

REVUE DE PRESSE*

DU VENDREDI 12 JUIN 2026



* Tous les articles sont issus du journal Le Progrès sauf lorsque le nom d'un journal ou d'une revue est indiqué expressément

L'ESSENTIEL DU 08/06/26

Ça se passe dans votre arrondissement



Le conseil du 2^e arrondissement abordera l'épineuse question des dark kitchens (crédit : Adobe Stock).

Les **élus locaux** lyonnais se réunissent cette semaine en conseils pour examiner plusieurs **centaines de délibérations** qui dessinent les **priorités de la Ville à l'échelle des quartiers** pour les mois à venir. Pour consulter les ordres du jour complets, cliquez sur l'arrondissement de votre choix : 1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e, 5^e, 6^e, 7^e, 8^e, 9^e.

Beaucoup de culture

- À quelques semaines de l'été, la culture occupe une place centrale dans les conseils d'arrondissement. Les élus doivent notamment valider les derniers financements liés à **Entre Rhône et Saône, Tout l'monde dehors !** et à la **Fête de la Musique**.
- S'ajoutent des **aides** destinées aux écoles de **musique**, aux compagnies de **théâtre**, aux structures de **danse** ou encore aux **associations** culturelles.
- Certains dossiers sont plus locaux. Dans le **5^e arrondissement**, plusieurs délibérations concernent ainsi **Gadagne**, les balades urbaines proposées lors du festival Entre Rhône et Saône ou encore le marché des **Tupiniers du Vieux-Lyon**.

Politique(s) de la ville

- Autres sujets majeurs : les quartiers populaires et la solidarité. Les conseils examinent tous une **nouvelle série d'aides** dans le cadre du programme « Engagements Quartiers 2030 », qui finance des actions de proximité en matière de **culture**, d'**emploi**, de **lien social** ou encore de **santé**.
- Les élus doivent également voter des **subventions** destinées aux structures d'**insertion**, aux associations venant en aide aux **personnes en difficulté**, aux **personnes âgées** ou encore aux actions de **prévention**.

- Dans le **7^e arrondissement**, la transformation de la **place Gabriel-Péri** continue aussi d'avancer avec de nouveaux **financements** accordés aux **associations impliquées** dans le projet.

Vivez jeunesse

- Les gones sont également au cœur de nombreux dossiers. Plusieurs dispositifs d'**accompagnement**, de **loisirs** et de prévention doivent être soutenus à travers les programmes **Ville Vie Vacances**, les chantiers éducatifs ou encore l'appel à projets Lyon Jeunesses !.
- Les questions de **petite enfance** sont elles aussi très présentes. Le **6^e arrondissement** examine l'**extension de plusieurs crèches**, tandis que le **8^e** doit se prononcer sur la création d'une **nouvelle micro-crèche rue Saint-Nestor**.

Le quotidien d'abord

- Quelques projets plus structurants figurent également dans les ordres du jour. Dans le **7^e arrondissement**, la Ville poursuit le développement du futur **centre de santé de la Cité Jardin** à Gerland. Dans le **4^e**, les élus doivent se pencher sur l'avenir d'une partie du **stade des Chartreux**.
- Le **2^e arrondissement** souhaite quant à lui **interpeller le conseil municipal** sur la question des **dark kitchens**, ces cuisines dédiées à la livraison, en mettant en avant les enjeux de **nuisances** et de **sécurité**.
- Enfin, plusieurs **opérations de logements sociaux** sont examinées dans les **2^e, 5^e, 7^e et 9^e arrondissements**, signe que la production de logements reste l'un des grands dossiers du mandat qui s'ouvre.

Villeurbanne

Prix d'appel, remises... Comment les promoteurs attirent aux Gratte-Ciel

Deux ans après le lancement des premiers travaux de construction immobilière dans le prolongement des Gratte-Ciel, où en est la commercialisation de ces futurs logements villeurbannais ? Et à quels prix sont-ils proposés ? Pour le savoir, *Le Progrès* a interrogé ceux qui construisent les programmes en cours. On fait le point.

A Villeurbanne, le quartier des Gratte-Ciel poursuit sa mue. Après le projet Vues Ciel de Quartus, lancé il y a bientôt deux ans, les travaux du projet Utopia, porté par Rhône Saône Habitat, ont commencé au début de l'année.

Le bailleur social, qui a déjà vendu la moitié de ses futurs appartements (sur les 230 attendus), mise sur une livraison fin 2028. Soit un an après les 220 logements de Quartus qui a encore une trentaine de biens à vendre. Pour Cogédim et son projet Égérie, plus de 70 logements sur les 207 qui sortiront de terre sont encore sur le marché.

● **Du neuf accessible grâce au bail réel solidaire**
En attendant, la commercialisation se poursuit. Pour attirer les primo-accédants notamment, les trois entreprises proposent des appartements en

Bail réel solidaire (BRS).

« Avec le BRS, on devient propriétaire des murs, mais le foncier reste la propriété d'un organisme de foncier solidaire. Or, dans la Métropole de Lyon, ce qui coûte le plus cher, c'est le foncier. Ici on le sort de l'équation et ça nous permet d'avoir des logements accessibles dans un quartier iconique comme celui des Gratte-Ciel », rappelle Rhône Saône Habitat, qui a déjà pourvu la moitié des 80 logements qu'il propose en BRS.

De son côté, il reste trois maisons de quatre pièces à Cogédim accessibles avec ce dispositif sur les 17 biens commercialisées au départ.

● **Des premiers prix à 190 000 € chez Rhône Saône Habitat**

Côté prix, les offres les plus intéressantes ont trouvé preneurs. Mais certaines bonnes affaires restent à la vente. Pour le projet Utopia, par exemple, l'appartement le moins cher actuellement sur le marché est un T2 de 43 m², situé au 8^e étage avec terrasse et place de parking. Vendu à 190 320 €, soit plus de 4 400 euros le m², alors que le prix moyen dans le quartier tourne aujourd'hui autour de 4 200 euros le m². Pour un T3, il faut compter entre 200 000 et 250 000 €. Les studios de Cogédim, d'une surface inférieure à 30 m², sont un peu plus onéreux puisque



Les travaux de construction du prolongement des Gratte-Ciel ont commencé en 2024 avec le programme Vues ciel du promoteur Quartus. Photo Maxime Jegat

les premiers sont vendus à 228 000 € sans parking.

● **Une remise de 5 000 € par pièce chez Quartus**

Pour sa part, Quartus a déjà vendu 128 logements à d'autres acteurs comme Est Métropole Habitat. Parmi les 98 biens mis en vente à destination des particuliers, il n'en reste plus que 35. « À un peu moins d'un an de la livraison, ces chiffres sont cohérents avec ce que l'on fait ailleurs. L'objectif, c'est d'avoir tout vendu quand les travaux seront terminés. Soit une moyenne de trois ventes par mois jusqu'à l'été 2027 », présente Pierre-Henry Pène, di-

recteur général délégué Auvergne Rhône-Alpes de Quartus.

prix allant jusqu'à 379 000 €, sans compter la place de parking. Et comme son voisin, le bailleur fait en ce moment un petit geste pour accélérer les ventes : « Sur certains lots, les frais de notaires sont offerts. »

De son côté, Quartus propose aussi deux maisons de cinq pièces, pour un prix maximum de 610 000 €, parking compris. Cogédim va encore plus loin : sur son site, deux T5 duplex de 106 m² atteignent les 669 000 €. De quoi donner des idées à ceux qui en ont le budget...

● **De nombreux primo-accédants**

« Le profil des acquéreurs est assez varié, selon Pierre-Henry Pène. On a des familles qui souhaitent un logement plus grand, des primo-accédants, quelques investisseurs... » Il précise que l'âge moyen des acheteurs est de 38 ans, et que 80 % des biens vendus sont destinés à devenir des résidences principales.

Moins onéreuse, l'offre de Rhône Saône Habitat attire davantage de nouveaux propriétaires. « Lorsque l'on vend en BRS, cela doit être obligatoirement le logement principal. On ne peut pas le mettre en location. Alors parmi nos acquéreurs, on retrouve beaucoup de Villeurbannais qui veulent acheter leur premier bien. »

● **Victor Bolzer**

● **Deux maisons à 600 000 €**

Dans son catalogue, Rhône Saône Habitat propose également trois T5 duplex pour des

Métropole de Lyon

1,5 milliard d'euros d'ici 2030 : RTE sort le chéquier pour améliorer le réseau électrique

Après avoir investi plus de 220 millions d'euros en 2025 sur son réseau, RTE annonce la poursuite d'investissements massifs en Auvergne-Rhône-Alpes d'ici 2030 pour répondre notamment à une demande qui pourrait doubler.

Alors que le gouvernement a affiché une ambition forte pour l'électrification de l'Hexagone, enjeu de décarbonation et de souveraineté notamment, Réseau transport d'électricité (RTE) a annoncé ce jeudi 4 juin un plan d'investissements conséquent à horizon 2030 sur la Région Auvergne-Rhône-Alpes (Aura).

● **Trois priorités**

Après avoir investi 226,7 millions d'euros en 2025 (voir par ailleurs), l'opérateur a dévoilé une enveloppe d'1,5 milliard d'investissement sur son réseau d'ici 2030. Une manne essentiellement ventilée selon trois priorités nationales : le renouvellement d'un réseau parfois vieillissant et contraint de s'adapter notamment aux impacts du dérèglement climatique ; le raccordement à de nouvelles zones de consommation à l'instar du parc solaire dont la



RTE, le gestionnaire du réseau de transport d'électricité, s'apprête à renouveler 85 000 pylônes et 23 500 km de lignes d'ici 2040. Photo Richard Mouillaud

part dans le mix de la production énergétique en Aura a connu une croissance de 35,9 % ; enfin, le renforcement du réseau à haute tension.

