déjà classé parmi les dix meilleurs créateurs d'îles flottantes en France, le pâtissier ne propose pourtant pas de flan dans sa carte au Léon de Lyon.

Grâce à son succès au concours, il n'écarte pourtant pas la possibilité de faire goûter sa recette victorieuse au grand public : « Le flan ne se trouve pas souvent dans les restau-

rants. C'est très consistant, c'est plus adapté pour le goûter qu'après un repas. Mais faire une session de flan pour le grand public, pourquoi pas ? »

Une réussite pour les pâtissiers de la région

Le concours national du flan pâtissier, qui a réuni cette année près de 20 000 personnes autour des animations proposées, a été un succès pour les pâtissiers de la région. Dans la catégorie professionnelle du flan traditionnel, deux autres lyonnais complètent le podium derrière Koren Julien.

Julien Outhier, de la pâtisserie

Palmarès de l'édition 2026

● Catégorie flan créatif

1^{er} : Stéphanie Tisserand, établissement Moon, à Pontoise.

2^e : Cindy Heckmann, établissement Nina Metayer, à La Rochelle.

3^e : Stéphanie Dorrier, établissement Le temps des Saisons, à Jonage.

● Catégorie flan traditionnel

1^{er} : Koren Julien, établissement Léon de Lyon, à Lyon.

2^e : Julien Outhier, établissement Pâtisserie Gorrel Prestige, à Écully.

3^e : Baptiste Machon, établissement Mosaïque Pâtisserie, à Lyon.

● Prix du jury

Virgil Larippe.

● Recette d'exception

Virgil Mercier.

Samedi 18 avril, premier jour du concours, amateurs et apprentis venus de toute la France se sont départagés dans les catégories flan créatif et flan traditionnel. En tout, 75 pâtissiers ont pris part à l'événement.

Gorrel Prestige, à Écully, termine à la deuxième position, suivi par Baptiste Machon, de l'établissement Mosaïque, à Lyon. Parmi les autres catégories, celle du flan créatif a réussi à Stéphanie Dorrier, restauratrice du Temps des saisons, à Jonage. Une belle manière de prouver que la cuisine lyonnaise brille aussi à travers la pâtisserie.

● **Théophile Estrangin**

Qui était Thomas Blanchet, le peintre de l'Hôtel de ville de Lyon ?

La rédaction - 19 avril 2026



Thomas Blanchet, portrait 1885. © Archives municipales de Lyon

Peintre, décorateur ou encore architecte, Thomas Blanchet a profondément marqué le paysage artistique lyonnais du XVII^e siècle. Si son nom reste aujourd'hui relativement méconnu du grand public, son art demeure visible dans de nombreux lieux emblématiques de la ville.

Le bâtiment de l'hôtel de ville est une référence du patrimoine lyonnais. Son intérieur, aussi coloré que prestigieux, doit en grande partie son esthétique à un homme : Thomas Blanchet. Figure majeure de la vie artistique de la ville au XVII^e siècle, le peintre n'est pourtant pas Lyonnais de naissance. Ayant vu le jour à Paris, vers 1614, il fait ses premiers pas dans le monde de l'art dans la capitale.

D'abord attiré par la sculpture, le jeune artiste suit une formation auprès du sculpteur Jacques Sarrazin. Mais celui-ci le pousse rapidement vers la peinture et l'encourage à rejoindre l'atelier de Simon Vouet, l'un des peintres les plus influents de l'époque. Cette réorientation marque un tournant dans sa carrière.

De Paris à Rome : des techniques artistiques internationales

Comme beaucoup de peintres de sa génération, Thomas Blanchet se rend à Rome afin de se perfectionner. Au XVII^e siècle, la ville est un véritable lieu de rencontres artistiques où se croisent peintres, sculpteurs et architectes venus de toute l'Europe pour étudier les œuvres de la Renaissance et les innovations du baroque.

Durant ce séjour italien, Blanchet fréquente plusieurs personnalités majeures de la peinture, parmi lesquelles [Nicolas Poussin](#) et Andrea Sacchi. Cette formation marque à jamais son travail. Les figures monumentales, les perspectives illusionnistes et les couleurs riches font partie intégrante de ses œuvres, et ce pour le reste de sa carrière.

L'hôtel de ville : un projet d'envergure

Lorsque Blanchet arrive à Lyon en 1655, son nom est déjà bien connu. Le Consulat de la ville lui confie alors une mission ambitieuse : imaginer la décoration intérieure du nouvel hôtel de ville, aux côtés du peintre Germain Panthot.

Plafonds peints, escalier monumental, salons décorés à la gloire de la ville... Pendant près de vingt ans, l'artiste contribue pleinement à transformer le bâtiment en un lieu à la fois artistique, historique et politique. Blanchet imagine un ensemble de peintures et de thèmes décoratifs relativement vaste et ambitieux pour la période.



La Gloire invincible de Lyon, esquisse pour l'escalier d'Honneur de l'Hôtel de Ville de Lyon réalisée par Thomas Blanchet. ©Lyon MBA – Photo Martial Couderette

Une œuvre en particulier témoigne de cette ambition : *La Dédicace du temple à Auguste par les soixante nations de la Gaule*, achevée en 1668 pour la grande salle. La toile avait pour but de célébrer l'unité de la Gaule autour du pouvoir impérial, une oeuvre transmettant un message, à peine caché, de la fidélité de Lyon à la monarchie française.

Mais le destin en a décidé autrement. En 1674, un incendie ravage une grande partie de l'Hôtel de Ville et détruit ce décor démesuré.

LIRE AUSSI : [Le jour où l'hôtel de ville de Lyon a été construit](#)

Malgré cette catastrophe, Thomas Blanchet est aussitôt chargé d'imaginer un plan de reconstruction de la façade et du beffroi, édifice abritant les cloches communales. Un projet qui ne sera jamais réalisé, mais qui inspirera plus tard des architectes.

Un homme qui ne se limite pas à un seul art

Restreindre Thomas Blanchet à la peinture serait réducteur. À Lyon, il agit comme un directeur artistique. Il dessine des décors pour de grandes cérémonies publiques : entrées royales, feux de la Saint-Jean, célébrations de la paix ou naissances princières.

Avec son atelier, il conçoit des structures éphémères et spectaculaires destinées à émerveiller les habitants. Ces installations, souvent démontées quelques jours après les festivités, transforment la ville en un théâtre grandeur nature. En organisant des spectacles urbains, il peut être vu comme un précurseur des festivals du monde contemporain.

