



# **REVUE DE PRESSE\***

## **DU VENDREDI 1er AOÛT 2025**

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

**Auvergne-Rhône-Alpes****Les défaillances d'entreprises encore en hausse dans la région au premier trimestre 2025**

**Le BTP est le deuxième secteur le plus touché dans la région.**  
Photo d'illustration Rémy Perrin

**4** 088. C'est le nombre de défaillances d'entreprises enregistrées au premier semestre 2025 dans la région Auvergne-Rhône-Alpes, soit 11,7 % des défaillances nationales. Un chiffre en augmentation de 2 % par rapport au premier semestre 2024, selon une étude réalisée par la compagnie d'assurance-crédit Allianz Trade.

Ces entreprises au bord de la faillite sont en situation de redressement judiciaire, en procédure de sauvegarde ou en liquidation judiciaire.

**1 défaillance sur 4 enregistrée dans le Rhône**

Sur le premier semestre de l'année, c'est le Rhône qui arrive en tête des départements avec le plus d'entreprises au bord de la faillite : 1 180 défaillances au total. Suivi de loin par l'Isère et la Loire, qui comptent respectivement 625 et 381 défaillances.

Cependant la région est également marquée par une forte hétérogénéité. Si le Rhône enregistre une augmentation de défaillances à deux chiffres, 17 % par rapport à 2024, la Loi-

re et l'Ain diminuent respectivement de 4 % et de 2 %.

**Les services, le secteur le plus touché**

Dans la région, c'est le secteur des services qui enregistre le plus fort taux de défaillance, 34 % sur les 12 derniers mois. Il est suivi par la construction (23 %) et le commerce (20 %).

Après un pic des défaillances en 2024 (17 %) et en 2023 (37 %), la conjoncture économique demeure marquée par l'instabilité et la sinistralité. « Les entreprises continuent de faire face à de nombreux défis tels que la fin et le remboursement des aides, la reprise des assignations par les services fiscaux et sociaux, ainsi que les incertitudes géopolitiques », analyse Maxime Lemerle, responsable de la recherche défaillances chez Allianz Trade.

Il ajoute : « La guerre commerciale initiée par les États-Unis pourrait entraîner un nombre de faillites supérieur à nos prévisions pour 2025 et 2026, estimées respectivement à 67 500 et 65 000. »

● A.D.

**Lyon 4<sup>e</sup>****«C'est une respiration nouvelle» : à la Croix-Rousse, la rue du Mail devenue piétonne fait l'unanimité**

Les piétons ont la priorité, les vélos roulant au pas sont autorisés. Photo Éric Baule

Ce vendredi 25 juillet, l'inauguration de la rue du Mail devenu piétonne a été, pour le maire du 4<sup>e</sup> Remi Zinck, le maire de Lyon Grégory Doucet et le président de la Métropole Bruno Bernard, l'occasion de se réjouir et de rappeler que le projet "Cœur Croix-Rousse" était un engagement de ce mandat.

Il y avait encore plus de monde que d'habitude dans cette petite rue de la Croix-Rousse qui, depuis quelques mois, s'est découverte une nouvelle vocation. Désormais piétonne et fermée à la circulation, elle est, selon les habitués, en passe de devenir la rue la plus agréable du plateau. Bienvenue dans la rue du Mail<sup>(1)</sup>, nouvelle génération, l'une des artères centrales et commerçantes du quartier, qui accueillait ce vendredi 25 juillet pour son inauguration, le maire du 4<sup>e</sup> Remi Zinck, le maire de Lyon Grégory Doucet et le président de la Métropole Bruno Bernard. L'occasion de se réjouir et de rappeler que le projet "Cœur Croix-Rousse" était un engagement

de ce mandat.

Alors que ses trottoirs étaient peu larges et la déambulation inconfortable, la Métropole et la Ville de Lyon ont initié, en janvier 2024, un projet pour repenser l'ensemble de ce secteur, incluant la rue du Mail, entre la petite place de la Croix-Rousse et la rue du Chariot d'Or, et des rues adjacentes. Budget de l'opération : 1,5 million d'euros TTC (études et travaux).

**Les piétons sont rois**

Au total, 215 mètres linéaires de voiries ont été piétonnisés dont 160 mètres en pavés lyonnais. 120 m<sup>2</sup> d'espaces végétalisés ont été créés et cinq arbres ont été plantés pour apporter fraîcheur et une meilleure infiltration des eaux pluviales. Ce projet s'accompagne d'une modification du plan de circulation pour restreindre la circulation de transit. Les accès riverains sont maintenus.

Si des retards lors de la phase de transformation ont pu agacer certains commerçants, le projet d'aménagement semble faire consensus. Après quasiment un an de travaux, menés

en 2024 pour 1,5 million d'euros, la mue a eu lieu. Désormais, les piétons sont rois et seuls les vélos roulants au pas peuvent encore y circuler.

Du côté de la librairie Vivement dimanche, Maya Flandin déclare : « C'est positif car les trottoirs étaient auparavant trop étroits. C'est plus sécurisant, notamment pour les enfants. C'est comme une respiration nouvelle et les clients vont vite revenir », assure la librairie.

