



REVUE DE PRESSE*

DU VENDREDI 30 MAI 2025

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

Lyon 1^{er}/4^e

Requalification du boulevard de la Croix-Rousse: « Un seul scénario viable »

Après une concertation citoyenne lancée en 2022, des élus municipaux se sont réunis en présence de Bruno Bernard, président de la Métropole de Lyon, pour présenter le scénario retenu pour le réaménagement du boulevard de la Croix-Rousse.

Le réaménagement du boulevard de la Croix-Rousse, artère historique et emblématique, est attendu avec impatience. Il ne concernera que la portion centrale comprise entre la rue de la Tourrette et la rue des Pierres Planquées, sur un linéaire de 680 mètres.

À l'issue d'une concertation citoyenne lancée en 2022 et poursuivie en 2023, le scénario retenu pour le réaménagement a été présenté vendredi 23 mai dans la salle du conseil de la mairie du 4^e arrondissement, en présence de Grégory Doucet, maire de Lyon, Yasmine Bouagga, maire du 1^{er}, et Rémi Zinck, maire du 4^e.

Bruno Bernard, président de la Métropole, a souligné : « C'est un pro-



Le projet de réaménagement du boulevard de la Croix-Rousse souhaite concilier les usages et répondre aux besoins de ses usagers. Visuel fourni par la Métropole de Lyon

jet attendu depuis longtemps mais retardé par la complexité du dossier ». Ce qu'il a justifié par « les enjeux avec les forains, les trottoirs en mauvais état, les enjeux patrimoniaux très forts et l'état catastrophique des réseaux d'assainissement, certaines canalisations datant de plus d'un siècle ». Selon l'élu, face à ces constats, « un seul scénario d'aménagement s'est avéré viable concernant le futur profil de la voirie, compte tenu des contraintes inhérentes au site, de

l'enjeu de préservation des arbres existants et de la conciliation de tous les usages ».

159 arbres seront replantés

Le projet présenté comme « responsable et pragmatique » prévoit tout d'abord, selon les recommandations de l'Architecte des Bâtiments de France, la replantation de 159 nouveaux arbres dans le périmètre concerné, pour un total de 364 arbres à terme, selon un plan en quinconce fidèle au dessin ori-

ginal de 1865 et le remplacement progressif des arbres malades, avec des essences plus adaptées aux conditions urbaines et climatiques (micocouliers, érables trifides, arbres de Judée, savonniers de Chine).

Améliorer le confort et la sécurité des piétons

Le projet envisage aussi la réfection de la totalité des trottoirs pour améliorer le confort et la sécurité des piétons, l'aménagement de bandes cyclables

de part et d'autre de la voirie, le maintien des stationnements voitures des deux côtés du boulevard et celui des deux voies de circulation dont la largeur sera réduite pour des questions de sécurité.

Comme le projet souhaite répondre aux besoins de l'ensemble des usagers, les forains ne sont pas oubliés : ils bénéficieront de l'installation de nouvelles bornes pour les raccordements électriques, équipement très attendu et essentiel pour leur activité.

Début des travaux en 2027

Côté calendrier, les travaux de réseaux débutés il y a un an devraient se poursuivre jusqu'au printemps 2026. Quant aux travaux d'aménagement, ils débuteront en 2027 pour une livraison envisagée en 2029. Coût de l'opération financée par la Métropole de Lyon : 11 M€ pour l'aménagement de l'espace public, dont 3,6 M€ pour les travaux de réseaux. Le boulevard continuera d'accueillir en automne la Vogue des marrons.

● De notre correspondant Yves Le Flem

Lyon 8^e

La Voie Lyonnaise 2 s'attaque à l'avenue Viviani: les riverains déjà inquiets

Une réunion publique concernant la poursuite de l'aménagement de la Voie Lyonnaise n°2 sur l'avenue Viviani a eu lieu le 21 mai. À plusieurs reprises, les habitants présents ont exprimé leurs craintes face aux conséquences de ces travaux et des changements à venir.

Du côté du 8^e arrondissement, après l'avenue Berthelot et le boulevard des États-Unis, c'est désormais au tour de l'avenue Viviani d'être remodelée en vue d'accueillir la Voie Lyonnaise n°2. Les premiers travaux débiteront à partir du 28 mai, et la circulation basculera côté Lyon dans les deux sens dès le 5 juin, pour deux mois. Ensuite, ce sera au tour de Vénissieux d'absorber le trafic,

pour permettre à la partie lyonnaise de se transformer. Selon Guillaume Julien-Neveu, directeur de projet des Voies Lyonnaises à la Métropole, tout devrait être terminé en janvier 2026.

Le radar supprimé

Le projet de la VL2, estimé à 3,1 millions d'euros (dont une contribution de la Ville de 750 000 €), permettra de séparer les cyclistes des automobilistes sur l'avenue Viviani. Afin de sécuriser les intersections avec les rues perpendiculaires à l'avenue, des trottoirs traversants seront installés: la route au niveau des intersections sera surélevée pour la piste cyclable, afin de faire ralentir les voitures qui tournent. Pour s'engager dans une rue perpendiculaire, la voie d'insertion

sera élargie pour ne pas bloquer le flux automobile. Enfin, le carrefour Cambon-Viviani sera supprimé, tout comme le radar côté Lyon, dans l'attente d'un nouvel emplacement fixé par l'État.

« Pour tourner, il faudra traverser deux voies, ce sera encore plus dangereux ! »

En parallèle, l'aménagement de la VL2 sera l'occasion de végétaliser les espaces entre la piste cyclable et la route sur l'avenue Viviani. Des arbres seront plantés, des bancs installés, et de l'éclairage sera rajouté côté nord.

Après un premier temps d'explications et de pédagogie, Hubert Bécart, Fabien Bagnon et Lanouar Sghaier,

tous trois élus à la voirie et à la mobilité respectivement pour la mairie du 8^e, la Métropole et la ville de Vénissieux, ont ensuite été confrontés aux inquiétudes des riverains. Les habitants présents ont exprimé leurs craintes face aux conséquences de ces travaux et des changements à venir. Les intersections avec les rues perpendiculaires à l'avenue Viviani, les sorties de résidences donnant sur la piste cyclable ainsi que le doublement des voies de circulation, ont donné lieu à de vifs échanges entre riverains et élus pendant et après la réunion. « Pour tourner, il faudra traverser deux voies, ce sera encore plus dangereux », s'est plaint un habitant.

● De notre correspondant Nabil Benyoucef

2 **Actu** Le fait du jour

Politique

Les zones à faibles émissions s

L'avenir des zones à faibles émissions (ZFE), ce dispositif visant les véhicules les plus polluants, doit se décider à l'Assemblée nationale les 30 et 31 mai. En mars, des députés ont voté leur suppression en commission du projet de loi de simplification de la vie économique. Le gouvernement tentera de les rétablir en leur donnant un caractère facultatif, sauf pour Paris et Lyon.

Les panneaux rectangulaires avec un rond rouge sont implantés petit à petit à l'entrée des agglomérations françaises, mais pourraient déjà devenir obsolètes. Depuis le 1^{er} janvier 2025, 42 agglomérations de plus de 150 000 habitants ont l'obligation de se doter d'une "zone à faibles émissions" (ZFE). Cet outil, né en Suède en 1996 et déjà en place dans 13 autres pays européens, vise à réduire la pollution de l'air, responsable de 40 000 morts chaque année dans l'Hexagone selon Santé publique France. L'objectif est d'exclure des centres-villes les véhicules les plus anciens (et polluants) pour les remplacer par des modèles plus récents. Mais la mise en place (très) progressive du dispositif pourrait être stoppée net.

Le 26 mars, les ZFE ont en effet été supprimées en commission spéciale, après l'adoption d'un amendement déposé par le député Ian Boucard (Les Républicains). « C'est un mauvais dispositif qui part d'un bon sentiment, estime l'élu du Ter-

ritoire de Belfort. On est tous favorables à une meilleure qualité de l'air, mais il ne faut pas exclure les populations les plus précaires des métropoles. » Longtemps soutenue par le Rassemblement national et l'association « 40 millions d'automobilistes », la fronde contre les ZFE a connu une accélération récente sur les réseaux sociaux après l'émergence du collectif « Les Gueux », de l'écrivain Alexandre Jardin. Ce dernier dénonce une « partition du territoire entre zones bobos à air pur et zones prolös-paysans-petits salaires priés de rester entre eux ».

Obligation seulement pour Paris et Lyon ?

Depuis le vote de la suppression des ZFE, le gouvernement tente de sauver ce qui peut l'être d'un mécanisme créé par la loi d'orientation des mobilités, en 2019. « Nous portons un amendement de simplification qui vise à rassurer les Françaises et les Français », a assuré Agnès Panzani-Runacher, ministre de la Transition écologique, sur francinfo, avant le retour du texte en séance publique à l'Assemblée nationale, prévu ce vendredi et samedi. L'alternative proposée par l'exécutif rendrait les ZFE obligatoires uniquement pour les métropoles de Paris et Lyon, villes où la pollution de l'air est la plus critique, tout en les rendant facultatives dans les 40 autres grandes agglomérations. « Les collectivités

qui ont mis en place des ZFE ne veulent pas revenir en arrière, indique-t-on au cabinet de la ministre. Donc, nous souhaitons leur donner la possibilité réglementaire de les conserver si elles le souhaitent. »

Une ambition insuffisante pour les associations environnementales, qui rappellent que l'État a déjà été condamné à 40 millions d'astreintes entre 2020 et 2022 par le Conseil d'État pour « dépassements de certains seuils de pollution de l'air ». « L'Union européenne a acté en octobre dernier que les seuils à respecter pour le dioxyde d'azote et les particules fines seront divisés par deux en 2030, met en avant Clément Drogat Landré, coordinateur de l'ONG Clean Cities, opposé à la suppression des ZFE. De nombreuses villes françaises seront loin de les atteindre si on n'agit pas. Ne pas respecter ces normes, c'est mettre dès aujourd'hui la population en danger, les plus pauvres étant les plus impactés, tout en risquant des amendes pour l'État. » La suppression des ZFE pourrait même avoir un effet immédiat sur les finances de l'État : la France a reçu des aides de Bruxelles en contrepartie d'engagements pour réduire la pollution de l'air, dont la mise en place de ZFE. Selon Bercy, la Commission européenne pourrait revenir sur son dernier versement, de 3,3 milliards d'euros en 2025. « Supprimer sans prévoir aucune autre solution est un problème », a souligné Sandrine Nossé (LFI), qui s'est abs-



Qualité de l'air ou accessibilité des villes : le débat autour des zones à faibles émissions est loin d'être clos. Photo Sipa/Fred Scheiber

tenu en commission, comme le député Gérard Leseul (PS), qui a lui dénoncé « l'inconséquence de l'État » avec « des aides mal ciblées et insuffisantes pour les populations moyennes et fragiles ».