LIRE AUSSI : [Du beffroi aux oubliettes, les secrets de l'Hôtel de ville de Lyon](#)

Blanchet pilote également de grands chantiers architecturaux. À l'abbaye des Dames de Saint-Pierre, aujourd'hui le Musée des Beaux-Arts, il imagine notamment l'escalier d'honneur et supervise le décor baroque du réfectoire.

Il dessine lui-même les sculptures et organise leur emplacement, mais laisse leur réalisation à d'autres artistes. Une méthode étonnamment moderne et peu utilisée à l'époque.

L'art comme façon de vivre

Quoi de plus démonstratif de l'engagement d'un homme envers son travail que de loger au sein même de l'un de ses projets ? Thomas Blanchet vit directement dans l'Hôtel de Ville. Son atelier se trouvant dans le bâtiment même qu'il décore. Des témoignages racontent que des proches venaient lui rendre visite pendant qu'il dessinait ses futurs projets. Sa vie se construisait dans les murs qu'il transforme.

En 1675, après la mort de Germain Panthot, il est officiellement nommé « peintre ordinaire de la ville de Lyon. » L'année suivante, il devient membre de l'Académie royale de peinture et tente même de créer une école de dessin dans la ville. Le projet n'aboutira jamais vraiment, mais témoigne de l'ambition inépuisable de cet homme : faire de Lyon un centre artistique inspirant.

Un artiste oublié... puis redécouvert

À son époque, l'influence de Blanchet est immense. Certains historiens de l'art iront jusqu'à dire qu'il a joué à Lyon « *un rôle comparable à celui de Charles Le Brun à Paris* », le grand décorateur de Versailles.

Le 21 juin 1689, Thomas Blanchet meurt, à 75 ans, dans l'Hôtel de Ville de Lyon, lieu qui aura marqué sa vie. Ses œuvres tombent progressivement dans l'oubli car détruits par des incendies ou transformés au fil des siècles.

LIRE AUSSI : [Le jour où Louis Pradel a voulu déplacer l'hôtel de ville à la Part-Dieu](#)

Ce n'est qu'à partir des années 1980 que les historiens redécouvrent l'importance de son travail grâce à des dessins préparatoires et des modèles conservés dans les musées.

L'historienne de l'art Lucie Galactéros de Boissier témoigne de son importance, dans *Revue de l'art* : « *Blanchet fut l'un des créateurs de programmes décoratifs les plus ambitieux du XVII^e siècle français.* »

Actuellement, son génie subsiste que ce soit dans l'escalier monumental du Palais Saint-Pierre, dans l'enceinte de l'hôtel de ville ou dans les collections du Musée des Beaux-Arts.

Autant de traces d'un artiste qui, sans être Lyonnais de naissance, a grandement contribué à ériger la ville comme symbole d'influence artistique. Allant même jusqu'à donner son nom à une rue du 8^e arrondissement de Lyon.

Sasha Bouquet

Lyon, congestionnée dès l'arrivée des voitures

La rédaction - 22 avril 2026

Alors que la voiture pourrait faire son grand retour avec la Métropole dirigée par Véronique Sarselli, Tribune de Lyon a fait un petit tour aux archives.



La place des Jacobins le 8 décembre 1968. © Georges Vermard / Bibliothèque municipale de Lyon

Voitures, piétons, vélos, trams, bus... et si une fluidité parfaite des modes de transports à Lyon était un mythe ? Alors que le sujet des mobilités a émaillé la campagne des municipales et des métropolitaines, *Tribune de Lyon* a décidé de faire un tour dans le passé. Et de répondre à une question : était-ce vraiment mieux avant ?

Au fil des recherches, une réalité plus nuancée est apparue : Lyon se débat depuis l'arrivée des voitures dans les années 1900 pour rendre la circulation fluide. Plus d'un siècle plus tard, la situation reste aussi complexe.

Lyon, ville embouteillée depuis... 1912

Frédéric Crouzet - 22 avril 2026

Pendant près d'un siècle, l'agglomération de Lyon s'est développée en favorisant l'usage de l'automobile. Et malgré la construction de tunnels, d'autoroutes urbaines, de parkings, l'instauration de réglementations et d'interdictions, les bouchons ont toujours été là. Et si la fluidité du trafic n'était qu'un mythe ?



La rue de la République à Lyon en 1968. © Bibliothèque municipale de Lyon

Pour une fois, le maire de Lyon n'a pas eu à aller bien loin pour constater un problème dans sa ville. En ce jour d'automne 1912, depuis la fenêtre de son bureau de l'hôtel de ville, Édouard Herriot ne peut que constater les encombrements qui affectent la rue Puits-Gaillot et la rue d'Algérie.

Cet article fait partie de notre dossier sur [la circulation à Lyon](#)

Dans ce quartier central des Terreaux, à la fois commerçant et ouvrier, le ballet des tramways, des camions de livraison, des voitures à cheval est une fois de plus bousculé par... les automobiles.

Si ces véhicules sont encore rares et réservés à une élite, leur présence dans les rues étroites de la Presqu'île devient un sujet de préoccupation. Édouard Herriot se résout à faire voter en novembre 1912 le premier arrêté municipal de réglementation de la circulation.

Un premier arrêté signé par Édouard Herriot

Le maire est sous la pression du puissant Automobile Club du Rhône. Plus que des passionnés de mécanique, ses membres font partie de l'élite de la ville : chefs d'entreprise, médecins, avocats, élus. Et ils veulent circuler vite, sans encombrement.

Lire aussi : [Édouard Herriot et Lyon, une histoire d'amour](#)

Sans le savoir, Édouard Herriot vient de propulser sa ville dans un cycle infernal : aménager les voiries, adapter la réglementation, transformer la cité pour toujours plus de trafic... et de bouchons. Depuis plus d'un siècle, la municipalité et l'État n'ont eu de cesse d'élargir les voies, de percer des tunnels, de construire des parkings, d'écarter les plus lents de la chaussée, comme les bus ou les cyclistes, pour laisser filer les automobilistes.

C'est le Touring Club de France, autre association d'automobilistes, qui finance la création de « trottoirs » cyclables à Lyon dès le début du XX^e siècle pour retirer les vélos du flux. Même la construction du métro aurait été encouragée par le maire Louis Pradel pour libérer de la place en surface pour les voitures.

Traverser Lyon sans feu rouge, un rêve vieux de plusieurs décennies

Le quartier de la Part-Dieu, avec son « urbanisme de dalle », a lui été conçu pour que piétons et voitures ne se croisent pas. Malgré cette politique, les encombrements, désormais appelés embouteillages, sont toujours monnaie courante car le nombre de véhicules en circulation progresse. Les habitants de Lyon possèdent environ 60 000 voitures en 1960, trois fois plus qu'en 1930.

