

23 JANVIER
2025

ouvrons Perrache

DOSSIER
DE PRESSE

Transformation du centre d'échanges de Lyon Perrache (CELP)



© DFA | Diezmar Feichtinger Architects

Sommaire

- | | | | |
|---|--|----|--|
| 4 | Ouvrons Perrache : un projet ambitieux pour réunir le nord et le sud de la Presqu'île | 13 | Le centre d'échanges d'hier à aujourd'hui |
| 6 | Un centre d'échanges plus confortable pour les voyageurs | 14 | Les acteurs du projet |
| 8 | Un nouveau lieu de vie et de destination métropolitain | 15 | Le calendrier |
| 9 | Un projet architectural et paysager ambitieux | 16 | Chiffres clés |
| | | 17 | Démolition de la passerelle : une première étape préparatoire |



Édito

©Renaud Alouché



Bruno Bernard
Président de
la Métropole de Lyon,
Président de
SYTRAL Mobilités

«D'ici 2030, le nombre
de voyageurs qui empruntent
le centre d'échanges

de Lyon Perrache devrait doubler, au rythme des
développements de la desserte TCL et ferroviaire.

La transformation du bâtiment et de ses
abords est donc un défi majeur pour améliorer
les déplacements de toutes et tous.

Ce projet est aussi celui de la reconnexion de deux
morceaux de ville, pour que la Presqu'île lyonnaise
soit encore plus agréable et accueillante, du pied des
pentes de Croix-Rousse jusqu'à la pointe de Confluence.

Grâce à une éco-rénovation innovante, le centre
d'échanges inauguré en juin 1976 deviendra un
bâtiment multifonctionnel adapté aux flux de
voyageurs et aux enjeux climatiques des prochaines
décennies, mais aussi largement embelli.

Pour mener à bien cette opération complexe,
la Métropole de Lyon a choisi de mobiliser les
compétences pluridisciplinaires du groupement
privé mené par Apsys et Quartus, tout en prenant
en charge plusieurs chantiers d'accompagnement
qui vont démarrer dans les prochains mois.»

©Muriel Chaulet



Grégory Doucet
Maire de Lyon

«Depuis la Presqu'île,
la Confluence, en passant
par la rive droite du Rhône,
le cœur de Lyon s'embellit.
Offrir des espaces généreux
pour la promenade mais

aussi pour les terrasses, redynamiser le commerce
de proximité, faire découvrir de nouvelles vues sur
Lyon (que l'on soit au bord de l'eau ou en hauteur),
retrouver les liens historiques entre la place Carnot
et le cours Charlemagne : tels sont les objectifs du
projet Ouvrons Perrache, qui, demain, va transformer
le quartier et rendre plus agréable la vie de ses
habitants, des voyageurs et des visiteurs.»

Ouvrons Perrache : un projet ambitieux pour réunir le nord et le sud de la Presqu'île

La Métropole de Lyon, en lien étroit avec la Ville de Lyon et SYTRAL Mobilités, porte l'ambition de transformer le centre d'échanges de Lyon Perrache. Il s'agit d'ouvrir, de réhabiliter, d'adapter ce bâtiment de 1976 pour retisser la ville, améliorer l'intermodalité et offrir de nouveaux services qui confortent la prospérité de la Presqu'île lyonnaise.

Le centre d'échanges de Lyon Perrache (CELP) est un lieu stratégique, essentiel au fonctionnement de la métropole. Pôle multimodal, il connecte depuis 1976 tous les réseaux de mobilité au cœur de la Presqu'île : métro, tramway, bus, cars, trains, sans oublier les sept trémies qui circulent sous son socle. Emblème de la modernité à l'époque du « tout-voiture », sa construction répondait au besoin de gérer une multiplicité de fonctions urbaines et les différents modes de transports individuels et collectifs.

Un bâtiment multimodal d'une grande complexité

Jouxtant la gare de Perrache au nord et opérant la jonction souterraine de M6 et M7, le centre d'échanges comprend au niveau -1, sept trémies routières qui permettent à la fois le transit national et international, et la traversée est-ouest de l'agglomération. Au niveau 0, se trouvent les voies reliant le nord et le sud de la presqu'île, la station terminale du métro A, et les lignes de tramway T1 et T2. La gare routière départementale et internationale occupe le niveau 1 avec au centre une vaste salle d'échanges, livrant accès à tous les transports. Au niveau 2, le centre d'échanges se prolonge vers l'extérieur par une passerelle piétonne, reliant le centre d'échanges à la gare.

Véçu comme une coupure urbaine entre le nord et le sud de la Presqu'île, ce bâtiment imposant, propriété de la Métropole de Lyon, concentre aujourd'hui des problèmes liés à son fonctionnement : passoire énergétique, locaux vieillissants et dégradés, surfaces commerciales inoccupées, coûts de fonctionnement importants pour la Métropole...



