



REVUE DE PRESSE*

DU VENDREDI 12 JANVIER 2024

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

Samedi 6 janvier 2024

Lyon

Le projet de la Confluence évolue : les habitants pourront « voir le ciel »

Alors que de nouveaux bâtiments sortent de terre à la Confluence, Métropole, Ville de Lyon et SPL ont souhaité faire évoluer le projet pour la suite. Baisse des hauteurs, renforcement de la végétalisation et formes urbaines révisées. Désormais, faire le soleil et le ciel entrent dans la réflexion. Pour lutter contre le réchauffement climatique.

L'intention est bien de poursuivre. Mais différemment. Comme pour mieux répondre aux attentes des habitants et aux défis du dérèglement climatique.

Où comme pour corriger, peut-être, « ce qui n'a pas trop marché » ? Beaucoup se sont interrogés sur les projets de la Confluence, sur les hauteurs, sur la densité et sur les circulations qui s'avèrent compliquées.

Alors que les chantiers battent leur plein sur des terrains proches du Rhône qui autrefois ont accueilli le Marché-Gare, Métropole, Ville de Lyon et SPL Lyon Confluence ont revu leur copie pour la suite (il reste 10 îlots à commercialiser) à l'horizon 2030. Qui concerne un territoire placé dans la partie la plus au Sud de la Confluence.

● Une procédure de participation du public lancée le 8 janvier

Les nouvelles « inflexions » ont été présentées en 2022 par le nouvel exécutif qui évoque ni plus ni moins l'idée d'un « quartier exemplaire ». Ce qui



Renforcer la végétalisation fait partie des orientations du projet Confluence. Ici, la rue Delandine devant le nouveau groupe scolaire Eugénie-Brazier transformée en « chemin des écoliers ». Ce nouvel espace public végétalisé de 3 500 m² est composé de 11 arbres, de bosquets et de mobilier ludique. Photo Aline Duret

a abouti à la désignation d'une nouvelle équipe de conception.

L'agence CoBe a été désignée pour accompagner cette réorientation et retravailler le plan de masse. Et ces évolutions sont suffisamment importantes notamment sur le plan du stationnement et de la circulation, pour envisager une actualisation de l'étude d'impact initiale, comme le préconise l'Autorité Environnementale.

C'est tout ce travail réalisé dé-

but 2023 qui, aujourd'hui, est soumis à une procédure de participation du public. Engagée du 8 janvier au 5 février via le site de la Métropole, elle permettra à chacun de prendre connaissance de cette future phase de chantiers lancée dans le cadre de la Zone d'aménagement concerté (ZAC) Lyon Confluence qui ne cesse d'évoluer.

« Nous en sommes à la 6^e modification qui prend en compte ces inflexions », précise Samuel Linzau, directeur général

de la SPL.

● Les tours, c'est fini

Comme à la Part-Dieu, l'exécutif fait une croix sur les immeubles de grande hauteur (IGH). Le projet initial en prévoyait deux le long du cours Charlemagne, côté voies ferrées, offrant ainsi 70 000 m² de surfaces construites. À leur place, deux îlots et un bâtiment signal de moins de 50 mètres prévus d'abriter 20 000 m² de bureaux ou de logements. « La volonté est de retrouver des si-

gnaux urbains qui structurent l'espace, de donner des repères mais sans IGH », explique le directeur général.

● Laisser entrer le soleil au plus fort de l'hiver

Parmi les évolutions retenues, un renforcement du logement est abordable, ainsi qu'une réduction du nombre de places de stationnement (0,1 place par logement contre 0,6 auparavant) et un nouveau schéma de circulation. Mais aussi des enjeux d'habitabilité. Ou plutôt de « qualité urbaine » et même de « performance des constructions ». Chaque cour d'îlot est examiné afin d'y laisser entrer un minimum d'ensoleillement au plus fort de l'hiver (au moins 2 h le 21 décembre). Le facteur de « voûte céleste » est aussi pris en compte, c'est-à-dire que chaque occupant doit pouvoir voir le ciel.

● Le courant d'air pour rafraîchir

De même le courant d'air est regardé avec soin ce qui permet de rafraîchir le logement, ainsi que la question de l'ouverture et de la vue. De même le renforcement de la végétalisation dans les espaces publics devient essentiel. « Le projet urbain continu, assure-t-on du côté de la SPL, l'idée est d'apporter des réponses qualitatives qui correspondent aux usages d'aujourd'hui ». Comme une nouvelle façon d'habiter en ville à un moment où l'on voit baisser le nombre d'habitants ?

● Aline Duret

Nouvelle allée Canopée : un premier tronçon livré cet été

Elle a pour l'instant reçu le nom d'allée Canopée. Comme pour rappeler aux passants qu'ici, cours Charlemagne, l'objectif est de se mettre au vert.

Les premiers aménagements ont commencé par des plantations qui, bientôt, jalonneront en nombre cette nouvelle voie Ouest-Est tracée en limite du Marché et du Champ, noms des deux quartiers composant le Sud Confluence.

660 arbres y seront plantés

Longue d'environ 400 mètres, elle est située à deux pas de la station Mue, sorte d'extension de la Maison de la Confluence où l'on s'affaire en ce moment même à installer une aire de jeux monumentale.

Traînée à la manière d'une lisère, elle sera sinueuse et extrêmement végétalisée, car nous sommes dans un secteur où « la logique de



La future allée Canopée sera aménagée entre le cours Charlemagne et le quai Perrache. Un premier tronçon sera réalisé tout à côté d'une aire de jeux monumentale en cours de construction. Photo Base Paysage

forêt urbaine » est privilégiée.

Reliant le cours Charlemagne au quai Perrache, on l'imagine très apaisée, mé-

me si l'aménagement retenu, qui prend la forme d'une zone de rencontre, laisse la possibilité aux voitures de s'y faufiler. L'idée est « de

proposer ici un espace de transition entre un quartier plus urbain le Marché et une zone plus verte, la Champ », indique le direc-

« Proposer ici un espace de transition entre un quartier plus urbain et une zone plus verte »

Samuel Linzau, directeur général de la SPL.

teur général de la SPL, Samuel Linzau, où de nombreuses plantations viendront prendre place. La gamme végétale assez diversifiée, sera « pensée pour être adaptée à notre climat ».

On devrait y planter 660 arbres de différentes essences comme le micocoulier, le chêne, l'érable champêtre. Certains d'entre eux ont grandi à la Confluence. Un premier tronçon devrait être livré au cours de printemps ou de l'été 2024.

© SPL

Villeurbanne | Vaulx-en-Velin

Les Vaudais sont favorables au T9, les Villeurbannais beaucoup moins

« Les observations du public permettent de reconnaître un avis favorable de nombreux Vaudais. Les riverains du tracé depuis la Doua et spécifiquement autour de Charpennes à Villeurbanne s'inquiètent des conséquences de l'arrivée de T9. » Telle est la conclusion du rapport du commissaire enquêteur Pierre Lamy après l'enquête publique donnant lieu à autorisation environnementale pour le futur tram T9.

Le T9, c'est 36 minutes et 16 stations entre les deux terminus de Vaulx-en-Velin La Soie et Charpennes à Villeurbanne pour 38 000 voyageurs/jour envisagés. L'enquête publique de la nouvelle ligne prévue pour 2026 a été restituée par son commissaire enquêteur, Pierre Lamy, pour le volet d'autorisation environnementale.