Lire aussi : [Comment Lyon déconstruit l'héritage de Louis Pradel](#)

Les autoroutes urbaines « sont conçues pour permettre de traverser Lyon « sans un feu rouge », selon le slogan de l'époque. Mais comme l'a montré l'ingénieur américain Anthony Downs, plus on facilite la circulation, plus on attire de voitures », observe l'historien des mobilités Louis Baldasseroni.

Un cycle infernal

À partir du milieu des années 1960, des habitants commencent à faire entendre des protestations sur le bruit, la pollution, l'insécurité, le respect du patrimoine. Lyon lève un peu le pied. Les premières rues piétonnes apparaissent. La vitesse se réduit. Le choc pétrolier de 1973 invite à l'utilisation d'autres modes de transports.

Lire aussi : [Ce que Raymond Barre a laissé à Lyon](#)

Mais le cycle se poursuit. [Michel Noir](#) (maire de 1989 à 1995) inaugure une rocade est pour faire « sauter le bouchon de Fourvière », vite saturée. On complète le périphérique au nord.



Les quais du Rhône (ici quai Claude Bernard) avant leur piétonnisation. © Bibliothèque municipale de Lyon

À l'époque de Raymond Barre (1995-2001), le retour du tramway après 40 ans d'absence permet de reprendre des voies aux automobiles. Gérard Collomb (2001-2020) les chasse des bas-ports du Rhône où elles étaient stockées depuis 1939.

« Une malchance et un choix idéologique d'une autre époque », réagit, à contre-courant, son adversaire de droite en 2007, Dominique Perben.

Une ville sans embouteillages, un mythe

Le réseau des pistes cyclables, développé par les écologistes (2020-2026), vient aussi empiéter sur les axes automobiles. Le nombre de voitures baisse en ville mais la traversée demeure problématique aux heures de pointe.

La nouvelle majorité à la Métropole de Lyon souhaite un nouveau tunnel pour la traversée nord-sud, et rouvrir certains axes fermés à la circulation précédemment, et nomme pour la première fois un vice-président chargé de la fluidité. Et la pression monte du côté des usagers.

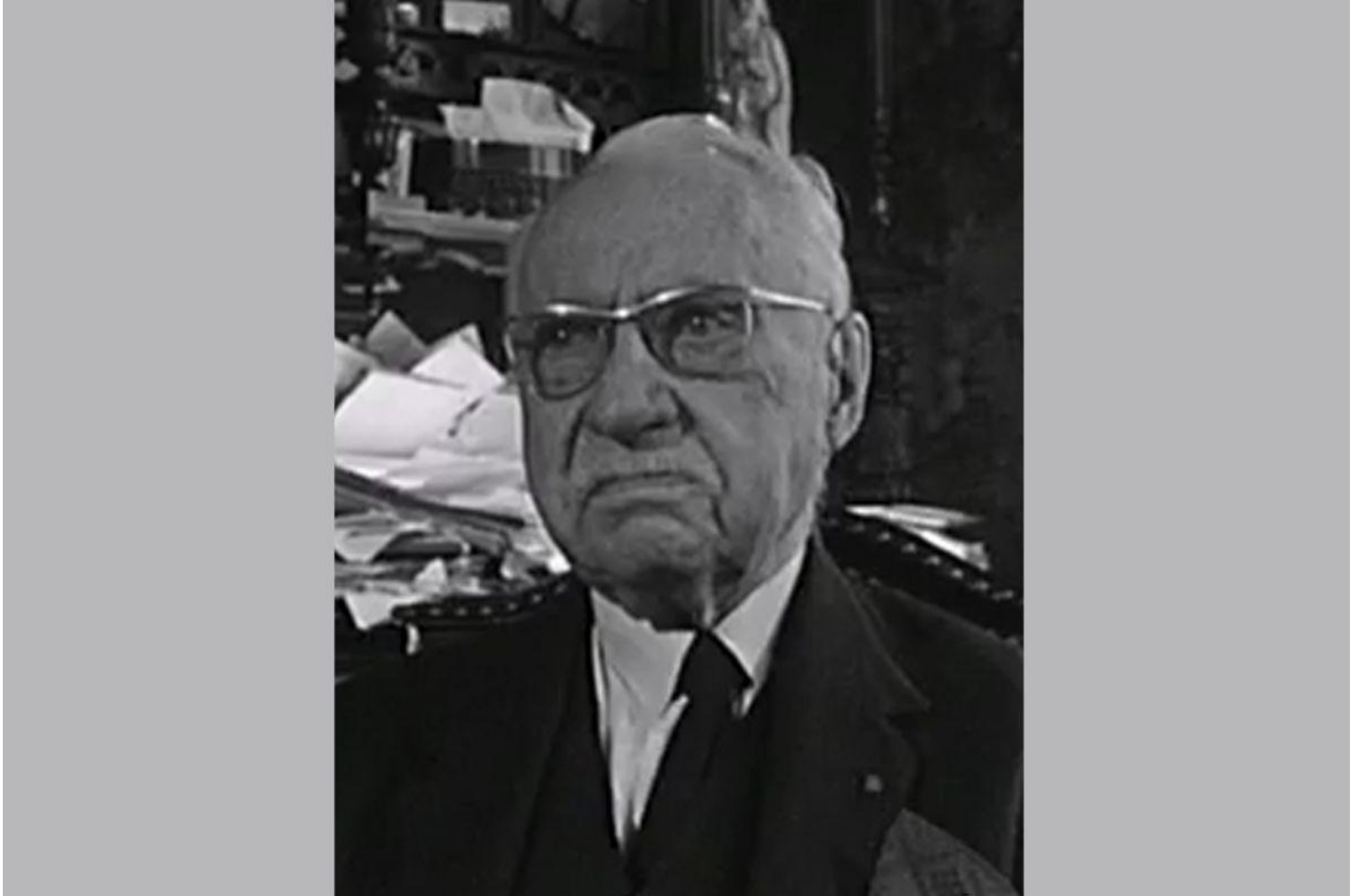
Lire aussi : [Circulation à Lyon. Derrière les chiffres, l'une des meilleures situations en France](#)

Comme l'Automobile Club du Rhône en 1912, des chauffeurs indépendants suggèrent à leur tour des modifications d'aménagement pour « améliorer la fluidité du trafic » comme la suppression de feux rouges. Plus de 100 ans après la décision d'Édouard Herriot, le mythe d'une ville sans encombrements reste tenace.

Camille Chalumeau, l'allumé lyonnais du bitume

[Frédéric Crouzet](#) - 22 avril 2026

Tunnels de la Croix-Rousse et de Fourvière, périphériques... Dès 1912, un ingénieur a imaginé nos grandes infrastructures routières. Son nom ? Camille Chalumeau.