Nathalie, gérante du bureau de tabac se dit satisfaite. Après s'être désespérée de la baisse de fréquentation à cause des travaux, elle concède : « Sur cette rue, la piétonnisation s'y prêtait bien. Je suis apaisée, les gens sont plus relax et le samedi, on a plus de monde qu'avant », confie la buraliste.

**● De notre correspondant Éric Baule**

<sup>(1)</sup> La rue du Mail a pu tirer son nom au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Elle était jadis une allée bordée d'arbres, située à l'emplacement d'anciens remparts où l'on jouait au mail, sorte d'ancêtre du croquet qui se pratiquait sur une allée gazonnée.

69022 - VT



Le bureau de tabac plus de clients le samedi. Photo Éric Baule

120 m<sup>2</sup> d'espaces végétalisés et quelques bancs bien à propos. Photo Éric Baule



Dimanche 27 juillet 2025

Actu Lyon | 19

## Histoire locale

Lyon

## Abreuver la Croix-Rousse d'eau potable : un sacré casse-tête

Chaque dimanche, *Le Progrès* se plonge dans l'histoire de Lyon, la grande et la petite. Celle des hommes et du patrimoine. Cette semaine, l'histoire de la conquête de l'eau sur la colline de la Croix-Rousse. Les habitants ont creusé des galeries souterraines et transformé le sol en véritable gruyère. Ce n'est qu'au XIX<sup>e</sup> siècle, que des solutions ont été trouvées pour alimenter le secteur.

Les Romains avaient bâti quatre aqueducs pour alimenter en eau la ville de Lugdunum. Les fouilles archéologiques n'ont pas trouvé de vestiges sur la colline de la Croix-Rousse, pourtant urbanisée. On ignore si l'un d'eux venait jusque-là. On sait néanmoins qu'après la période gallo-romaine, les pentes et le plateau sont désertés. Peut-être à cause de la difficulté à se fournir en eau. Ce n'est qu'au Moyen Âge, que la vie revient peu à peu sur la colline. La méthode la plus répandue pour trouver de l'eau était de creuser des puits, de façon souvent anarchique.

## L'idée du couvent des Colinettes

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, les puits sont toujours la principale solution pour se fournir en eau. Comme les Lyonnais, les religieuses du couvent des Colinettes, montée



Au XIX<sup>e</sup> siècle, l'eau du Rhône alimentait les bornes-fontaines comme celle-ci. Photo Julie Bordet

Saint-Sébastien, ont manqué d'eau durant la sécheresse de 1748. Elles n'en trouvaient que dans un seul puits dont la source se tarissait en cas de forte chaleur. Les fontaines de la ville ne pouvaient subvenir aux besoins de tous les habitants. Mère Elisabeth de Saint-Paul Beysson décide alors de creuser la terre à la recherche d'une source.

Après plusieurs mois de re-

cherche et plusieurs essais infructueux, la religieuse trouve quelques filets d'eau. Elle demande à ses ouvriers de creuser jusqu'à leur source, très profonde. La religieuse a l'idée de faire construire une voûte souterraine en suivant ces filets d'eau et en remontant jusqu'à leur source où se trouve un réservoir naturel. Des tuyaux en terre cuite sont placés dans l'aqueduc souterrain, en pente, pour condui-

re l'eau du réservoir jusqu'aux puits des Colinettes. En prévision d'un nouveau monastère, l'aqueduc est divisé en deux branches, pour l'ancien bâtiment et pour le nouveau.

Nombreuses sont les galeries creusées par des particuliers à la recherche d'eau. Comme ils ne laissaient, pour la plupart, aucune trace écrite de leur ouvrage, il est encore difficile aujourd'hui d'établir un plan exact des souterrains de la colline. Ce sont les militaires qui poussent les autorités à trouver des solutions au XIX<sup>e</sup> siècle. Après les révoltes de 1831, les fortifications sont renforcées. Plusieurs centaines de soldats s'installent sur la colline. Le fort Saint-Jean n'a qu'une fontaine.

## Une machine à roue installée sur deux bateaux

Un fondeur de cuivre lyonnais, Gardon, propose à la municipalité de fournir 470 m<sup>3</sup> d'eau par jour contre un abonnement annuel de 17 000 francs. Une machine à roue actionnée par le Rhône est installée sur deux bateaux flottants. L'eau prélevée est envoyée dans des réservoirs et redistribuée par des conduites. On trouve trois réservoirs : un dans le palais Saint-Pierre, un aux Colinettes et le dernier dans le Jardin des plantes (sur l'amphithéâtre). En 1839, les quartiers Sathonay et Capucins

bénéficient de six bornes-fontaines alimentées en eau du Rhône, soit 1,3 litre par habitant. En 1845, Gardon est mandaté pour fournir 100 m<sup>3</sup> quotidiens au quartier des Colinettes et à la côte Saint-Sébastien. L'eau du Rhône est élevée au moyen d'une machine à vapeur et alimente 10 nouvelles bornes-fontaines. Le plateau doit se contenter de puits de 25 à 35 mètres de profondeur. L'eau manque cruellement. Le faubourg souffre de plus en plus d'insalubrité et de malpropreté.

## Le canal de Jonage à la rescousse

En 1851, deux puisards sont installés sur le cours d'Herbouville. Ils alimentent un château d'eau de 400 m<sup>3</sup> grâce à deux machines à vapeur. L'eau est redistribuée dans 21 bornes-fontaines. La municipalité procure 7 litres d'eau par jour aux habitants de l'Est du plateau, soit 80 % de ses administrés.