• Trois phases de concertation

Après une première phase de concertation préalable jusqu'en octobre 2021 qui a permis de recueillir 1 447 avis et questions adressés au Sytral, puis une concertation continue jusqu'en juin 2023 qui a touché 1 636 personnes, la phase d'enquête publique jusqu'au 3 octobre 2023 n'a pas trouvé un grand écho.

À peine 50 personnes se sont rendues aux six permanences (deux à Lyon, deux à Vaulx, deux à Villeurbanne) organisées par le commissaire enquêteur et 357 personnes y ont contribué au total. Mais le commissaire enquêteur a également pris en compte trois pétitions pour un total de 565 signataires.

• Gain modal

D'après Sytral Mobilités, le projet T9 permet « de faire augmenter d'un point la part modale des transports en commun sur les communes de Vaulx-en-Velin et Villeurbanne. Ainsi, les transports en commun sur ces communes assureront 21,2 % des déplacements à l'horizon 2030. » Mais le commissaire enquêteur juge cette argumentation « peu claire, voire susceptible de remettre en cause le projet lui-même ».

• 279,35 M€

Les investissements sont estimés à 279,35 M€ (en 2022) sans prendre en compte le matériel roulant estimé à 11 M€. Ce qui représente 31,7 M€ par km. Soit un montant sensiblement équivalent au T10 (31,8 M€/km) et au T6 (31,9 M€/km). Dans son rapport, le commissaire enquêteur apprécie l'« évaluation socio-économique bien com-



À Vaulx-en-Velin, la rue Émile-Zola devient une section apaisée sans circulation automobile. Visuel Lavigne Chéron Architectes

plète » et la « cohérence des résultats ».

• Terminus à La Soie ?

A ceux qui demandaient de raccorder le T9 sur les rails préexistants entre Vaulx-en-Velin La Soie et Décines, le Sytral répond : « Accueillir la ligne T9 sur l'infrastructure empruntée actuellement par T3/T7, Rhonexpress et la desserte du Groupama Stadium (navettes directes Part-Dieu-Stade et La Soie-Stade lors des matches et événements) n'est pas envisageable. L'ajout d'une ligne complémentaire avec une fréquence à 10 minutes pouvant descendre à 7 voire 4 minutes n'est pas possible vis-à-vis de l'exploitation complexe existante de cette infrastructure et de la station tramway Vaulx-en-Velin La Soie. » La réponse apportée par Sytral Mobilités apparaît « complète et détaillée » au commis-

saire enquêteur. « Les alternatives ne présentent pas de solutions meilleures ». Le choix du positionnement du terminus - avenue Bataillon-Carmagnole-Liberté à 270 mètres du pôle d'échange multimodal de La Soie - est donc justifié pour Pierre Lamy.

« Le campus de la Doua n'a pas comme vocation d'être un lieu de transit des populations »

Pierre Lamy, commissaire enquêteur

• Usine Nylon

Le collectif citoyen pour la

tranquillité, l'esthétique et la sécurité à Vaulx-en-Velin déjà a présenté une pétition de 425 signatures, qui préconise de supprimer le débord de 8 mètres de l'usine Nylon afin de libérer la vue sur la façade de l'usine Tase, éviter les croisements tram/voitures sur l'avenue Bataillon-Carmagnole et conserver la rue Brunel telle qu'elle est.

À l'inverse, la mairie de Vaulx-en-Velin souhaite préserver son patrimoine industriel au même titre que l'usine Tase et l'usine Kaeser.

Outre le chiffre (3 M€ de l'acquisition et de la démolition de ce bâtiment historique (mais non classé), Sytral Mobilités estime que cette option « entraînerait un décalage de 12 à 18 mois du démarrage des travaux » et donc d'autant la mise en service du T9 souhaitée début 2026.

Le commissaire enquêteur

note que les arguments en matière de coût de l'opération sont recevables. En revanche, il tance quelque peu Sytral Mobilités : « À l'instar des autres solutions étudiées, Sytral Mobilités aurait pu analyser en amont les travaux nécessaires et les conséquences sur le projet de la destruction de l'usine Nylon. »

• Terminus rue Bellecombe

Concernant la prolongation des rails de tramway en direction de la rue Bellecombe pour la dépose des voyageurs, certains riverains la qualifient de « non-sens ». D'autant plus que la montée dans ce même T9 s'effectuera au même endroit que pour le T1/T4, de l'autre côté de la place Charles-Hernu... Mais Pierre Lamy retient les contraintes techniques évoquées par le porteur de projet : « Les réflexions de Sytral Mobilités et la concertation ont amené à retenir une organisation sans arrière-gare. Ceci permet de limiter l'impact à la seule partie Nord de la rue Bellecombe sans franchir l'axe Curtelin/Dedieu et de conserver les alignements d'arbres de la rue Bellecombe. »

• Le tronçon commun T1/T4/T9

« À quoi sert d'avoir trois rames circulant l'une derrière l'autre sur plus de 2 km entre Gaston-Berger et Charpennes, alors qu'il y en a déjà deux ? » se demandent des riverains, qui avancent déjà, en l'état, de gros problèmes pour accéder à leurs garages.

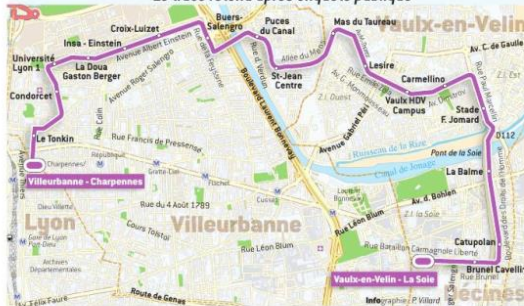
Sytral Mobilités balie la proposition d'implanter le terminus du T9 à La Doua puisqu'il ne remplirait pas les objectifs de désenclaver les quartiers NPNRU (Nouveaux programmes nationaux de renouvellement urbain) de Saint-Jean et du Mas du Tau-reau et QPV (Quartiers prioritaires de la ville) de La Balme, La Tase ou des Buers. « Car la connexion à Charpennes, en offrant l'opportunité de se connecter directement aux métros A et B, permet un gain de temps de l'ordre de 5 à 10 minutes en heure de pointe aux usagers de Villeurbanne Saint-Jean sur leur temps de parcours à destination de Charpennes », argue la maison-mère des TCL.

Si le commissaire enquêteur convient que « le campus de la Doua n'a pas comme vocation d'être un lieu de transit des populations », il se demande par ailleurs si « Charpennes est au centre de la Métropole [...] La connexion métro A à La Soie n'est-elle pas suffisante ? »

• Vincent Sartorio

T9 Future ligne de tramway T9 : Vaulx-en-Velin-La Soie / Villeurbanne-Charpennes

Le tracé retenu après enquête publique



BR024-V1

Histoire locale

Lyon

Des Terreaux à Bellecour : de l'air et de la lumière avec la création de la rue Impériale

En 1853, le nouveau préfet, Claude-Marius Vaïsse décide de percer deux larges voies reliant la place des Terreaux et la Place Bellecour. Il considère les petites rues biscornues du centre trop sombres et trop vêtustes et préfère créer des rues à ce qu'il juge être à la mesure de la deuxième ville de France.

À l'heure des révoltes ouvrières du XIX^e siècle, la presque lyonnaise ne ressemblait en rien à sa configuration actuelle. Les rues étaient étroites et biscornues, orientées d'Est en Ouest. On ne pouvait circuler dans l'axe Nord/Sud, des Terreaux jusqu'à Bellecour, qu'à travers les différents traboules. Et uniquement à pied.