Une nécessité surtout au regard des promesses de développement de l'électricité sur l'Hexagone, enjeux de souveraineté énergétique et de dé-

carbonation.

● **Des projets**

Alors que le gouvernement a fixé comme cap de faire passer la part de l'électricité dans la consommation finale d'énergie de 27 % en 2024 à 34 % en 2030, puis 38 % en 2035, les projets sur Aura laissent entrevoir un doublement des besoins en électricité.

« Les demandes de capacité sur le réseau arrivent. Il y a des projets et c'est nouveau. En France, de nouveaux acteurs ont ainsi sécurisé leur accès réseau pour 33 Giga watts (GW). Aujourd'hui, toute la consommation des industriels français est de 10 GW, développe François Chaumont, délégué régional de RTE. En Auvergne-Rhône-Alpes, le volume réservé par des projets représente 2,6 GW. C'est à peu près le même volume que les acteurs d'aujourd'hui. Donc, si tous les projets aboutissent, on pourrait doubler notre consommation. »

● **Décarbonation**

Sur la région, ces promesses

sont dominées par la création des gourmands datacenters (1,3GW), l'hydrogène (0,6GW), l'industrie (0,52 MW) et le transport (0,13 MW). Une belle dynamique pour RTE soumise toutefois à la concrétisation desdits projets. Une part d'incertitude qui a poussé François Chaumont à lancer un appel aux législateurs.

« Il faudrait inverser le processus pour non pas raccorder le premier demandeur qui a réservé mais le premier qui est prêt », avance-t-il conscient que de l'aboutissement des promesses dépendra aussi la réalisation des objectifs de décarbonation visant à faire passer la part des énergies fossiles dans le mix énergétique de l'Hexagone de 60 % en 2025 à environ 30 à 35 % en 2035 et à quasiment nul en 2050. Un horizon où la part projetée de l'électricité serait de 50 à 55 %.

En attendant cet hypothétique changement de paradigme, RTE avance et annonce le recrutement de près de 70 salariés sur Aura en 2026 pour soutenir son développement. Il en avait déjà recruté 65 en 2025.

● **Cyrille Seux**

Coup de soleil sur la production électrique

En 2025, la France a exporté pour 50 milliards d'euros d'énergie. Une facture qui a bénéficié de 5,4 milliards de gain en export d'électricité.

La consommation d'électricité est globalement stable sur l'Hexagone. Il en va de même sur la région Auvergne Rhône-Alpes, qui représente 14 % de la consommation électrique en France. « Elle reste inférieure de 5,7 % à la consommation d'avant crise. Ceci en raison de bonnes pratiques de sobriété des usagers et l'impact de l'activité économique pour certains industriels qui connaissent des difficultés comme la chimie, » détaille François Chaumont.

Côté production, elle est stable en Auvergne Rhône-Alpes. « Nous sommes plutôt en situation favorable pour



Une version révisée du projet de parc solaire à Rillieux-la-Pape. Photo Fournie Par Cve

la production qui est à 96,5 % décarbonée. La région Aura représente quasiment 22 % de la production française. C'est une région stratégique, » ajoute le dirigeant. Une production où la part de l'hydraulique et du nucléaire

reste très majoritaire mais où la part du solaire est en augmentation de plus de 35 % avec notamment de plus en plus de petits parcs en particulier dans le milieu agricole.

● **C.S.**

06/06/26

Lyon

Six ans plus tard, faut-il rouvrir une voie automobile sur l'avenue de Saxe ?

Depuis la fin du confinement de 2020, les automobilistes doivent se contenter d'une voie de circulation sur l'avenue Maréchal-de-Saxe qui traverse les 3^e et 6^e arrondissements. Le maire de ce dernier, Samuel Soulier, souhaite réfléchir à une autre configuration pour fluidifier le trafic automobile.

Le maire Horizons du 6^e arrondissement lance un pavé dans la mare.

Élu au mois de mars, Samuel Soulier a émis l'idée de rouvrir une seconde voie de circulation automobile sur l'avenue de Saxe (devenant Foch entre la place éponyme et l'avenue de Grande-Bretagne) qui traverse du sud au nord les 3^e et 6^e arrondissements. « C'est une solution qu'il faut envisager face à un déséquilibre au niveau des modes de circulation », indique-t-il au *Progrès*. Et d'ajouter, prudent : « Je ne dis pas que je veux le faire, je dis qu'il faut y réfléchir. »

« Un non-sujet »

La configuration de l'avenue Maréchal-de-Saxe est un héritage de la pandémie de Covid-19 et des « coronapistes », ces pistes cyclables initialement temporaires, créées par l'exécutif de David Kimelfeld pour accompagner l'explosion de l'usage du vélo dans un contexte de distanciation sociale.

L'actuelle voie bus/vélo était ainsi réservée aux biclous, avant d'être ouverte aux transports en commun, libérés des embouteillages.

Six ans plus tard, Samuel Soulier estime que cet aménagement pose un problème structurel. « Dans le sens nord-sud, nous avons deux voies sur le quai Sarrail et trois sur Garibaldi alors que dans le sens sud-nord, nous n'avons qu'une seule voie sur l'avenue de Saxe »,

constate-t-il.

« C'est un non-sujet, je ne comprends pas l'utilité de lancer un débat sur un axe qui fonctionne très bien », considère de son côté Marion Sessiecq, maire du 3^e arrondissement de Lyon. L'élue écologiste juge que « l'espace se partage très bien tout au long de la journée », assurant qu'« il n'y a aucune alerte sur la fluidité du trafic. »

Depuis 2022 et jusqu'en 2025, le nombre de cyclistes empruntant l'axe n'a cessé d'augmenter, jusqu'à diminuer ces derniers mois. De janvier à mai 2026, 1 664 cyclistes ont été enregistrés en moyenne chaque jour, contre 1 852 sur la même période en 2025. Une baisse de plus de 10 % qui pourrait trouver son origine dans la livraison des travaux de la rue Garibaldi, qui propose une piste cyclable sécurisée plutôt qu'une voie partagée avec les bus.

« Pierre Oliver n'est pas contre »

« On pourrait faire coexister deux voies de bus et deux voies de circulation », imagine Samuel Soulier. Et d'ajouter : « J'en ai parlé à Pierre Oliver (vice-président de la Métropole en charge de la Voirie), il n'est potentiellement pas contre l'idée. » Contactée, la collectivité indique travailler « sur différents points bloquants du territoire », et précise qu'il est « encore trop tôt pour définir sur lesquels nous allons agir ».

Le projet suscite déjà l'ire de la maire du 3^e arrondissement et de son adjoint à la Voirie, Benjamin Badouard. « Depuis 2019, le nombre de passages de voitures a diminué de 20 % en ville. C'est un contresens de revenir sur une décision prise il y a six ans en matière de pollution et de sécurité », juge-t-il.

● **Nathan Chaize**



Sur l'avenue de Saxe, la « coronapiste » instaurée durant la pandémie de Covid avait été pérennisée et une seule voie est autorisée aux voitures et motos. Photo d'archives Richard Mouillaud

Usagers et commerçants : qu'en pensent-ils ?

« Pour les automobilistes, c'est infernal. On a de la place pour les vélos, si on peut redonner une voie aux voitures sans supprimer celle des bus-vélos, je suis d'accord », lance Marianne, cycliste ce matin-là, mais aussi « automobiliste, et piétonne », rappelle-t-elle.

« Je trouve que c'est bien comme ça », glisse au *Progrès* une commerçante de l'avenue qui préfère rester anonyme. « C'est à contre-courant de ce que vous entendrez », assure-t-elle. En effet, Corinne, gérante et propriétaire de la boutique Isaya est de son côté favorable à la création d'une voie automobile supplémentaire. « Les bouchons, avant, c'était à partir de 5 heures, maintenant c'est dès 3 heures. Ça nous pollue et les clients n'osent plus venir parce qu'ils disent qu'ils vont galérer », fulmine-t-elle.



Sur son vélo ce matin-là, Marianne se dit plutôt favorable. Photo Nathan Chaize

Plutôt pour une « réflexion globale », Anaïs, gérante de la Cave Ô Papilles, constate « une baisse de fréquentation » de l'axe depuis plusieurs années. « Il n'y a rien de confortable dans l'aménagement actuel, des bouchons, des klaxons,



Anaïs, propriétaire de la Cave Ô Papilles est aussi favorable. Photo Nathan Chaize

des livreurs qui n'ont pas de place et se mettent au milieu », déplore-t-elle. « Moins de voitures, c'est moins de bruit. Si on remet une voie, il y aura plus de voitures, pas moins de bouchons », estime Antoine, piéton quotidien sur cet axe.

LA - IZM/09

07/06/26

Villeurbanne

Nouveau marché des Brosses: les élus veulent pousser son développement

Le marché du vendredi après-midi aux Brosses, installé depuis un peu plus de trois mois sur la place de la Paix, a été évoqué lors du dernier conseil municipal de Villeurbanne. Si tous les élus poussent pour que celui-ci se développe, ceux de l'opposition restent attentifs aux outils de suivi mis en place.

Villeurbanne compte 22 marchés, répartis sur 11 places. « Ils font partie de l'identité populaire et vivante de notre ville. Ils constituent à la fois un service de proximité essentiel, un soutien au commerce indépendant mais aussi des lieux de rencontres, d'échanges et de vie sociale », vante Caroline Roger-Seppi, 15^e adjointe (Écologiste) en charge du Développement économique, du Commerce et des Marchés forains.