Camille Chalumeau. © Capture d'écran INA

Son plan était presque parfait. En 1912, le directeur de la voirie de la municipalité de Lyon, Camille Chalumeau, participe à la commission d'aménagement, d'embellissement et d'extension de la ville.

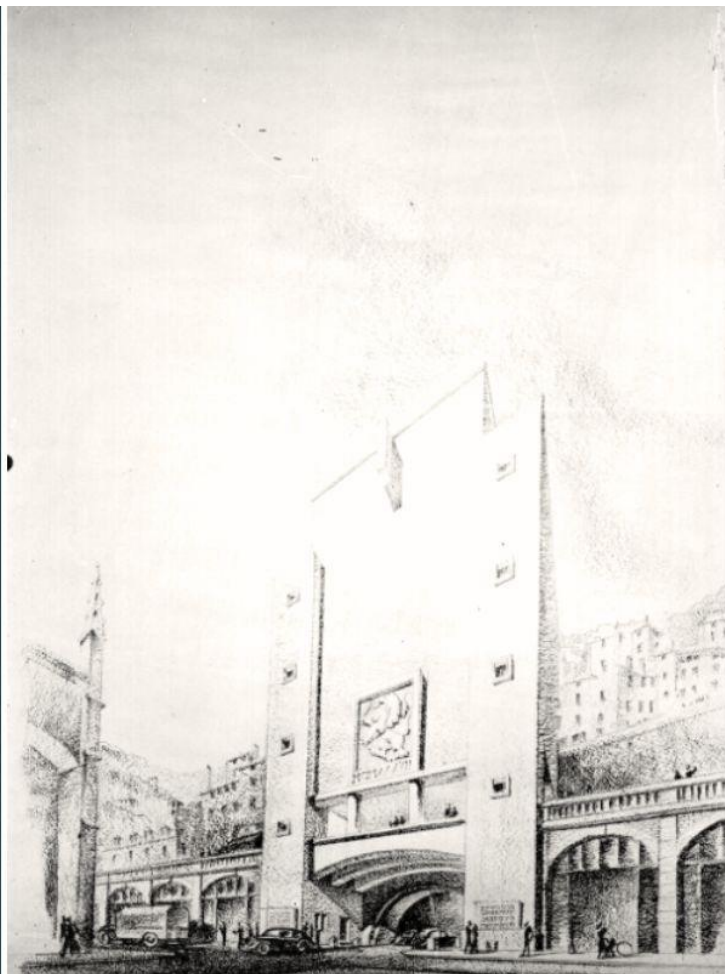
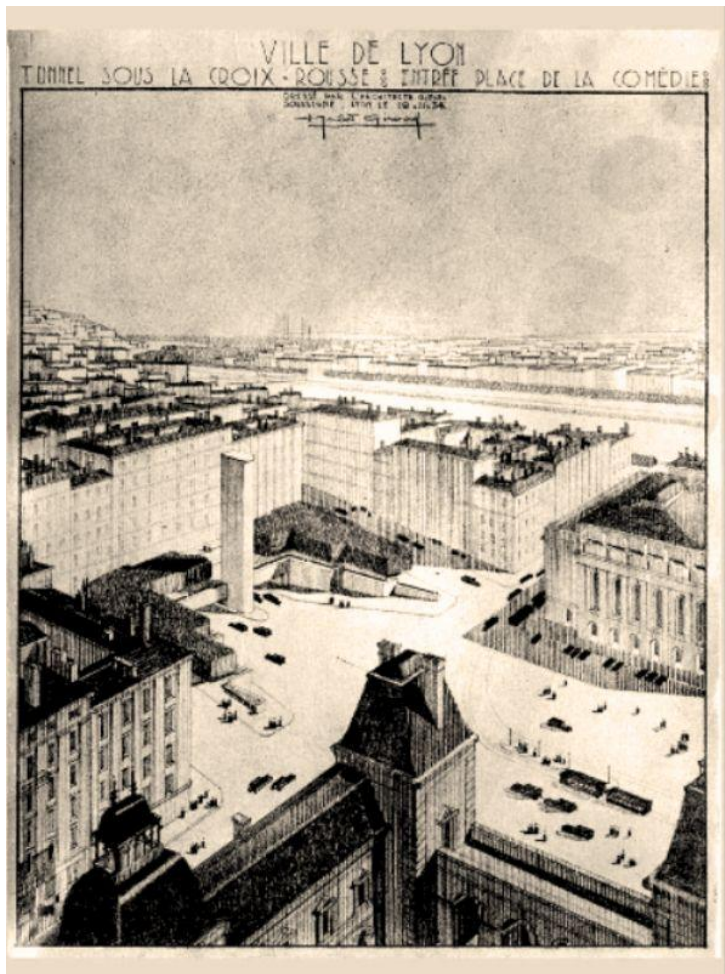
Cet article fait partie de notre dossier sur [la circulation à Lyon](#)

Aux côtés de cet ingénieur centralien trentenaire recruté par [Édouard Herriot](#) en 1910, des médecins, des universitaires, des membres de l'office de tourisme et les services municipaux imaginent, entre autres, de nouvelles voies de circulation pour le futur. Camille Chalumeau fait la synthèse de toutes ces idées.

Le père des tunnels lyonnais

Et présente un plan inédit qui dessine tous les grands axes sur lesquels nous roulons aujourd'hui : un tunnel sous la Croix-Rousse (avec une sortie devant l'hôtel de ville) et sous

Fourvière (prévoyant une sortie à Saint-Paul), un périphérique à l'est le long des anciennes fortifications, de grands axes comme le futur boulevard des États-Unis...



Camille Chalumeau prévoit dans les années 1930 une sortie du tunnel de la Croix-Rousse place de la Comédie (à gauche) et une sortie du tunnel sous Fourvière place Gerson, à Saint-Paul. © Archives municipales de Lyon

Il s'agit alors de relier les 12 routes nationales qui arrivent à Lyon à un axe circulaire et de mieux desservir les faubourgs en pleine croissance. En 1924, Camille Chalumeau ajoute une autostrade (voie à deux chaussées séparées) sur les bas-ports du Rhône, futur axe nord-sud, alors qu'environ 4 000 voitures sont immatriculées dans le Rhône.

Adopté en 1935, son plan ne sera véritablement appliqué qu'après la Seconde Guerre mondiale, en partie par l'État.