Claude-Marius Vaïsse devient conseiller d'État chargé de l'administration du Rhône, à Lyon en 1853.

Il a pour mission de remodeler le centre-ville et de faire de Lyon une grande et belle cité. Il faut donc en finir avec uniquement les axes Est/Ouest, reliant le fleuve à la rivière et construire une large voie de la place des Terreaux à celle de Bellecour.

Revaloriser le patrimoine immobilier

Vaïsse décide de percer cette voie un peu plus à l'est que la rue Centrale (aujourd'hui rue Paul Chenavard/de Brest), percée en 1846. Devant la commission municipale, il souligne l'insalubrité des immeubles existants et la nécessité de régénérer le centre-ville et de revaloriser le patrimoine immobilier. La bourgeoisie a fui les immeubles vêtustes du centre-ville et a préféré s'installer au sud de Bellecour, rue Bourbon (aujourd'hui rue Victor-Hugo), construite dans la première moitié du XIX^e siècle.

Cette migration de la bourgeoisie paupérisée progressi-



L'ancienne rue Impériale devenue rue de la République, ici à la fin du XIX^e siècle Photo wikipedia libre de droits

vement le centre-ville. « M. Vaïsse prévoit que son projet entraînera le reflux de la classe populaire vers les anciens faubourgs (Croix-Rousse, Vaïsse, Guillotière) et ramènera vers le centre la bourgeoisie grâce à l'édification d'immeubles adaptés à son mode de vie. » (1)

La construction de la rue Impériale (actuelle rue de la République) est décidée. Elle devra amener « le mouvement, l'air, la lumière » à tout le quartier. « La valeur étant restituée au sol, des maisons aérées, éclairées, saines et commodes seront, de proche en proche, substituées aux maisons sombres, malsaines, incommodes où se presse une population nombreuse, dans les plus mauvaises conditions de bien-être et de santé » (2).

Au total : 289 maisons

détruites et 12 000 personnes déplacées

Le Palais du Commerce est construit sur le tracé. Vaïsse voulait faire de la rue Impériale une rue des affaires, en y plaçant des banques, dont la Banque de France, et en réservant les rez-de-chaussée pour les commerces. L'axe de la rue n'est pas totalement rectiligne jusqu'à la place Bellecour. La rue doit s'orienter du côté ouest, au niveau de la place de la République (alors place Impériale), afin d'éviter de détruire la Chapelle de l'Hôtel-Dieu. La rue de l'Impératrice (actuelle rue Édouard Herriot) est percée tout de suite après. Elle relie également le quartier des Terreaux à celui de Bellecour. Avec la rue Centrale et la rue Impériale, elles forment le nouveau centre-ville de Lyon.

On appelle souvent Vaïsse le

« Haussmann lyonnais ». Paris et Lyon ont vécu les mêmes restructurations urbaines sous le Second Empire. De larges voies remplacent les petites rues, de grands immeubles remplacent les petites habitations, les rues ne sont plus petites et biscornues mais droites et longues. Pourtant, il existe quelques différences entre Paris et Lyon, même si les immeubles se ressemblent. Les façades parisiennes par exemple, sont très sobres, dépouillées. Tandis qu'à Lyon, elles sont chargées d'ornements, évitant ainsi la monotonie de l'alignement de façades identiques.

La particularité des appartements du centre-ville

Les appartements lyonnais du centre-ville ont également leur particularité : les alcôves.

Ces petites pièces, en forme de grand recoin (trois cloisons, et sans fenêtre), permettaient de loger un lit dans le salon tout en préservant les deux espaces. Il n'existe pas d'alcôve dans les appartements haussmanniens de Paris. Entre 1853 et 1864, le préfet Vaïsse a participé à la rénovation de la ville. Il a contribué à créer le centre-ville qu'on connaît aujourd'hui, ainsi que le Parc de la Tête d'Or, le boulevard de la Croix-Rousse, l'hôpital de la Croix-Rousse et la gare de Perrache. Il est mort en 1864.

De notre correspondante

Julie Bordet

(1) Revue de l'Art, 1994, article de Dominique Bertin, Lyon 1853-1859 : l'ouverture de la rue impériale.

(2) Rapport du 27 décembre 1853, Archives municipales de Lyon.

Lundi 8 janvier 2024

Lyon 6e

Le profil de la voie lyonnaise n°2 se dessine sur le 6^e arrondissement

Le projet de création de la ligne 2 entre le quartier Saint-Clair et l'avenue Berthelot sur les communes de Caluire, Villeurbanne, Lyon 6e, Lyon 3e et Lyon 7e prend forme côté 6e arrondissement. Les travaux débutés en juillet 2023, s'achèveront fin avril 2024. Quant à la piste cyclable sur la contre-allée du boulevard Stalingrad, elle sera mise en service courant février.

La première phase de la création de la voie lyonnaise n° 2 située sur la partie entre le boulevard du 11 novembre 1918 et l'avenue Verguin avance à grands pas. Entamés début juillet 2023, le long du parc de la Tête d'Or, les travaux s'achèveront fin avril. Le profil de la VL2 se dessine amplement sur le territoire du 6^e arrondissement, de l'avenue Verguin au boulevard des Belges, en passant par la rue Waldeck Rousseau (bidirectionnelle côté ouest) qui part du cours Vitton, en prolongement du boulevard de Stalingrad, pour rejoindre l'avenue Jules Favre, près de la Part-Dieu. Arrondissement charnière de passage entre la Presqu'île, la Part-Dieu et Villeurbanne, le 6^e arrondissement réunira à terme pas moins de sept lignes de Voies lyonnaises (N° 1, 2, 4, 5, 7, 9 et 10) sur treize.

« Ces places gratuites permettaient aux familles de stationner »

Le trottoir et la piste cyclable sur la contre-allée du tronçon Boulevard Stalingrad (Villeurbanne), côté parc de la Tête d'Or, seront mis en service courant février. L'espace de séparation entre la piste et la chaussée



Rue Waldeck-Rousseau, la voie lyonnaise n° 2 est déjà bien avancée. Tout le stationnement à droite (côté pair) a été supprimé et en face, des îlots sont prévus pour abriter des plantations (côté impair). Photo Nadine Micholin



Les élus d'opposition du 6^e pointent des traversées piétonnes compliquées pour les personnes âgées et à mobilité réduite comme ici cours Vitton. Photo Nadine Micholin

sée prévoit la création de bandes plantées. À cet endroit, 200 places ont été supprimées. Un regret pour Virginie Fourneyron (DCL), élue d'opposition du 6^e en charge de la voirie, la propreté et de l'aménagement

local : « Ces places gratuites permettaient aux familles de stationner pour se rendre au parc de la Tête d'Or du côté de l'entrée des Serres. » Si l'adjoint déplore le manque de panneaux d'affichage et de boitage

concernant les travaux de la VL2, elle juge aussi trop étroite la voie réservée aux piétons, le long de la piste cyclable bidirectionnelle. « Ce ne sera pas simple pour les poussettes et les personnes en fauteuil de se croiser. De manière générale, je trouve que la largeur pour les vélos est plus importante que celle des piétons et que les traversées piétonnes sont parfois compliquées pour les personnes âgées ou à mobilité réduite. »

Balayant d'un revers de main, les véhicules ventouses qui stationnaient auparavant sans lien avec le parc ou les entreprises de proximité, la Métropole rappelle qu'il existe un parking relais gratuit au terminus du T1 sous-utilisé ainsi que les parkings de la Cité Internationale.