Enfin, en 1892, le percement du canal de Jonage règlera tous les problèmes des Lyonnais. Pourtant, certains continuèrent à pomper l'eau des sources. Ce n'est qu'après une épidémie de choléra, sans doute à cause de cette eau, que le maire de Lyon rend obligatoire l'utilisation de l'eau fournie par la Ville.

● De notre correspondante Julie Bordet

Lyon

## Ces chantiers qui avancent particulièrement l'été

Les mois d'été et la baisse du trafic sont toujours, pour les collectivités, l'opportunité d'engager ou finaliser des travaux qui ne peuvent se conduire de manière optimale le reste de l'année : entretien de voiries, création de pistes cyclables, travaux sur le réseau de transports... À Lyon, la plupart de ces chantiers sont conduits par la Métropole.

## Rénovations énergétiques

Des rénovations patrimoniales des réseaux souterrains doivent également être effectuées

(Eau publique du Grand Lyon, assainissement, développement du système de chauffage urbain...). Leur intervention est programmée en période estivale car celles-ci entraînent des modifications importantes des conditions de circulation. « Leur organisation a été étudiée pour assurer la sécurité, limiter au maximum les embouteillages et la gêne occasionnée pour les usagers, avec une coordination fine entre chaque opération et par secteurs. Beaucoup des travaux déjà engagés se termineront durant la

période estivale », a spécifié le Grand Lyon en juillet.

Des travaux de rénovation énergétique et de maintenance dans les bâtiments accueillant du public sont également finalisés en été. Par exemple, l'hôpital Saint Joseph Saint Luc (Lyon 7) conduit avec le groupe Eiffage les études et les opérations de maintenance pour ce type de travaux cet été. « Ce partenariat ambitieux, de 10 ans, vise une réduction de 40 % des consommations énergétiques annuelles de l'établissement, tout en sécurisant dura-



Photo d'illustration Cyril Lestage

blement ses infrastructures techniques », a pu commenter la direction Eiffage Construction.

Les travaux de remplacement d'équipements (plomberie, composants électriques haute tension...) dans les bâtiments, ou même des modifications

dans des espaces sportifs par exemple, sont des processus nécessitant une planification et une attention particulière. Il est donc stratégique de conduire ou de finaliser ces modifications structurelles en été, sans la pression et l'utilisation intensive de tous dès la rentrée.



Rhône

# Adaptation des villes au changement climatique: «Lyon doit rester vivable!»

Les Assises internationales de la ville sensible, premières du genre accueillies à Lyon le 30 juin à l'initiative de l'architecte Thierry Roche, ont mis en lumière l'inadaptation de nos cités au changement climatique. Mais elles ont aussi mis en exergue des solutions. Éléments de réponse avec l'anthropologue urbaine Sonia Lavadinho, au discours très politique.

**L**a «ville sensible et relationnelle» que vous appelez de vos vœux, ne doit pas faire l'économie de la nuit. Expliquez-nous ?

« Renforcer la relation aux autres, à la nature et au vivant en ville, sont autant de dimensions du bien-être citoyen qui doivent guider les politiques publiques en matière d'aménagement urbain. Cette ville relationnelle possède plusieurs composantes, dont «la ville de la nuit». Or, nous n'y sommes pas. Avec la fraîcheur qu'il nous faudra trouver, nous n'avons pas anticipé combien il sera nécessaire de créer de la cohésion sociale la nuit, des lieux d'accueil la nuit, sécurisants et bien vécus. Il va falloir inventer la possibilité d'aller dans un parc ou sur une place à 2 heures du matin et de s'y sentir bien. Nous n'avons pas encore compris combien la nuit va être l'enjeu du futur. »

**Comment composer avec la chaleur en ville ?**

« Il faudra beaucoup de micro salons urbains, beaucoup de logis fraîcheur. Nous savons où sont les appartements qui ne sont pas rafraîchissables. Nous savons où sont les gens qui ont plus besoin que d'autres, d'une aide extérieure : personnes âgées, enfants, personnes pauvres, étudiants également très soumis à la chaleur car souvent mal logés. Il faut faire feu de tout bois et utiliser le vivant existant pour aménager ces salons urbains, des endroits d'attente, de repos avec un équipement plus confortable qu'aujourd'hui, pour des postures plus agréables. Il faut aussi organiser ce repos pour que les lieux ne soient pas confisqués par une population plutôt qu'une autre, mais restent généralistes, avec une tonalité familiale et conviviale. »

**Des exemples ?**



Sonia Lavadinho est intervenue lors des premières Assises internationales de la ville sensible qui se sont déroulées à Lyon le 30 juin. Photo @ Sencité-Atelier Roche

« C'est ce que fait Barcelone déjà confrontée aux questions de chaleur, avec à chaque carrefour, des capacités d'accueil entre 50 et 150 personnes - ainsi on fait village - soit des carrefours parcs, avec beaucoup de fontaines, de bancs, dont des ludiques pour les enfants. »

À Bordeaux, l'écoquartier Ginko compte de petites fontaines sèches, des endroits avec des jeux calmes, où les gens ressortent après dîner, leurs enfants en pyjama. Des endroits où l'on peut lire, juste se poser ou partager ses difficultés. Car il va beaucoup s'agir de ça également dans le futur. Les gens seront inquiets et chercheront du confort. »