Le 12 mai, lors du « Roquelaure de la qualité de l'air » – une réunion d'élus tirant son nom de l'hôtel particulier accueillant le ministère de la Transition écologique –, les collectivités locales ont, elles aussi, souligné la chute des aides à l'acquisition de véhicules compatibles avec les ZFE, citant notamment la suppression de la prime à la conversion en 2024 et la révision à la baisse du bonus écologique. Fort de ce constat, le mi-

nistère de la Transition écologique propose la relance à l'automne du « leasing social », ce dispositif permettant aux ménages modestes d'obtenir une voiture électrique à 100 euros par mois. L'arrêté, qui sera examiné ce mardi 27 mai par le Conseil supérieur de l'énergie, définit un programme d'aide pour 50 000 véhicules, dont « au moins 5 000 seront réservés pour des personnes concernées par une ZFE », explique une source proche du dossier. Cette dernière évoque un coût de 369 millions d'euros. Suffisant pour rendre les zones à faibles émissions acceptables pour les députés ?

● Arthur Sautrel

« On a interdit sans accompagner suffisamment »

Questions à ▶
Charlotte Liotta

Chercheuse en économie de l'environnement à l'université Autonome de Barcelone



Est-ce que les zones à faibles émissions (ZFE) fonctionnent ?

« L'objectif principal est d'améliorer la qualité de l'air. De ce point de vue, la mesure est justifiée. Les études menées en Europe, où l'on a un peu plus de recul qu'en France, montrent une réduction de la pollution de l'air (dioxyde d'azote et particules fines) lors de la mise en place de ZFE. À

Madrid par exemple, cela a réduit d'un tiers la concentration de dioxyde d'azote, un gaz nocif pour la santé. En Allemagne, les ZFE ont permis de

réduire l'incidence des maladies respiratoires et cardiovasculaires. »

La mesure est critiquée pour son aspect inégalitaire socialement...

« Il faut observer deux dimensions. Il y a des bénéficiaires : les habitants dans les ZFE respirent un meilleur air. Leur sociologie dépend de la forme de la ville, de quelle population habite où dans les villes, etc. Par exemple à Paris, ce sont majoritairement les plus riches qui vivent dans le centre, mais à Bruxelles c'est l'inverse, ce sont surtout des populations modestes. Mais il y a aussi les perdants des ZFE, en termes

d'accessibilité et de mobilité. Globalement, ce sont les plus modestes qui en pâtissent, car ils possèdent davantage de vieux véhicules polluants, et habitent plus loin des transports en commun ou de leur lieu de travail. Nos recherches ont démontré que les employés et les ouvriers sont les plus impactés par une perte d'accessibilité à l'emploi à cause des ZFE. »

Comment améliorer les choses ?

« Les ZFE sont des décisions politiques de court terme, en visant un type de véhicule du jour au lendemain. C'est plus facile à mettre en place que des

politiques publiques de long terme, comme améliorer le réseau de transport en commun, proposer des logements sociaux à proximité des emplois. Mais les ZFE sont arrivées sans les mesures qui devaient les accompagner initialement : l'amélioration des transports en commun (les RER métropolitains notamment), le développement du vélo, l'accessibilité des logements... Il faut pourtant un ensemble de solutions plus large que les ZFE. Et cela n'a pas été pensé. On a interdit sans accompagner suffisamment. »

● Propos recueillis par Arthur Sautrel

ont-elles à un tournant?



Les villes concernées par les ZFE en France

Les interdictions en vigueur au 1^{er} janvier 2025

- Crit'Air 3: véhicule essence de 1997 à 2005 ou diesel de 2006 à 2010.
- Crit'Air 4: véhicule diesel de 2001 à 2005
- Crit'Air 5: véhicule diesel de 1997 à 2000
- Véhicule non-classé: auto immatriculée avant le 1^{er} janvier 1997

- ZFE non mise en place
- Pas de restriction pour les véhicules légers



Source: Mieuxrespirenville.gouv.fr

VISACTU

Et aussi ► Les entreprises désabusées par l'instabilité réglementaire

Si un entrepreneur individuel peut éventuellement se réjouir de repousser le renouvellement de son unique utilitaire, il n'en va pas de même pour les sociétés qui disposent de grosses flottes immatriculées dans les ZFE. Pas vraiment d'effet d'aubaine pour celles-ci. Mais plutôt de l'accablement face à l'instabilité.

« Les politiques ne comprennent pas que cette instabilité réglementaire est incompatible avec les processus de décisions des entreprises. Les délais ne sont pas les mêmes. L'Assemblée peut annuler les ZFE en quelques semaines. Alors que les entreprises ont besoin de plusieurs années pour changer de modèle organisationnel. Les processus engagés sont trop lourds pour être abandonnés. Et de toute manière, annulée ou pas, ce type de mesure reviendra. C'est inéluctable » explique ce responsable de la flotte de véhicules d'une grosse PME lyonnaise.

La ZFE peut disparaître, les autres contraintes demeurent

« Nos modèles de livraison composent avec trois contraintes. L'une est réglementaire. Elle a été le déclencheur dans la mesure où elle a imposé un calendrier pour les ZFE. Mais les contraintes économiques et écologiques pèsent également. Et celles-ci ne disparaissent pas pour autant. Nos entreprises, nos clients et nos donneurs d'ordres sont sensibles à l'impact environnemental. Les paramètres économiques sont également têtus. La trajectoire de décarbonation de nos flottes se poursuivra, parce que nous avons construit le modèle économique des prochaines années sur ce prérequis ».

Les entreprises immatriculent la moitié des véhicules en France. Et pour celles qui disposent de flottes importantes, l'avenir des ZFE est un paramètre parmi d'autres. Mais leur abandon éventuel ne signera pas la fin des efforts environnementaux.

Zoom / Des ZFE mises en place, mais pas la verbalisation

Depuis le 1^{er} janvier, les véhicules arborant une vignette Crit'air 3 sont interdits dans la métropole du Grand Paris, sous peine d'une amende de 68 euros. Cela concerne 426 000 voitures, soit 22 % du parc, selon l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur). « Ça m'inquiète », lâche Moussa, habitant de Montreuil (Seine-Saint-Denis), en remplissant de diesel le réservoir de sa voiture dans une station-service proche du périphérique parisien. Ouvrier dans le bâtiment, l'homme de 42 ans n'a « pas l'argent » pour remplacer sa Renault Modus immatriculée en 2005.

Moussa n'a même pas affiché la vignette sur son pare-brise, disponible à l'achat (3,81 €) en ligne et par courrier. Un oubli qui pourrait coûter théoriquement 68 euros, même pour un véhicule en règle sur

les émissions polluantes.

Mais Moussa peut se rassurer : le risque d'amende est inexistant, à Paris comme dans la majorité des autres métropoles les plus avancées dans la mise en place. Pour la ZFE des 77 communes franciliennes, « les contrôles sont ponctuels et informatifs » jusqu'à la fin de la période « pédagogique », en 2026, indique son site internet.

Pédagogie plutôt que verbalisation

À Montpellier, Michaël Delafosse, maire de la ville, a officialisé en février dernier le report des premières verbalisations à... 2027. Le président de la Métropole était mis sous pression par 23 maires de l'agglomération, fermement opposés à la ZFE. Le vote d'un moratoire en conseil communautaire (86 pour, 3 contre et

3 abstentions) a renvoyé les sanctions à plus tard. Les panneaux indiquant l'entrée dans la zone à faibles émissions n'ont de toute façon pas été installés, rendant impossible la verbalisation.

À Grenoble, l'heure est aussi à la « pédagogie », jusqu'à la fin du mois de juin 2025, « sans verbalisation ». À Lyon, « vous vous exposez à une contravention » en cas de contrôle de police nationale ou municipale, selon le site internet de la Métropole. Mais il n'y a pour le moment pas de flashes de radars automatiques, comme partout en France : leur homologation ne pourrait intervenir que début 2026, voire après les élections municipales.

Une difficile mise en application des sanctions qui satisfait l'association « 40 millions d'automobilistes », fervente



Les contrôles dans les ZFE tardent à se mettre en place. Photo Sipa/Romain Doucelin

opposante aux ZFE. « Le jour où les radars flashent, c'est la révolution, avertit son délégué général Pierre Chasseray. Ça sera les Gilets jaunes puis- sance 10. » À coup sûr, ce

souvenir du mouvement né de la hausse du prix des carburants incite le gouvernement à marcher sur des œufs avec les ZFE.

● Arthur Sautrel

HBOU-VI

4 | En quête de demain Un climat auquel s'adapter

Mercredi 28 mai 2025

De la terre à la mer, le cycle de l'eau fragilisé par les activités humaines

Indispensables à la vie, les milieux aquatiques et marins nous rendent de nombreux services, essentiels à nos activités économiques et à notre bien-être. Pourtant, sous l'effet des activités humaines, ces écosystèmes subissent des pressions qui les fragilisent, voire les menacent.