Quant à la largeur de la contre-allée pour les piétons, elle est, selon la collectivité, « soumise à l'alignement des platanes existants et ne laisse que cinq mètres répartis en trois mètres pour la voie cyclable et deux mètres pour les piétons ».

Rue Waldeck-Rousseau, il reste à poser l'asphalte, la peinture sur la chaussée et les plantations

Concernant la séquence de la ligne 2, rue Waldeck Rousseau, elle est aussi en voie d'achèvement. La chaussée a été réduite à une voie pour les véhicules. Des places de stationnement ont été supprimées côté pair. On aperçoit des îlots destinés à abriter des plantations d'arbres côté impair. Il reste à poser l'asphalte et la peinture sur la chaussée. « On a alerté sur la suppression des deux places PMR devant les locaux de l'association Valentin Haüy, rue Waldeck Rousseau », mentionne Virginie Fourneyron qui se réjouit qu'elles soient restituées sur le boulevard des Belges. Cependant, l'adjointe redoute la contrainte de circulation sur cette rue, avec la réduction à une voie pour les véhicules. « En cas de déménagement, de passage de saboteurs ou d'intervention des pompiers, cela va générer des bouchons », observe-t-elle. Pas de quoi s'inquiéter pour la Métropole qui prévoit des places de stationnement et un emplacement livraison à des fins d'utilisation pour les déménagements. « La collecte des ordures ménagères s'effectuera sans difficulté et la défense incendie de l'ensemble des façades est assurée depuis la chaussée », assure la collectivité.

● Nadine Micholin



La place Brosset étant piétonne, les cyclistes qui emprunteront la VL2 ne pourront pas aller tout droit, ils devront contourner à gauche et passer devant la gare des Brotteaux. Photo Nadine Micholin

En 2030, la ligne 2 s'étendra sur un trajet de 32 km

En 2026, la ligne 2 des Voies lyonnaises reliera Fontaines-sur-Saône à Saint-Priest, en passant par le boulevard Stalingrad à Villeurbanne sur un parcours de 21 km traversant les rives de Saône, Caluire, Lyon Part-Dieu, le boulevard des États-Unis. À terme, elle s'étendra en 2030 jusqu'à Cailloux-sur-Fontaines au nord et à Mions au sud sur un trajet de plus de 32 km via Caluire et Vénissieux.

Ce nouvel axe offre une liaison cyclable nord sud vers le pôle multimodal de la Part-Dieu aux habitants des communes des rives de Saône et du plateau de Caluire, ainsi qu'à ceux du sud-est de la métropole, en complémentarité des tramways T2 et T4.

La L2 desservira notamment la Cité internationale, le Transbordeur, l'ouest du parc de la Tête d'Or, le métro B arrêt « Brotteaux », la gare Part-Dieu, la Manufacture des Tabacs...



Sur le boulevard Stalingrad ici à hauteur de l'avenue Verguin, la voie lyonnaise n° 2 est terminée. Le trottoir et la piste cyclable de cette contre-allée seront mis en service courant février. Photo Nadine Micholin

© 2023 - T1

Lyon

Le stationnement plus cher pour les grosses voitures commencera avant l'été

Dans une vidéo de bonne année adressée aux Lyonnais sur les réseaux sociaux, le maire (EELV) de Lyon, Grégory Doucet, annonce la mise en place de la nouvelle politique de tarification du stationnement, « avant cet été ».

On le savait depuis le printemps dernier : Valentin Lungenstrass, adjoint (EELV) au maire en charge des mobilités, avait dévoilé pour Le Progrès les contours de la future politique de tarification du stationnement payant à Lyon, qui prévoyait, outre une tarification « sociale », que les grosses voitures thermiques se voient appliquer un tarif majoré à 45 euros par mois.

Lyon avant Paris

Une annonce qui avait valu à la ville de Lyon d'être la première, avant Paris qui devait décaler quelques semaines plus tard, la même mesure, à mettre en place une tarification évolutive tenant compte du poids des véhicules. Une annonce qui avait aussi été suivie d'une levée de boucliers.

Quant au calendrier, l'écologiste précisait que la période de mise en place technique pouvait être longue compte tenu du développement informatique à mener mais que « l'ensemble des annonces » devrait tomber « mi-2024 ».

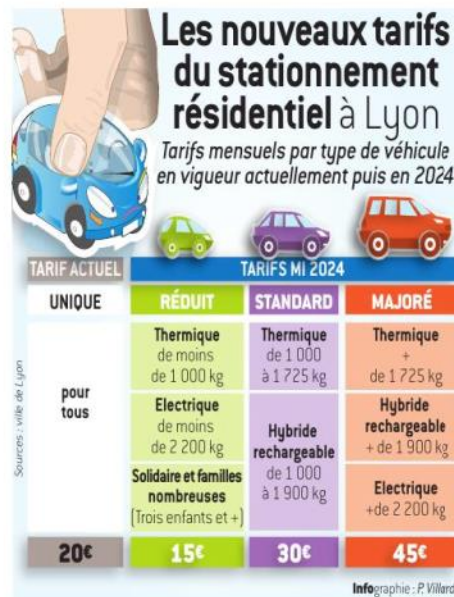
On en sait un peu. Dans une vidéo de bons vœux diffusée sur les réseaux, Grégory Doucet balaie quelques projets marquants pour l'année à venir. Parmi eux, donc, cette nouvelle politique de tarification du stationnement, que « nous mettrons en place avant cet été. » Il souligne ainsi qu'elle « prendra

« Les familles modestes et les familles nombreuses auront un tarif réduit »
Grégory Doucet, maire de Lyon

en compte la situation économique et sociale des usagers, le poids et l'impact global du véhicule sur le climat ainsi que la place utilisée sur l'espace public. Que « les familles modestes et les familles nombreuses auront un tarif réduit ». Et que « ce tarif bénéficiera à plus d'une famille sur deux. »

Une tarification simplifiée pour les artisans et les professionnels

Enfin, termine-t-il, « une tarification simplifiée permettra aux artisans et aux professionnels de plus facilement stationner en ville. »



Repère ► Ce qui va changer avant cet été

Pour les résidents, le tarif unique de 20 € par mois laissera place à trois tarifs mensuels : réduit à 15 €, standard à 30 € et majoré à 45 €.

La nouvelle tarification familiale et solidaire à 15 € par mois concernera les foyers au revenu modeste et les familles nombreuses (3 enfants et plus), soit un foyer sur deux et environ 60 % des familles.

Les résidents possédant de petites citadines thermiques de moins de 1 000 kg auront aussi accès à ce tarif réduit. Le tarif standard (30 €) concernera les véhicules hybrides rechargeables et thermiques jusqu'à 1 725 kg. Enfin, les véhicules thermiques encombrants, c'est-à-dire au-delà des 1 725 kg, feront l'objet du tarif majoré (45 €).



Lyon souhaite être, la première ville en France à proposer une tarification du stationnement payant, prenant en compte les enjeux environnementaux et de justice sociale. Photo Stéphane Guiochon

Lyon

Le futur tram express traverse la Saône : « On va briser une magnifique perspective »

Dessiner pour « desservir efficacement » le plateau du 5^e et les communes de Tassin-la-Demi-Lune et Francheville depuis la Presqu'île, le projet de tram express de l'ouest lyonnais (TEOL) fait l'objet d'une concertation jusqu'au 5 février. Le tracé qui débouche « à flanc de Balme », traverse la Saône pour arriver à la Confluence était ce mardi soir au cœur des débats d'une nouvelle réunion publique.