La première phase du projet Ouvrons Perrache

Entre 2018 et 2021, la première phase du projet Ouvrons Perrache a apporté de premières améliorations significatives pour les usagers. Le réaménagement de la place des Archives au sud a créé un espace convivial qui fait le lien entre la gare SNCF, les Archives municipales, l'UCLY et plus globalement, le quartier de Saint-Blandine, qui s'ouvre ensuite sur le quartier de la Confluence.

La création d'une nouvelle entrée de la gare SNCF (côté sud) et la mise en accessibilité des quais ont rendu l'accès aux trains beaucoup plus confortable et rapide par la place des Archives que depuis la place Carnot.

Le tramway T2 a également été prolongé jusqu'à l'arrêt Montrochet pour mieux desservir le quartier de la Confluence. Enfin, la création du passage France Péjot, en 2021, a permis aux piétons et aux cyclistes de bénéficier d'un parcours confortable et agréable entre la place Carnot et la place des Archives.

Horizon 2029 : la transformation du centre d'échanges

La deuxième phase d'Ouvrons Perrache, qui démarre en 2025, vise à (re)créer une continuité piétonne entre la place Carnot et la gare SNCF Lyon Perrache (côté nord) à travers un centre d'échanges complètement remanié et réhabilité.

Emblème d'une ville résiliente, sobre et responsable, le projet CELP 360 se déploiera sur 25 750 m² avec une programmation mixte, riche et foisonnante, avec un fort engagement social et environnemental.

Cette opération majeure, estimée à 140 M€ a été confiée par la Métropole de Lyon au groupement Apsys et Quartus suite à un appel à projets.

CELP 360 se conjugue avec d'autres opérations qui seront menées par la Métropole de Lyon sur son patrimoine ou par SYTRAL Mobilités

- La rénovation des trémies qui passent sous le bâtiment à partir de fin 2025 (réseaux, asphalte, éclairage, ventilation...).
- La mise aux normes des parkings existants
- Le réaménagement des gares de bus
- La mise aux normes de la station métro/tramway
- Le changement des appuis du bâtiment
- La suppression de la passerelle reliant le CELP et la gare

Pour accompagner la démolition de la passerelle et la réhabilitation du CELP, les espaces extérieurs entre la gare et le CELP seront réaménagés. Les études vont être lancées en prenant en compte les contraintes et les usages existants, ainsi que les besoins des commerces et des riverains.



Béatrice Vessiller
Vice-Présidente de la
Métropole de Lyon en
charge de l'urbanisme
et du cadre de vie

« Plus ouvert sur les quatre points cardinaux, plus végétalisé, le projet du centre

d'échanges Lyon Perrache permettra de retrouver du lien entre le nord et le sud de la Presqu'île lyonnaise. Il s'agit ainsi de réparer une coupure urbaine majeure, avec un projet vertueux qui apportera qualité de vie pour toutes et tous, et redonnera une nouvelle vie à ce bâtiment emblématique, qui fait partie du paysage lyonnais. »

Un centre d'échanges plus confortable pour les voyageurs

Alors qu'environ 100 000 voyageurs journaliers passent par le Centre d'échanges de Lyon Perrache aujourd'hui, ils seront 200 000 attendus dans les années 2030. La Métropole de Lyon et SYTRAL Mobilités mènent plusieurs projets afin d'accueillir les prévisions de hausse de fréquentation, tout en améliorant le confort des usagers et l'intermodalité.

Les transports en commun renforcés

Pour accompagner ces évolutions en matière de mobilités, SYTRAL Mobilités renforce également la desserte en transport en commun avec des travaux d'extension des quais de la station de tramway Perrache, desservie par les lignes T1 et T2. Ces travaux permettront d'accueillir de nouvelles rames de 43 m qui offriront 30% de capacité supplémentaire et un confort accru pour les voyageurs. À plus long terme, le projet de modernisation du réseau métro qui prévoit notamment l'automatisation et le renfort de capacité de la ligne A mais aussi le projet du Tramway Express de l'Ouest Lyonnais, contribueront également à renforcer efficacement l'accessibilité du secteur.

La desserte ferroviaire renforcée

Dans le même temps, la desserte ferroviaire de la gare va se renforcer, avec le déploiement progressif d'un service de type RER à l'échelle de l'aire métropolitaine, mais aussi avec le renforcement des liaisons moyenne-longue distance. SNCF Gares & Connexions prévoit un fort accroissement du nombre de voyageurs en gare.

Une nouvelle vélostation

La Métropole de Lyon créera une vélostation sécurisée d'environ 300 places au sein du centre d'échanges, en plus des arceaux présents sur l'espace public.