Les sept grands bassins versants

Artois-Picardie Seine-Normandie Loire-Bretagne Adour-Garonne Rhin-Meuse Rhône-Méditerranée Exemple de pression



Typologies de pressions

- Changement climatique***
 - Élévation du niveau de la mer
 - Sécheresses et vagues de chaleur
 - Fonte des glaciers
 - Hausse des précipitations
- Artificialisation des milieux**
 - Étalement urbain (habitat, réseau routier)
 - Obstacle à l'écoulement (seuil, pont, barrage...)
- Prélèvements d'eau douce**
 - Énergie
 - Eau potable
 - Agriculture
 - Industrie
- Pollutions**
 - Industrielles (chimiques)
 - agricoles (engrais, pesticides)
 - Domestiques (eaux usées traitées)
- Exploitation des ressources**
 - Surpêche - Aquaculture
 - Matériaux (sable, métaux critiques)
- Espèces exotiques envahissantes**
 - * dû à l'augmentation de nos émissions de gaz à effet de serre

États des eaux, pressions et impacts

<p>Disponibilité de l'eau douce</p> <p>En quinze ans, la ressource en eau renouvelable a diminué de 14 %. Elle est pourtant indispensable aux différents usages anthropiques et au fonctionnement des milieux aquatiques.</p> <p>À l'horizon 2046-2065, les débits moyens annuels des eaux de surface pourraient baisser à l'échelle du territoire, entre 10 % et 40 %.</p>	<p>État écologique des cours d'eau</p> <p>Seulement 43,8 % des cours d'eau sont considérés, en 2021, en bon ou très bon état écologique.</p> <p>Cette valeur est variable entre les bassins. Elle atteint 91 % pour la Corse, mais tombe à 23 % et 24 % pour Artois-Picardie et Loire-Bretagne.</p>	<p>État écologique des milieux marins - côtiers</p> <p>47 % des masses d'eau littorales atteignent un bon état écologique, en 2022.</p> <p>56 % des volumes de poissons débarqués en 2022 proviennent de populations exploitées durablement.</p> <p>20 % des volumes viennent de la surpêche.</p>	<p>Fragmentation des cours d'eau</p> <p>Un ouvrage fait obstacle à l'écoulement de l'eau tous les 4 km de linéaire de cours d'eau de l'hexagone en 2024.</p> <p>(barrages, canaux, digues, systèmes de protection contre les inondations, aménagements pour des prélèvements...)</p>	<p>Vulnérabilité au risque inondation</p> <p>1 personne sur 4 sera exposé à ce risque. 1 emploi sur 3.</p> <p>Coût annuel moyen des dommages économiques liés aux inondations entre 650 et 800 millions d'euros au cours des 30 dernières années.</p> <p>64 % des métropolitains résidant dans des communes exposées n'en ont pas conscience.</p>
--	--	---	--	--

Sources : ministère de la Transition écologique, projet Explore 2... Nature France... ministère de la Transition écologique, Ifremer... Nature France... ministère de la Transition écologique, Géorisques. Infographie : Ouzf-France

Lyon

On s'est entretenu avec les créateurs des ombrières de la place Bellecour

Tissage urbain, c'est leur œuvre, celle qu'ils ont destinée aux Lyonnais et aux gens de passage. Alors qu'il reste deux grosses parties à monter pour que ce métier à tisser géant prenne vie et apporte ombre et fraîcheur sur la place Bellecour, l'artiste Romain Froquet et l'architecte Tristan Israël répondent aux questions du Progrès.

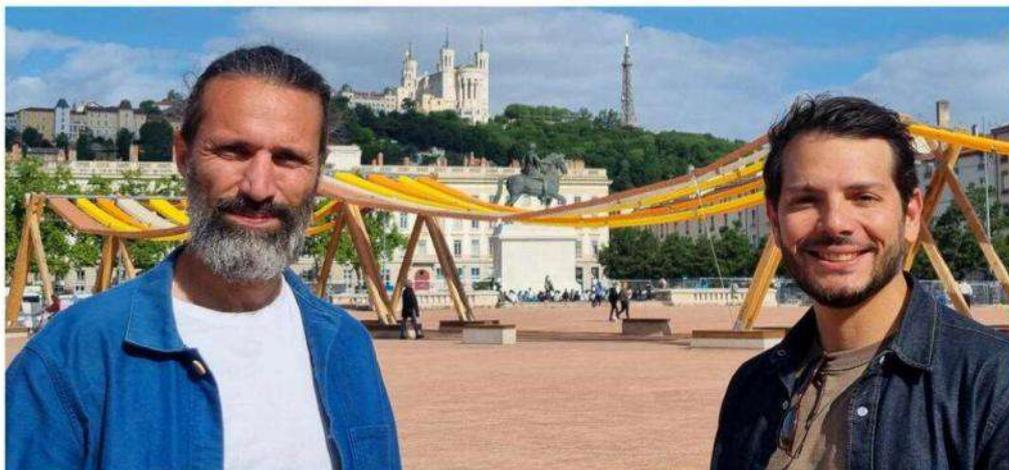
L'œuvre Tissage urbain, que vous avez tous deux imaginée et conçue est en cours d'installation sur la place Bellecour. Qu'en pensez-vous maintenant qu'elle se matérialise ?

Tristan Israël : « Nous sommes arrivés lundi (26 mai) et avons pris le temps d'explorer l'œuvre. Et en sortant du métro, c'est une apparition qui nous fait chaud au cœur parce que nous travaillons sur ce projet depuis plus d'un an. Il y a eu beaucoup d'intuitions, beaucoup de recherches. Et nous avons tous les deux le sentiment que ces intuitions ont été validées. Notamment l'appropriation, qui était le point le plus important. Dès que nous avons ouvert les premières barrières, les gens y sont allés naturellement, se sont assis, ont partagé des moments qui déjà ne nous appartenaient plus. J'ai l'impression que la greffe se porte bien et cela nous rend heureux. »

Comment réagissez-vous aux critiques, que souhaiteriez-vous dire aux détracteurs de Tissage urbain ?

T.I. : « Nous sommes le 27 mai et ce que l'on a sous les yeux n'est pas l'œuvre finalisée : il reste deux gros tiers à installer, dont les traverses situées à l'ouest, de couleur bleue, qui seront munies de brumisateurs. C'est peut-être assez dur de se projeter. Mais quand on crée, il y a toujours des gens qui comprennent et d'autres qui ne comprennent pas, des gens qui aiment et d'autres qui n'aiment pas. Tout cela fait partie du débat. Nous avons toujours eu conscience que cette place appartient à tout le monde. Aux gens qui habitent dans ce quartier, qui y travaillent, qui y passent mais aussi aux touristes... »

Romain Froquet : « Cette installation va vivre cinq ans. À l'échelle d'une ville, c'est un



« C'est le premier gros projet que nous faisons ensemble » : l'artiste Romain Froquet et l'architecte Tristan Israël ont imaginé et conçu l'œuvre monumentale Tissage urbain, installée sur la place Bellecour. Photo Christelle Lalanne

grain de poussière. Surtout pour une ville comme Lyon. Et la place Bellecour a eu de multiples vies, même si ça a toujours été une place d'armes, cela ne l'a pour autant pas empêché d'évoluer avec son époque. Aujourd'hui nous sommes complètement là-dedans. C'est-à-dire qu'on se pose des questions sur vivre en ville aujourd'hui et dans le futur. Moi-même je suis Lyonnais et ma grand-mère est née pas très loin, à la Charité qui n'existe plus. Nous sommes sur un lieu très symbolique et nous touchons au symbole, c'est normal que cela suscite des réactions. Mais nous prônonons les échanges, la construction et la transmission. Cette œuvre se veut créatrice de liens. »

Les couleurs sont aujourd'hui chatoyantes,

tiendront-elles dans le temps et les autres matériaux ?

T.I. : « Dès le départ, nous avons été vraiment intransigeants sur la qualité des matériaux mis en œuvre. C'était extrêmement important pour nous et nous l'avons partagé avec les acteurs du projet qui sont dans le bassin lyonnais. Tout est fait avec cette envie et cette nécessité d'être sur quelque chose de local et très durable. Pour les voiles, nous travaillons avec l'entreprise Serge Ferrari, l'un des fleurons français du tissage et des voilages qui peuvent être la plupart du temps utilisés sur des bâtiments avec une pérennité beaucoup plus importante. Le bois, du Douglas, est issu des forêts de la région. Et pour aller plus loin,

nous avons choisi l'inox pour la quincaillerie et la serrurerie. La partie maintenance est elle aussi assurée durant les cinq ans de la vie de l'œuvre et incluse dans la réflexion, le suivi et le coût. On ne livre pas juste un objet et on s'en va, nous l'accompagnons. »

Et pour ce qui touche à la sécurité liée à la structure ?

R.F. : « On ne pouvait pas se lancer sur une installation de ce type-là, sur une place qui accueille des manifestations, une grande roue, des écrans géants et beaucoup de monde, avec des inconnues liées à la sécurité. C'était même l'un des points les plus importants. AIA design, qui fait partie de notre groupement avec aussi Bio Géométrie construction, nous a accompagnés sur cette partie très technique

pour que l'installation puisse cohabiter avec la vie de la place. »

T.I. : « Le débat qui a eu lieu depuis la naissance du projet a été extrêmement intéressant pour nous. S'il y avait des recommandations particulières nous les avons intégrées. Vous évoquez les histoires des câbles, mais pour nous, vraiment que ce soit en interne ou au niveau de la mairie, c'est un non-sujet. Cela démontre juste que nous avons répondu à un cahier des charges exigeant, nous sommes très à l'aise avec ces renforcements, ces éléments qui ont été dimensionnés pour accompagner la vie de l'œuvre. »

Vous le disiez, cinq ans c'est finalement court... Quelle sera la vie de Tissage urbain après Bellecour ?