Il y aura un impact forcément, sur le bel environnement du bas de la colline. Mais le jeu n'en vaudrait-il pas la chandelle ? Certains habitants de la Confluence en sont convaincus et voient même « que des avantages » au projet de tramway express de l'ouest lyonnais (TEOL) qui arrive en ligne directe sur leurs terres après avoir traversé la Saône. Avec, espèrent-ils, « une réduction de la circulation côté Perrache ». D'autres, trouvent ce projet « inopportuniste ». Trop de nuisances sonores et visuelles, lancent-ils.

Car ici, dans un large périmètre englobant le bas de la colline de Fourvière, les quais de Saône, Perrache et la Confluence, la ligne de tramway passe de souterrain à aérien. Et c'est bien l'un des points qui a fait débat, ce mardi 9 janvier, lors d'une réunion publique organisée dans le cadre d'une concertation pilotée par Sytral Mobilités sur ce projet. Qui vise à relier Tassin-la-Demi-Lune à la Confluence, via le 5^e à l'horizon 2032.

L'objectif, dira Jean-Charles Kohlhaas, vice-président de Sytral Mobilités est « de vous entendre ». Et ça tombe bien, les participants avaient beaucoup à dire.

● **« La colline est fragile »**

Il faut imaginer. Un tracé qui débouche quai des Étroits ou quai Jean-Jacques-Rousseau, et plus exactement une fin de tunnel creusé « à flanc de Balme à environ 8 à 10 mètres de haut ». Puis qui s'engage « immédiatement sur une nouvelle passerelle et descend en pente douce vers le quai Rambaud », soit en direction du cours Suchet, soit vers la rue Montrochet, les deux options font l'objet de la concertation.

Le scénario inquiète les riverains qui redoutent « l'impact visuel sur les berges » et même une « destruction de la Balme ».

Certains habitants de La Mulatière ont évoqué aussi l'effondrement de 2005. « Le terrain est instable, la colline est fragile », disent-ils, se demandant aussi quelles conséquences ces travaux auraient sur la fondation des maisons.

Sondages et études d'impact sont programmés, annonce-t-



Photo montage présenté par Sytral Mobilités lors de la concertation organisée sur le projet TEOL. Ici, l'une des deux options du projet qui rejoint la rue Montrochet. Photomontage non contractuel Egis Rail

on du côté de Sytral Mobilités, « on a des experts ».

● **« Un endroit tout à fait extraordinaire »**

Vous savez « cet endroit est tout à fait extraordinaire » lance l'une des participantes du quai Rousseau. « On a des petits faucons crécerelle et des couleuvres ».

La parcelle privée où doit déboucher le tunnel, a été repérée dans les documents d'urbanisme comme espace boisé classé. « On va couler du béton ici et on va briser cette magnifique perspective », ajoute-t-elle, montrant une vue de la

Saône. D'autres redoutent un impact sur l'immobilier.

● **« Une passerelle oui, mais... »**

Ils sont plusieurs à trouver l'idée de la passerelle « intéressante ». Cette « liaison à créer entre les quais et les hauts des balmes serait une opportunité pour se balader ou pratiquer des activités sportives ».

Un avis que partage un riverain du chemin de Fontanières, qui du coup, évoque la création d'une liaison piétonne à travers la Balme pour descendre jusqu'à la passerelle.

● **« Ils préfèrent Montrochet à Suchet »**

En dépit de quelques bémols formulés par les participants, l'option par la rue Montrochet semble tenir la corde. L'un des inconvénients du passage par le cours Suchet qui offre tout de même un temps de parcours meilleur, est développé par Sytral Mobilités qui annonce « un surcoût de 80 M€ par rapport au passage par la rue Montrochet ».

Du côté des habitants du quai des Étroits, on craint, avec l'option Suchet, des effets sur la biodiversité.

● **Aline Duret**

Sans surprise, la direction du centre commercial choisit l'option Montrochet

« J'accueille favorablement le projet du Tramway Express de l'Ouest Lyonnais (TEOL) qui contribuera significativement à l'amélioration de la connectivité entre le quartier de la Confluence, l'ouest lyonnais (deux quartiers peu ou mal desservis en transports en commun) et le centre-ville » souligne Marianne Tinland, directrice du Pôle de Commerces et de Loisirs Confluence promue à l'été 2023.

● **« Il faudra veiller au maintien des usages actuels de la rue »**

Sans surprise, parmi les options d'itinéraires proposées (Suchet ou Montrochet), elle choisit celle de Montrochet : « Cela me semble l'option la plus pertinente puisqu'elle permettrait de desservir toute la Presqu'île jusqu'au sud de la Confluence. Elle permettrait la connexion des restaurants, cinéma et commerces de Confluence au reste de la ville et à la banlieue Ouest. C'est une opportunité



Marianne Tinland, directrice du Pôle de Commerces et de Loisirs Confluence, promue à l'été 2023. Photo archive Nadine Micholin

pour faire évoluer significativement la quote-part de nos visiteurs venant en transports en commun. Elle permettrait également, avec ce pôle de transports renforcé à Confluence, de mieux desservir l'ensemble du quartier qui est encore en développement (nombreuses livraisons de logements et bureaux d'ici à 2030). »

Néanmoins, Marianne Tinland convient « qu'il faudra veiller au maintien des usages actuels de la rue puisqu'elle dessert le parking, l'hôtel ainsi que nos quais de livraisons. Il est primordial de bien anticiper ces prérequis, le projet devant permettre une mixité des usages sur la rue Montrochet sans préjudice pour les différents usagers. »

BRUNO VIT

► **Circulation routière dans le Rhône**

Lyon reste une place forte du bouchon

Les données 2022 du panorama de Coraly, qui supervise le trafic routier dans Lyon et sa région, évoquent une hausse du trafic moyen pour les jours ouvrés de 3,6 %, comparé à 2021, avec toujours plus de bouchons (+6,8 %). L'indice trafic TomTom laisse entrevoir une poursuite du mouvement sur 2023.

● **Trafic, bouchons : ça continue de coïncider sur la métropole**

Le dernier panorama de Coraly ne laisse guère de place au suspense pour 2022 : la métropole lyonnaise reste une capitale du bouchon routier, l'une de ses spécialités. Coraly, qui supervise le trafic sur les voies rapides de l'agglomération lyonnaise, soit sur 240 km, fait état d'une hausse de 6,8 % des bouchons par rapport à 2021, tandis que le trafic routier moyen tous véhicules augmente de 3,6 % pour les jours ouvrés. Certes, la comparaison 2022/2021 ne peut être faite sans mentionner les périodes de confinement et couvre-feux qui ont émaillé le premier semestre 2021. Mais la hausse du trafic sur 2022 illustre, selon le panorama Coraly, « un retour de la tendance d'avant-crise sanitaire. Le niveau de trafic reste toutefois inférieur de 1 % à celui de 2019 ».

Par ailleurs, dans l'index annuel 2022 des bouchons proposé par TomTom, Lyon apparaissait comme la 53^e ville la plus embouteillée au monde.