Des stationnements conservés

Côté automobile, 380 places de stationnement seront mises aux normes et conservées dans l'aile côté Saône du bâtiment et 150 dans l'aile côté Rhône. Des places en surface seront conservées devant l'entrée de la gare SNCF et sur le cours de Verdun pour les besoins des commerces. Un parking en ouvrage est également accessible place des Archives.

Des connexions améliorées pour les piétons

La transformation du « verrou » de Perrache en une fenêtre urbaine de 12 mètres de haut va redonner une grande place aux piétons. Il sera possible de franchir le centre d'échanges au niveau du sol, sur une vaste esplanade piétonne reliant la place Carnot et la gare, située sous une grande arche. Les accès piétons aux trains seront également facilités. En parallèle, les espaces publics entre le CELP et la gare seront réaménagés pour le confort et la sécurité des usagers quotidiens et des voyageurs.

CHIFFRES CLÉS

+30%

de capacité pour les transports
en commun dès 2025

200 000

voyageurs quotidiens attendus
en 2030 dans le centre d'échanges

300

places sécurisées
dans la vélostation

530

places maintenues dans
le bâtiment pour les voitures

La gare routière évolue



Pour répondre aux besoins actuels et poursuivre son développement, la gare routière internationale nécessite d'être déplacée sur un lieu plus adapté. À l'automne 2025, les lignes d'autocar régionales et les services librement organisés (FlixBus, BlaBlaCar Bus..) s'installeront à Gerland, sur une partie du vaste parking commun au Palais des Sports et au Matmut Stadium, aménagé à cet effet (quais, bâtiment voyageurs...). Ce site sera provisoire ; parallèlement la Métropole de Lyon mène les études d'un projet de gare routière définitive aux meilleurs standards européens de confort et d'accessibilité, pour une mise en service en 2030, sur un nouveau site. Au sein du CELP, seuls les bus TCL et les cars de substitution du service TER (en cas de problème de train) resteront connectés à la gare ferroviaire.



Un nouveau lieu de vie et de destination métropolitain

L'ambition est aussi de faire du centre d'échanges un lieu de vie, de travail, de divertissement, et même un havre de fraîcheur au sein du quartier. Ainsi, le projet CELP 360 porté par Apsys et Quartus qui se développe sur 25 750 m² de surface de plancher, verra le développement de nouvelles activités : restauration, hôtellerie, commerces et services du quotidien, activité tertiaire, artisanat.

Au rez-de-chaussée, les visiteurs auront accès un pôle dédié à la mobilité douce avec un parking vélo et un repair café. Un espace de distribution logistique du dernier kilomètre, assurera également de manière décarbonée les livraisons de colis et produits alimentaires en Presqu'île ou à la Confluence.

L'esplanade piétonne menant à la gare SNCF proposera des commerces dédiés aux voyageurs et une offre de petite restauration.

Dans les étages, des locaux destinés à de l'artisanat, des espaces de formation, des bureaux pensés comme des lieux collaboratifs, un hôtel de 150 chambres ou encore une salle de sport.

Les visiteurs pourront redécouvrir les jardins de Perrache totalement réaménagés et profiter sur le toit d'un food hall avec une vue à 360° sur Lyon.



Emmanuel Launiau
Président de Quartus

« Notre ambition est de redonner au Centre d'Échanges Lyon Perrache l'identité qu'il mérite auprès des Lyonnais. Le CELP 360 sera un équipement précurseur de la

ville de demain, un lieu vivant et en mouvement dont la centralité permettra de développer des innovations sur les mobilités, le travail, la consommation alimentaire. Aux côtés Dietmar Feichtinger Architectes, Exndo architectures, Alep Architectes et le paysagiste BASE, le projet porte une exigence architecturale forte, respectueuse de l'histoire du site et ouvre, à travers la fenêtre urbaine, le centre-ville vers le quartier de la Confluence. La reconversion de ce bâtiment, inauguré en 1976, s'impose aujourd'hui pour lui donner un nouvel avenir et conforter son rôle stratégique au cœur des mobilités de la Presqu'île et de la Métropole. »



Maurice Bansay
Président fondateur d'Apsys

« La métamorphose du CELP marque un tournant décisif dans l'histoire de cet espace longtemps décrié. Au-delà d'une simple rénovation, cette renaissance contribue

activement aux transitions urbaines, alimentaires et écologiques du territoire lyonnais. Le projet, conçu comme un créateur de liens, déploie une programmation mixte favorisant des pratiques vertueuses : hub logistique décarboné, espaces de travail collaboratifs, food hall panoramique, restauration, hôtel, commerces et services dédiés aux voyageurs. Cette transformation incarne parfaitement la vision d'Apsys d'une ville résiliente et créative qui s'appuie sur l'existant pour inventer de nouveaux futurs. »

Un projet architectural et paysager ambitieux

Le centre d'échanges de Lyon-Perrache a été construit entre 1972 et 1976 par les architectes Eugène Gachon, René Gagès, Jean Prouvé, Jacques Rey et Guy Vanderaa. Si son architecture est aujourd'hui décriée, il a été conçu à son époque comme une véritable prouesse; il est même considéré comme la première réalisation concrète de centre multimodal. Le bâtiment va évoluer grâce à une conception bioclimatique, à son ouverture sur la ville et au développement d'une toiture active.