Aucune rue à son nom

Grand Prix d'urbanisme en 1937, il n'est cependant plus aux manettes. Le gouvernement de Vichy le met en retraite en 1940 et l'ingénieur s'engage dans la Résistance. Il officie ensuite comme expert urbaniste auprès des tribunaux. Il décède en 1972, quelques mois après la mise en service de son principal projet, le tunnel sous Fourvière.

Lire aussi : [Effet nougat, « connerie du siècle » et béton : l'histoire du tunnel sous Fourvière](#)

Alors que les autres bras droits d'Édouard Herriot, l'architecte [Tony Garnier](#) et le médecin hygiéniste Jules Courmont, ont laissé leur nom à la postérité, aucune rue ne porte le nom de Camille Chalumeau. Un comble pour un directeur de la voirie qui a marqué son siècle.

Louis Baldasseroni : « Lyon a été moins modelée par la voiture qu'on ne le croit »

Pablo Gonzalez - 22 avril 2026

Auteur de Pavages, garages, dallages – La rue vue de Lyon, XIXe-XXe siècles, l'historien des mobilités Louis Baldasseroni nuance l'idée d'une ville entièrement façonnée par la voiture.



La place de la République dans les années 1960. © Archives municipales de Lyon

Les nuisances liées aux transports sont-elles un phénomène récent ?

Louis Baldasseroni : « Pas du tout. Elles apparaissent dès les débuts de chaque mode de transport moderne. Dans le Lyon des années 1900-1910, des riverains se plaignent des vibrations des poids lourds sur pavés, des cornes de tramway, des klaxons et des fumées noires critiquées pour leur aspect et leurs odeurs.

Cet article fait partie de notre dossier sur [la circulation à Lyon](#)

On ne parle pas encore de pollution de l'air, mais on parle déjà de fumée qui « pue ». Les embouteillages et l'insécurité routière sont dénoncés avant même l'automobile. Les conflits d'usage entre piétons et véhicules existent dès le XIX^e siècle.

Les premières piétonnalisations lyonnaises visaient-elles à réduire la place de la voiture ?

Non. Il y a d'abord les rues de la République et Victor-Hugo au milieu des années 1970, puis la rue Saint-Jean, dans le Vieux-Lyon, en 1978, mais ces opérations répondent d'abord à un enjeu économique. Les commerçants cherchent à résister à la concurrence des centres commerciaux de périphérie et de la Part-Dieu.

Lire aussi : [Pourquoi la voiture n'a rien à voir avec l'état de santé des commerces à Lyon](#)

L'idée est de créer une « oasis » pour piétons, un espace où l'on peut flâner sans voitures. C'est une logique de valorisation commerciale et patrimoniale, pas encore une logique de gestion des mobilités.

Lyon a-t-elle été fortement modelée par la voiture ?

Moins qu'on ne le croit. Au début des années 1970, un projet de la DDE (*Direction départementale de l'équipement, transformée en Direction départementale des territoires NDLR*) envisageait de couvrir Lyon d'autoroutes urbaines. Très peu ont été réalisées.

Le centre-ville est relativement préservé, surtout si l'on compare à Marseille, où l'autoroute débouchait directement dans la ville. Et Lyon n'a jamais connu l'équivalent d'une grande voie rapide longeant les quais du Rhône, comme cela a été le cas à Paris avec la Seine.



Vous dites que Lyon n'a jamais été « envahie » par les voitures. Pourquoi ?

Les infrastructures purement automobiles sont assez peu nombreuses dans la ville-centre. Et je n'aime pas le terme « envahissement », qui laisse entendre que l'automobile serait arrivée toute seule dans la ville, alors qu'elle est le résultat d'un consensus.

Le remplacement des tramways par des autobus, entre les années 1920 et 1950, est souhaité par les voyageurs comme par la compagnie de transport. Lyon est aussi [l'un des berceaux de l'automobile](#), avec Berliet ou Rochet-Schneider, ce qui explique le bon accueil

réservé à la voiture jusqu'aux années 1970.

Lyon a-t-elle « échappé » à certains aménagements ?

Lyon se distingue par sa position de carrefour nord-sud, ce qui explique les tunnels de la Croix-Rousse (1952) et de Fourvière (1971), mais elle n'a pas forcément échappé à plus de projets que d'autres villes. Paris a connu des projets autoroutiers avortés, comme la radiale Vercingétorix, censée faire entrer l'autoroute dans Paris par le sud, au début des années 1970.

Quant à l'idée d'un projet d'autoroute traversant le Vieux-Lyon, c'est une légende urbaine. Le quartier a été classé en secteur sauvegardé en 1964 pour faciliter la restauration des immeubles anciens, pas pour contrer une infrastructure routière.

S'il fallait retenir une « grande erreur » lyonnaise, laquelle serait-ce ?

Le centre d'échanges de Perrache est souvent cité. En réalité, les choix d'aménagement dépendaient largement de l'État, principal financeur, et la municipalité de Louis Pradel n'avait d'autre choix que de s'adapter. Au-delà des débats esthétiques, l'architecte René Gagès a réussi à concentrer 17 voies de circulation, un hub de transports, des parkings et des activités dans un espace très contraint.

L'erreur, s'il y en a une, est d'avoir voulu en faire à la fois une voie de transit et de desserte locale, débouchant dans un quartier dense. Le résultat est une coupure urbaine, alors que l'objectif était inverse. »

La folle histoire de la circulation à Lyon en 30 dates

Frédéric Crouzet - 22 avril 2026

De 1900 à nos jours, la circulation des différents véhicules à Lyon a été un sujet de discussion, tensions et espoirs. Plongée dans un passé aux airs parfois très moderne.



La place des Terreaux en 1940. Voitures à cheval et automobiles se croisent encore. © Bibliothèque municipale de Lyon

1900 — les voitures interdites

Le maire [Victor Augagneur](#) envisage d'interdire la circulation des véhicules à moteur mécanique sur la plupart des grands axes de Lyon. Car la voiture est bruyante, encombrante et mal adaptée à des rues encore pensées pour d'autres usages. Les touristes automobiles déconseillent même la traversée de Lyon, ville hostile.

Cet article fait partie de notre dossier sur [la circulation à Lyon](#)

1905 — Lyon invente le sens unique

Pour éviter les accrochages et des croisements difficiles, la ville expérimente la circulation à sens unique des premières voitures. Dans les rues Sainte-Catherine, Sainte-Marie-des-Terreaux et Terme, un arrêté du 21 avril 1905 impose aux voitures de circuler dans le même sens que le tramway.

1912 — Premier règlement

Édouard Herriot signe le premier texte pour [réglementer la circulation automobile](#) et organiser l'espace public. Les tramways restent prioritaires et les automobiles doivent

circuler à droite et ne pas stationner sur la chaussée. Un mois plus tard, le syndicat des camionneurs proteste contre la conduite à droite.