R.F. : « Nous avons bien sûr pensé à la suite, c'était l'un de nos axes de la présentation du projet. Cette installation est entièrement démontable et remontable. Cela veut dire qu'elle peut voyager dans son intégralité ou par morceaux, dans différents quartiers, pour différentes manifestations. Mais avant cela, elle a plein de bons moments, auxquels nous réfléchissons déjà, à vivre sur la place Bellecour, avec la Biennale de la danse, la Fête des lumières... »

● **Propos recueillis par Christelle Lalanne**

« Il manquait de bancs sur cette place »

Cette œuvre, librement inspirée de l'histoire de Lyon, de par ses couleurs et ses grands voilages, a été pensée comme la métaphore d'un métier à tisser géant. « Certains le verront, d'autres pas. Mais ce qui est bien plus important que la compréhension, c'est la réinterprétation et comment les gens vont se réapproprier cette œuvre », évoque l'artiste. S'asseoir pour lire ou rêver, marcher ou déambuler, c'est en effet à chacun son style

depuis début mai. Car dès le premier week-end d'ouverture, les assises de cette première partie de l'œuvre ont été prises d'assaut par les badauds. Avaient-ils conscience d'être sous une œuvre d'art ? « Non pas vraiment, nous nous sommes plutôt mis à l'ombre ». Premier objectif atteint. Un autre, qui n'avait pas été évoqué lors de la présentation du projet, est de pallier le manque de bancs sur la place. Ce mardi 27 mai

au matin, c'est une nonagénaire qui le fait remarquer au Progrès : « Je ne sais pas ce que cela représente vraiment mais je suis contente de pouvoir faire une pause pour traverser cette grande place et me rendre chez mon médecin. » Pour ce trentenaire aussi c'est l'aubaine pour une petite pause « avant d'aller passer un entretien professionnel. J'écoute de la musique en me détendant contre la structure », nous confie-t-il.

Métropole de Lyon

A7 fermée au sud de Lyon : par où passer, comment éviter les bouchons ?

Depuis ce mercredi 28 mai, 21 heures et jusqu'au dimanche 1^{er} juin, 12 heures, l'autoroute A7 est fermée à hauteur des viaducs d'Oullins-Pierre-Bénite. La circulation sera coupée dans le sens Marseille - Lyon. Les épisodes précédents, autour du 1^{er} et du 8 mai, avaient donné lieu à des embouteillages conséquents. Ce pont de l'Ascension, hors vacances scolaires, risque de ne pas dérouter.

● **Les itinéraires bis**

La meilleure option sera, comme toujours dans ce genre de circonstances, d'éviter carrément le secteur. Mais pour ceux qui transiteront par là, les itinéraires conseillés restent la rocade est associée à l'A46, la D383 et le périphérique nord ou encore le combinaison D383, A42, A46.

Les usagers venant du sud en direction du nord sont invités à suivre la rocade est (A46) dès le nœud de Ternay et poursuivre ainsi jusqu'à Villefranche. Soit prendre l'A43, ou l'A42, s'ils souhaitent se rendre dans Lyon.

Pour celles et ceux qui viennent de Saint-Etienne et le secteur, l'A89 pourrait être un itinéraire bis, à moins de passer par les monts du Lyonnais et la D342 pour rejoindre l'A450 à hauteur de Vourles. Attention aux retenues qui se produiront certainement à Irigny et Pierre-Bénite, sur l'échangeur



Comme ce 30 avril dernier, du 28 mai au soir au 1^{er} juin midi, les voies de l'A7, dans le sens sud-nord au niveau de Pierre-Bénite ne seront foulées que par les équipes de travaux de réfection des viaducs. Photo archives Richard Mouillaud

A450-M7.

Sur l'A7, l'ultime limite sera quoi qu'il en soit l'échangeur de Saint-Fons et la direction du périphérique (RD383) ou de Gerland (en chantier).

À noter que les GPS ne font pas de miracle, les week-ends de fermeture précédents, de nombreux automobilistes se sont retrouvés coincés dans de gros bou-

chons sur les voies secondaires, saturant l'accès aux communes limitrophes et au sud de Lyon.

● **Pourquoi ces travaux**

Inaugurés en 1966, ces viaducs portant les voies de l'autoroute A7 au-dessus du Rhône, ont besoin de gros travaux pour causes de fissures, étanchéité et équipe-

ments de sécurité.

Les deux franchissements, de deux tabliers chacun, mesurent respectivement 250 et 196 m de long vont faire l'objet de réparations sur une durée d'un an et demi, dont la réfection des tabliers et la rénovation des appuis. Le tout pour un budget de 14 millions d'euros, financés par l'Etat.

● **Un chantier d'un an et demi**

De janvier 2025 à juin 2026, la plupart du temps, les travaux se font et feront en site occupé. Les voies de circulations sont réduites mais pas coupées. Certaines phases nécessitent cependant un arrêt total, elles sont appelées "opérations coup de poing". Quatre week-ends en 2025 dans le sens sud-nord, quatre week-ends en 2026 dans le sens nord-sud.

Lors de ces coupures, les équipes se relayent pour travailler 24 heures sur 24. Précisément, durant le week-end à venir, il est prévu le remplacement des joints de chaussée et de portiques de signalisation. Pour l'heure, le planning est tenu. Cette fermeture totale sera l'avant-dernière pour cette année.

● **Les week-ends précédents**

Lors de la première fermeture, autour du 1^{er} mai, un pic de congestion a été enregistré la veille à 18 heures (78 % de congestion, à +12 %) par l'Index de trafic TomTom. Le dimanche 4 mai, le temps de trajet entre Orange et Lyon avait atteint 3 h 30, contre 1 h 35 habituellement. Lors du deuxième round de fermeture, autour du 8 mai, l'A7 a cumulé 46 km de bouchons entre Marseille et le sud de Lyon, le dimanche après-midi.

● **E. C.**



Villeurbanne

Vous avez jusqu'au 25 juin pour élire les meilleurs projets

La quatrième édition du budget participatif est lancée ! Entre octobre et novembre 2024, des habitants, collectifs et associations de différents quartiers de Villeurbanne ont proposé divers projets. 33 ont été sélectionnés par la Ville et 15 maximum pourront *in fine* être réalisés. Vous avez jusqu'au 25 juin pour voter.

Pour la 4^e année de suite, les Villeurbannais peuvent voter pour leurs projets préférés. Cette année, plus de 250 propositions ont été formulées et 33 projets ont été sélectionnés par les services de la Ville, qui dispose d'une enveloppe de 1,2 million d'euros pour financer au maximum 15 projets. Avec, au moins, un projet par quartier.

● **Voter en ligne ou dans les urnes**

Les votes sont ouverts jusqu'au 25 juin. Toute personne âgée de 11 ans et plus qui habite, travaille ou étudie à Villeurbanne peut voter. En ligne sur le site www.participez.villeurbanne.fr ou par bulletin papier dans l'une des 30 urnes installées dans les équipements municipaux (mairie, médiathèques, maisons de services publics, centres sociaux...).



Kais (agent municipal) présente le budget participatif aux habitants lors de la fête de quartier Ferrandière/Maisons-Neuves. Photo d'archive Mélanie Pasquer-Miehe

Pour que le vote soit valable, les habitants doivent sélectionner quatre projets au total, dont un qui appartient à la catégorie « Réinventer Bonnevey ».

● **300 000 € pour « réinventer Bonnevey »**

Pour cette édition, 300 000 euros sont réservés aux projets du quartier Bonnevey. La Ville a engagé une réflexion sur l'avenir du secteur avec les habitants, les acteurs et visiteurs du quartier qui accueille de nombreux équipements publics comme l'Astroballe, le centre nautique Étienne-Gagnaire, le pôle de transports en commun,

le stade Georges-Lyvet, des lieux de solidarité, le cimetière... Les projets du budget participatif qui seront sélectionnés permettront de préfigurer de nouveaux usages ».

Dans cette catégorie spéciale, on retrouve cinq projets. Parmi eux, la création d'un lieu culturel près des berges du canal, l'aménagement du jardin de l'Embellie en lieu ludique, sportif et inclusif, des parcours pour redécouvrir le canal et le quartier Bonnevey, un espace pour fabriquer et cuisiner au solaire et au bois ou encore la conception d'un espace dédié à la pratique du skateboard.

Pour rappel, les précédents

Le Jardin des Tout-petits nécessite 150 000 € de travaux

Dans le Jardin des Tout-petits, ce petit parc niché non loin du cours Tolstoï, les aires de jeu sont vieillissantes, l'abri mal entretenu et ses fenêtres cassées. Certains habitants que nous avons rencontrés pointaient aussi du doigt la « fréquentation la nuit », des « mégots » et des « canettes de bière » qui traînent encore au petit matin. La mère de famille qui a proposé le projet au budget participatif de Villeurbanne déplorait aussi des « pierres saillantes » qui auraient provoqué plusieurs accidents. Elle alertait également sur la bouche d'égoût près du labyrinthe qui « n'évacue plus l'eau », les jours de pluie.



Le Jardin des Tout-petits (ou « Adolphe Lafont », du nom de l'industriel époux de la donatrice du terrain) a été inauguré le 15 avril 1929. Photo Chloé Pasquinelli.

150 000 euros qui devra être validé par l'architecte des bâtiments de France car datant de 1929. Sa dernière restauration date des années 1980.

● **C. P.**

Vous pouvez voter jusqu'au 25 juin pour vos quatre projets préférés parmi les 33 proposés sur le site de Villeurbanne ou dans 30 lieux municipaux (mairie, médiathèques, centres sociaux...).

● **Un parc de 1929, pas rénové depuis 40 ans**

Le deuxième projet le plus coûteux du budget participatif, derrière la rénovation de « L'île égalité », est soumis au vote des Villeurbannais jusqu'au 25 juin. Un projet à

budgets participatifs ont permis, entre autres, la réalisation de ces projets : la végétalisation des abords du parc de l'Europe, la création des Petites cantines de Villeurbanne,

la réalisation de la fresque murale au dépôt TCL d'Alsace-De dieu-Charmettes, l'aménagement d'une piste d'apprentissage du vélo...

● **Sofiane Sefrioun**

Lyon 8^e

Ancien squat, la Casa Ricochet veut aider les jeunes « fragilisés par la vie »

Inaugurée ce mercredi 28 avril, en présence des élus écologistes Grégory Doucet et Bruno Bernard, la Casa Ricochet (Lyon 8^e) « accompagne vers l'autonomie » des jeunes adultes aux parcours de vie cabossés, grâce à une approche par le rétablissement.