Une fenêtre urbaine ouverte sur la ville

Avec le projet CELP 360, l'architecte Dietmar Feichtinger désigné par Apsys et Quartus s'appuie sur les atouts du projet architectural initial pour corriger ce qui n'a pas fonctionné dans le projet initial et offrir une lecture architecturale plus moderne. L'équipe de maîtrise d'œuvre composée de Dietmar Feichtinger architectes, Exndo architectures, ALEP architectes du patrimoine et BASE paysagiste, propose une lecture plus facile du bâtiment et un lieu plus ouvert sur la ville. La métamorphose du CELP s'illustrera notamment par la création d'une «fenêtre urbaine»: l'actuel bâtiment central sera évidé, créant ainsi une place couverte et ouvrant un axe nord-sud.



Dietmar Feichtinger
Architecte

«Au cœur du centre d'échanges se trouve une structure tridimensionnelle en acier. Cet édifice très ambitieux a été conçu par Jean Prouvé. Nous allons recomposer les planchers suspendus à cette structure et supprimer la façade en verre fumé pour ouvrir une fenêtre urbaine à travers le bâtiment. Une esplanade couverte par un ciel de bois remplacera les quatre niveaux d'origine. Un large passage en pente douce depuis la place Carnot traversera le site jusqu'à la gare de Perrache. Fini les escalators; pour les usagers de la gare, le cheminement sera beaucoup plus lisible depuis la place Carnot! En parallèle, nous allons aussi supprimer les silos d'accès aux parkings sur la façade nord, qui obstruaient les perspectives entre Saône et Rhône.»





@ DFA | DIETMAR FEICHTINGER ARCHITECTS



Un jardin panoramique de 3 700 m²

Le Centre d'échanges s'inscrit dans un environnement urbain particulièrement minéral où la végétalisation fait figure d'exception. En cohérence avec les enjeux du projet Presqu'île à vivre, le projet du centre d'échanges permettra de créer de nouveaux espaces de nature en ville. La végétation et les espaces publics occuperont une place importante dans le projet, avec le développement de cinq strates végétalisées des patios du R+3 au R+7, jusqu'à un vaste toit-terrasse végétalisé offrant un panorama à 360° sur la ville.



Bertrand Vignal BASE

« Le CELP assure sa mue en s'inscrivant au centre des paysages lyonnais et de ses systèmes de traversées et de montées. Il est conçu comme le déploiement d'une trame

ascensionnelle, du socle urbain traversant (nord/sud et est/ouest) jusqu'à ses toits, véritables jardins panoramiques sur le grand paysage lyonnais. »

L'éco-rénovation au cœur du projet

Le fil conducteur de la conception architecturale et technique du projet repose sur une limitation importante de l'impact carbone.

La démarche bioclimatique contribuera à un confort thermique optimisé : protections passives - horizontales et verticales - sur les façades, apport de brise-soleils ou de stores, ventilation naturelle, recours aux matériaux biosourcés... Une dalle active low tech en sous-face de la Halle Prouvé permettra de profiter de la fraîcheur de la fenêtre urbaine en été.

Le projet valorise le déjà-là en conservant le maximum de surfaces du bâtiment existant et en favorisant le réemploi. Sur le plan énergétique, le projet permettra de réduire les consommations du bâtiment et de s'intégrer dans la transition énergétique déjà à l'œuvre sur le territoire avec le raccordement au réseau de chauffage urbain.

Les certifications Breeam, BBCA, Biosourcé, Biodiversity sont visées.



Laura Bres ZEFCO

« Cette rénovation est la promesse d'un bâtiment économe en énergie et en carbone grâce aux matériaux biosourcés, certifié BBCA et bâtiment biosourcé. C'est aussi

un engagement dans le temps long qui vise la transition des modes de consommation dans l'exploitation et la contractualisation des preneurs. »

Le centre d'échanges d'hier à aujourd'hui

RETOUR SUR LES GRANDES DATES QUI ONT MARQUÉ L'HISTOIRE DES QUARTIERS PERRACHE ET CARNOT

Ouverture du tunnel sous Fourvière 1971

De nombreux véhicules débouchent sur le cours de Verdun et traversent la Presqu'île pour rejoindre l'autoroute A7.