Depuis fin février, un petit nouveau fait son apparition, les vendredis après-midis, du côté de la place de la Paix, dans le quartier des Brosses. Cette expérimentation de la majorité trouve le soutien des différentes oppositions. « Une bonne nouvelle à saluer » pour



Le marché des Brosses a ouvert fin février. Photo d'archives Rony Al Jalkh

Mathieu Garabedian (LFI), « dans un quartier qui peut être considéré comme un désert alimentaire ». Virginie Demars (Renaissance) se « réjouit » de la création de « ce marché de proximité » sur « une place sécurisée ».

Quatre forains pour l'instant

« Ce projet répondait à plusieurs objectifs : accompagner l'apaisement et la requalification de la place de la Paix, mais

aussi apporter une offre alimentaire de proximité dans un quartier qui en avait besoin », appuie encore Caroline Roger-Seppi. Pour l'heure, seuls quatre commerçants – un boucher, un boulanger, un primeur et un traiteur – sont installés. « Ils participent concrètement à la vie du quartier et méritent pleinement notre soutien », poursuit l'adjointe en charge des Marchés forains.

Mais Nicole Tessier-Sibeud,

élue du groupe minoritaire progressiste, interpelle la majorité : « Plusieurs habitants nous indiquent qu'à ce jour, seul le boulanger serait régulièrement présent. » C'est Margot Savin, 21^e adjointe (Écologiste) référente du quartier des Brosses, qui répond : « J'ai constaté l'absence temporaire de certains forains [vendredi 22 mai, NDLR]. Je n'en ai pas les raisons, mais j'ai pu échanger avec le boulanger qui m'a indiqué être ravi de ce marché

et vouloir accompagner l'augmentation du nombre de forains sur cette place. »

Tarifs attractifs

Développer ce nouveau marché en multipliant le nombre de commerçants, c'est la volonté partagée par tous les élus. C'est dans ce sens que le conseil municipal vote à l'unanimité des tarifs avantageux pour les forains qui souhaiteraient s'installer, à leur tour, place de la Paix : 15 € du mètre linéaire par trimestre.

« Il faudra mettre en place un suivi dans le temps long, une démarche de développement économique de ce marché en lien avec les forains présents, ou à venir, et avec les habitants du quartier pour voir son évolution et s'il répond bien aux attentes et aux besoins, aussi bien des producteurs que des consommateurs », formule Mathieu Garabedian. Et Virginie Demars d'élargir : « Ce soir, on vote pour que les habitants des Brosses aient leur marché sur une place digne et sécurisée. Mais les forains et les habitants de Grandclément méritent exactement la même chose. »

● **Vincent Sartorio**

Auvergne-Rhône-Alpes

L'eau, un frein majeur dans le cr

Le chantier du tunnel Lyon-Turin se poursuit, mais on sait que la ligne sera mise en service, au mieux, une vingtaine d'années plus tard que prévu à l'origine. Après un démarrage laborieux des travaux lourds en 2016, le rythme reste ralenti, notamment par la présence de l'eau sur le tracé.

De l'eau, il y en a partout. En partant de l'ouest, entre Saint-Julien-Montdenis et Saint-Martin-la-Porte, sa présence freine le creusement du chantier opérationnel numéro 8 (CO8) qui a démarré en décembre 2022. En cinq ans, 5,6 kilomètres doivent être excavés sur ce tronçon. Ici, impossible d'utiliser des tunneliers. Alors on creuse avec des machines spécifiques et des explosifs. En théorie, c'est quatre fois plus lent avec cette méthode traditionnelle.

Or, la progression est encore ralentie, des venues d'eau obligeant les ouvriers à colmater au fur et à mesure. Questionné par nos confrères du *Dauphiné Libéré* en mai 2026, Emmanuel Humbert, directeur construction France chez Tunnel Eurialpin Lyon-Turin (TELT) assure toutefois qu'il s'agit d'une « stratégie programmée de depuis très longtemps » et que « les venues d'eau sont contenues ». La TELT assure qu'il

reste moins de 20 % du tunnel à creuser et le site internet du groupe Implenia, qui a remporté ce chantier, promet toujours son achèvement en janvier 2027.

Entre 2016 et 2019, la présence d'eau avait contribué à compliquer l'exploration du tube sud du CO7 (entre Saint-Martin-la-Porte et la Praz) ; au bout de 300 mètres, le tunnelier Federica avait rencontré « un grave accident géologique » qui avait imposé des adaptations techniques avant de parvenir à préparer la galerie du tube sud sur 9 kilomètres. Plus précisément, il s'est embourbé après avoir rencontré un conglomérat de charbon et d'eau. Si cette faille avait été repérée, sa dimension (15 mètres de long) a surpris les ingénieurs. En 2019, une grosse venue d'eau a provoqué des déformations sur un barrage EDF situé à 1 km du tunnel.

Tunnelier au ralenti

Plus récemment, le 17 septembre 2025, sur ce même secteur entre Saint-Martin-la-Porte et la Praz, Viviana a commencé à creuser le tube nord. Mais l'engin s'est arrêté au bout de quelques centaines de mètres.

Du côté des opposants au Lyon-Turin, on assure que le tunnelier s'est enfoncé dans

la boue. La version de la TELT diffère. Selon le maître d'ouvrage, des opérations techniques de câblage et d'équipement des wagons arrière ont motivé cette pause, qui s'est prolongée jusqu'en mars.

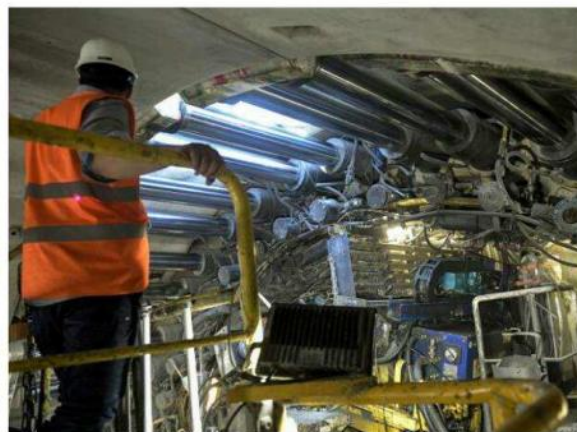
Désormais, Viviana progresse de 7 ou 8 mètres par jour au lieu de 10 à 15 mètres initialement estimés par le maître d'ouvrage. Toujours en mai 2026, dans les colonnes du *Dauphiné Libéré*, Emmanuel Humbert reconnaît que le secteur est « géologiquement très compliqué » tout en assurant que « toutes les difficultés techniques sont maîtrisées ». Il faudra franchir environ 9 kilomètres. Bien sûr, le tracé a été précédé d'un travail de reconnaissance. Lequel avait permis de repérer que les eaux superficielles circulaient sur une épaisseur plus importante que prévu... et de deviner des failles invisibles depuis la surface.

Les études géologiques poussées préconisaient l'usage d'explosifs et d'outils, et non pas de tunneliers, plus rapides. Mais cette méthode traditionnelle, qui permet de s'adapter aux principales difficultés rencontrées en souterrain, était envisagée de façon plus circonscrite et plutôt en complément sur plusieurs secteurs.

● **Dossier Muriel Florin**



À Saint-Martin-de-la-Porte en Savoie, lors d'une visite de chantier en 2019 : ici le creusement est effectué de façon traditionnelle à l'explosif. Photo Maxime Jegat



Sur le chantier, en 2019. Photo Maxime Jegat

Le tronçon français le plus à l'est : un secteur identifié comme complexe

La TELT admet que, malgré les explorations, « comme pour tout grand projet souterrain, une part d'incertitude demeure toutefois sur la localisation exacte et les caractéristiques précises de certains phénomènes géologiques rencontrés au fil de l'avancement. » En l'occurrence, il semble bien que les interactions entre l'eau et le terrain ont été plus fortes que prévu en particulier sur le secteur Saint-Martin-la-Porte, mais aussi sur le tronçon suivant. Plus loin, l'eau complique aussi la tâche sur les puits de ventilation, tel que Modane-Aussais, 500 mètres de profondeur et soumis à de très

fortes contraintes.

Ce n'est pas fini. Le tronçon français le plus à l'Est, celui d'Avrieux à la frontière italienne traverse un secteur identifié comme complexe. Il traverse le massif d'Ambin parfois à 2 200 mètres de profondeur, ce qui implique des contraintes très importantes... Et peut-être des zones de failles. On se souvient d'ailleurs qu'à la suite du creusement de la galerie de reconnaissance, la ressource en eau de la commune de Villarodin-Bourget a été affectée. Ici, le marché prévoit plus de huit ans de travaux. Le maître d'ouvrage mise sur un rythme de plusieurs centaines de

mètres par tunnelier. La cadence effective dépendra toutefois de la réalité des terrains rencontrés.

Davantage d'interactions et beaucoup de béton

Jusqu'à présent, des interactions entre l'eau et le terrain semblent avoir été sous-estimées. Les études géologiques avaient identifié des secteurs compliqués. Les promoteurs du chantier savaient qu'ils devraient faire face à des « convergences fortes » à savoir des risques de décompression, car une fois l'excavation réalisée, le massif a tendance à se refermer. Mais la montagne s'est révélée localement plus

« plastique » qu'envisagé, avec des phénomènes rapides aggravés par l'eau notamment sur les zones charbonneuses. Sa présence a probablement augmenté l'instabilité et la défor-

mation du terrain. Et il faut donc davantage solidifier et bétonner. Un ordre d'idée ? Sur les 8,7 km du tronçon entre Saint-Martin-la-Porte et la Praz, 300 000 m³ de béton ont été coulés.