C'est un nouvel espace de vie pensé comme un « écosystème solide ». Inaugurée ce mercredi 28 mai, après deux ans de travaux, la Casa Ricochet - ancien squat de la rue Rochet, à Sans-Souci (Lyon 8^e) - porte l'ambition de conjuguer trois usages: habiter, jardiner et se rencontrer. L'initiative est portée par les associations Alynea - Samu social 69 et le Passe-Jardins.

Appel à manifestation d'intérêt

Mise à disposition par la Ville pour les deux prochaines décennies, cette bâtisse de 500 m², longtemps laissée à l'abandon, accueille depuis janvier un « projet inédit d'insertion sociale et de transition écologique », résume la Métropole de Lyon.

La collectivité avait lancé en 2022 un appel à manifestation d'intérêt (AMI). Et financera ce projet à hauteur de



La Casa Ricochet, et son jardin de 3 000 m², rue Rochet. Un lieu « ouvert », notamment aux habitants. Photo Rémi Liogier

700 000 € par an.

La Casa Ricochet sera donc, avant tout, un lieu « pour rebondir ». Sa vocation ? « Permettre à des majeurs, qui ont traversé beaucoup d'épreuves, d'être accompagnés jusqu'à leurs 21 ans, indique Etienne Prime, directeur opérationnel du pôle Veille sociale

de Alynea. Eux qui ont toujours été à la marge, ont une chance de vivre, au cœur de la ville, dans un endroit ouvert et partagé. L'idée, c'est qu'ils se sentent ici chez eux. On va les aider à devenir autonome, et à prendre leur envol. »

Dans le cadre de son dispositif Plan A, l'association tend la

main à 20 jeunes issus de l'Aide sociale à l'enfance, dont six sont hébergés sur site, dans des studios individuels. L'expertise d'une équipe multidisciplinaire, composée de sept salariés - dont un psychologue, une infirmière et des travailleurs sociaux - doit permettre aux pensionnaires de

« On va les aider à devenir autonome et à prendre leur envol »

Etienne Prime, directeur opérationnel du pôle Veille sociale Alynea

« se construire en tant qu'adultes, conscientiser leurs forces et créer de l'interaction », autour d'activités portées sur le jardinage durable.

« Je suis plus heureuse »

Yanourra Mohamed est une des personnes accompagnées par les équipes de la Casa Ricochet. « Placée à l'âge de trois ans », la jeune femme a connu des moments de rupture, et avait jusqu'alors « de mauvaises expériences avec la protection de l'enfance ». Mais avec le Plan A, dit-elle, « j'ai vu autre chose, et suis plus heureuse. L'association nous soutient et nous accompagne dans nos projets. J'aimerais travailler en psychiatrie pour changer certaines choses dans ce milieu. »

● R.L.

Lyon 2^e

Zone à trafic limité: les premières bornes d'accès ont été posées

La Zone à trafic limité (ZTL) en Presqu'île de Lyon sera mise en place le samedi 21 juin, jour de la Fête de la musique.

Cinq points d'accès pour accéder à cette "Presqu'île apaisée"

Elle s'étendra des Pentes de la Croix-Rousse, au nord de la place Bellecour (Lyon 2) avec pour objectif de réduire le trafic et d'offrir plus de confort, de tranquillité et de sécurité aux piétons. Seuls des ayants droit peuvent y circuler.

Pour pénétrer dans cette "Presqu'île apaisée", cinq points d'accès ont été déterminés, matérialisés par des panneaux de signalisation routière et contrôlés par des bornes équipées d'un système de reconnaissance de plaques d'immatriculation des ayants droit enregistrés.

Ce mercredi 28 mai, les premières bornes ont été installées rue Port-du-Temple, dans le 2^e arrondissement de Lyon, un des cinq points d'accès de ce dispositif souvent décrié par ses opposants.



Les premières bornes d'entrée dans la ZTL ont été installées rue Port-du-Temple, dans le 2^e arrondissement de Lyon.

Photo Pascal Piérart

Vendredi 30 mai 2025

Actu Lyon | 21

Lyon

Le ras-le-bol d'automobilistes bloqués par l'aménagement du pont Maréchal-Juin



Dans le sens sud-nord, les automobilistes ne peuvent plus emprunter le quai haut pour contourner les bouchons. L'accès est barré par des blocs de béton et un marquage en zébra, à hauteur du pont Maréchal-Juin. Photo Rémi Liogier



Pour éviter le détour, certains usagers du parking «trichent» en franchissant la ligne blanche, ou en roulant directement sur le passage piéton. Photo Rémi Liogier

« Pour des personnes qui circulent sur des horaires de bureau, c'est rageant. S'il y a du monde, c'est la pagaille assurée »

Un automobiliste habitant Vaise

Un dispositif mis en place par la Métropole bloque l'accès aux voitures sur la partie haute du quai Romain-Rolland, à hauteur du pont Maréchal-Juin (Lyon 5^e). Problème : certains usagers du parking Saint-Jean se retrouvent coincés. Et n'ont d'autre choix que de « faire une boucle », en traversant deux fois la Saône. Pour ne pas perdre de temps, certains franchissent la ligne blanche.

Depuis une semaine, il fait grincer des dents. Comme nous l'écrivions dans un précédent article daté du 24 mai, un nouvel aménagement de voirie installé par la Métropole de Lyon sur la portion haute du quai Romain-Rolland, au niveau du pont Maréchal-Juin (Lyon 5^e), bloque l'accès aux voitures circulant dans le sens sud-nord. Celles qui empruntent la bre-

telle supérieure sont contraintes de traverser la Saône dans la foulée.

Une mauvaise nouvelle, d'abord, pour tous ces automobilistes qui avaient pris l'habitude, en vue de contourner les embouteillages en heure de pointe, de quitter temporairement le quai bas à hauteur du Palais de justice, avant de s'y reconnecter quelques mètres plus loin, vers le glacier Nardonne. Et ils ne sont pas les seuls à se sentir floués.

« Je suis scandalisé »

Avec la fermeture de la continuité sud-nord, certains usagers du parc Saint-Jean (900 places) - dont la sortie débouche sur l'aménagement - se retrouvent « coincés ». Pour suivre Vaise par exemple, ils n'ont d'autre choix que de « faire une boucle », en traversant la Saône dans un sens (pont Juin)

puis dans l'autre (pont Bonaparte), avant de retomber sur leurs pattes.

Une grosse perte de temps, malgré cet automobiliste lyonnais. « Je suis scandalisé, on se tape un détour de 25 minutes par le quai Saint-Antoine ». Un autre, habitant à Vaise, remarque : « Pour des personnes qui circulent sur des horaires de bureau, c'est rageant. S'il y a du monde, c'est la pagaille assurée. Et puis ça fait rouler plus, donc niveau pollution... »

« Tant pis, on va prendre le raccourci »

Vendredi dernier, quelques heures après l'installation du dispositif, un agent LPA (Lyon parc auto) à la surface du parc Saint-Jean témoignait : « On reçoit des appels d'abonnés, certains veulent changer de parking. Les gens se sentent

roulés. » Du coup, certains trichent. « Ils passent par les accès piétons ou franchissent la ligne blanche pour continuer tout droit. »

Une manœuvre risquée, selon lui. « C'est tentant, mais il y a une caméra de vidéo verbalisation. Attention aux PV ! » Justement, une voiture sort du parc. « On a un enfant en bas âge à l'arrière et on est pressés, donc tant pis, on va prendre le raccourci », confie ce couple de parents à l'intérieur du véhicule, avant de joindre l'acte à la parole... à ses risques et périls.

Une expérimentation pour « plusieurs mois »

Contacté le jour de la mise en place, la Métropole de Lyon dévoilait la raison de cet aménagement. « Dès juin, les lignes de bus 27, C3, C13, C14 et C18 emprunteront le pont Maréchal-Juin, dans le cadre du

nouveau plan de circulation déployé par Sytral Mobilités. Afin de garantir leurs performances, plusieurs mesures ont été identifiées. »

Et cet équipement léger en fait partie. Mais il est « réversible » et « prévu pour plusieurs mois », souligne la Métropole. En attendant, le dispositif actuel permet selon la collectivité « d'améliorer la fiabilité des transports en commun, sécuriser les cyclistes et les piétons, et préserver les flux automobiles dans les deux sens sur le pont. »

Une évaluation complète est prévue après quelques mois, « pour confirmer ou réajuster l'aménagement en fonction des données observées sur le terrain. » Si des dysfonctionnements avérés apparaissent, notamment pour les bus, « des solutions alternatives pourraient alors être mises en place. »

● R.L.

Métropole de Lyon

Suppression de la ZFE : l'angoisse

Les députés ont voté la fin des dispositifs de zones à faible émission, y compris à Lyon. La fin probable d'un dispositif mal ficelé et mal accompagné qui offrait une solution de court terme à la lutte contre la pollution de l'air.

La mise en place des Zones à faible émission devrait s'arrêter. Ces périmètres d'exclusion des voitures les plus polluantes votée en 2019 afin de réduire la pollution de l'air de certaines agglomérations pourraient disparaître dans les mois à venir. L'Assemblée nationale a voté dans ce sens dans la nuit de mercredi à jeudi en appuyant un article du projet de loi sur « la simplification de la vie économique ». Une disposition qui, a contrario du souhait porté par la ministre de la Transition écologique Agnès Pannier-Runacher, intégrera aussi Paris et Lyon. Ici, la Métropole où la zone à faible émission exclut tous les véhicules Critair 3 et supérieur depuis le 1^{er} janvier 2025, ¼ du parc automobile environ.

Si la loi venait à être promulguée, la route sera rouverte aux vieux diesel : tous les véhicules, quel que soit leur niveau de pollution, pourraient de nouveau circuler librement dans toute l'agglomération lyonnaise.

Le parcours législatif n'est pas terminé

Un scénario qui aurait des conséquences sur l'amélioration de la qualité de l'air constatée depuis la mise en place de la ZFE et donc les impacts sanitaires de la pollution.

Une perspective que Bruno Bernard se refuse à envisager. « C'est un vote irresponsable et populiste contre la santé de nos habitants. C'est nier la science. On n'en est qu'au début du processus parlementaire. Une bataille n'est perdue que quand elle a eu lieu. J'appelle naturellement à ce que cette loi

ne soit pas votée », estime le président écologiste de la Métropole, n'oubliant pas de critiquer « le manque d'accompagnement de l'Etat » pour aider les populations à faire face au déploiement des ZFE.