**Un autre enjeu est la question du vivant, de la nature en ville.**

« On ne doit pas «tomber» sur le vivant seulement le week-end ou quand on a le temps. Le vivant justement, c'est quand on n'a pas le temps : à la sortie

des métros, des bureaux, des écoles. On commence seulement avec la création de cours oasis. C'est un progrès. Mais aller faire ses courses par exemple, qui représente une raison sur six de sortir, nous place dans l'artificial. Le vivant reste à part et ça ne va pas. »

**Votre regard sur Lyon et son rapport à ses cours d'eau ?**

« Les berges sont aménagées mais la prochaine génération de projets en rive droite de la Saône doit davantage traiter les rues perpendiculaires qui permettent de créer la seconde peau du fleuve. Le fleuve peut accueillir du monde avec des taux de rotation. Mais il faut utiliser davantage les ponts et le prolongement des rues qui ramènent à la rivière, au fleuve, aménager également ces axes pour mieux se répartir. Tout le monde ne recherche pas la foule. »

**La ville reste sous-dotée en piscines.**

« Vous en avez une sur le Rhône. Il en faudrait des dizaines tout le long. Mais surtout faire plussimple, en créant des miroirs d'eau, des fontaines sèches, en multipliant la fraîcheur. Des gisements de fraîcheur existent dans les parkings souterrains très équipés. Il faut créer plus de synergies entre lieux frais, équipements et espaces publics frais. En cas de canicule, les gens n'ont pas la capacité d'aller loin. Il faut mutualiser les solutions et accélérer le mouvement. Il y a un véritable enjeu de vie et de mort des espaces publics. Avant, les gens attendaient l'été pour se retrouver dehors. L'attitude est désormais de se réfugier dans un frigo, de se réfugier au nord. Or, sans espace public, il n'y a pas de démocratie. »

**Que pensez-vous de la rue Garibaldi ?**

« L'aménagement est très intéressant. C'était une voie rapide avec des trémies, désor-

**« Nous n'avons pas encore compris combien la nuit va être l'enjeu du futur »**

Sonia Lavadinho, anthropologue urbaine

mais utilisées pour du stockage d'eau et pour pouvoir arroser ce qui a été planté. C'est un assez beau projet qui conforte l'idée de rues parcs. Si on le refaisait aujourd'hui, on végétaliserait trois fois plus. La capacité d'accueil a été multipliée, mais reste insuffisante. Il aurait fallu plus de mobilier urbain et de possibilités de se l'approprier. »

**Plus globalement, Lyon ?**

« Lyon est au milieu du gué. La question est celle du virage biophilique. Il faut vraiment donner cette place au vivant. Des initiatives existent sur les arbres. La Ville ne fait pas mal, mais Lyon est très exposée du point de vue climatique. Or, il faut rester vivable. Ce sera important dans la répartition globale des populations et pour l'attractivité. Les atouts des villes françaises - places très minérales, souci du patrimoine, importance des Architectes des bâtiments de France - sont de vrais freins aux transformations nécessaires. C'est le problème aussi des villes qui ont beaucoup investi dans leur centre et dont les périphéries deviennent invivables alors que 60 % des gens y résident. »

**Vous parlez de course contre la montre.**

« On ne peut plus avoir de projets qui prennent 10 ans, sous peine d'être livrés obsolètes. On ne peut plus livrer un projet par mandature. Les villes agissent, mais par rapport aux besoins, il va falloir simplifier, massifier. Renoncer aussi. On n'arrivera pas à tout reconstruire, ni tout entretenir. Il faut peut-être reculer le front bâti. On ne pourra pas tout sauver. On n'aura pas l'argent pour faire partout cette ville vivante, biophilique et confortable que nous évoquons. »

● Recueilli par Dominique Menvielle

## «Les deux mandatures à venir sont cruciales»

« Les deux mandatures à venir sont cruciales. La dernière au cours de laquelle on va encore pouvoir réfléchir, planifier, avoir un peu de recul et un peu d'argent, c'est 2026-2032. La suivante, 2032-2038, sera une «mandature pompier».

Nous irons de canicule en inondation, d'urgence financière en urgence sociale, en urgence économique. Ce qui n'aura pas été fait la mandature prochaine, nous le paierons au triple, au quadruple. Car les projections qu'on imaginait arrivent

maintenant. On est tous pris de court dans la planification urbaine. Cette mandature sera charnière. »

À paraître à l'automne 2025 : *Bâtir un écosystème : manifeste pour une ville régénératrice*, par Sonia Lavadinho (éditions Apogée).



Lundi 28 juillet 2025

Actu Lyon | 21

Lyon

# Tunnel de la Croix-Rousse: cette bordure qui fait chuter les cyclistes

Située le long de l'avenue de Birmingham (Lyon 4e) la double piste cyclable est séparée des circulations piétonnes par une bordure en pierre de couleur claire. Rehaussée à certains endroits, elle serait la cause de plusieurs chutes du côté des cyclistes. Certains d'entre eux trouvent la zone « ultra-accidentogène » et font fait savoir début juillet. La Métropole de Lyon dit avoir entendu le message.