Creusement du tunnel Lyon-Turin



Un forage de reconnaissance qui n'a pas été effectué

Si on continue de suivre le tracé vers l'est après la Praz, les travaux sont moins avancés. Il s'agit du CO5, à savoir la partie du tunnel située entre Villarodin-Bourget/Modane et Clarea en Italie. Ce chantier concerne aussi quatre puits de 500 mètres de profondeur. Il est imposant, avec environ 18 kilomètres à creuser sur chacun des deux tubes ainsi que des galeries annexes.

Selon la présentation qui en est faite par la TELT, ce lot mord sur l'ouest, en direction de Lyon. Ici, la méthode traditionnelle s'impose déjà pour environ 4 kilomètres sur les deux tubes. Selon les documents techniques du chantier, ce n'est pas la présence d'eau qui détermine ce choix. Sollicité par notre rédaction, le maître d'ouvrage TELT assure aussi que cette zone a fait l'objet de forages profonds et d'investigations qui n'ont « pas mis en évidence de poches d'eau » et rappelle que les « circulations d'eau au sein de certaines failles ou fractures de la roche sont un phénomène pris en compte dans les études comme dans la conduite des travaux ». Pourtant, sous sa casquette de géolo-

gue, Gilles Ménard définit le secteur de Modane-Chavière comme « à fort risque concernant les venues d'eau ».

Fin connaisseur du terrain alpin, il travaillait jusqu'en 2021 au CNRS. Dans ce cadre, il a apporté son concours aux études préalables au Lyon-Turin. En 2003 et 2004, il a rendu deux rapports préconisant un forage supplémentaire sur cette zone au droit de Modane. Il s'agissait de documenter des circulations profondes fortement suspectées par leur signature thermique détectée à distance et de lever les incertitudes concernant les fractures aquifères associées. Ceci entre deux autres points de contrôle.

De l'eau soupçonnée sur une zone de 1,8 km

« Le forage programmé en 2004 a été repoussé, puis abandonné », regrette le scientifique. Tandis que la TELT reste sur sa ligne. « Le secteur fait aujourd'hui l'objet d'une attention particulière [...] Des investigations complémentaires sont à l'étude afin d'affiner encore la connaissance du massif et de ses

caractéristiques hydrogéologiques ». Rien de plus précis.

Selon Gilles Ménard, il y a bien ici une anomalie. « La largeur de la zone de refroidissement détectée sur 1,8 km de distance, est comparable à celle détectée au Pas du Roc, plus à l'ouest, vers Saint-Martin-la-Porte, et comparable également à celles mesurées historiquement dans les tunnels du Mont Blanc et du Simplon qui ont été associées à des venues d'eau supérieures à 1 m³ par seconde ». Et de grincer. « Il y a deux zones de risque majeures pour le tunnel, dont l'une n'a pas été reconnue, et ceci de manière délibérée ».

Questionnée sur ce risque, la TELT assure que le tunnel est dimensionné pour résister aux contraintes hydrauliques identifiées lors des études [...] Les dispositifs de revêtement et d'étanchéité sont adaptés au contexte géologique, géotechnique et hydrogéologique de chaque zone traversée ». Sauf que là aussi, le scientifique doute : « Sous plus de mille mètres de charge hydraulique, on ne connaît pas les limites de ce que l'on est capable de pomper ».

Repères ► Un chantier qui avance lentement

● Combien de mètres gagnés ?

Selon le maître d'ouvrage TELT, sollicité fin mai par notre rédaction, 48 kilomètres de galeries ont été creusés sur 164 à réaliser au total avec les puits et les accès. Le tunnel en lui-même mesure 57,5 km avec 2 tubes, soit 115 km. Sur ces deux galeries principales, 21 km ont été creusés soit un peu moins de 20 %.

● Depuis quand ?

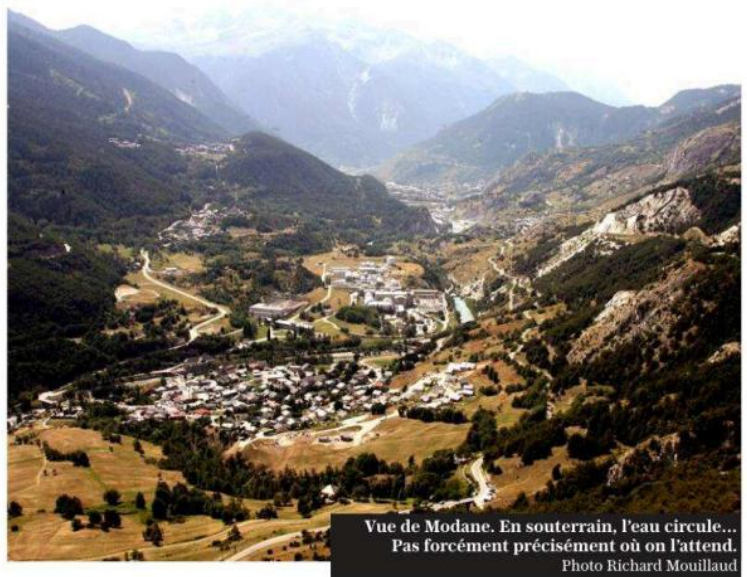
Le projet remonte à 1990. Après les galeries de reconnaissance (les descenderies) au début des années 2000, le creusement du tunnel a véritablement démarré en décembre 2021 pour l'entrée ouest. À noter que le creusement de la galerie de reconnaissance entre Saint-Martin-la-Porte et la Praz — dans l'axe du futur tunnel et au gabarit définitif — avait commencé au tunnelier en juillet 2016. Mais celui-ci a rencontré des difficultés.

● À quel rythme ?

Officiellement, le creux entre 2016 et 2021 constitue une phase de validation administrative et technique. On constate en revanche qu'entre 2022 et fin 2023 (année où de nouveaux fronts ont été ouverts), environ 10 kilomètres ont été creusés. En 2024, c'est moins de cinq dont 1,5 pour le tunnel lui-même. Entre 2025 et avril 2026, soit 18 mois, c'est 7,6 km dont 5,5 sur le tunnel.

● Le retard

Les premiers scénarios annonçaient la mise en service entre 2015 et 2020. À partir de 2012, des documents prévoient l'ouverture à l'horizon 2025. En 2018, on l'envisageait début 2030. Ce qui est jugé probablement irréalisable par la Cour européenne des comptes. À l'heure actuelle, la mise en service est annoncée en 2033 par la TELT. Mais le Conseil d'orientation des infrastructures estime qu'une mise en service en 2035 paraît plus probable. La TELT assure toujours que ce sera en 2033.



Vue de Modane. En souterrain, l'eau circule... Pas forcément précisément où on l'attend.

Photo Richard Mouillaud



Véronique Sarselli à la tribune le jour de son élection à la tête de la Métropole de Lyon.

Face à la "crise des mobilités", la Métropole de Lyon présente un vaste "plan d'action"

Au cours d'une longue conférence de presse organisée à Oullins-Pierre-Bénite, la Métropole de Lyon a présenté son plan d'action concernant les mobilités pour *"rééquilibrer les usages, restaurer la fluidité et améliorer la qualité de vie"*.

On pouvait s'attendre à des annonces fortes, notamment concernant la rue Grenette sachant que la Ville de Lyon avait publié la veille les résultats de sa concertation. Finalement, c'est un vaste *"plan d'action pour rééquilibrer les usages et restaurer la fluidité du trafic"* que la Métropole de Lyon a présenté au cours d'une longue conférence de presse au sein de la mairie d'Oullins-Pierre-Bénite ce mardi. Véronique Sarselli, présidente de la collectivité, était entourée pour l'occasion de plusieurs de ses vice-présidents, de Gilles Gascon à Pierre Oliver en passant par Marie-Hélène Mathieu ou encore Christophe Geourjon.

Pendant plus d'une heure, l'ancienne maire de Sainte-Foy-lès-Lyon a d'abord dressé le bilan de six années de gouvernance écologique avant de détailler ce qu'elle voulait mettre en place pour lancer une *"nouvelle étape pour les mobilités métropolitaines"*. *"Nous avons énormément de points de blocage"*, a débuté Véronique Sarselli, voulant s'appuyer sur des chiffres pour *"objectiver un contexte"*. *"Le problème des mobilités est massif et touche le quotidien des habitants de notre métropole"*, confirme Gilles Gascon, vice-président en charge des mobilités et des transports en commun. Rappelant que la ville de Lyon *"est l'une des villes les plus congestionnées de France"*, le maire de Saint-Priest poursuit : *"Nous sommes arrivés, ces dernières années, à une tension maximale avec l'ensemble des usagers. C'est une crise des mobilités qui pénalise tout le monde."*

Un plan en trois phases

De l'augmentation du prix des parkings LPA du centre-ville de Lyon jusqu'aux difficultés rencontrées par les commerçants, impactés par *"des travaux qui ont paralysé le trafic de la Presqu'île de Lyon"*, les élus de la Métropole de Lyon ont présenté un vaste plan *"fondé sur l'observation des usages réels, l'évaluation des effets des aménagements et la recherche de solutions concrètes"*. *"Depuis plusieurs années, trop de décisions ont été vécues comme brutales, illisibles ou imposées"*, attaque la présidente de la Métropole de Lyon.

"Aujourd'hui, nous voulons ouvrir une nouvelle étape à travers un plan qui s'articulera en trois phases et une feuille de route qui a débuté dès le lendemain de notre élection", détaille Véronique Sarselli. La phase 1, qui symbolise les 100 premiers jours du nouvel exécutif, doit permettre de *"rééquilibrer et fluidifier"*, avec comme priorité le plan de circulation dans la métropole. La phase 2, qui s'étend sur les six premiers mois du mandat, vise à *"réparer la qualité de service"*. Une attention toute particulière sera portée à la rue Grenette, à la ZTL et à la qualité de service des transports en commun. Enfin, la phase 3 fixera un cap sur les 18 premiers mois et visera à *"sécuriser toutes les mobilités"* avec notamment la mise en place, d'ici à la

fin de l'année 2026, de la police métropolitaine des transports promise durant la campagne électorale par Véronique Sarselli.

