

Parking Saint-Antoine : le bout du tunnel et l'ouverture à la rentrée

Qui s'en souvient, mis à part les riverains et les commerçants... Le très imposant chantier du futur parc Saint-Antoine capable d'abriter 770 voitures est installé sur le quai de la Saône depuis juin 2014 et n'est pas terminé. Cet ouvrage qui a connu tant d'embûches devrait ouvrir ses portes en septembre.

Non le chantier du parking Saint-Antoine, en cours n'est pas terminé. Devant remplacer l'actuel ouvrage bâti en bord de Saône qui à terme sera démolie, ce nouveau parc est venu se faufiler dans les entrailles de la terre entre les immeubles du quai et la rivière. Et il devrait accueillir les premières voitures autour du 10 septembre ou du 10 octobre... En tout cas à la rentrée.

« On est plus à huit jours près », ironise Louis Pelaez, président de Lyon Parc Auto (LPA), maître d'ouvrage du projet et par ailleurs candidat aux prochaines élections

ead

municipales et métropolitaines sur les listes de Yann Cucherat et de Gérard Collomb. En fait, reconnaît-il, « il n'y a pas, à ce jour, de date de programmer ». La prudence est de mise...

Les délais rallongés, la note aussi

Car côté imprévu - on dit aujourd'hui « aléas » - les aménageurs ont eu de quoi faire. Découvertes inattendues, problèmes de fondations, fouilles archéologiques... Autant d'éléments qui sont venus retarder ce délicat et très imposant chantier. « Le 1^{er} coup de pioche a été donné en juin 2014 », assure Didier Vallier, directeur technique. Cela fait six ans que le secteur est en travaux. Un délai qui évidemment a eu un impact sur la note finale qui est passée de « quelque 35 millions d'euros à plus de 60 ».

Un espace services pour les habitants aussi

Et il reste beaucoup à faire. C'est en tout cas ce que pourront constater riverains et commerçants du quai Saint-Antoine, conviés à une visite de chantier au cours de la semaine prochaine. « Nous en sommes à la fin du terrassement au niveau moins 5 », indique Didier Vallier. En mai, l'espace public sur le quai sera libéré et transmis à la Métropole de Lyon qui poursuivra l'aménagement en surface, le projet des Terrasses de la Presqu'île. Les deux grues plient bagage en juillet. Passée cette date tout



Le futur parking Saint-Antoine devrait accueillir les premières voitures autour du 10 septembre ou du 10 octobre. Photo Progrès/Aline DURET



La fin du terrassement du niveau le plus bas est en cours. Photo Progrès/A.D.



Visite de chantier du futur parking Saint-Antoine. Photo Progrès/A. D.

les travaux, dit-il, se passeront à l'intérieur.

D'une capacité de 770 places répartis sur cinq niveaux enterrés, cet ouvrage disposera de 200 emplacements vélos sécurisés, d'une vingtaine de places dédiées aux voitures électriques et d'un espace offrant divers services. Sur 200 mètres carrés avec vue imprenable sur la Saône et sur l'emplacement des anciens ponts du Change et de Nemours, clients mais aussi habitants y trouveront points d'information, service de conciergerie...

L'idée d'exploiter le plus possible la lumière naturelle extérieure fait partie des points forts du projet dessiné par l'atelier Thierry Roche. Ce parking à l'image de tous les autres fera l'objet d'un traitement artistique reprenant le thème de la céramique, de la Saône et des trouvailles archéologiques.

Aline DURET

Pourquoi le chantier est-il si long ?

Six ans, le temps d'un mandat municipal pour construire un parking... La durée initiale était estimée à 3 ans, notent les services de LPA qui évoquent pourtant des délais tout aussi longs pour la réalisation du parking Saint-Georges. Pour le projet Saint-Antoine, il y a eu clairement un enchaînement d'imprévus.

Des recours juridiques ont tout d'abord retardé les travaux de deux ans, puis il y a eu les premières fouilles archéologiques place d'Albon. Des villas romaines et des sols en céramique exceptionnels ont été mis au jour, affirme Louis Pelaez. D'autres habitations datent du XII^e et XIII^e siècle et des petites statuettes ont aussi été repérées.

Après, il y a eu des fondations trouvées qui n'étaient pas celles que l'on attendait, poursuit le président, ou en tout cas n'étaient pas conformes pour supporter le chantier. C'est enfin une galerie qui a été découverte, « un ouvrage magnifique en pierre sur lequel nous n'avions aucune connaissance », dit-il, puis les bases des anciens ponts du Change et de Nemours qui n'étaient pas forcément là où on les attendait et enfin des murs du quai historique de quelque 7 à 8 mètres d'épaisseur...