1972-1976

Construction du centre d'échanges

La construction du centre d'échanges démarre en 1972, sous la maîtrise d'ouvrage de LPA pour le compte de la COURLY. L'architecte René Gagès est assisté par Guy Vanderaa, Jacques Rey, Jean Prouvé et la Société des Grands Travaux de Marseille. Ce chantier titanesque dure 5 ans. La station de métro de la ligne A ouvre ensuite en 1978.

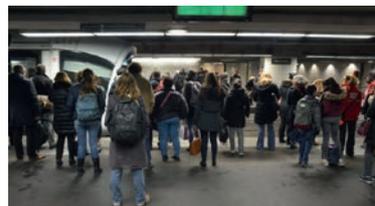


1857 Construction de la gare de Perrache



Dès le début du XX^e siècle, de nombreux moyens de transport (ancien tramway puis trolleybus) desservent la gare de Perrache.

2001 Arrivée du tramway



Les lignes de tramway T1 et T2 arrivent jusqu'à la station «Perrache».

2021

Ouverture du passage France Péjot



Anciennement dédiée à la circulation automobile, la voute ouest (sous la gare et le CELP) est réaménagée pour créer une liaison, dédiée aux piétons et aux vélos, entre la place Carnot et le quartier de la Confluence. Le passage est dénommé France Péjot, figure emblématique de la résistance lyonnaise et mère de Jean-Michel Jarre. La ligne de tramway T2 est prolongée jusqu'à Montroulet / Hôtel de Région.

Aménagement de la place des Archives



La transformation de Perrache démarre avec la démolition des escalators (surnommés le « Goldorak » par les Lyonnais) menant à la gare SNCF depuis la place des Archives.

L'aménagement de la place s'achève, permettant un accès piéton à la gare simplifié. Une soixantaine d'arceaux vélos sont installés et la station Vélo'v est doublée. On compte aujourd'hui 45 arbres sur la place qui apportent de l'ombre et de la fraîcheur.

Les acteurs du projet

CELP 360

Maîtrise d'ouvrage: Apsys et Quartus
 Maîtrise d'œuvre: Dietmar Feichtinger
 architectes, Exndo architectures, ALEP
 architectes du patrimoine et BASE paysagiste

Démolition de la passerelle

Maîtrise d'ouvrage: Métropole de Lyon
 Maîtrise d'œuvre: Ginger Deleo
 Entreprise: Premys (Groupe Colas)

Le CELP: qui fait quoi

La Métropole de Lyon a fait le choix de confier à des entreprises du secteur privé ce projet dont le montant d'investissement est estimé à 140 M€. Le projet lauréat retenu en 2022 est celui des promoteurs Apsys et Quartus. Grâce à un bail à construction sur 99 ans, ce sont des investissements privés qui financeront la rénovation énergétique et le réaménagement de tous les espaces privatifs.

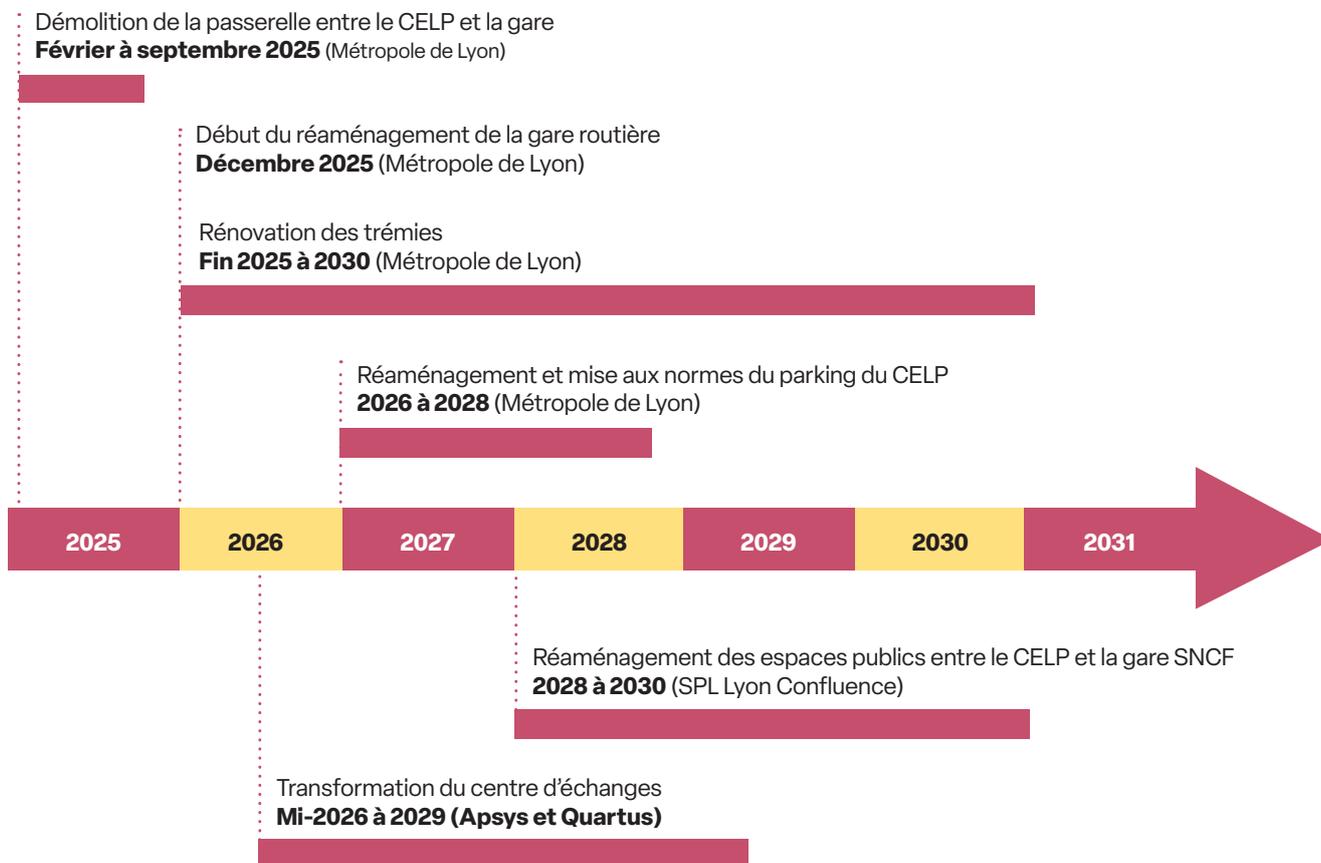
La Métropole de Lyon et le groupement Apsys et Quartus ont signé le 20 décembre 2024 le contrat unique comprenant:

> **la promesse de bail à construction** d'une durée de 99 ans confiant à la SSCV CELP 360 la reconversion d'une partie du bâtiment du CELP datant de 1976 et d'une surface totale de 25 750 m² pour en améliorer la performance énergétique, la qualité des lieux, offrir de nouveaux usages et faciliter les liaisons entre le nord et le sud de la Presqu'île.

> **le marché de travaux**, à hauteur de 9,2 M€ afin d'engager les travaux indissociables à réaliser par la Métropole sur le domaine public, et les démolitions préalables à l'intérieur du bâtiment.



Le calendrier



AiRT DE FAMILLE investit le centre d'échanges de Lyon Perrache !

Alors que le centre d'échanges entame sa transformation, la Métropole de Lyon est heureuse d'accueillir la 4^e édition de l'exposition AiRT DE FAMILLE.

Dès le 20 septembre 2025, rendez-vous au 4^e étage pour découvrir des espaces et des objets totalement métamorphosés par plus d'une trentaine d'artistes issus du programme omart.

Fresquistes, peintres, illustrateurs, photographes, mosaïstes...

Cette exposition inédite promet de vous surprendre par sa créativité et son audace.

Une 4^e édition pleine de surprises à ne pas manquer!
Plus d'infos sur airtdedefamille.fr.



Chiffres clés

1976

la date d'inauguration du centre d'échanges de Lyon Perrache

140 M€

le budget global de l'opération portée par Apsys et Quartus

25 750 m²

de surfaces de plancher transformées

32,8 M€

financés par la Métropole de Lyon

10 265 m²

de surfaces végétalisées

4 M€

financés par SYTRAL Mobilités

12 mètres

de hauteur sous la fenêtre urbaine

6 M€

financé par la SPLM

200 000

voyageurs en 2030



Démolition de la passerelle : une première étape préparatoire

Première étape dans les travaux préparatoires, la passerelle reliant le centre d'échanges à la gare SNCF, où circulent chaque jour environ 30 000 piétons, va être partiellement démolie à partir de mi-février 2025. Le chantier, piloté par la Métropole de Lyon, se déroulera en plusieurs phases pendant 7 mois.



@ Métropole de Lyon / Thierry FOURNIER

Une opération délicate pour un ouvrage complexe de 2 680 tonnes!

Démolir un ouvrage de 2 680 tonnes, datant des années 1970 et dans un espace urbain très fortement fréquenté est un défi de taille. Pour ce faire, la Métropole de Lyon, la maîtrise d'œuvre et les entreprises ont mis en place une méthodologie de démolition sur mesure et un dispositif complet d'information et de signalétique.