Audit express et plateforme participative

Sans faire d'annonces fracassantes et très concrètes - la Métropole de Lyon ne voulant pas "*précipiter les choses*" - la collectivité a notamment dévoilé qu'un "*audit express*" sera réalisé en interne au sein de la collectivité, avec pour objectif de dresser une cartographie des principaux points bloquants de l'agglomération. "*La carte, qui sera publiée d'ici 30 jours, devrait nous permettre d'engager rapidement des actions*", promet Gilles Gascon. Une plateforme, reprenant quelque peu le fonctionnement de la plateforme Toodego, a également été lancée ce mardi 9 juin 2026 pour permettre à chaque habitant de la métropole de "*signaler des situations absurdes ou dangereuses*" sur les questions de voirie. "*Nous faisons, à travers cette plateforme qui sera ouverte pendant six semaines, un véritable appel à contribution des habitants qui doit nous permettre de proposer des solutions concrètes*" détaille Pierre Oliver, vice-président chargé de la voirie.

Aussi, les feux tricolores de certaines portions de route vont être reprogrammés dans les prochains jours, comme ceux de la rue de la Barre ou du quai Romain-Rolland, sur les quais de Saône à Lyon. "*On se rend compte que sur ce quai, il y a bien une baisse de 50 % de la circulation, mais en parallèle on observe une congestion de plus en plus forte*", explique Véronique Sarselli. "*C'est la conséquence d'un plan de circulation qui n'est pas bien pensé et complètement contre-productif*", poursuit la présidente qui affirme que les plots situés à la sortie du parking Saint-Jean seront retirés "*avant l'été, quand la reprogrammation des feux aura été effectuée*".

"Poser une vision à long terme"

Annonçant également vouloir déplacer certains arrêts de bus de la place Bellecour, l'ancienne maire LR de Sainte-Foy-lès-Lyon a confirmé, sur la question des feux tricolores, vouloir lancer d'ici la fin de l'année une expérimentation pour gérer et reprogrammer les feux en temps réel avec l'aide d'une intelligence artificielle.

La Métropole de Lyon a également annoncé un gel des tarifs des parkings LPA, qui aurait dû être augmentés le 1^{er} août prochain. Une large campagne institutionnelle sera également mise sur pied d'ici la rentrée de septembre 2026 avec pour objectif de "*rappeler les règles communes et empêcher l'opposition entre les usagers de l'espace public*". Pour finir, la collectivité annonce l'organisation d'assises métropolitaines de la mobilité au dernier trimestre 2026 pour "*poser une vision de long terme*" sur cette question des mobilités du quotidien. "*Aujourd'hui, on est dans une gestion de crise*", reprend Gilles Gascon, assez alarmiste sur l'état du trafic dans la Métropole de Lyon. "*Nous ne voulons pas faire d'idéologie, mais nous voulons nous montrer pragmatiques pour améliorer rapidement la situation*", embraie Véronique Sarselli. "*Il est temps de remettre de l'ordre et du respect dans tout ça*" conclut-elle.

Avec ce plan d'action, Véronique Sarselli entend marquer sa rupture avec la précédente mandature écologiste, même si pour l'heure, la Métropole promet davantage de diagnostics, de concertations et d'expérimentations que de bouleversements immédiats. Une prudence assumée par l'exécutif, qui devra désormais convaincre que le temps de l'observation ne retarde pas celui de l'action.

AMÉNAGEMENT/TRANSPORT



Parc de la Tête-d'Or. L'École de botanique se réinvente pour attirer le grand public

Plants de poireaux de Solaize, de rattes, de cardons de Vaulx et, l'année prochaine, de laitues de Monplaisir... Depuis fin mai, l'École de botanique du parc de la Tête-d'Or, partie prenante du Jardin botanique, a rouvert après des travaux entamés en septembre 2024 par la Ville de Lyon. Sa physionomie a radicalement changé pour devenir plus aimable, lisible, ludique, pédagogique et compréhensible. « À l'origine, le jardin était organisé pour mettre en avant la classification des plantes en cercles concentriques. Mais cela donnait des allées de 40 mètres de long fastidieuses à parcourir, avec des plantes qui n'étaient pas mises en scène. Personne n'y venait, même les apprenants à qui cela était destiné car la classification était obsolète », résume Juliette Babin, directrice du Jardin botanique.

Quatre thèmes pour raconter l'histoire de Lyon. L'ensemble a été réaménagé en

deux grandes parties. Celle, plus aride, dédiée à la médiation scientifique pour la pédagogie des petits jusqu'aux grands étudiants. Et celle dite d'« ethnobotanique » destinée à raconter l'histoire de Lyon au travers de quatre thématiques : gastronomie, soierie, médecine, agriculture. Le déploiement en allées a été conservé mais en cheminements plus courts, découpés autour d'une logique géographique. « Les deux allées principales sont les deux fleuves. Autour, vous avez la ceinture agricole, et l'on pousse assez loin géographiquement. Vous retrouvez des aubergines de Valence, ou des laitues Gloire du Dauphiné », décrivent Agnès et Mathilde, jardinières botanistes. La partie soierie évoque, quant à elle, l'évolution des plantes ayant inspiré les motifs des soyeux, comme le dahlia cactus. Et bientôt, des mûriers pousseront pour faire émerger la contribution des vers à soie.

DAVID GOSSART

Histoire. Une école créée d'abord à la Guillotière

En 1762, la toute première école vétérinaire est créée à Lyon à l'actuel 93 Grande rue de la Guillotière (Lyon 7^e). L'abbé Rozier, botaniste et agronome émérite, décide la création d'un grand jardin pour lutter contre les maladies qui déciment les animaux. L'ensemble comprend 600 plantes usuelles et 1200 espèces alpines et exotiques. Le jardin doit s'agrandir et l'on projette de le déplacer aux Brotteaux en 1789, pour lui donner plus d'ampleur. Le changement de lieu n'est finalement pas effectué. Mais en 1796, un Jardin des plantes surplombant la place Sathonay ouvre sur les

pentons de la Croix-Rousse, au-dessus de l'amphithéâtre des Trois-Gaules. Dès l'année de la création du parc de la Tête-d'Or, en 1857, un terrain de six hectares et des serres sont dédiés à la culture des plantes. Peu fréquentées du public au départ, ces dernières sont initialement destinées aux étudiants en médecine ou en pharmacie pour en apprendre davantage sur les plantes rapportées des colonies. Aujourd'hui, le Jardin botanique et ses 8 hectares, dont 6 500 m² de serres, accueillent environ 15 000 espèces, dont 1 400 considérées comme menacées.

TRAINS

Perrache. La circulation fermée plusieurs jours

Depuis le 27 avril, SNCF Réseau renouvelle les voies ferrées en gare de Lyon-Perrache, un chantier à cinq millions d'euros. Ballasts, traverses, rails sont ainsi remplacés hors période de circulation des trains. Jusqu'ici, la nuit, entre 22h30 et 5h30. Mais SNCF Réseau doit mobiliser la gare pendant plusieurs jours, en deux occasions. Elle l'a déjà fait entre le 5 et le 8 juin. Et elle recommencera du vendredi 19 juin à 22h30 au lundi 22 juin à 5h30, période pendant laquelle la circulation sera entièrement interrompue dans la gare.

GROIX-ROUSSE



Maladies du foie. Première pierre pour un bâtiment spécialisé

En mai 2023, le premier institut hospitalo-universitaire (IHU) consacré aux pathologies hépatiques avait été labellisé par l'État. Trois ans plus tard, ses quatre établissements fondateurs (HCL, Lyon 1, Inserm, Centre Léon-Bérard) annoncent la construction d'un bâtiment qui lui sera dédié dans l'enceinte de l'hôpital de la Croix-Rousse. Les travaux débutent en juin et la première pierre du bâtiment sera posée en novembre. Sa livraison devrait intervenir au printemps 2028. Le bâtiment de six étages regroupera sur plus de 6 000 m² une grande partie des acteurs régionaux de la recherche ; il accueillera également la plateforme de séquençage génomique de l'hôpital. Un projet à 32 millions d'euros, dont 7 millions apportés par la Région, 3 millions par Lyon 1, et 1 million par la Ville de Lyon.

14 LA QUESTION DE LA SEMAINE

Saône

Navigône: fleuve tranquille ou à contre-courant?