Il s'agit de quelques centimètres. Mais ils font, semble-t-il, toute la différence. Longeant l'avenue de Birmingham, à l'écart de la circulation automobile, entre la sortie du tunnel et le pont Clémenceau, la double voie cyclable a ici, une particularité que connaît bien, Maxime Rinck, riverain de ce secteur car elle serait source de chutes. « La zone est ultra-accidentogène pour les cyclistes, constate-t-il, il ne se passe pas une semaine, ou une quinzaine sans que l'un d'entre eux finisse par terre ».

## Un problème de niveau

La raison ? C'est en se rapprochant de la chaussée qu'il tente une explication. On y voit une petite bordure de couleur claire, censée délimiter la piste des vélos de l'espace dévolu aux piétons. Problème, dit-il, l'un des côtés est légèrement plus haut que l'autre. « La roue du vélo n'a alors pas assez d'angle, il y a là un vrai problème de niveau ». D'ailleurs, note-t-il, certaines parties ont dû être rabotées et d'autres non.

Mais il faut aller un peu plus haut sur la piste pour visualiser une autre partie du problème. Car ici, comme en attestent plusieurs utilisateurs



La bordure dont il est question, sépare la circulation des vélos et celle des piétons. Photo Aline Duret



La bordure n'est pas à niveau, l'un des côtés est légèrement plus haut que l'autre, explique Maxime Rinck. Photo Aline Duret

sur la plateforme de la Métropole de Lyon, la bordure a été, il y a peu, rehaussée d'une dizaine de centimètres. Sans doute « pour empêcher les cyclistes d'empiéter sur l'espace piéton », propose un usager.

« La construction du nouveau petit muret, c'est très

dangereux », écrit un autre. Avec des « bordures très aiguës » et des « angles saillants ». Les cyclistes « ne peuvent plus se déporter sur le côté droit en cas de nécessité et ils peuvent chuter en le percutant ». L'une des contributrices témoigne : « Je suis



Un tailleur de pierre est intervenu. Photo Aline Duret

moi-même tombée en tapant la tête sur le sol ». Alors elle interroge sur, « les raisons d'un tel aménagement ? » et demande un panneau de signallement. Ou en tout cas, note un autre usager, un aménagement qui soit « cohérent ». « Cette piste elle est bien, mais

# 4 869

C'est, en moyenne, le nombre de cyclistes qui empruntent cette piste chaque jour.

on n'en peut plus. Pour moi, le sujet est grave », avance Maxime Rinck qui redoute l'accident plus sérieux.

D'autant que cet itinéraire est très utilisé. Selon le compteur de la Métropole, installé à hauteur du tunnel de la Croix-Rousse, ils seraient en moyenne 4 869 cyclistes à l'emprunter chaque jour. Des pics à 7 500 et plus ont également été enregistrés.

## « Les services sont au courant et vont agir dans les prochains jours »

Cette voie cyclable constitue l'un des tronçons de la voie lyonnaise 4, projet d'aménagement cyclable qui, après avoir traversé le quartier de Vaise, rejoint la rue Dumesnil via l'avenue de Birmingham et le tunnel « vélos-piétons-bus » de la Croix-Rousse. C'est dans ce cadre-là qu'aurait été envisagée l'idée d'un rehaussement de la bordure entre piétons et cyclistes.

Il n'empêche. Les messages ont semble-t-il été entendus. « Les services sont au courant et vont agir dans les prochains jours », avance-t-on du côté de la Métropole de Lyon. « Nous allons araser la bordure le long de la bande d'éveil », « biseauter la bordure d'après » et « poser un catadioptré dessus (système optique envoyant des rayons lumineux) ».

● A.Du.

**Caluire-et-Cuire****D'hier à aujourd'hui : la place de la Bascule, entre le Vernay et le centre bourg**

**S**ituée à la frontière entre les quartiers du Vernay et du centre bourg, la place de la Bascule est un point de passage très fréquenté à Caluire-et-Cuire. Autrefois lieu incontournable pour des générations de maraîchers venus peser leur production de légumes, surtout des choux avant les marchés de Lyon, la place est aujourd'hui ornée d'un rond-point végétalisé donnant accès à plusieurs artères principales de la commune.

Si la bascule (poids public) a disparu lors de l'élargissement des voies dans les années 60, la place constitue une véritable plaque tournante, à deux pas du cimetière de Caluire. Elle est, par ailleurs, bien desservie par les transports en commun (bus 38/9/33/77 et S5).



**Carrefour de la Bascule, rue Jean Moulin, rue Louis Dufour.** Photo fournie par l'association Histoire et Patrimoine.



**Vue d'aujourd'hui, à deux pas du cimetière de Caluire.** Photo Sylvain Pialot



## Métropole de Lyon

# Un contrat à 300 millions d'euros pour moderniser la ligne D du métro

Avec presque 300 000 utilisateurs quotidiens, elle est la plus fréquentée du réseau de métro lyonnais.

La ligne D, longue de presque 13 kilomètres, fait quotidiennement la navette entre l'ouest et le sud lyonnais en desservant, à ses deux extrémités, les gares de Vaise et de Vénissieux. Mise en service le 9 septembre 1991 (son premier tronçon transitait alors entre les stations de Gorge de Loup et Grange Blanche), elle fut, un an et quelques couacs plus tard, la première ligne de métro au monde à utiliser un système de pilotage automatique.