« Je réagirai après l'adoption du texte de loi définitif qui sera suivi de discussions avec le Sénat », souffle le député Renaissance Jean-Luc Fugit, qui a voté contre la loi dans la nuit de mercredi à jeudi dans des rangs bien clairsemés à l'Assemblée.

« S'ils n'étaient pas allés aussi vite, on ne serait pas allés aussi loin »

Gilles Gascon, maire LR de Saint-Priest

Le ton est similaire chez le maire LR de Saint-Priest Gilles Gascon, favorable pour sa part à l'arrêt du déploiement de la ZFE lyonnaise tel qu'il a été mené jusqu'à ce jour par l'exécutif métropolitain. « Ce vote constitue une victoire prudente. Le parcours législatif n'est pas terminé. On n'est pas à l'abri d'un retour de bâton. C'est une première étape. On n'a jamais été contre la ZFE. C'est la manière et la forme qui nous ont poussés à insister de la sorte. S'ils n'étaient pas allés aussi vite, on ne serait pas allés aussi loin. »

« La France va avoir un gros problème avec l'Europe »

Des précautions légitimes à ce stade d'autant que cette décision pourrait avoir des conséquences sonnantes et rébu-

chantes pour l'Etat. « La France va avoir un gros problème avec l'Europe, elle ne respectera pas un certain nombre de dispositions sur lesquelles elle avait été condamnée. La ZFE répondait d'ailleurs à cette condamnation », martèle Bruno Bernard.

De quoi rappeler que, quelle que soit l'issue du projet de loi sur « la simplification de la vie économique », la nécessité de trouver une solution à la pollution de l'air s'impose à Lyon. Une nécessité qui fait même consensus dans la classe politique alors que 40 000 décès lui sont imputés par an en France et qu'elle implique une perte de 15 mois d'espérance de vie sur l'agglomération. Tous pointent le déficit d'accompagnement de cette mesure. Les uns notant le volontarisme des écologistes métropolitains, avançant malgré les freins sociaux. Ces derniers attaquant un Etat trop absent pour aider les populations et les collectivités dans ce déploiement...

Impréparation

Tous présentent le développement des alternatives moins polluantes dont les transports en commun comme des solutions à déployer pour permettre au plus grand nombre d'en profiter sans préjudice. Une solution parmi d'autres qui se décline toutefois sur le long terme. La ZFE était considérée comme un élément de réponse à plus court terme. Elle paie une forme d'impréparation. L'enjeu est de savoir si, à quelques mois d'échéances électorales locales, il sera possible de retravailler autour de ce dispositif. Ou de repartir d'une page presque blanche pour aménager les flux routiers de l'agglomération, afin d'améliorer la qualité de l'air.

● **Cyrille Seux**



Associée à d'autres politiques publiques et au développement de technologies moins polluantes, la mise en place de la ZFE avait permis d'atteindre pour la première fois une concentration d'oxyde d'azote de 39 microgrammes/m3 air. Une première. Photo Nicolas Liponne

Ce qu'ont voté les députés du Rhône

Dans le Rhône, quatre députés ont voté pour la suppression des ZFE : Gabriel Amard (Villeurbanne), Abdelkader Lahmar (Bron, Rillieux-la-Pape, Vaulx-en-Velin) et Idir Boumertit (Saint-Fons, Vénissieux Nord, Vénissieux Sud, Saint-Priest), tous membres de La France insoumise, ainsi que Tiffany Joncour (Décines-Charpieu, Meyzieu, commune de Saint-Priest), élue du Rassemblement national, co-auteur du texte.

L'article, introduit en commission à l'initiative de LR et du RN, a été adopté par 98 voix contre 51 avec les voix de l'alliance RN-UDR, de la droite, de LFI et de quelques députés macronistes.

Les Écologistes absents

Un seul député du Rhône s'est opposé à la suppression : Jean-Luc Fugit (Condrüeu, Givors, Mornant, Saint-Symphorien-d'Ozon), du groupe présidentiel Ensemble pour la République. Blandine Brocard, députée des Démocrates, était pré-

8

Huit des quatorze députés du Rhône étaient absents au moment du vote.

sente mais s'est abstenue. Huit des quatorze députés du Rhône étaient absents au moment du vote, dont Anaïs Belouassa-Cherifi (LFI), Marie-Charlotte Garin et Boris Tavernier, tous deux membres du parti Les Écologistes, qui avait pourtant porté le projet ZFE. Étaient également absents : Thomas Gassilloud (Renaissance), Jonathan Gery (RN), Cyrille Isaac-Sibille (Les Démocrates), Alexandre Portier (Droite Républicaine) et Sandrine Runel (Parti socialiste).

Le vote devra encore être confirmé par l'adoption du projet de loi « Simplification » dans son intégralité.

● **J.A.**

► Réaction

« C'est un sale moment pour les Français »

Bruno Bernard, président écologiste de la Métropole de Lyon

« C'est un sale moment pour les Français, pour la science, puisque finalement toutes les avancées qu'il y a eues depuis vingt ans pour l'environnement et la santé sont en train d'être détricotées, massacrées par des politiques de plus en plus populistes, y compris la droite

qui a complètement vrillé, avec le soutien de quelques médias sous influence économique. [...] Ce vote s'inscrit dans une dérive plus large, une vague populiste qui gagne du terrain dans notre pays et qui m'inquiète profondément. On nous dit que la santé, ça commence à bien faire. Mais après la santé, quoi d'autre ? Le climat, ça commence à bien faire ? La biodiversité, ça commence à bien faire ? La précarité, ça commence à bien faire ? [...] »



Photo Joël Philippon

asse de la page blanche



Un effet notable sur la pollution de l'air depuis 2020

Dans l'agglomération de Lyon, « la concentration de dioxyde d'azote a été réduite de plus d'un tiers » depuis la mise en place des zones à faibles émissions, selon la ministre de la Transition écologique Agnès Pannier-Runacher.

« Diviser par deux la pollution »

En décembre 2024, Bruno Bernard, président (EELV) de la Métropole de Lyon, précisait dans une interview au Progrès : « La ZFE n'a jamais été un objectif en soi mais un moyen pour atteindre un niveau de qualité de l'air satisfaisant. Nous avons divisé par deux la pollution au dioxyde d'azote en 10 ans. La vitesse de diminution, selon les études d'ATMO, peut nous rendre optimiste pour l'avenir. Nous venons de passer en dessous des 40 microgrammes/m³ d'air de NO₂, seuil légal au niveau européen. Les recommandations de l'OMS sont à 10, et l'Europe vise pour 2030,

sous les 20 microgrammes/m³. »

Bilan plutôt positif

Selon la dernière étude, Portraits de territoire 2019-2023, l'observatoire de la qualité de l'air en Auvergne-Rhône-Alpes confirme une baisse des émissions issues du trafic de 44 % pour les oxydes d'azote et de 24 % pour les particules fines PM_{2,5}. Les baisses engendrées aux horizons 2024 et 2025 sont toutes plus réduites (- 4 % et - 16 % pour les oxydes d'azote).

La Métropole de Lyon tire son épingle du jeu. Avec une concentration moyenne en NO₂ annuelle en baisse de 23 % et - 11 % pour les particules fines (PM_{2,5}), elle est en tête des grandes agglomérations et en 15^e position au classement général. Côté ozone, le nombre de jours de dépassement de seuil d'alerte sur une année a diminué de 36 %.

● M.-A.L.

« Victoire » chez les uns, « démagogie » chez les autres

Pro-actifs depuis quelques mois, les opposants métropolitains à la ZFE ne cachaient pas leur satisfaction ce jeudi. Des LFI aux LR en passant par le RN, tous savouraient un vote au parfum de succès au sujet d'un dispositif dont ils n'ont cessé de dénoncer l'injustice sociale et le rythme de mise en place par l'exécutif métropolitain. « C'est une grande victoire sur un combat que l'on mène depuis plusieurs années. La ZFE est une mesure antisociale dont l'installation a été mal faite. On va se battre jusqu'à la fin du parcours législatif », goûtait la députée RN Tiffany Joncour.

À l'autre extrémité de l'hémicycle, Gabriel Amard (LFI), allié de circonstance, défend aussi le vote de son groupe. « Nous avons toujours dit que s'il fallait mettre en place des règles quant aux émissions, il était extrêmement important que ce ne soit pas pénalisant pour les plus modestes. Il y avait un préalable à mettre en place, l'augmentation de l'offre de transport et des mesures de gratuité. »

Un constat d'impréparation et d'exclusion partagé par la LR Véronique Sarselli, tout

comme le développement des transports en commun comme solution. « Cette ZFE, 7 jours sur 7, on aurait pu la moduler, lever les restrictions le soir, le week-end. Les écologistes n'ont jamais voulu. La pollution de l'air ? Oui, il faut l'améliorer mais sans exclusion. N'oublions pas qu'il y a d'autres façons d'améliorer la qualité de l'air. »

Une assertion qui devrait faire sourire jaune certains élus écologistes, à l'instar de Boris Tavernier. Absent de l'hémicycle pour raisons personnelles dans la nuit de mercredi à jeudi, le député écologiste déplore le résultat. « Plutôt que de déconstruire depuis Paris ce que des élus locaux essayent de mettre en place localement, il aurait peut-être été préférable dans la loi dite de simplification de construire avec les élus locaux concernés des mesures d'adaptation... mais l'heure est au sabrage, pas à la réflexion, ni à la coconstruction. » Sa collègue Marie-Charlotte Garin, elle aussi absente mercredi, se montre plus offensive. « C'est un vote qui illustre la démagogie de l'extrême droite et leur incompréhension des enjeux de santé autour de la pollution et les reculs du gouvernement qui n'a jamais été à la hauteur sur ce sujet. On n'a pas besoin de zéro ZFE, on a besoin de ZFE mieux accompagnée. »

« C'était soit tout voiture, soit zéro voiture. Et ça, ça ne marche pas »

Le centriste Thomas Rudigoz, ex-député et chef de file Renaissance à Lyon, regrette, lui, que « les Lyonnais soient pris en tenaille entre intégrisme écologiste et populisme », estimant que « ce n'est pas en abolissant la ZFE que nous ferons avancer l'écologie. Ce n'est pas non plus en la rendant invivable qu'elle sera durable. » Même sentiment chez Blandine Brocard, députée Les Démocrates (ex-Modem). « On ne peut pas parler d'écologie tout en excluant plus d'un tiers de la population. Les ZFE, aujourd'hui, telles qu'elles sont conçues, ne vont pas. » Mercredi soir, elle s'est abstenue : « Selon moi, c'était tout noir ou tout blanc : soit tout voiture, soit zéro voiture. Ça, ça ne marche pas. »

● Recueilli par Jean Arca, Cécile Rubichon et Cyrille Seux

Comment la Métropole de Lyon avait pris de l'avance pour la déployer... puis freiné

Actuellement, la Zone à Faibles Émissions (ZFE) de la Métropole de Lyon interdit la circulation et le stationnement des Crit'Air 5, 4, 3, ainsi que des véhicules non classés. Soit 60 000 véhicules supplémentaires (les Crit'Air 3) depuis le 1^{er} janvier 2025, s'ajoutant aux 23 000 déjà interdits (les 4 et 5). Au total, un quart du parc automobile interdit.