Il y a un an, la première navette fluviale Navigône de Sytral Mobilités larguait les amarres sur la Saône. Sa mission? Désengorger le réseau terrestre et verdier nos trajets du quotidien grâce à une «autoroute bleue» de 6,2 kilomètres. En 45 minutes, elle relie Vaise à Confluence, en s'arrêtant aux Subsistances et aux Terrasses-Presqu'île pour trois euros (sans surcoût pour les abonnés TCL). Attention toutefois au terminus, la station de Confluence n'est desservie que les mercredis, week-ends, vacances et jours fériés. Après l'arrivée des navettes électriques *Le Gone* et *La Fenotte* à l'automne pour remplacer les anciens bateaux thermiques, deux nouveaux navires doivent rejoindre le quai ce mois-ci. Un an après le lancement, les Lyonnais sont-ils conquis? Véritable réflexe ou simple sortie du dimanche? *Tribune de Lyon* est allé à la rencontre des usagers. **JULIA PARET**



« Il ne faudrait pas que le ticket soit plus cher »

Charlotte Ruffier, chargée de mission qualité, 38 ans

« J'utilise la navette fluviale de temps en temps mais pas pour mes trajets quotidiens, plus pour les loisirs. Je viens d'arriver aux Célestins et j'ai mis

25 minutes depuis Vaise. C'est pratique car j'habite à côté de l'arrêt de Vaise. Pour moi qui suis enceinte, c'est génial car il n'y a pas de secousses, des places assises et moins de monde que dans les autres transports. Je prends un ticket à l'unité, à trois euros. Il ne faudrait pas qu'il soit plus cher car cela pourrait être dissuasif. Pour rentrer, je prendrai soit un bateau, soit un bus, selon l'horaire car, c'est un peu l'inconvenant, il n'y a pas de navettes très souvent. Je ne sais pas si je l'utiliserais tous les jours pour travailler car c'est quand même plus lent que d'autres moyens de transport tels que le bus ou le vélo. »

« Les informations ne sont pas assez claires »

Christine Reckhaus, retraitée, 67 ans



« Je suis originaire d'Allemagne et en vacances à Lyon. J'ai voulu prendre le bateau pour aller à Confluence plutôt que de prendre le tram car c'est quand même plus sympa ! Cela fait dix minutes que j'attends la navette et je ne comprends pas les horaires, ce n'est pas très bien indiqué. Je ne sais pas non plus où acheter un billet. Peut-on faire un aller-retour sans descendre du bateau ? Pour les touristes, les informations ne sont pas claires. »

« Je suis un voyageur malheureux de Navigône ! »

Gabriel L., Ingénieur, 28 ans

« Je suis un voyageur malheureux de Navigône ! Je n'ai pas de chance, à chaque fois, il y a une galère. Une fois, j'ai voulu prendre la navette, c'était le week-end, mais on attendait en plein soleil, il faisait super chaud, alors j'ai abandonné. Une autre fois, il y avait trop de monde, je n'ai pas pu monter à bord, et là, je viens de la rater car elle est

partie une minute avant l'heure indiquée ! J'attends la prochaine. J'ai vraiment envie d'essayer car c'est sympa de naviguer sur la Saône, c'est beau, c'est nouveau et atypique. Après, pour l'utiliser dans les trajets du quotidien, il faut être super bien organisé car si on la rate, il y a 30 minutes d'attente pour la prochaine ! »



Patrimoine

D'où vient le nom du quartier Grand-Trou ?

Malgré de nombreuses hypothèses, l'origine de la dénomination de ce quartier du 8^e arrondissement demeure mystérieuse.

Dans le cadastre napoléonien de 1824, ce quartier se nomme d'abord Les Plaines et Le Sablon. Avant de devenir résidentiel, le long de la route de Vienne, c'était une grande zone agricole avec peu de bâtiments. Une des hypothèses suggère alors que Grand Trou est le résultat d'une mauvaise traduction de Grand Trieu, une ancienne expression lyonnaise qui signifiait grand terrain ou grande superficie. Néanmoins, aucune archive ne l'atteste.

Une autre théorie, plus fantaisiste, est évoquée. D'après elle, Valdès, un riche marchand lyonnais du XII^e siècle, aurait créé une ville souterraine à cet endroit. À l'origine d'un mouvement religieux dissident de l'Église catholique

romaine, il aurait été sévèrement persécuté et aurait fait construire une ville dans un grand trou pour rassembler ses disciples.

Dans l'ouvrage *Mémoires de la société littéraire, historique et archéologique de Lyon*, il est dit que le quartier tiendrait son nom d'une forte excavation de graviers « destinés à un remblai quelconque » creusé entre le Moyen Âge et le XIX^e siècle.

Pourtant, l'appellation Grand-Trou n'est apparue qu'au XX^e siècle, au moment du développement du chemin de fer. En raison du déblaiement nécessaire au raccord des voies ferrées Lyon-Avignon et Lyon-Genève, un grand trou aurait été creusé au XIX^e siècle. Sa profondeur



© ARCHIVES MUNICIPALES DE LYON

serait allée jusqu'à dix mètres. Encore visible sur le pont de la rue Croix-Barret, c'est lui qui aurait donné son nom au quartier. Dans *Lyon 8^e arrondissement, Histoire et métamorphoses*, l'autrice Catherine Chambon soutient cette hypothèse.

Même si plusieurs autrices et le conseil de quartier du 8^e se sont penchés sur la question, aucune de ces hypothèses ne semble trouver de consensus. L'origine du nom de ce quartier de Lyon reste un mystère. Tout comme celui de Vizille, en Isère, qui porte aussi le nom de Grand-Trou. **LUDIVINE GAY**

Deux autrices lyonnaises se sont penchées sur l'histoire du 8^e arrondissement de Lyon, et particulièrement de Grand-Trou: Sylvie Arnoux avec *Le Grand Trou, c'est quoi? Histoire des quartiers de Lyon* (2023), et Catherine Chambon avec *Lyon 8^e arrondissement, Histoire et métamorphoses* (2009).

Parlons lyonnais

PAR JEAN-BAPTISTE MARTIN

Tirer

Dans le Lyonnais, le verbe *tirer* peut être employé avec des sens qui ne sont pas ceux du français commun. En emploi transitif, *tirer* peut être utilisé avec l'un ou l'autre de sens suivants: «soutirer» (on tire la cuve), «arracher» (on tire les pommes de terre), traire (on tire les vaches). La locution verbale *tirer peine* signifie «se faire du souci, être inquiet (pour quelqu'un)» («Si je rentre trop tard, mes parents vont tirer peine»).

La locution impersonnelle «ça tire» signifie «il y a un courant d'air» («Il ne faut pas rester dans ce carrefour, ça tire trop»).

L'origine du verbe *tirer* est obscure. *Tirer* peut être une réduction de l'ancien verbe *martirier* venant du latin populaire **martyrare* «tourmenter, martyriser, étirer (l'écartèlement étant une des tortures fréquentes)».

Qui est-ce? Charles Démia, orphelin devenu grand éducateur

Charles Démia a consacré sa vie à l'éducation des enfants issus des milieux pauvres à Lyon. Né le 3 octobre 1637, il devient orphelin à l'âge de 12 ans. Le jeune garçon est alors confié à l'une de ses tantes, qui habite Lyon. Là, il poursuit sa scolarité au collège jésuite de la Trinité, jusqu'à obtention de son doctorat en droit civil ecclésiastique. En 1666, il rédige ses *Remontrances* dans lesquelles il préconise la mise en place d'écoles primaires pour les enfants pauvres. Lors de visites au sein de différentes paroisses, il constate la faiblesse des connaissances religieuses de certains fidèles. Charles Démia voit dans l'éducation une manière de former une future main-d'œuvre. Il fonde alors à Lyon la Congrégation des frères de Saint-Charles, puis ouvre en 1667 la première école gratuite dans un quartier ouvrier de la ville. Il parvient à ouvrir cinq écoles de



garçons gratuites grâce à l'aide de quelques personnes charitables. Et le 27 mai 1672, il inaugure le premier séminaire de formation des maîtres en France. En 1675, il ouvre les deux premières écoles gratuites de filles, gérées par un bureau des dames. Et cinq ans plus tard, en 1680, il fonde la Communauté des sœurs de Saint-Charles pour le recrutement des institutrices. Pour lui, la scolarisation des enfants pauvres permettait de les préserver de la mendicité. En 1688, il fait paraître des *Règlements pour les écoles de la ville et du diocèse de Lyon*, qui contiennent la présentation de ses méthodes d'enseignement. En dehors du catéchisme, le programme comprenait de la lecture, de l'écriture et de l'arithmétique. Lorsque Charles Démia décède en 1689, Lyon compte une vingtaine d'écoles de 100 à 150 élèves chacune. **MAËLLE CHARVET**

TRIBUNE DE LYON 09/06/26 par David Gossart

Circulation. Ce que la Métropole de Lyon va changer en Presqu'île

Remettre les bus place Bellecour à leur ancienne place, geler les tarifs des parkings, solutionner rapidement les gros points noirs... La Métropole veut faciliter la vie de tous les usagers, et notamment des automobilistes.



La rue de la Barre, souvent congestionnée. La Métropole veut rouvrir dans les deux sens la sortie du parking Bellecour. ©David Gossart

« *Nous ne sommes pas dans l'idéologie, nous sommes dans la gestion de crise* ». En présentant les premières mesures de la Métropole en direction des transports dans Lyon, le vice-président aux transports en commun et aux mobilités Gilles Gascon a tracé une ligne fine dans le stabilisé de la place Bellecour.

« Ne plus privilégier un mode par rapport à un autre »

La nouvelle politique ne sera pas pro voiture, mais purement pragmatique. « *Ils (les Écologistes, N.D.L.R.) ont privilégié un mode de déplacement par rapport à un autre. On ne privilégiera plus, car il y a crispation entre les usagers* », a renchéri ce mardi matin la présidente Véronique Sarselli en mairie d'Oullins-Pierre-Bénite.

Le point presse se voulait symbolique, rassemblant non seulement Véronique Sarselli et Gilles Gascon, mais aussi Pierre Oliver, vice-président à la voirie, au trafic et aux circulations intelligentes, le maire d'Oullins-Pierre-Bénite et vice-président métropolitain Jérôme Moroge, Marie-Hélène Mathieu, en charge du commerce, de Christophe Geourjon, chargé de la transition énergétique et de l'adaptation climatique, et d'Emmanuel Hamelin, nouveau président de Lyon Parc Auto.



Mais de fait, en annonçant un plan en trois phases (100 jours, 6 mois, 18 mois) pour « *une Métropole fluide, sûre et apaisée* », les inflexions les plus rapides et visibles seront nécessairement dévolues à l'automobile et la circulation qui l'entoure.

Carte des points noirs sous 30 jours

À commencer par la correction de points noirs relevés au gré d'un audit interne express réalisé depuis le début du mandat. Une cartographie de ces points noirs sera livrée d'ici trente jours, les premiers travaux réalisés dans le même temps sur les points les plus pénalisants.