La démolition de la passerelle sera réalisée en 3 grandes phases distinctes : curage, désamiantage et démolition de la dalle, des poutrelles et des poutres. Afin de

diminuer le poids de la passerelle, la dalle sera préalablement démolie à l'aide d'un robot par la partie supérieure. Les poutres seront démolies avec une cisaille béton et les poutrelles les plus imposantes seront démolies par sciage-levage. Une démolition par grignotage à la pelle grand bras sera réalisée pour la tour ascenseur de nuit.

Toutes les mesures sont prises par l'entreprise pour limiter les nuisances auprès des riverains : bâches de protection, respect des horaires, arrosage du chantier pour réduire la poussière... Les travaux de nuit sont réduits à leur maximum et seulement pour les opérations exceptionnelles.

97% des déchets de chantier valorisés

L'opération sera menée avec le souci de minimiser les nuisances et de favoriser le réemploi et le recyclage dans une démarche d'économie circulaire. Selon le type de déchet, le choix se portera sur le réemploi, la réutilisation, le recyclage, la valorisation ou le traitement/stockage. Les déchets liés à la démolition de l'ouvrage, estimés à 2 680 tonnes, seront valorisés à près de 97%.

Le coût des travaux de démolition s'élève à 800 000€ HT.

De nouvelles habitudes à prendre pour les usagers

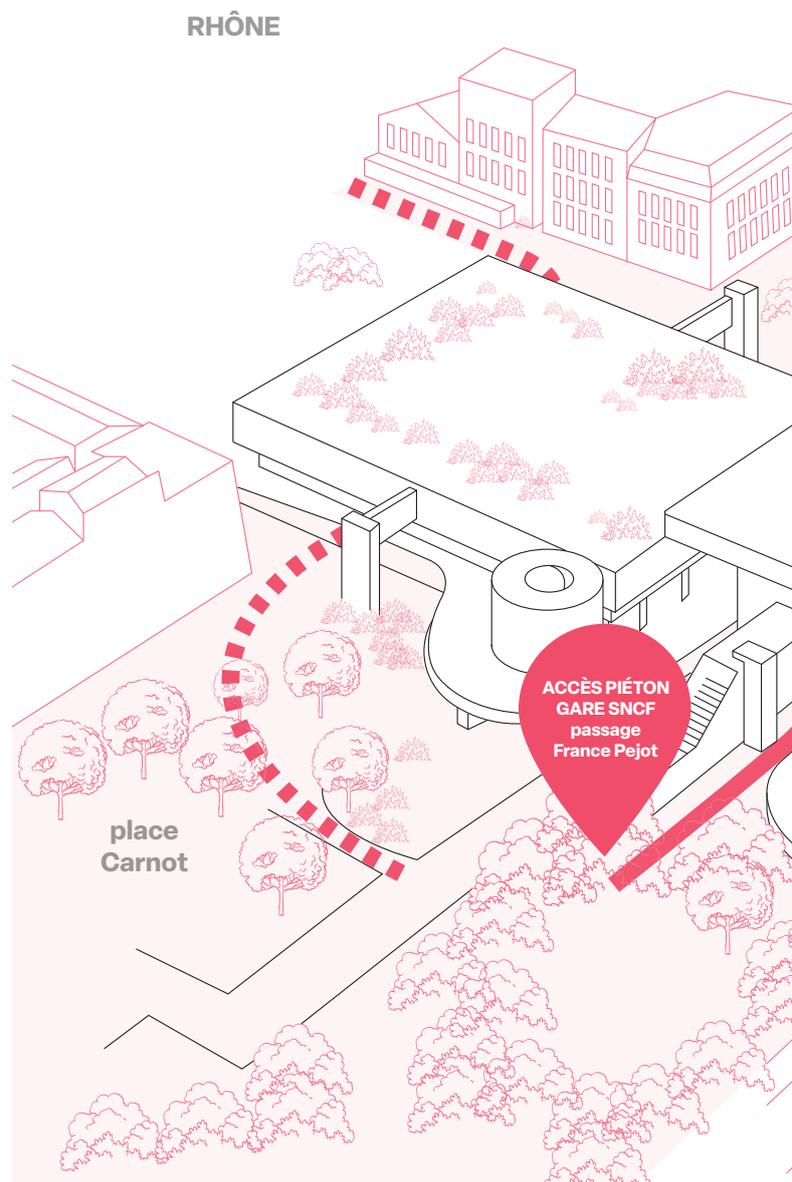
À partir de la mi-février, afin de réaliser les travaux, la passerelle sera définitivement fermée et l'emprise du chantier occupera une partie du parking attenant à la passerelle.

Un dispositif complet de signalétique et d'information est mis en place pour guider les usagers et assurer la sécurité aux abords du chantier : panneaux directionnels, tunnel de protection pour les voies cyclables, palissades, marquage au sol, lettre d'information...