Les imprévus se sont succédé tout au long du chantier. Photo Progrès/Aline DURET

De grands chirurgiens

En 1802, l'Hôtel-Dieu est réuni à l'Hôpital de la Charité, pour former les Hospices Civils de Lyon, il reçoit tous les malades, quels que soient leurs maux.

De belles avancées

Lyon est au début du XIXe siècle, privée de faculté de médecine. De ce fait, les hospices assurent jusqu'en 1885, date de création de l'université, un enseignement médical. Au début du siècle, l'hygiène n'est pas la priorité.

Louis Janson et Claude-Antoine Bouchet, qui opéraient en redingote, vont se distinguer en chirurgie.

En 1830, un nouveau Conseil d'Administration des Hospices, comportant plusieurs médecins est mis en place. Il va donner une orientation plus hygiénique. De ce fait, à partir de



1831, chaque malade aura son propre lit ! A cette époque, il n'y avait pas de spécialité, tous les chirurgiens opéraient tout, sans anesthésie ! Joseph Gensoul et Amédée Bonnet se font remarquer par leur savoir-faire.

En 1847 l'américain Norton découvre l'anesthésie. Les chirurgiens de l'Hôtel-Dieu se précipitent, les opérations se multiplient, mais il y a beaucoup d'infections post-opératoires, et de décès, du fait du peu de cas fait à la propreté et l'hygiène. Finalement un chirurgien anglais qui admirait Pasteur, commence à faire des pansements propres, et les lyonnais adoptent ce procédé. A la fin du siècle Antonin Poncet, ancien interne de Louis Ollier, chirurgien major de l'Hôtel-Dieu, persuade l'administration d'adopter l'antisepsie, puis la stérilisation entre petit à petit dans les mœurs.

Mathieu Jabouley, dernier chirurgien major de l'Hôtel-Dieu, s'essaie avec son interne Alexis Carrel, aux transplantations d'organes, et apprend avec l'aide de brodeuses de soie, à faire des sutures. Il a beaucoup étudié le cancer, comme son jeune confrère Léon Bérard qui crée au début du XXe siècle, le premier centre de lutte contre le cancer, sous le Grand Dôme.

Malheureusement, aujourd'hui l'Hôtel-Dieu réhabilité retrace bien peu de souvenirs de cette grande époque et de ces grands hommes.

La boutique Tazia va fermer

Après plus de 50 ans d'existence, la boutique de lingerie Tazia, située dans la presqu'île de Lyon, fermera ses portes le 2 mai prochain. Une annonce révélatrice de la crise qui, au fil des années, saisit les commerces de quartier.

En 1964, la boutique Tazia ouvrait ses portes au 102, rue Édouard-Herriot dans le 2^e arrondissement de Lyon. Une boutique fondée par une mère puis reprise par son fils, deux passionnés du luxe et de la lingerie haute gamme. Au fil du temps, la famille Touboul Morrachini est devenue une référence à Lyon. Après plus de 50 ans d'existence, la fermeture de la boutique marque la fin d'un récit familial. Sous la contrainte financière et n'ayant aucun successeur pour reprendre les rênes, son histoire prendra fin le 2 mai 2020. Une annonce déchirante pour Michel Touboul Morrachini, le fils de la fondatrice, et ses fidèles collaboratrices.

« C'est terrible, c'est un crève-cœur, c'est ma vie ici »

À 75 ans, Michel Touboul, ou Monsieur Tazia comme certaines de ses clientes l'appellent, n'a plus la force. Dépassé par le nombre de grandes enseignes qui se sont implantées, au fil des années, dans le centre-ville, c'est avec chagrin



Pour elles, c'est aussi la fin d'une histoire familiale, qu'elles, selon leurs mots, « n'oublieront pas ». Photo Progrès/Laury CAPLAT

mais sans regrets, que Michel Touboul a décidé de cesser l'activité familiale. L'année dernière, les différentes crises sociales et manifestations qui ont touché principalement le centre-ville de Lyon ont aussi impacté la situation financière de la boutique. « Ca n'a pas été facile car nous étions situés au

cœur des manifestations et les clients ne voulaient plus venir » se rappelle Michel Touboul. En outre, la montée d'Internet et plus particulièrement l'apogée du commerce en ligne n'a fait qu'aggraver la situation pour ces petites boutiques multimarques, qui se sont vues effacées au fil du temps.