### 26 nouvelles rames commandées

Toutefois, en 2025, cette position de précurseur a fait long feu. Aussi, par voie de communiqué, l'industriel Alstom annonce ce mercredi 30 juillet la signature d'un contrat de plus de 300 millions d'euros avec le Sytral pour mettre en œuvre une modernisation globale de la ligne.

En premier lieu sa flotte, avec une commande de ces 26 nouvelles rames permettant cette fois-ci l'interopérabilité des matériels roulants avec sa petite sœur, la ligne B, dont l'automatisation en 2022 avait déjà été confiée au géant du ferroviaire, et la circulation en unités multi-

ples (jusqu'à 4 voitures) afin de s'adapter à une affluence en constante augmentation. La conception de ces rames, présentée comme écoresponsable, n'en oublie pas pour autant le confort utilisateur. Les usagers profiteront ainsi de larges baies vitrées, d'un système de ventilation réfrigérée enfin adapté à la multiplication des épisodes de chaleur, d'un éclairage LED ou encore de multiples écrans d'information voyageurs. Plus important : l'accès aux personnes à mobilité réduite devrait être grandement amélioré.

Le système de pilotage automatique sera lui aussi entièrement rénové, prenant en compte les risques croissants de cyberattaques en « intégrant des technologies de contrôle et de cybersécurité innovante », selon les déclarations de Frédéric Wiscart, président d'Alstom France.

### Des rames et un système « made in France »

Les rames et le système de pilotage automatique seront développés et conçus en France, avec une équipe projet basée dans l'agglomération lyonnaise, annonce la communication d'Alstom. Le déploiement de ce nouveau matériel roulant doit se faire d'ici 2031, en complément de celui existant.

● A. C.

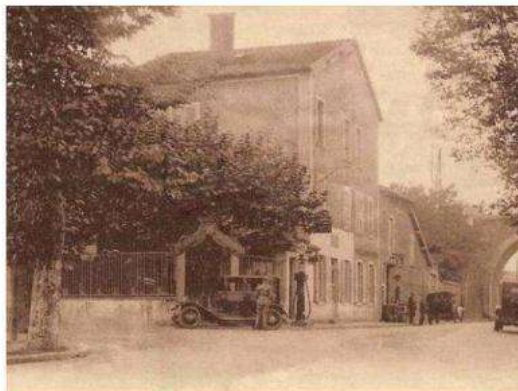


## Caluire-et-Cuire

D'hier à  
aujourd'hui

## Sur la place Foch, du Café-Hôtel du Monument à la restauration rapide

Située en haut de la Montée des Soldats, à la croisée des quartiers de Montessuy, Vassieux et Centre bourg, la place du Maréchal Foch et son rond-point anxieux, drainent, aujourd'hui, un flot important de véhicules routiers ne laissant pas, à leurs conducteurs, le loisir de s'attarder sur son environnement. Autrefois appelée le carrefour des Cinq chemins (avenue Louis Dufour et Général Leclerc, rues Pierre Terrasse, Pasteur et Montée des Soldats) la place arbore un Monument dédié aux combattants de la Grande Guerre. À l'angle des rues Pierre Terrasse et Pasteur figurait, jadis, le café-hôtel du Monument. Le cliché laisse imaginer un en-



Le Café-Hôtel du Monument, à l'angle des rue Dufour et rue Pasteur. Photo Association Histoire et Patrimoine.

droit paisible et accueillant fleurant bon la cuisine traditionnelle pour le plus grand plaisir du voyageur de passa-



L'endroit, aujourd'hui occupé, par une célèbre enseigne de fast-food, place du Maréchal Foch. Photo Sylvain Pialot

ge. De nos jours, une célèbre enseigne de la restauration rapide a pris place. Autres temps, autres mœurs.

Vendredi 1<sup>er</sup> août 2025

Actu Lyon | 21

Lyon

# Rue de la Ré, ces bancs qui font parler en attendant les plantations

Devenue piétonne depuis le 21 juin dernier, entre les Terreaux et les Cordeliers, la rue de la République est depuis, terre d'accueil de mobiliers temporaires. Aux côtés des assises en pierre à la forme courbe qui ont déjà beaucoup fait parler, viendra s'ajouter, dès cet automne, une végétalisation. Arbres et plantations nouvelles sur quelque 500 mètres carrés.

Le projet a déjà fait beaucoup parler. En attendant un aménagement final qui serait programmé pour 2026, dans le cadre du projet Presqu'île à Vivre, la partie Nord de la rue de la République a vu arriver ces derniers jours tout au long de l'artère devenue piétonne depuis le 21 juin, un mobilier temporaire « pour permettre de profiter de cet espace différemment ».

## 41 assises installées

À ce jour, ce sont des assises qui sont installées, petit à petit, soit 41 blocs de béton positionnés sous forme d'arcs de cercle. Certains aiment, d'autres pas du tout. Et l'ont fait savoir sur les réseaux sociaux. Le coût fait lui aussi débat : il est estimé à « 1300 euros par assises », indiquent les services de la Métropole.

Le dispositif sera bientôt complété par 21 chaises Wilmotte. Elles disposeront d'un dossier et d'accoudoirs et seront donc « plus adaptées pour les seniors notamment » relèvent les mêmes services.