● **Une circulation difficile, oui, mais pourquoi ?**

Pour expliquer les difficultés sur les axes routiers en 2022, un nombre moyen d'événements quotidiens - 118 sur 2022 - a été mis en avant par Coraly : il appar-



L'accès à la métropole de Lyon - ici l'axe nord/sud en approche de Fourvière - est un casse-tête quotidien sur tous les grands axes de l'agglomération, notamment aux heures de pointe et le matin. Le trafic moyen a continué à augmenter en 2022. Photo d'illustration Norbert Grisay

rait en hausse de 10,3 % comparé à l'année précédente (107 événements). Sur ces 118 événements, 42 % concernent des bouchons, 24 % des véhicules en panne, 13 % des obstacles sur la chaussée, 9 % des accidents, 7 % des chantiers, 4 % environ des événements autres et 2 % des coupures. En 2019, les bouchons représentaient 46 % des 104 événements quotidiens relevés en moyenne.

● **Un trafic en hausse : sur quels axes ?**

Sans surprise, la plus forte hausse du trafic routier tous véhicules en 2022 versus 2021, concerne - sur l'axe nord-sud - le tunnel sous Fourvière (+20,5 %), « un niveau équivalent à 2018/2019 », précise Coraly dans son état des lieux. L'augmentation du trafic est aussi conséquente sur l'A432 (jusqu'à +12,5 % en 2022) et l'A46S (+8,9 %) : l'Est lyonnais semble

donc supporter une hausse conséquente de trafic, absorbant les automobilistes et les poids lourds qui contournent Lyon. Côté baisse de trafic, seuls quelques axes sont concernés : l'A7 (-3,1 % en 2022), l'A47 et la M7 (-0,1 % chacun).

● **Une diminution côté poids lourds**

Selon Coraly, le trafic poids lourds est globalement en recul de 4,9 % en 2022, sur les grands axes. Certains ne permettent pas le transit des plus de 7,5 tonnes, ce qui est le cas des M6/M7 entre Pierre-Bénite et Valvert avec le tunnel sous Fourvière, mais aussi la M6 entre Valvert et Limonest, le boulevard périphérique nord lyonnais et l'A7, entre le nœud de Feyzin et Ternay (vallée de la Chimie). Le trafic poids lourds est en revanche en hausse du côté de l'Est lyonnais (jusqu'à +33,3 % sur l'A46N et jusqu'à +23,6 % sur certaines

53

Dans l'index annuel 2022 des bouchons proposé par TomTom, Lyon apparaissait comme la 53^e ville la plus embouteillée au monde

portions de l'A432 ; +32 % sur l'A46S, +23,7 % sur l'A43 ; +16 % sur l'A42.

● **Réduire la congestion : quels sont les leviers ?**

Attractifs d'un point de vue économique et en bonne place sur le corridor routier européen, la métropole lyonnaise et plus largement le Rhône sont des aimants à trafic routier. Au quotidien, les mouvements pendulaires sont nombreux. Les prix élevés de l'immobilier au cœur de Lyon ont aussi doi-

gné les ménages candidats à l'achat, soucieux d'avoir un peu d'espace et de vert. Mais ces derniers continuent pour beaucoup à travailler sur la région lyonnaise.

Le renforcement de l'offre de transport en commun et de TER, tant d'un point de vue qualitatif que quantitatif, reste d'actualité au volet solution, tout comme la construction d'autres pistes cyclables (Les Voies lyonnaises vont mailler le territoire de la Métropole d'ici 2026). Mais ces projets s'inscrivent sur un temps plus ou moins long. Le développement du covoiturage est un autre axe. La présence de parcs relais apparaît comme une nécessité. Quant au projet de RER métropolitain, il est encore loin de se profiler. Reste le télétravail pour ceux qui le peuvent, qui contribue à désengorger mais dans une moindre mesure.

● **Valérie Bruno**

En 3^e position sur le podium national, d'après TomTom

Lyon garde sa 3^e place sur le podium national des villes les plus embouteillées de France en 2023 : c'est ce qui ressort du dernier index trafic réalisé par TomTom, à partir des remontées GPS de l'an dernier.

Elle est devancée par Paris et Bordeaux, au coude-à-coude dans ce classement.

Statu quo par rapport à 2022, donc, pour la cité des Gaules,

qui arrive à la 61 place au niveau mondial en la matière (elle était 53 en 2022), sur près de 390 villes analysées dans un cinquantaine de pays.

D'après TomTom, il a fallu 10 secondes de plus qu'en 2022 aux automobilistes lyonnais pour parcourir 10 km (en 20 minutes et 50 secondes en moyenne). En 2023, les conducteurs de la ville auraient ainsi passé 89 heures en

moyenne dans les bouchons (contre 83 heures en 2022).

Outre la perte de temps, les bouchons font aussi perdre de l'argent. Selon l'index, les Lyonnais ont dépensé 751 euros en moyenne dans l'année pour alimenter leur réservoir essence, dont 165 euros en raison des embouteillages (650 euros pour un véhicule diesel, dont 130 euros à cause des bouchons). A noter : le



En heures de pointe, le temps passé dans les bouchons par les automobilistes lyonnais peut être très long... Photo d'illustration Richard Mouillaud

mardi est le jour considéré comme ayant la pire heure de pointe à Lyon, entre 8 heures

et 9 heures, au vu de ces remontées statistiques. ● **V. B.**

Excédée, Claire est partie vivre dans le Var

En novembre 2021, nous avons recueilli les témoignages d'une quinzaine d'automobilistes de l'agglomération au sujet de leurs trajets domicile-travail. Dans leurs paroles, un même sentiment mêlant colère et résignation face aux embouteillages quotidiens. Ceux qui décrivait « une vraie galère » générant « beaucoup de stress » côtoyaient ceux qui se disaient prêts à déménager pour en finir avec les bouchons. Deux ans après, nous avons recontacté certains d'entre eux pour faire un nouvel état des lieux. La situation sur les routes a-t-elle empiré ? Ou au contraire, est-il devenu plus facile de circuler ?

« Peu importe le trajet, ça pose problème partout »

Claire a fait un choix radical. Les embouteillages lyonnais ont eu raison d'elle, alors cette Villeurbannaise de 51 ans a quitté le département pour s'exiler dans le sud de la France. À l'automne 2021, cette commerciale racontait,

irritée, ses trajets quotidiens entre le quartier Croix-Luizet, à Villeurbanne, où elle résidait et le collège de sa fille, près du parc de la Tête d'Or. Et on sentait déjà son exaspération. À bord de sa Smart électrique, elle racontait mettre 30 minutes pour parcourir ces 2,5 km. « Peu importe le trajet, ça pose problème partout », confiait-elle, évoquant la réduction des voies automobiles au profit de pistes cyclables et de voies de bus. Alors quand on l'a contactée ce jeudi pour avoir son point de vue sur l'évolution du trafic à Lyon depuis deux ans, on était curieux d'avoir son ressenti. « Ça n'a fait qu'empirer », annonce-t-elle de but en blanc. À tel point que la mère de famille a tout bonnement fait le choix de déménager. Direction Saint-Raphaël, dans le Var, où elle s'est installée avec sa fille en septembre dernier.