Les accidents de la circulation sont nombreux dans les années 1930, comme ici devant la Halle aux bestiaux (future Halle Tony-Garnier). © Bibliothèque municipale de Lyon

1919 — Priorité à droite

Un arrêté municipal établit la priorité aux véhicules venant de la droite aux carrefours. Car les accidents sont nombreux. La ville impose aux véhicules d'être munis d'un silencieux sur l'échappement.

1927 — Stationnement payant

Rouler c'est bien, mais où garer sa voiture ? La municipalité délimite des espaces loués aux automobilistes sur abonnement. Ce qui fera râler jusqu'en 1954. Un nouveau règlement interdit le stationnement rue de la République et sur d'autres grands axes « *en raison de l'intensité de la circulation* ».

Lire aussi : [Édouard Herriot et Lyon, une histoire d'amour](#)

Riverains, commerçants, représentants sont furieux. Le débat sur le stationnement et l'accès aux commerces ne fait que commencer.

1929 — Premiers feux de circulation

L'avenue de Saxe expérimente les premiers feux tricolores à titre expérimental. Ils vont vite se développer.



Le parking de la Foire de Lyon, quai Achille-Lignon (Lyon 6e). Un parc de stationnement géant, d'environ 30 000 places, a été envisagé à la fin des années 1930 aux abords du pont Poincaré. © Archives municipales de Lyon

1930 — Le premier métro enterré

Pour fluidifier le trafic automobile et éviter les accidents avec les tramways, la municipalité lorgne Paris et la RATP. Ses ingénieurs proposent une mise en souterrain des sept lignes de tramway qui parcourent le centre de Lyon, de la caserne de la Part-Dieu à Saint-Paul en passant par les Cordeliers.

Ce premier projet de métro échoue en raison de son coût et des difficultés techniques.

1931 — Premiers passages piétons

Apparition des premiers passages cloutés. Les piétons ont l'interdiction absolue de traverser en dehors. Pour éviter les dangereuses automobiles, des « refuges » sont installés entre les voies de circulation.

1934 — La guerre des autocars dans le centre

Trop lents et encombrants, les autocars sont dans le viseur. La Mairie interdit leur stationnement dans tout le centre-ville. Édouard Herriot promet une gare routière et restreint le périmètre d'interdiction face aux protestations.

1937 — Un parking provisoire sur les quais du Rhône

La municipalité demande l'autorisation de créer un parc de stationnement de 500 places sur les bas-ports du Rhône, rive gauche. L'État refuse en raison d'un hypothétique projet d'autoroute urbaine, puis donne son feu vert en 1939 pour un parc provisoire. Qui sera occupé jusqu'en 2005.



Le parc des Berges du Rhône dans les années 1970, symbole de l'emprise de l'automobile à Lyon. © Bibliothèque municipale de Lyon

1939 — Fin des voitures à cheval

Les véhicules hippomobiles sont interdits sur les grands axes, encore une fois pour ne pas gêner les chevaux mécaniques.

1942 — Les vélos montent en puissance

La circulation des vélos connaît un regain, en raison des pénuries de carburant lors de la Seconde Guerre mondiale. La ville planche en 1942 sur la création de nouveaux « trottoirs cyclables », projet vite oublié à partir de 1945.

Ces pistes, de simples bandes peintes sur les trottoirs, sont apparues dans les années 1910, grâce au financement du Touring Club de France, avec pour objectif d'écarter les cyclistes de la circulation.

1952 — Ouverture du tunnel de la Croix-Rousse

Le tunnel de la Croix-Rousse, en projet depuis plus de 20 ans, ouvre à la circulation en prolongement de la RN6. Les automobilistes ne sont plus obligés de passer par les rues de la Presqu'île pour traverser la ville.



Circulation dense sur le pont de Lattre-de-Tassigny à la sortie du tunnel de la Croix-Rousse. © Bibliothèque municipale de Lyon

1955 — Premiers panneaux Stop

Venus des États-Unis, les panneaux Stop font leur apparition aux carrefours du sud de la Presqu'île. Un aménagement beaucoup moins cher que les feux.

1956 — « L'affaire Dreyfus » du stationnement

Un habitant de Lyon, Jean Dreyfus, obtient du Conseil d'État, après une longue procédure, la fin du système d'emplacements réservés aux abonnés. Il s'agissait d'une rupture d'égalité entre les citoyens.

1957 — Un parking place Bellecour



Durant 12 ans (de 1957 à 1969), les Lyonnais peuvent se garer sur la place Bellecour.

La place Bellecour accueille un parking de 280 places, délimité par de simples barrières. Les places de quartiers centraux, à Saint-Jean et en Presqu'île, sont autorisées au stationnement.

1958 — Ouverture des autoroutes urbaines

Pour une traversée de Lyon sans encombre, l'axe nord-sud est ouvert sur la rive droite du Rhône. Avec ses 2 x 3 voies et 400 places de stationnement sur terre-plein central, c'est une autoroute qui traverse désormais Lyon.

Le périphérique est Laurent-Bonnevay est lui aussi inauguré. Lyon peut appuyer sur le champignon.

1959 — Le stationnement limité à 1h30

Les Lyonnais s'équipent de disques horaires et le stationnement est limité à 1 h 30 dans l'hypercentre, pour favoriser la rotation des véhicules. Cinq ans plus tard, le Vieux-Lyon passe en « zone orange », avec interdiction absolue de stationner entre 11 h et 12 h, afin de chasser les voitures-ventouses, celles qui utilisent de manière prolongée les espaces de stationnement, ce qui provoque un tollé.



Les quais de la rive gauche de la Saône, à l'époque du tramway dans les années 1950. Puis réservés uniquement aux voitures. © Bibliothèque municipale de Lyon

1960 — Des passages souterrains pour les piétons

Louis Pradel met à l'étude deux projets de passages souterrains pour piétons, place des Cordeliers et place Le Viste (Lyon 2^e). Des élus en réclament aussi boulevard des États-Unis. Seul celui de la Fosse aux Ours à la Guillotière voit le jour.

« Les problèmes d'importants courants de circulation divergents en centre-ville n'ont pas d'autre solution », explique Louis Pradel.

1967 — Premier parking souterrain

Le parking souterrain de la place Bellecour inaugure un vaste programme de stationnement hors voirie. Louis Pradel crée Lyon Parc Auto en 1969. Les commerçants sont ravis car ils attribuent leur baisse de chiffre d'affaires « au défaut de parking ».