Plus consensuelle sera (peut



Le mobilier est en cours d'installation dans la partie nord de la rue de la République, désormais rendue piétonne. Photo Richard Mouillaud

# 1300 euros

C'est, pour chaque assise, le coût indiqué par les services de la Métropole de Lyon.

être?) l'autre phase qui vise, dès cet automne à végétaliser davantage cette portion de rue située entre les Terreaux et les Cordeliers. Les arbres « en trop grand dépérissement »

une dizaine en tout, qui ont été abattus en juin dernier seront alors remplacés et leurs fosses seront retravaillées. Ils seront complétés par de nouveaux hauts feuillus, une quin-

zaine environ, à la même période. Mais pas seulement.

## Deux rampes d'accès pour les personnes en situation de handicap

C'est bien « la trame végétale » qui va être enrichie, avec un « décroûtage » à la clef et des plantations basses aménagées sur quelque 500 mètres carrés. Enfin, précise la Métropole, deux rampes d'accès personnes à mobilité réduite (PMR) seront créées à hauteur de la place de la Bourse.

## Les secours sont-ils vraiment bloqués?

Ne se sont-ils pas insurgés un peu trop vite? Pierre Oliver, maire (LR) du 2<sup>e</sup> arrondissement de Lyon et toujours unique candidat de la droite pour les municipales de 2026 a repris sur ses réseaux une vidéo où l'on voit des camions de pompiers arrêtés devant les bancs expérimentaux installés sur le nord de la rue de la République. « Une explication? Les bancs ont-ils été installés sans l'accord des pompiers? », dénonce le premier. Dans son sillage, Jean-Michel Aulas, toujours pas candidat, constate « l'hérésie inquiétante ».

En réalité, il s'agit selon la Préfecture, contactée par le Progrès, d'un exercice habituel pour vérifier le plan d'intervention notamment avec des nouveaux aménagements et les pompiers feront un retour d'expérience à la Métropole pour demander les adaptations nécessaires aux contraintes opérationnelles. Les écologistes du 2<sup>e</sup> arrondissement confirment : « La rue de la Ré, dans sa partie nord est une aire piétonne. La circulation y est toujours autorisée pour les secours, riverains immédiats, taxis ou encore les livreurs. L'espace de la circulation est bien prévu à cet effet. »



Tribune de Lyon n° 1024 du 24/07/2025

**Économie** AMÉNAGEMENT/TRANSPORT

15



## TEOL. Le futur tram express s'élance par-dessus la Saône

**N**ouvelle étape décisive dans le cadre du développement du tram express de l'Ouest lyonnais (TEOL). Ce projet, qui devrait être mis en place à partir de 2032, a pour objectif de relier Tassin-la-Demi-Lune à la Confluence en seulement 20 minutes. Un nouvel axe ayant pour ambition de rapprocher l'ouest de la métropole – notamment les quartiers d'Alaï, de Tassin, du plateau du 5<sup>e</sup> arrondissement de Lyon ou de Sainte-Foy-lès-Lyon – au centre via le sud de la Presqu'île à Confluence, et même jusqu'à Jean-Macé.

De nombreux obstacles techniques se dressent néanmoins pour arriver à sa mise en service. Si les équipes du Sytral vont devoir percer un tunnel de trois kilomètres dans la colline de La Mulatière, un pont d'environ 200 mètres doit également être construit afin de relier le quai Rambaud, dans le 2<sup>e</sup> arrondissement de Lyon, au quai Jean-Jacques-Rousseau à La Mulatière.

Un appel à projets a été lancé pour la

construction de ce nouveau pont et le concours a été remporté par l'agence d'architecture hollandaise OMA, comme elle le révèle sur son site internet. « *Le projet lauréat d'OMA combine deux modes de transport distincts – un tramway et un passage piétons-cyclistes – en un ouvrage unique, à la fois performant et expérimental* », précise l'Office for Metropolitan Architecture.

« *Le pont d'OMA ne domine pas le paysage, mais le complète, offrant une élégante connexion entre le front de mer urbain et la rive naturelle du fleuve. Son design s'inspire de son environnement, se fondant dans les pentes abruptes et verdoyantes de la balme à l'ouest, tout en se manifestant subtilement du côté de la Confluence à l'est* », explique dans un communiqué Reinier de Graaf, associé d'OMA qui a dirigé cette conception. TEOL devrait coûter environ 800 millions d'euros et accueillir de 50 000 à 55 000 voyages par jour. En heures de pointe, un tram circulera toutes les cinq minutes. **L.C.**

### OMA déjà à l'origine de plusieurs projets français

L'Office for Metropolitan Architecture (OMA), cabinet d'architecture international avec des bureaux à Rotterdam, à New York ou encore à Hong Kong, n'en est pas à son premier projet français. Il s'est récemment distingué en concevant le pont Simone-Veil qui relie les communes de Bordeaux et de Bègles, et qui a été inauguré en juillet 2024, après six ans et demi de travaux. Le cabinet d'architecture a été, pour cet ouvrage, récompensé du prestigieux prix d'architecture l'Équerre d'argent 2024.

Le nouveau palais de justice de Lille a également été dessiné par le cabinet d'architectes néerlandais. Situé en centre-ville, l'immeuble, qui possédera des façades de verre coloré et une toiture végétalisée, abritera bientôt le tribunal judiciaire de la capitale des Flandres. Enfin, la bibliothèque Alexis-de-Tocqueville, située dans la région métropolitaine de Caen, est également l'œuvre d'OMA. Cette médiathèque de 12 000 m<sup>2</sup>, dont les travaux avaient débuté en 2013, a été inaugurée en janvier 2017.