Dans le même esprit, Pierre Oliver, annonce quant à lui le lancement, pour six semaines, d'une plateforme en ligne dédiée à recueillir points noirs et « *situations absurdes* » auprès des usagers.

La sortie du parking Saint-Jean réaménagée

Certains points bloquants sont déjà cependant connus, comme le parking Bellecour, dont les accès embolissent la rue de la Barre.

La sortie du parking sera donc rétablie dans les deux sens de circulation. Autre parking dont les abords seront remodelés, celui de Saint-Jean, qui débouche sur le quai Romain-Rolland. Des plots empêchant de rejoindre le quai depuis le parking avaient été posés par lors du précédent mandat.

L'idée est, sur ce point, de retravailler le rythme des feux pour éviter une remontée de file de bouchons le long du quai, tout en travaillant sur la question des plots, qui pourraient bien être enlevés. « *Une autre sortie pourrait aussi s'organiser depuis le parking, mais plus loin sur le quai* », ajoute Véronique Sarselli.

Autre renversement d'un choix écologiste, la volonté de replacer les arrêts de bus autour de la place Bellecour à leur emplacement d'origine. Les C20, C20E, et 40 avaient ainsi déménagé à l'ouest de la place dans le cadre de la Zone à Trafic Limité.

Les aides aux mobilités refondues

Côté ZFE, l'interdiction des vignettes Crit'Air 2 est officiellement mise de côté, quand les contraintes autour des Crit'Air 3 feront l'objet d'une « *adaptation* », tout comme les aides aux mobilités, destinées à être refondues. Le gel des tarifs des parkings LPA va aussi être entériné par la Métropole de Lyon.

Quant à la rue Grenette, la décision pourrait ne pas intervenir finalement en ce mois de juillet. Devant l'absence de consensus, la question sera traitée dans la phase 2, qui se projette à six mois.

LYON CAPITALE 10/06/26 par Loane Carpano

Sécheresse estivale dans le Rhône : l'Etat se mobilise pour anticiper les fortes chaleurs



Le 4 juin, les préfets du grand bassin se sont réunis pour tenter d'anticiper les épisodes de sécheresses à venir dans le nord du bassin Rhône-Méditerranée.

L'été 2026 devrait être chaud et sec dans le nord du bassin Rhône-Méditerranée. Malgré une situation *"globalement favorable"* avec la bonne recharge hivernale des nappes d'eau souterraines, l'Etat se mobilise pour anticiper une possible sécheresse estivale, en cas de dôme de chaleur par exemple. La préfecture de l'axe Rhône-Saône, indique notamment que *"des mesures de restriction pourront être mises en œuvre localement lorsque la situation l'exigera"*.

L'adaptation des politiques de l'eau se poursuit

Au-delà de cette gestion de l'été, l'État annonce poursuivre l'adaptation des politiques de l'eau aux conséquences du changement climatique. Lors d'une réunion organisée le 4 juin, les préfets du grand bassin ont partagé les grandes évolutions portées par les principaux documents de planification dans le domaine de l'eau. *"Ces documents stratégiques renforceront, pour la période 2028-2033, la prise en compte des enjeux d'adaptation dans le domaine de l'eau, comme les risques liés à la raréfaction de la ressource en eau ou les phénomènes d'inondation plus fréquents et plus intenses"*, indique la préfecture.

Les échanges ont également porté sur la préservation des espèces migratrices emblématiques du bassin, dont certaines connaissent un déclin *"préoccupant."* C'est notamment le cas de poissons migrateurs, tels que la Lamproie marine ou l'alose feinte de Méditerranée. Le préfet coordonnateur de bassin réunira de nouveau les préfets à la fin de la période estivale pour analyser les effets des mesures mises en œuvre.

11/06/26

Lyon

Bouchons et parkings saturés à Bellecour: le Pôle bus sera déplacé

La Métropole de Lyon travaille à réduire les embouteillages dans le secteur de la place Bellecour à Lyon. Elle rétablira bientôt la possibilité pour les automobilistes de rejoindre la partie Nord de la place depuis la sortie du parking, et allongera la durée du feu vert à plusieurs croisements. Au risque de pénaliser bus et piétons au cœur de la Presqu'île.

« Les embouteillages constants au croisement de la rue Colonel-Chambonnet et du pont Bonaparte sont sources de stress pour tout le monde », s'agace un Grand Lyonnais. Mardi 9 juin, la nouvelle présidente LR de la Métropole de Lyon, Véronique Sarselli a annoncé le lancement d'une plateforme en ligne destinée à signaler les points bloquants ou dangereux sur l'ensemble de la voirie de l'agglomération lyonnaise. Intitulée « Ça bloque? On agit », elle a d'ores et déjà recueilli 448 contributions, déposées par 216 personnes.

Rétablir l'accès à l'Est de la place depuis la sortie du parking

Parmi elles, six concernent la place Bellecour. Si deux usagers évoquent la relative ab-



Aux heures de pointe, il devient difficile de s'extraire du parking Bellecour pour s'insérer dans une circulation très dense. Concert de klaxons sous les fenêtres des riverains. Photo Rémi Liogier

sence de continuité cyclable dans le sens Ouest-Est, quatre déplorent les importants embouteillages que connaît le secteur depuis la mise en place du pôle bus à la sortie du parking Bellecour et la création d'une piste cyclable bidirectionnelle.

L'un d'eux évoque ainsi des « embouteillages constants », y compris le week-end « tard le soir ». Un autre évoque le sujet de la sortie du parking Bellecour, et appelle à redonner un accès à la partie Est de la place

Bellecour, sans avoir à emprunter la rue Colonel-Chambonnet puis le carrefour du pont Bonaparte, régulièrement embouteillé.

« Nous souhaitons réinstaller le pôle bus à l'Est de la place »

Contactée, la Métropole de Lyon considère quant à elle que « le principal point bloquant du secteur est la sortie du parking Bellecour avec une obligation

de tourner à droite qui amène à croiser les lignes de bus ». Des agents ont ainsi été missionnés « les samedis afin de réguler la circulation à la sortie du parking ». D'ici quelques semaines, les automobilistes pourront par ailleurs de nouveau tourner à gauche en sortant du parking pour rejoindre directement la partie Nord de la place Bellecour.

L'une des deux voies bus sera ainsi transformée en voie automobile, confirme la collectivité

auprès du Progrès. Les lignes de bus C20, C20E et 40 pourraient ainsi s'en trouver perturbées.

Moins de vert pour les piétons, plus pour les voitures

« Nous souhaitons réinstaller le pôle bus à l'Est de la place, comme c'était le cas il y a encore quelques mois », répond la Métropole de Lyon qui dit se conformer « aux demandes de l'Association pour le Développement de la Presqu'île de Lyon (ADPL), du conseil de quartier et du Comité d'intérêt local centre Presqu'île ». Enfin, la collectivité travaille « sur la temporalité des feux » situés au niveau des rues Gasparin et Émile-Zola. Concrètement, leur durée devrait être allongée pour les automobilistes, au détriment des piétons donc.

Dans un communiqué diffusé ce mercredi, le groupe des écologistes à la Métropole de Lyon a estimé que l'horizon dessiné la veille par Véronique Sarselli fait craindre « de nouvelles formes de partage de voies qui pourraient fragiliser la priorité donnée aux transports en commun », s'inquiétant notamment de la remise en cause de certains itinéraires de bus.

● Nathan Chaize

Piste cyclable, embouteillage, signalisation... Le cahier des doléances se remplit à toute vitesse

La plateforme lancée par la Métropole rencontre un succès fulgurant, avec déjà plus de 500 signalements en 24 heures. Lyon concentre les doléances. Qu'elle soit un conflit d'usages, une signalétique jugée inadaptée, ou un ralentissement,

chacun y va de sa micro-problématique quotidienne. Un usager juge ainsi inutiles les feux installés sur l'avenue Félix-Faure, après l'aménagement d'une voie de bus à double sens en site propre. Un autre demande la pose d'un panneau M12,

permettant au cycliste de passer au feu rouge en cédant le passage à tout autre usager sur le cours Albert Thomas. Des sujets plus globaux et médiatisés reviennent aussi à plusieurs reprises. Plusieurs contributeurs de-

mandent à la Métropole de travailler à une réouverture de la rue Grenette, dénoncent la fermeture aux automobilistes d'une partie de l'avenue des Frères-Lumière ou encore celle de l'avenue Rockefeller. Les contributions les plus récurrentes

concernent des feux tricolores jugés « inutiles » ou « mal synchronisés » par des automobilistes. De nombreux demandent appellent par ailleurs à améliorer la continuité cyclable dans plusieurs secteurs de la ville.

Jeudi 11 juin 2026

Actu Lyon | 25

Lyon 3e

Sur les places Henri et Bir-Hakeim, les riverains face aux trafics et aux rodéos

Les places Henri et Bir-Hakeim étaient au centre d'échanges parfois vifs mardi lors du conseil d'arrondissement entre les élus de l'exécutif et ceux de l'opposition. Ces derniers se sont fait le relais des riverains qui, disent-ils, se heurtent quasi quotidiennement aux nuisances et aux trafics. Et ils demandent à la majorité de « prendre à bras-le-corps » ces sujets.

Situées dans le 3^e arrondissement, les places Henri et Bir-Hakeim sont à la peine. À un point tel que plusieurs élus de la nouvelle opposition se sont fait le relais des habitants. Profitant d'une délibération concernant le conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance de Lyon, Marion Boissel (Cœur Lyonnais) dresse un constat alarmant à propos de « la dégradation préoccupante de la situation de la place Bir-Hakeim » parlant même « d'une aggravation nette des troubles avec une intensification particulièrement marquée en soirée, les week-ends et pendant les vacances scolaires ».