Calendrier précoce

Le 1^{er} janvier 2020, la Métropole de Lyon mettait en place la ZFE, prohibant progressivement dans ce périmètre la circulation des véhicules les plus polluants. Bruno Bernard fixait l'objectif de ne voir circuler que des Crit'Air 0 et 1 dans le périmètre la fin du mandat en 2026.

Au niveau national, la loi

Climat et Résilience du 22 août 2021 prévoyait la mise en place des ZFE dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants avant le 31 décembre 2024.

« 2028 n'est pas un totem »

Bruno Bernard

À Lyon, l'interdiction des Crit'air 3 depuis le 1^{er} janvier 2025, conformément à la loi Climat et résilience, n'a cessé de provoquer des débats animés. Contrôles difficiles à déployer, et surtout fracture sociale avec un impact pour les populations les plus précaires... Les critiques fusaient.

Bruno Bernard a fait machine arrière en 2023 en annonçant deux ans de sursis pour

les Crit'Air 2 (diesel depuis 2011). Leur interdiction programmée en 2026 dans le périmètre actuel (tous les arrondissements de Lyon, Villeurbanne, Caluire et Bron en partie) était reportée à 2028.

Le président de la Métropole rappelait en 2024 : « Nous avons divisé par deux la pollution au dioxyde d'azote en 10 ans. La vitesse de diminution, selon les études d'ATMO, peut nous rendre optimiste. Si cela se poursuit ainsi, nous pourrions revoir cette date de 2028 (pour les Crit'Air 2). Ce n'est pas un totem. »

Désormais, ce n'est ni un totem ni une réalité : la suppression des ZFE votée à l'Assemblée vient enterrer ce calendrier.

● M.-A.L.

5 - La question : D'où viennent les noms de Grand-Trou et de Moulin-à-Vent ? 🍷



Avant son urbanisation au XIX^e et XX^e siècle, le secteur était une grande plaine agricole (crédit : BnF).

Monplaisir, Sans-Souci... Le **8^e arrondissement** regorge de noms de **quartiers poétiques**. Mais d'autres, plus **surprenants**, comme Grand-Trou ou Moulin-à-Vent, méritent tout autant qu'on s'y attarde.

▶ UNE DEPRESSION AU PASSE RURAL

- Les noms de **Grand-Trou** et de **Moulin-à-Vent** plongent leurs racines dans l'histoire **agricole** du sud lyonnais. Le « Grand Trou » désignait à l'origine une **vaste plaine en creux** naturel, entourée de chemins de passage. Avant d'être **rattachée à Lyon en 1852**, cette zone appartenait à la commune de **La Guillotière**.

- Au **XIX^e siècle**, le secteur restait largement rural. On y trouvait des **cultures**, des **hameaux** dispersés, une **maison de santé** fondée par le docteur Carrier, et l'église Saint-Vincent-de-Paul – aujourd'hui place Belleville – qui en constituait le centre de vie.
- L'arrivée du **chemin de fer** et le **développement industriel** ont ensuite façonné un **quartier ouvrier** dont le nom rappelle encore le relief disparu.

DES MEULES A LA VILLE DENSE

- Le nom de **Moulin-à-Vent**, lui, n'est pas une image : un **véritable moulin** se dressait autrefois à l'angle des actuelles **rues du Moulin-à-Vent et Professeur-Roux**. Il servait à moudre les **céréales** venues des environs, principalement du **Grand Trou** voisin.
- Après avoir été **partiellement détruit** par une tempête au **XVIII^e siècle**, le moulin fut transformé en **auberge**, avant de disparaître. Ce quartier aussi est resté **rural** jusqu'au **XX^e siècle**, avant de connaître une **urbanisation** rapide dans les années **1960**.
- Aujourd'hui, les **2 quartiers frères** figurent parmi les secteurs les **plus transformés** par les grands projets urbains. Pour retrouver un peu de leur **passé champêtre**, il suffit de longer la **fresque du Demi Millénaire**, sur le mur de l'hôpital Saint-Jean-de-Dieu.

16 **Ça bouge** AMÉNAGEMENT ET ENVIRONNEMENT



© DAVID GOSSART

Le ramassage des ordures ménagères, dans une rue de Villeurbanne.

Propreté. **La difficile réduction du bruit du ramassage des poubelles**

Le collectif Calme dans la ville s'est formé en novembre. Il ne pèse qu'une dizaine de membres, principalement du centre-ville. Mais il entend porter sur la place publique un problème partagé par tous : le bruit du ramassage des poubelles, des souffleuses, des balayeuses.

« *Le bruit commence dès 4 h 45 avec la sortie des bacs, suivie des camions parfois dès 5 h 30. Je suis particulièrement impacté car, dans le 1^{er}, le ramassage a lieu six jours sur sept*, résume Paul, membre du collectif. Or, pour un adulte, la

plage de sommeil de 22 h à 6 h est importante pour la bonne santé, et si certains arrivent à s'habituer, ce n'est pas le cas de tout le monde. » Le collectif souligne en outre que « *la Métropole a inscrit la réduction du bruit dans son Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)* ». Et propose des idées : décaler les horaires, réduire les fréquences en adaptant les tournées au volume réel des déchets, déplacer un point de collecte vers une rue sans habitations, commencer par les zones industrielles...

La Métropole a déjà commencé certaines adaptations comme la fréquence de collecte, diminuée en mars 2024 pour s'adapter à la baisse des déchets. « *C'est un sujet qui a été pris en compte dès le début du mandat. On a décalé d'une demi-heure la collecte, demandé qu'il n'y ait pas de nettoyage avant*

7 h. La collecte du compost et des points d'apport volontaire permet des tournées en journée. On améliore ce qu'on peut, même s'il y a des choses sur lesquelles on n'a pas de marge de manœuvre », explique Isabelle Petiot, vice-présidente à la Réduction des déchets.

Réorganiser la géographie des tournées est difficile. « *Elles sont calculées au millimètre pour sortir de Lyon avant d'embouteiller la ville au pic de 9 h. Et si on perdait le caractère très matinal de ce travail, ce serait difficile de recruter dans des métiers où c'est déjà compliqué.* » L'électrification des autres matériels se fait au fil des remplacements, « *mais tout n'est pas disponible sur le marché en électrique. L'idéal serait d'abaisser le volume de déchets et donc de réduire le besoin de ramassage au porte-à-porte* », glisse l'élue. **DAVID GOSSART**

Changements. La propulsion des véhicules de collecte est en cours de transition. Au plus tard en juin : Lyon 1^{er}, 2^e, 4^e, 7^e et 8^e passent au 100 % électrique ; Lyon 3^e et 6^e : 60 % électrique et 40 % GNV ; Lyon 5^e, 9^e et Tassin : 90 % électrique et 10 % GNV ; Bron, Vaulx-en-Velin : 67 % électrique et 23 % GNV. La collecte de verre est en cours d'électrification. Un surcoût compensé par les économies de carburant.



© METROPOLIE LYON

Lyon 8^e. La rénovation du quartier Mermoz-Sud commence enfin

Onze ans après sa validation comme prioritaire dans le NPNRU (Nouveau programme national de renouvellement urbain), et quatorze ans après la démolition de l'autopont marquant le début de la rénovation de Mermoz-Nord, le quartier Mermoz-Sud entre enfin à son tour dans le dur de sa remise à niveau. Quatorze hectares sont concernés dans un quartier de 1000 habitants. Une partie du mail Narvik, promenade arborée de 400 mètres, est terminée et sera livrée fin 2026. La réhabilitation, extension et surélévation des 46 logements rue Gaston-Cotte est, elle aussi, achevée. Les travaux du pôle social, sportif et culturel ont débuté. Le projet prévoit, d'ici 2030, la démolition de 500 logements et la création de 1200, dont 45 à 50 % à caractère social, deux groupes rénovés, un nouveau pôle social et culturel avec un jardin de 2000 m², une salle de spectacle de 150 places. Cinq cents nouveaux arbres seront plantés. La place Latarjet notamment, le cœur du quartier, va subir un lifting d'ampleur, encadré par deux opérations de

construction, entre la rue Latarjet et le boulevard Pinel. L'îlot Pinel, justement, proposera 65 logements locatifs libres.