« Plus que les embouteillages, c'est la politique de transport de la ville qui m'a poussé à partir ». Pointant un « réseau TCL défaillant » avec ses pannes de métro et ses bus en retard. Quant au vélo, « tout le



En novembre 2021, nous avons interrogé une quinzaine d'automobilistes sur leurs trajets au quotidien en voiture. Photo Richard Mouillaud

monde n'est pas capable d'en faire ». Elle décrit des déplacements devenus « hyper anxiogènes. À la fin, je devais changer de trajet presque tous les jours en fonction des travaux. Au quotidien, c'est usant. » Le coup de grâce, dit-elle, a eu lieu lorsqu'elle a découvert « qu'à 500 mètres de chez nous, le tramway T9 allait traverser le rond-point de la Feysine, déjà embouteillé aux heures de pointe, qui donne accès au périphérique et à l'A42 ». Alors quand son mari, resté à Villeurbanne, lui raconte ses galères pour rejoindre son travail à Limonest, Claire ne regrette pas

son choix. « Aujourd'hui, je mets 12 minutes pour aller au lycée de ma fille, quelle que soit l'heure. Qu'est-ce que j'ai bien fait de partir. »

« Je prends de plus en plus souvent la moto »

Pour Thomas, qui effectue chaque jour le parcours entre Échalas, au sud de Givors, et son travail à Chassieu, dans l'Est lyonnais, « c'est le statu quo ». Il y a deux ans, il racontait avoir observé une dégradation des conditions de circulation sur son trajet domicile-travail, passant par l'A47, l'A46 et la Rocade Est. Aujourd'hui, il nuance son

propos. « Ça dépend des jours, le lundi ça roule beaucoup mieux que le mardi et le jeudi. Le vendredi matin, ça coule tout seul alors que le vendredi soir c'est le bazar. Résultat, je prends de plus en plus souvent la moto, ça me fait gagner un quart d'heure. En voiture, je mets toujours entre 45 minutes et 1 heure ». Les points noirs sur son trajet n'ont pas changé. « Le nœud de Ternay, à la jonction entre l'A47, l'A7 et l'A46, est bouché matin et soir. Et sur l'A46, on est à l'arrêt depuis Mions jusqu'au nœud de Manisieux. »

● Nicolas Forquet

44 **L'Instant T** PATRIMOINE



Il était une fois...

Le pont Winston-Churchill

Avant le pont bétonné que l'on connaît aujourd'hui, le pont Winston Churchill – qui portait le nom de pont de la Boucle – était un charmant, mais peu pratique, pont en métal aux arches en acier.

A Lyon, 34 ponts enjambent fleuves et rivières. Parmi eux, le pont Winston-Churchill relie la montée de la Boucle et l'avenue de Grande-Bretagne. Mais avant cet aménagement bétonné et ses six voies de circulation, un autre pont s'élevait à la place.

En 1862, le maréchal de Castellane fait construire un pont constitué de bateaux (un pont flottant, en quelque sorte) afin de raccorder deux camps militaires, Grand-Camp (à La Doua) et Sathonay. Remplacé par une passerelle dès 1872, l'ouvrage est considéré comme « déplorable » au regard de sa fragilité. En 1875, une crue du Rhône, due à d'importants orages, entraîne un radeau qui se fracasse sur cette frêle construction. Deux arches sur neuf sont arrachées.

Esthétique douteuse ? Abandonné, on le réhabilite en 1898. Le surnommé pont de la Boucle sort de terre grâce au travail de l'ingénieur Ernest Fabrègue et du

célèbre Eugène Résal. Avec ces trois arches en acier de 10,50 mètres à la flèche, l'ouvrage métallique détonne avec les silhouettes habituelles des ponts lyonnais. Ouvert à la circulation le 1^{er} janvier 1904, le maire de l'époque, Victor Augagneur, refuse de l'inaugurer à cause d'une esthétique jugée douteuse.

Le passage des Allemands lors de la Seconde Guerre mondiale ne le laisse pas indemne. À la suite du débarquement américain, pour retarder l'avancement des alliés, les artificiers de l'armée allemande détruisent plusieurs ponts lyonnais. Le 1^{er} septembre 1944, l'arche du pont de la Boucle, côté colline, s'effondre dans le Rhône. À la Libération, un pont provisoire s'appuyant sur les restes des piles est reconstruit. Il reprend son aspect originel en 1946 et est baptisé Winston-Churchill en 1965, à la suite de la mort de ce dernier.

Rasé en 1981. Long de 280 mètres, avec une largeur de 10,80 mètres pour seulement 5,40 mètres de chaussée, il devient inadapté à la circulation routière grandissante de la capitale des Gaules. L'édifice en acier corrodé est rasé en 1981, et remplacé en 1982 par le pont que l'on connaît aujourd'hui. **IRIS BRONNER**

Le jour où...

La dernière exécution capitale à Lyon a eu lieu

Le 22 mars 1966 se déroulait dans la ville des lumières la dernière exécution capitale, 15 ans avant l'abolition définitive de la peine de mort en France.

S aïb Hachani a 30 ans lorsqu'il est jugé dans l'affaire d'un triple meurtre au Chambon-Feugerolles (42). Celui que l'on nommera Saïb le Rouge prétendait être un passeur d'hommes désireux de rejoindre l'Algérie, afin de pouvoir les exécuter et ramasser tout leur pécule économisé pour relier la France et l'Afrique du Nord. Son périple meurtrier prend place dans le quartier Gaffard. Le 16 novembre 1962, il donne rendez-vous à Mohamed Hadji, souhaitant embarquer pour Alger avec 1450 francs en poche, et le tue à coups de hachoir à viande. Quelques jours plus tard, le

8 décembre, Nedjaï Ahmed trouve la mort sous le pique-feu chauffé à blanc par Saïb Hachani. Sa troisième et dernière victime sera Messaoud Bouguerry. Ce dernier est assassiné à coups de manche de pioche avant d'être brûlé. Le corps sera retrouvé par des enfants. Après l'ouverture d'une enquête, les trois crimes sont reliés. Saïb Hachani comparait devant la cour d'assises de Saint-Étienne le 28 et 29 octobre 1965, où il avouera ses trois meurtres. Tentant d'établir des parallèles avec les blessures encore vives de la guerre d'Algérie, l'avocat du prévenu ne parviendra pas à lui éviter la mise à mort.



© BM DELVON

Le matin du 22 mars 1966 dans la cour de la prison Saint-Paul à Lyon, Saïb Hachani est guillotiné. Sans le savoir, il sera le dernier. Quinze années plus tard, le ministre de la Justice Robert Badinter plaide pour l'abolition de la peine de mort, ainsi actée en France, le 9 octobre 1981. **ENZO CALDERON**

La prison Saint-Paul (Lyon 2^e) s'est depuis transformée: le bâtiment accueille désormais l'un des campus de l'université catholique de Lyon.

Qui est-ce ?