La circulation rue Joseph Serlin. © Bibliothèque municipale de Lyon

1969 — Des couloirs pour les bus

Encore une idée pour fluidifier le trafic. Les premiers couloirs réservés aux bus font leur apparition, pour écarter ces transports publics trop lents, mais aussi pour améliorer leur vitesse commerciale.

1970 — Attaque sur les parcmètres

Le stationnement devient progressivement payant sur voirie. Les automobilistes doivent d'abord acheter une fiche chez les commerçants. En 1974, Lyon est une des dernières grandes villes de France à installer des parcmètres, de crainte des réactions.

Qui arrivent au bout de quelques mois avec 1 000 parcmètres vandalisés en 1976. Le nombre de places de stationnement sur voirie passe de 455 en 1971 à 6 000 en 1979.

1971 — Le tunnel sous Fourvière est inauguré

Mise en service du tunnel sous Fourvière qui permet de relier les autoroutes A6 et A7 en passant par le sud de la Presqu'île. La « *connerie du siècle* » pour le maire Michel Noir (1989-1995) et des années de cauchemar pour les vacanciers.

Lire aussi : [Effet nougat, « connerie du siècle » et béton : l'histoire du tunnel sous Fourvière](#)

« *Lyon est la deuxième ville du monde après Los Angeles dont la traversée ne comporte aucun feu* », se réjouit Louis Pradel en coupant le ruban.

1973 — Les commerçants veulent des rues... piétonnes

« *Pas de voitures, pas de bruit, pas de mauvaises odeurs, beaucoup de calme, des fleurs, des fontaines, des bancs* », justifie le président des commerçants de la rue Édouard-Herriot pour demander sa piétonnisation. Il n'obtient pas gain de cause.

LIRE AUSSI : [Pourquoi la voiture n'a rien à voir avec l'état de santé des commerces à Lyon](#)

Les rues de la République et Victor-Hugo deviennent piétonnes en 1977 à la faveur de l'arrivée du métro et de la mobilisation des commerçants. Puis c'est au tour de la rue Saint-Jean. Les piétons s'organisent avec une première manifestation pour « la possibilité de se déplacer sans risquer leur vie ».



Le nouveau quartier de la Part-Dieu et son centre commercial ont été conçus pour l'automobile.

1975 – La Part-Dieu, un quartier hors sol

Ouverture du centre commercial de la Part-Dieu doté d'un immense parking sur le toit. L'architecte urbaniste du quartier, Charles Delfante, a conçu l'ensemble pour séparer les

piétons des automobilistes avec de nombreuses passerelles. Tout est fait pour fluidifier le trafic dans ce nouveau quartier d'affaires.

1976 — La ville coupée en deux par le centre d'échanges de Perrache

Symbole de l'urbanisme dédié à l'automobile, le centre d'échanges de Perrache superpose une autoroute, une gare routière, une station de métro, un parking, à deux pas de la gare de Perrache, ce qui coupe la Presqu'île. « *Un véritable blockhaus* », selon le préfet de l'époque.



L'échangeur de Perrache en 1989.

1993 — La rocade des camions pour « faire sauter le bouchon de Fourvière »

Ouverture de la rocade est pour écarter le trafic de transit de l'agglomération et « *faire sauter le bouchon de Fourvière* », selon Michel Noir. Raté. Elle est encombrée de poids lourds, progressivement interdits sous le tunnel.

En 1997, le périphérique nord (à péage) complète le boulevard Laurent-Bonnevay. Sans supprimer les embouteillages.

2001 — Le retour du tram

Dotée d'un plan de déplacements urbains, dont l'objectif est de faire diminuer le trafic automobile, Lyon accueille deux lignes de tramway, mode de transport qui avait disparu depuis 1956.

Le tramway est cette fois sur un site propre qui permet de supprimer des voies de circulation. Et d'énervier automobilistes et riverains, notamment rue de Marseille, qui protestent contre cet équipement.

2005 — Lancement du Vélo'v

Avec l'arrivée des Vélo'v en libre-service, Lyon change de braquet et développe un réseau de pistes cyclables. À partir de 2020, la Métropole, dirigée par les écologistes, va encore plus loin avec des autoroutes pour deux-roues, les Voies lyonnaises, dont beaucoup sont réalisées sur les emprises autrefois réservées aux voitures.



Gérard Collomb inaugurant le Vélo'v en 2005. © Olivier Chassignole — Photo d'illustration

2023 — La Zone à faibles émissions entre en vigueur

Les véhicules les plus anciens, et les plus polluants, ne peuvent plus circuler à Lyon et dans quelques communes limitrophes devenues [une Zone à faibles émissions](#) (ZFE). La mesure permet de faire baisser la pollution en ville, mais le Parlement décide en avril 2026 [de ne plus rendre les ZFE obligatoires](#).

La Métropole de Lyon, dirigée par Véronique Sarselli, [devrait abandonner la ZFE](#). Le centre de Lyon demeure cependant une [Zone à trafic limité](#), avec la fermeture de plusieurs axes aux automobiles.

Les 4 projets routiers auxquels Lyon a échappé

Frédéric Crouzet - 22 avril 2026

Prolonger la rue de la République jusqu'à la Croix-Rousse, une autoroute sur les quais du Rhône... Ces idées plus ou moins folles ont été abandonnées, et heureusement.