Il marquera l'entrée est du quartier alors que la place Latarjet « boucle » l'extrémité du mail Narvik. Et le futur îlot Latarjet, au pied du métro Mermoz-Pinel, aura vocation, sur trois bâtiments distincts, à accueillir deux types de logements : certains en bail réel solidaire (BRS) et d'autres en accession libre. Le tout nouveau groupe scolaire Louis-Pasteur fera sa rentrée en 2027. Sur une surface de 5700 m², il accueillera seize classes : six maternelles et huit élémentaires, une classe Ulis pour les enfants en situation de handicap, et une classe Rased pour les élèves en difficulté. **DAVID GOSSART**

**200 logements,
dont 45 à 50 %
à caractère social.**

6

Six ans après le lancement de la reconversion de la salle Rameau (Lyon 1^{er}), les travaux devaient enfin reprendre le lundi 19 mai, pour une livraison courant 2026. C'est en tout cas ce qu'a annoncé l'adjoint au maire de Lyon chargé du Patrimoine Sylvain Godinot (Les Écologistes) lors du conseil municipal du 15 mai. « J'ai eu un message de monsieur Gaetan

Sallet, le représentant de la Compagnie de Phalsbourg pas plus tard que la semaine dernière. » Lancé au printemps 2019 pour une réouverture en 2021, le projet de reconversion de l'ancien temple lyonnais de la musique de chambre — fermé en 2016 — avait été réorienté en 2022, mais les travaux ont été stoppés en 2024 pour des soucis d'équilibre économique.

QUAIS DE SAÔNE

Terrasses-Presqu'île. Le chantier va reprendre

Les travaux des Terrasses-Presqu'île, au niveau de Saint-Antoine, vont pouvoir reprendre après une période d'arrêt liée à l'affaissement du mur de rive dans la Saône. Dès cet été, la terrasse intermédiaire sera livrée, et la halte fluviale rendue accessible pour la navette Navigône le 18 juin. Par ailleurs, une œuvre d'art de Philippe Ramette viendra s'installer sur le belvédère. Sur deux hectares, du pied de l'église Saint-Nizier à la Saône et de la place d'Albon à la passerelle du palais de justice- Pierre-Truche, l'objectif est de retrouver le bas-port d'autrefois avec un jardin fluvial de 8500 m² et une terrasse intermédiaire de 1200 m², protégée des crues décennales et accueillant une aire de jeux pour les enfants, annoncée pour juillet. Les travaux d'aménagement du quai bas pourraient être livrés au printemps 2026.

PART-DIEU



© METROPOLIE LYON

Lyon 3^e. L'immense vélostation Béraudier a ouvert

Les travaux de la gare de la Part-Dieu s'achèvent cet été après 12 ans de chantier. Avec plus de 1500 places sécurisées, la vélostation de la gare Lyon-Part-Dieu, accessible à tous les types de vélos y compris les longtails et les vélos-cargos, devient la plus grande de France. Le lieu, dont la gestion est confiée à LPA, sera accessible tous les jours, un quart d'heure avant l'ouverture et un quart d'heure après la fermeture de la gare, soit de 4h30 à 1h du matin. Il est possible de laisser son vélo la nuit ou plusieurs jours, avec une durée maximale de 14 jours.

24 Focus AMÉNAGEMENT

Tête-d'Or. La mue « écolo » du Chalet du parc

Alors que les travaux viennent de débiter dans ce lieu mythique du parc de la Tête-d'Or, la Ville et ses partenaires ont détaillé — encore un peu plus — le contenu du futur tiers-lieu dédié à la transition écologique, qui devrait ouvrir au public en septembre 2026.

PAR IRIS BRONNER

Permis de construire déposé en janvier, bail emphytéotique signé en mars et travaux débutés au mois d'avril dernier : le Chalet du parc vient d'entamer sa mue. Situé au bord du lac du parc de la Tête-d'Or, ce bâtiment mythique — construit en 1964 et fermé au public depuis 2013 — est en passe de devenir un tiers-lieu de la transition écologique. Si l'on connaît depuis plusieurs mois, voire années, les grandes lignes de ce projet de réhabilitation lancé par la Ville et porté par le promoteur lyonnais Youse, avec l'appui d'Evolem et de la Banque des territoires, l'exécutif écologiste et ses partenaires sont rentrés encore un peu plus dans le détail au cours d'une conférence de presse ce 19 mai.

Autonomie et ressource en énergie

Concernant le bâtiment, les curieux retrouveront l'âme du chalet « historique », avec ses baies vitrées ou son lustre emblématique. « On tient à ne pas modifier la structure de ce bâtiment. Il sera robuste pour affronter

les intempéries, et aura vocation à devenir une ressource d'eau et d'énergie grâce à des dispositifs de traitement de l'eau et à des installations photovoltaïques d'envergure qui couvriront 100 % des besoins du bâtiment », précise Sébastien Lapendry, cofondateur de Youse.

« Nous utiliserons des matériaux qui n'ont pas d'impact sur l'environnement, et il n'y aura pas de climatisation mais un système différent de rafraîchissement », complète l'un des architectes chargé du projet. Les travaux dureront 15 mois, avec une ouverture prévue en septembre 2026.

Un self avec des plats bio

Dès son ouverture, les badauds pourront notamment goûter les plats du nouveau bar-restaurant exploité par La Fabuleuse Cantine. Traiteur et restaurateur lyonnais, elle propose une cuisine à base de produits inventés bio et de saison issus de producteurs situés dans un rayon de 80 kilomètres. « Notre restaurant sera accessible à tous et prendra la forme d'un self-service

L'École de botanique se refait une beauté

Située dans le jardin de plein air, à deux pas des petites serres, l'École de botanique fait peau neuve. Ses allées linéaires — et quelque peu vieillotées — vont laisser la place à de nouveaux cheminements modernisés et à de toutes nouvelles plantations. « Dans une partie ethnobotanique, nous aurons des espèces qui représentent l'histoire et la diversité des plantes lyonnaises. On retrouvera aussi des buttes plantées et des murets de pierres sèches pour rappeler la géologie de la ville. Dans une autre partie, ce sera un éventail plus scientifique avec de grandes familles de la botanique », explique Isaure Laot, paysagiste. Des places assises et des espaces de médiation sortiront aussi de terre. « L'idée de cette réhabilitation est d'ouvrir davantage cette zone au grand public. Elle était bien connue des adeptes de botanique, mais nous voulons en faire un terrain de jeu pour initier le plus grand nombre à cette discipline. » Les plantations débiteront à l'automne, et les badauds pourront découvrir les premières floraisons au printemps 2026.



© VILLE DE LYON

Tribune de Lyon n° 1015 du 22/05/2025



25

© YOUSE, PA ET CHARLOTTE MERGELY, FILIPPOLOGNONE

avec des plats sains et bio allant de 10 à 15 euros. Nous disposerons de 140 couverts à l'intérieur et 140 à l'extérieur, et il y aura aussi une proposition de street food à emporter avec des kiosques», détaille Eric Petrotto, PDG de La Fabuleuse Cantine.

Juste au-dessus, une salle de 200 places pourra accueillir des événements et des séminaires. Au rez-de-chaussée, juste à côté du restaurant, un vaste espace d'exposition fera la part belle à des artistes. «Nous allons organiser des résidences artistiques et les artistes pourront exposer dans cet espace», souligne Maison Gutenberg, un autre exploitant du lieu. Une partie de l'étage sera, elle, consacrée à de la médiation scientifique animée par la Fondation Good Planet. «Il y aura un serious game sur la protection de l'environnement et du vivant», tease Sébastien Lapendry.

300 000 visiteurs attendus par an

Le mandataire espère attirer près de 300 000 visiteurs par an dans cette nouvelle version «écologique» du Chalet du parc. «On estime à environ trois millions d'euros par an les recettes globales des activités commerciales», appuie le cofondateur de Youse.

Moins emballés, les élus d'opposition s'inquiètent, de leur côté, de la stabilité financière du lieu : «Nous trouvons le montage financier fragile. Nous ne partageons pas le choix de ce système de gestion (un bail emphytéotique de la Ville concédé à un acteur privé, Youse, NDLR), et craignons que la Ville se retrouve à mettre la main au porte-monnaie car nous dépendrons du mécénat», alerte Laurence Croizier, élue (LR) dans le 6^e arrondissement.

Si les coûts d'exploitation de l'association d'intérêt général sont estimés à 500 000 euros par an, le mandataire se veut rassurant. «Nous avons aujourd'hui stabilisé notre budget d'exploitation. Il y a des mécènes fondateurs qui vont porter le volet des activités d'intérêt général, et il y aura quelques mécènes complémentaires qui rentreront plus tard.»

Enveloppe de sept millions d'euros

«Ce mécénat extérieur ne devrait peser que 100 000 euros», estime Nicolas Depoorter, délégué général de Domorrow, un fonds de dotation qui finance une partie du projet. «Cette enveloppe de 500 000 euros sera également financée par les ateliers, les stages, et autres formations proposées par les acteurs associatifs», détaille-t-il.

À noter que le coût de la réhabilitation du chalet vient d'être revu à la hausse, passant de 5,9 millions au début du projet à 7 millions aujourd'hui. L'intégralité de cette enveloppe est financée par un consortium d'acteurs privé, Youse en tête de gondole, et ne fait donc pas partie des 15 millions d'investissements mis sur la table par la Ville dans le cadre de son programme de transformation du parc de la Tête-d'Or.

La nouvelle charte du parc

La nouvelle feuille de route du parc de la Tête-d'Or sera (enfin) présentée à la fin de l'été. Imaginée comme «un cadre de référence global pour toute intervention d'aménagement», la charte du parc de la Tête-d'Or cadrera les usages et les évolutions du parc. Ce document — qui remplacera la dernière version datant de 1997 — répond à plusieurs objectifs : «conserver l'identité historique et paysagère du parc en intégrant les défis du changement climatique; améliorer l'expérience des visiteurs tout en maîtrisant la surfréquentation; et renforcer la gestion écologique et patrimoniale du parc, mais aussi faire du parc un outil de santé globale», a précisé Gautier Chapuis, adjoint délégué à la Végétalisation. Cette charte débouchera sur un plan d'action qui doit s'étaler sur les 20 prochaines années et qui régira la façon dont le parc sera arboré, mais aussi les activités commerciales, le schéma directeur du parc zoologique, ou la répartition des usages. «Avec nos sept millions de visiteurs par an, il est important de faire cohabiter préservation du parc et enjeu du partage de ce patrimoine», a appuyé le maire de Lyon, Grégory Doucet.