La Métropole de Lyon met en place un cheminement passant par l'extérieur avec des panneaux de signalétique qui guideront les différents usagers tout au long de leur trajet. Les personnes à mobilité réduite (PMR) sont conviées à rentrer dans la gare par la place des Archives et à passer par le passage France Pejot pour les personnes venant du nord et du métro A.

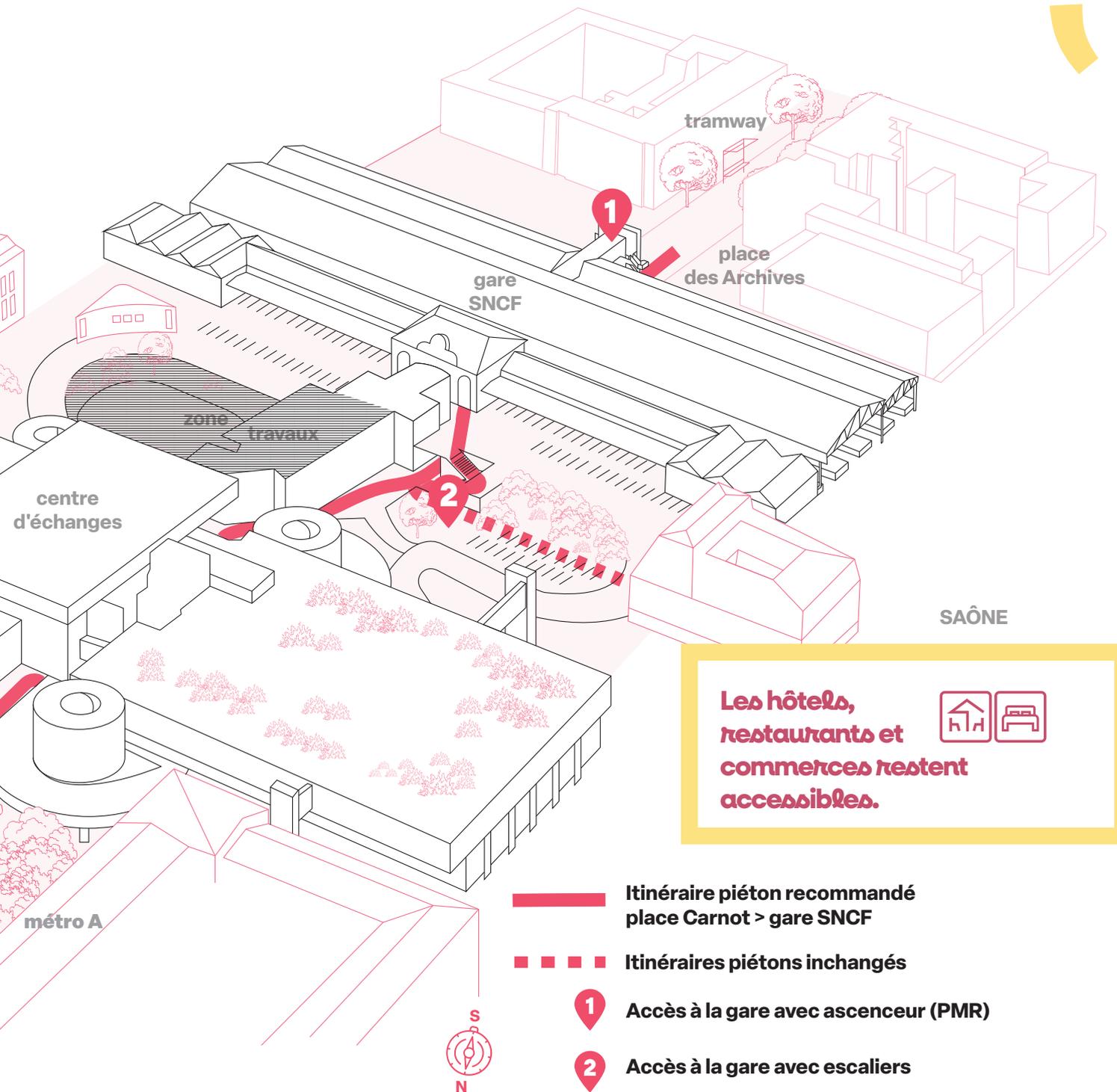
Ce seront de nouvelles habitudes à prendre pour les habitants du quartier et les usagers de la gare et du CELP, pour les prochaines années.

Les transports en commun, les taxis, les parkings couverts ne sont pas impactés ; les hôtels, restaurants et commerces restent ouverts.





La passerelle entre le centre d'échanges et la gare bientôt démolie.



MÉTROPOLE DE LYON
20 rue du Lac
CS 33569 - 69505 Lyon cedex 03

MÉTROPOLE

GRAND LYON

CONTACTS PRESSE

Métropole de Lyon

Laetitia Latapy
llatapy@grandlyon.com
06 46 18 90 93

grandlyon.com