Tribune de Lyon n° 1024 du 24/07/2025

## Patrimoine

37

Il était une fois...

### La passerelle Garibaldi

Détruite en 2012, la passerelle Garibaldi permettait de franchir la rue Garibaldi en surplombant la circulation automobile et visait à favoriser la circulation piétonne.

Le 3 janvier 1973, une passerelle reliant le centre commercial de la Part-Dieu à l'une des entrées des Halles de Lyon, enjambant la large rue Garibaldi, est inaugurée. Conçue dans les années 1960 comme une « autoroute urbaine », la rue Garibaldi est alors un axe routier stratégique à l'est de Lyon. La passerelle représente une première étape dans la mise en service d'un réseau piétonnier séparé de la circulation automobile, tel qu'il était envisagé dans l'ensemble de l'opération Part-Dieu. Ce projet constitue l'embase d'une vaste opération de rénovation urbaine destinée à créer des « centres décisionnels » capables de contrebalancer le poids centralisé de Paris, mêlant centres d'affaires, administratif et commercial, un

nœud de transport et des espaces verts. La réalisation de ce nouveau centre d'attractivité est confiée à la société d'économie mixte (SERL), sous la direction de la Communauté urbaine alors dirigée par Louis Pradel. Les œuvres sont assurées par l'atelier d'urbanisme de Charles Delfante et l'architecte Jean Zumbrunnen.

**Adieu au béton.** Si l'objectif était d'assurer un accès facilité aux piétons, tout en tenant compte des exigences humaines et esthétiques, la passerelle est démolie en 2012 dans le cadre d'un vaste chantier de réaménagement de la rue Garibaldi. Dans un esprit d'apaisement de la circulation et de renaturation, les déplacements à pied et les modes doux y



© BIBLIOTHÈQUE MUNICIPALE DE LYON

sont désormais encouragés et le nombre de voies de circulation est réduit. Ce réaménagement recrée également des liens entre les quartiers situés à l'est et à l'ouest de la rue, mais il permet aussi de relier le parc de la Tête-d'Or et le parc Blandan, via l'aménagement d'une longue promenade verte piétonne. Une transformation phare de l'ancienne « autoroute urbaine » alors minérale à 96 %.

LOUISON LECOURT

La passerelle Garibaldi reliait les Halles de Lyon aux immeubles du boulevard Eugène-Deruelle, qui jouxtent le centre commercial de la Part-Dieu.

**Parlons  
lyonnais**

PAR JEAN-BAPTISTE  
MARTIN

### Moellon

Le nom masculin moellon est le plus souvent employé dans le Lyonnais avec le sens « matériau de construction fait de mortier aggloméré et moulé en forme de parallélépipède ». Dans ce sens, ce mot a également été relevé dans toute la région Rhône-Alpes. Le *Dictionnaire des régionalismes de France* (2001) signale qu'il est aussi employé en Provence, dans le Gard et dans l'Hérault. Moellon est chez nous un régionalisme sémantique, car en

français standard, il a le sens « pierre non taillée ou grossièrement taillée de petite taille » (définition du *Petit Larousse*). En français, l'équivalent de notre régionalisme moellon est parpaing.

Le mot moellon vient du latin tardif *\*mutulio*, altération du latin classique *mutulus*, terme d'architecture désignant le corbeau (élément encastré en saillie sur un mur destiné à supporter une charge).

### Qui est-ce ? Simon Maupin



© ARCHIVES MUNICIPALES DE LYON

Simon Maupin fut un acteur prépondérant de l'aménagement de Lyon. Si son parcours professionnel dans la capitale des Gaules fut riche, on a peu d'informations sur sa vie avant son arrivée en 1621. Pourtant, la ville garde de nombreuses empreintes de sa présence, dont l'hôtel de ville. Avant la construction de l'édifice, la place des Terreaux était inondée pendant une partie de l'année. C'est pourquoi, entre 1640 et 1645, il fait ériger des digues pour empêcher les crues du Rhône sur la Presqu'île. Nommé voyer de la Ville de Lyon en 1646, Simon Maupin a la charge de la voirie et des équipements urbains. C'est ainsi qu'il dessine le futur hôtel de ville, auparavant installé dans l'hôtel de la Couronne (l'actuel musée de l'Imprimerie).

La pose de la première pierre a lieu le 5 septembre 1646. Il aura fallu 28 ans de travaux pour achever sa construction, même si le gros œuvre est terminé en 1654. L'apparence actuelle du bâtiment reste quasiment similaire à celle que lui a conférée Simon Maupin.

En plus de ses travaux architecturaux, il a réalisé des plans de Lyon truffés de nombreux détails : ombres stylisées, détails inattendus comme différentes espèces d'arbres et des moulins à eau sur le Rhône, que l'on peut voir aujourd'hui au musée Gadagne. Le *Petit plan Maupin* reste une référence jusqu'à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Simon Maupin meurt le 10 octobre 1668. Une rue reliant la rue de la République à la rue Gasparin porte son nom depuis 1830. **MANON LEMOINE**