Jean-François Terme

Jean-François Terme naît à Lyon le 11 juillet 1791. Issu d'une riche famille de négociants, il se lance dans des études de médecine. En 1832, il est nommé directeur du conseil d'administration des Hospices civils de Lyon. Un poste qui lui a permis de mêler sa profession à sa passion pour les affaires publiques. Peu à peu, il abandonne sa vocation première au profit d'une carrière politique plus engagée. Il devient premier adjoint de Victor Gabriel Prunelle (maire de Lyon de 1830 à 1835), avant de prendre la tête de la Ville le 9 octobre 1840, succédant à Christophe Martin. Dès le début de son mandat, il se retrouve confronté aux énormes crues du Rhône, et décide d'entamer de profondes transformations urbaines en réponse à cette catastrophe naturelle. Il sera notamment à l'origine de la création d'un système d'égouts, l'élargissement de nombreuses rues (dont la rue Centrale, l'actuelle rue de Brest) et de quais, la construction d'un nouveau pont, celui de Nemours sur la Saône (à quelques mètres de l'ancien pont du Change), mais aussi de l'éclairage public au gaz... Si, en 1842, il endosse l'habit de député du Rhône, il meurt le 8 décembre 1847, pendant son mandat de député et de maire. Aujourd'hui, une rue porte son nom, sur le bas des pentes de la Croix-Rousse dans le premier arrondissement. **ENZO CALDERON ET V.L.**



© ARCHIVES MUNICIPALES DE LYON

Parlons lyonnais. Septante, huitante, nonante

PAR JEAN-BAPTISTE MARTIN

Aujourd'hui, à Lyon, on n'emploie plus septante, huitante, nonante, mais ces formes étaient autrefois courantes et elles subsistent dans la langue de Guignol. Elles étaient, en fait, employées dans toute la partie orientale de la France, ainsi qu'en Suisse romande et en Belgique où elles sont restées très vivantes (à l'exception de huitante en Belgique). Elles ont aussi été employées en français central, mais elles ont commencé à décliner à Paris dès le XV^e siècle (c'est le grammairien Vaugelas qui a préconisé de les remplacer). Septante vient du latin populaire *septuaginta*, altération du latin classique *septuaginta* (le mot français *septuagénnaire* vient du mot latin de la même famille *septuagenarius*). Huitante vient du latin *octoginta* (*octogénnaire* vient de *octogenarius*). Nonante vient du latin *nonaginta* (*nonagénnaire* vient de *nonagenarius*).

Le Figaro – 11/01/2024

jeudi 11 janvier 2024 LE FIGARO

24 | ENTREPRISES

Mobilité: Tier et Dott s'unissent pour survivre

Les deux opérateurs de trottinettes et de vélos partagés fusionnent pour tenter de gagner enfin de l'argent.

JEAN-YVES GUÉRIN @jyguerin

TRANSPORT Après le temps des pionniers arrive celui de la consolidation dans la micromobilité. Mercredi, l'allemand Tier et le français Dott, qui exploitent chacun des trottinettes et des vélos partagés, ont publié leur ban de mariage. En clair, un accord préliminaire pour une fusion qui devrait intervenir sous deux mois. À Paris, par exemple, Tier et Dott opèrent des bicyclettes en libre-service sans bornes.

Dans un communiqué commun, ces start-up fondées toutes les deux en 2018 parlent de créer « le premier opérateur européen de micromobilité. Ensemble, les sociétés génèrent un chiffre d'affaires combiné de 250 millions d'euros, pour plus de 125 millions de trajets par an dans plus de vingt pays. » Mais les deux tourtereaux n'apportent pas la même dot. Tier, qui est actif dans 21 pays, exploite 200 000 véhicules partagés contre 50 000 pour Dott, présent dans huit pays (France, Italie, Belgique...). Bref, l'allemand pèse plus lourd que le français.

Atteindre la taille critique

Même si les sociétés ne veulent pas communiquer à ce sujet, il est donc plus que vraisemblable que Tier sera majoritaire dans la nouvelle société. D'ailleurs, le siège sera installé à Berlin. En revanche, la gouvernance fera une large place aux Français issus de Dott : ils occuperont les postes stratégiques de directeur général et de directeur des opérations. Pendant les deux prochains mois, on verra se finaliser les ultimes tractations, les deux entreprises continueront à opérer séparément. Pour l'instant, on ne sait pas quel nom portera la nouvelle entité. « Le choix de ne garder qu'un seul nom n'est pas encore fait », affirme Matthieu Faure, directeur marketing de Dott.

Pour justifier cette fusion, les acteurs parlent d'atteindre la taille critique. La vérité est plus prosaïque. Comme la plupart des start-up de micromobilité, Dott et Tier brûlent du cash depuis leur création. Selon le journal allemand Manager



Avec leurs trottinettes et vélos partagés, les opérateurs allemand Tier et français Dott ont généré 125 millions de trajets par an dans plus de 20 pays.

FRANÇOIS SOULIGNON / LE FIGARO

250 millions d'euros

Le chiffre d'affaires combiné de Tier et de Dott

Magazin, les deux sociétés auraient cumulé 55 millions de pertes opérationnelles en 2023. Le retrait des trottinettes à Paris en septembre a porté un gros coup à Dott, dont c'était le premier marché.

Longtemps, ces centaines de millions d'euros partis en fumée n'ont pas gêné les investisseurs : comme l'argent coulait à flots et ne coûtait pas cher, les fonds demandaient surtout aux jeunes pousses de conquérir des parts de marché le plus vite possible. Persuadés qu'en établissant un leadership mondial, ces opérateurs pourraient ensuite dicter leurs conditions à leur guise. Après tout, c'est ce qui a fait la réussite des Google et autres Amazon. Suivant ce principe, Tier a levé plus de 660 millions d'euros, notamment auprès des fonds enriens Mu

badala. Et Dott, 210 millions, notamment auprès du belge Sofina. En levant plusieurs centaines de millions de dollars, l'opérateur américain de trottinettes partagées Bird est devenu un an après sa création en 2017 une licorne valorisée plus de 1 milliard de dollars. Mais ce temps est révolu. Aujourd'hui, l'argent est cher et les investisseurs hésitent à remettre au pot. Ils exigent donc des start-up qu'elles deviennent rentables.

Faillites et liquidations

Incapable d'y parvenir, Bird s'est placée mi-décembre sous la protection du chapitre XI de la loi des faillites aux États-Unis car elle ne pouvait pas faire face à ses obligations financières. Plus définitif, l'américain SuperPedestrian, qui exploitait des trottinettes partagées dans des dizaines de villes dans le

monde, a été mis en liquidation fin décembre. Avant d'en arriver à de telles extrémités, il y a la solution de la fusion, qui permet « de réaliser des économies d'échelle, d'amortir sur une base plus large la plateforme technologique », reconnaît Matthieu Faure. À l'été, Tier avait envisagé de se marier avec le suédois Voi, puis avec l'estonien Bolt. Finalement, c'est avec Dott qu'il a fait affaire. Et dans leur communiqué annonçant la création du nouveau groupe, l'allemand et le français mettent les points sur les i : « l'entreprise se positionne pour être rentable ».

À cette condition, les actionnaires des deux entrées ont réinvesti 60 millions d'euros en fonds propres. Mais comme la preuve n'est pas faite que le nouveau groupe peut être dans le vert, la valorisation n'est plus la même. Il y a deux

ans, Tier tout seul valait 2 milliards de dollars. Selon Manager Magazin, l'entité issue de la fusion de l'allemand et de Dott vaudrait 150 millions d'euros. Et, alors que la bulle de la micromobilité se dégonfle, il devrait y avoir d'autres fusions de ce type. Avec, à la clé, beaucoup de destruction de valeur.

Dans cet univers où la fête est finie, il y a une seule exception, l'américain Lime. Le leader mondial des trottinettes et vélos partagés gagne de l'argent depuis début 2022. Au premier semestre 2023, il a dégagé un Ebitda ajusté de 27 millions de dollars pour des ventes de 250 millions de dollars, en hausse de 45%. Pas de quoi pour l'instant prétendre à une introduction en bourse, tant le secteur de la micromobilité, après avoir été porté aux nues, sent désormais le souffre. ■