« Une fermeture de la place ? »

Nuisances sonores se prolongeant parfois jusqu'au petit matin, trafic de stupéfiant visible, dégradation, abandon de déchets, rodéos urbains rythment désormais la vie des riverains.

« Ce qu'ils vivent n'est pas supportable », enchaîne l'élue qui choisit de parler de cette dame âgée dont on a arraché la chaîne autour du cou. « C'était la chaîne de baptême de son fils, décédé il y a un an ».

Face à ces troubles qui « persistent », Marion Boissel interroge : « Combien de temps encore va-t-on supporter ceci sans réponse durable ? » Et l'élue de suggérer alors « une présence renforcée et régulière des forces de l'ordre », une « action déterminée contre les points de deal », ou encore une « fermeture aux horaires des espaces verts de la ville de Lyon de la place, avec l'installation d'une grille de bonne hauteur ». « Nous demandons que ce sujet soit traité avec sérieux et avec la fermeté qu'il mérite ».

« Vous vous trompez de sujet »

Second point noir sur lequel l'opposition est intervenue peu avant le conseil, la place Henri située à Montchat. Loïs Turpin (groupe Cœur Lyonnais), pointe du doigt « l'inaction de la municipalité » sur cet espace public dont les maux semblent identiques à ceux de la place Bir-Hakeim. Et d'évoquer « l'absence de patrouille de la police municipale et « le manque de moyens » pour intervenir. « Les patrouilles, les habitants n'en ont jamais vu. Nous demandons la transmission du bilan des interventions faites



Des riverains des places Henri (photo) et Bir-Hakeim se plaignent de nuisances marquées en soirées et les week-ends. Photo Christian Salisson

sur cette place », indique l'élue. À défaut d'être entendu, « nous saisisons la commission d'accès aux documents administratifs ». Avant de lancer une invitation : « Que la maire aille sur place pour entendre les revendications des habitants ». Aujourd'hui, « ils sont sidérés ».

Élu insoumis et à ce titre faisant partie de l'opposition, Albert Lévy donne un point de vue, ou peut-être une réponse que ne renie nullement la maire écologiste Marion Sessieq. « A propos de la place Bir-Hakeim, vous touchez un problème qui n'est pas du ressort de la Ville de Lyon et du 3^e. Ce que vous évoquez, c'est un problème plus récurrent qui relève de l'action de la justice, de l'action des services de police ». Et de poursuivre : « En quoi jeter ces faits, j'allais dire à notre visage,

va arranger la situation des habitants qui souffrent de ce mal ? Vous vous trompez de sujet, je pense. La municipalité n'est en rien concernée par cela, si ce n'est qu'elle peut apaiser, apporter des réponses mais qui ne sont pas de l'ordre de la lutte que la justice doit mener contre le crime organisé et les trafics » relève l'élue.

« On est conscient du problème »

Adjoint au maire en charge de la Voirie et de la Tranquillité publique, Benjamin Badouard tente d'arrondir les angles. « On est conscient du problème, on est en lien avec les riverains, la police municipale avec ses prérogatives est alertée et est régulièrement sur le terrain », précise-t-il évoquant aussi

l'importance des actions de prévention et annonçant une visite prochaine sur le terrain.

« Vous êtes là pour agir »

Il n'empêche. On s'impatiente dans les rangs de l'opposition, peu convaincue par les propos de leurs collègues élus. « On est les seuls dans l'opposition à prendre à bras-le-corps ces sujets de sécurité. Vous êtes là pour agir, sinon il faut laisser la place à d'autres qui ont plus envie d'agir », intervient sèchement Loïs Turpin (groupe Cœur Lyonnais).

« La droite n'a pas le monopole de l'attention portée aux questions de sécurité », finira par dire Marion Sessieq, déclarant « ne pas cautionner pas la démagogie de M. Turpin ». Et mettant ainsi fin à ce long débat.

● A. Du.



Après sa victoire dans Top Chef, la Lyonnaise Viviana Pisacane attendue au Lyon Street Food Festival

Sacrée gagnante de la saison 17 de Top Chef mercredi soir, la cheffe lyonnaise Viviana Pisacane fera sa première apparition publique dès ce vendredi au Lyon Street Food Festival.

À peine couronnée grande gagnante de Top Chef 2026, Viviana Pisacane sera déjà sous les projecteurs à Lyon. La cheffe du restaurant Le Bœuf d'Argent, dans le Vieux-Lyon, participera ce vendredi 12 juin à la 10e édition du Lyon Street Food Festival, qui ouvre ses portes ce jeudi aux Grandes Locos de La Mulatière.

Originnaire de Naples et installée à Lyon depuis plusieurs années, Viviana Pisacane s'est imposée mercredi soir lors de la finale de la célèbre émission culinaire de M6. Son parcours, marqué par une cuisine mêlant influences italiennes et produits français, lui a permis de séduire le jury tout au long de la compétition.

À 20h10, la jeune cheffe sera l'invitée de la scène "Street Food Stories" pour un échange avec le journaliste et cuisinier Jordan Moilim, accompagné de la journaliste Céline Bonnaud. Elle reviendra sur son aventure télévisée, sa victoire et ses projets futurs. Une rencontre qui devrait attirer de nombreux festivaliers venus célébrer l'une des nouvelles figures de la gastronomie lyonnaise.

Collecte et dépôt sauvage de déchets : des amendes plus élevées depuis le 5 juin 2026

Publié le 10 juin 2026 - Service Public / Direction de l'information légale et administrative (Premier ministre)

Le non-respect des règles de collecte des déchets est davantage sanctionné. Un décret publié au *Journal officiel* du 4 juin renforce les règles concernant le dépôt, le tri et l'abandon de déchets. *Service Public* vous explique.



Des sanctions plus sévères en cas de non-respect des règles de collecte

Depuis le 5 juin 2026, certaines infractions passent de la 2^e à la 3^e classe de contravention.

Vous devez désormais payer :

- **45 € : amende forfaitaire minorée** (montant réduit si vous payez dans les 10 jours après la verbalisation) ;
- **68 € : amende forfaitaire** (montant « normal » si vous payez dans le délai prévu, généralement 45 jours) ;
- **180 € : amende forfaitaire majorée** (montant plus élevé si vous ne payez pas dans les délais) ;
- **Jusqu'à 450 € en cas de jugement** (montant maximum que peut décider un juge si vous contestez ou ne payez pas).

Le décret prévoit notamment des sanctions en cas :

- de dépôt de déchets **en dehors des jours et des horaires autorisés** ;
- de non-respect des **consignes de tri** ;
- d'utilisation d'un **contenant inadapté** ;
- de dépôt de déchets **aux pieds des conteneurs ou emplacements prévus**.

À noter

Si vous laissez un conteneur ou un bac à ordures ménagères en permanence dans la rue, vous risquez une amende de **750 €** maximum.

Abandon de déchets dans les espaces naturels

Afin de renforcer la protection de l'environnement, les sanctions sont renforcées lorsque les infractions sont commises dans des espaces naturels bénéficiant d'un statut de protection particulier, tels que les parcs nationaux, les réserves naturelles ou les sites classés.

Dans ces cas, les infractions peuvent relever d'une contravention de **4^e classe**, soit :

- 135 € (amende forfaitaire) ;
- jusqu'à 750 € en cas de jugement.

Elles concernent notamment le fait de déposer, abandonner ou jeter des déchets dans ces espaces.

À noter

L'abandon de déchets dans l'espace public peut être sanctionné d'une amende pouvant aller jusqu'à **1 500 €** (contravention de 5^e classe), voire davantage en cas de récidive.

L'archéologie se met à portée de main



Un « Village de l'archéologie » est installé tout le week-end devant le CHRD (crédit : Adobe Stock).

Pendant 3 jours, Lyon accueille les **Journées européennes de l'archéologie** avec une **série d'animations gratuites** destinées à faire découvrir les **coulisses** d'une discipline méconnue.

Les grandes lignes

- Chaque année, les Journées européennes de l'archéologie mobilisent **chercheurs, conservateurs** et **passionnés** dans plus de 30 pays.
- À Lyon, l'événement prend essentiellement la forme d'un Village de l'archéologie installé entre le **CHRD**, le **musée des moulages** et le cinéma **Comoedia**.
- **Ateliers, conférences, projections, expositions** ou encore **démonstrations** rythmeront le week-end. L'objectif est de montrer que l'archéologie ne se résume pas à des vitrines remplies d'objets anciens.

Ce qui est prévu

- Le public pourra **découvrir les méthodes** utilisées par les spécialistes pour étudier le passé. Certains ateliers proposent de s'initier aux **fouilles archéologiques**, d'autres de participer à la **restauration d'objets** tout juste sortis de terre.
- Au musée Lugdunum, une expérience de **réalité virtuelle** permettra de parcourir le Lyon antique. Les visiteurs pourront aussi explorer une **cartographie numérique des routes romaines** et assister à des **démonstrations** de reconstitution historique.
- Demain à 10h uniquement, les équipes de l'institution proposent une visite guidée des théâtres et des coulisses des Nuits de Fourvière (réservation obligatoire par mail).

Ce qui compte

- Si l'événement attire chaque année un large public, c'est aussi parce qu'il trouve un **écho particulier à Lyon**. Fondée par les Romains il y a plus de **2 000 ans**, l'ancienne **Lugdunum** continue de livrer ses **secrets** au fil des recherches et des **chantiers urbains**.
- Les Journées européennes offrent ainsi l'occasion aux professionnels locaux de dévoiler comment ils **reconstituent l'histoire** de la ville et pourquoi les **découvertes** réalisées **aujourd'hui** permettent encore d'éclairer son passé.