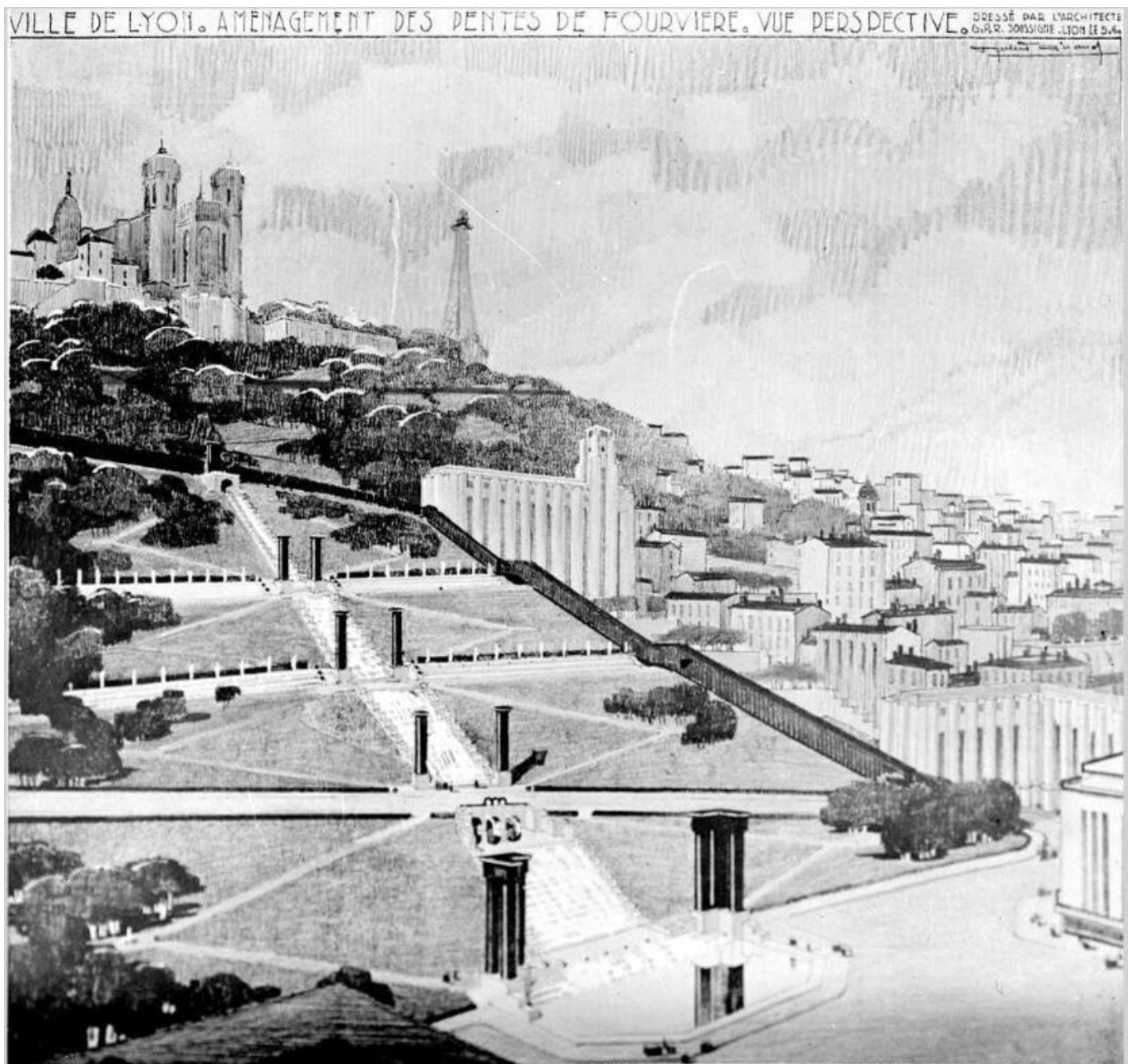


Un projet de prolongation de la rue de la République vers la Croix-Rousse. © Archives municipales de Lyon

La rue de la République prolongée à la Croix-Rousse

Imaginée au XIX^e siècle, cette idée est reprise par [Édouard Herriot](#) : poursuivre la rue de la République sur les Pentes, puis le plateau de la Croix-Rousse, où la rue Dumont-d'Urville, très large, a été conçue dans ce sens dans les années 1870. L'État refusera de financer cet aménagement local.

Des boulevards en corniche



Un projet de créer des boulevards en corniche sur la colline de Fourvière. © Archives municipales de Lyon

Le plan de [Camille Chalumeau](#) prévoit dès 1912 des boulevards accrochés aux collines de Fourvière et de la Croix-Rousse, pour que les touristes en voiture puissent admirer la ville. De premiers travaux de terrassement sont conduits en 1936, puis abandonnés après la guerre. Ouf!

Un pont de la Guillotière en x

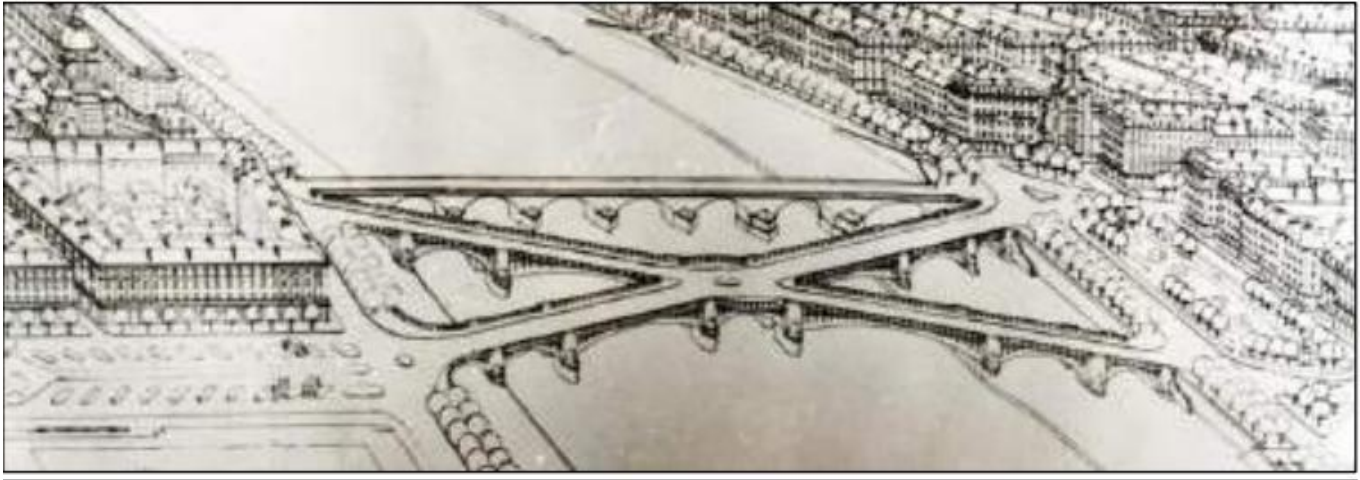


Figure 55 : *Projet du pont de la Guillotière doublé par un « pont en X », v. 1919 (AML 963 WP 77)* © Archives municipales de Lyon

Encore une idée de Camille Chalumeau, qui conçoit dans les années 1930 un pont en forme de x pour les voitures, en complément du vieux pont de la Guillotière, destiné aux piétons. Le projet tombe à l'eau. Le vieux pont sera démoli dans les années 1950 pour laisser place à un ouvrage plus adapté aux automobiles.

Une autoroute sur les bas-ports du Rhône



Figure 42 : *Montage photographique du projet d'autoroute des bas-ports au niveau du pont de la Guillotière, v. 1935 (ADR 2021 W 22)* ©

Mis à l'étude dans les années 1930, le projet est abandonné au profit d'une 2 x 3 voies sur les quais de la rive droite, l'axe nord-sud, en hauteur, en 1958. L'État avait travaillé sur une autoroute urbaine sur la rive gauche, avant de l'abandonner.