« La lingerie ça a été la passion de ma vie. Cette boutique, c'est toute ma vie » déclare-t-il. En témoignage, l'accueil et la proximité que Michel Touboul et ses collaboratrices offrent à leur clientèle. À première vue, la boutique ne semble pas si ancienne. Murs blancs, mezzanine, portants de

dentelles colorées, grandes vitrines... Au fil des années, elle a su s'adapter avec modernité aux changements de la ville sans pour autant en perdre son authenticité. L'ancienneté est bel et bien présente et s'illustre à travers un choix minutieux des collections, la passion des matières, la présence d'une couturière et le sens du détail. Des valeurs sur lesquelles la boutique s'est construite pendant plus de 50 ans. Mais bientôt, à partir du 2 mars, toutes les collections devront être liquidées avant la fermeture définitive de la boutique, qui laissera place à une nouvelle activité.

« Avec la fin des petites boutiques, on ouvre la porte à une ville sans âme »

Ce n'est pas seulement un commerce qui se vide mais toute une équipe qui se quitte. Véronique Le Hello, Nadine Lonjaret et Dominique Perez de la Paz travaillent ici depuis plus d'une vingtaine d'années. Pour elles, c'est aussi la fin d'une histoire familiale, qu'elles, selon leurs mots, « n'oublieront pas ». « Ce que je sais, c'est qu'ici j'ai tout appris, surtout à aimer les belles choses. Et les choses changent, c'est comme ça », témoigne Nadine Lonjaret qui poursuit « Avec la fin des petites boutiques, on ouvre la porte à une ville sans âme ».

Laury CAPLAT

Fight de supporters rue Grenette : « Il y avait du sang partout »

Ryan Mendyl était aux premières loges ce samedi soir au moment de l'affrontement entre supporters lyonnais et stéphanois. Depuis le restaurant où il travaille, il a assisté une scène d'une rare violence. Témoignage.

« J'étais en train de travailler dans mon service, puis à travers la fenêtre, j'ai vu 100 personnes arriver avec des fumigènes. Ils ont commencé à se mettre tous les uns contre les autres. » Ryan Mendyl était, samedi soir, en service au restaurant l'Institution rue Grenette dans le 2^e arrondissement, théâtre du « fight » spectaculaire entre supporters, des ultras lyonnais et stéphanois, venus en découvrir avant le derby prévu au Groupama Stadium, le lendemain. Un combat bref mais intense au cours duquel 80 ultras des deux bords se sont battus à coups de pied, de poing, de chaises et de projectiles divers, dont des fumigènes. A l'arrivée, plusieurs blessés, dont 3 pris en charge par les sapeurs-pompiers.

Ryan Mendyl lui a vu partir des coups de chaises, de bières, de bouteille, de parapluie. « Ils se battaient avec tout ce qu'ils trouvaient, raconte-t-il. Certains ont pris les chaises des

autres restaurants pour se taper dessus. Des gens ont aussi pris des trottinettes en libre-service pour se taper dessus. On a reçu des bouteilles sur la vitrine mais comme elles sont blindées, on n'a pas eu de casse. On a eu très peur, on a cru qu'ils allaient casser une vitre et rentrer »

« J'ai vu un gars, on aurait vraiment dit qu'il était mort »

Ils n'auront pas eu le temps, ni l'occasion. Quelques minutes après le début de la bagarre, les forces de police dispersaient tout le monde. Mais deux jours après les faits, dans le quartier, l'émotion est encore vive. « J'ai vu un gars, on aurait vraiment dit qu'il était mort. À la fin, les pompiers l'ont récupéré au sol. C'était vraiment très violent, il y avait du sang partout. Nos clients, après avoir vu ça, n'arrivaient plus à manger. On était tous très choqués. » À ses côtés, l'un de ses collègues ajoute : « Il y en a qui ont vraiment ramassé. »

Un peu plus loin dans la rue, on croise Elsa Willoquet, également commerçante. Sa boutique de confitures apparaît en toile de fond sur les vidéos de l'affrontement diffusées sur les réseaux sociaux dès le samedi soir. Elle aussi est encore choquée par la violence des faits. Elle dit : « Ce soir-là, nous



La rue de la Grenette, théâtre du « fight » spectaculaire entre supporters. Photo Progrès/Laury CAPLAT

étions de sortie, mon conjoint est revenu vers 23h à la boutique pour récupérer les clefs. C'est là qu'il a vu beaucoup de débris de verre devant la porte et quelques impacts sur la vitre. Il m'a tout de suite envoyé un message suivi d'une vidéo pour m'informer. De mon côté, je regardais les vidéos qui tournaient sur Twitter où on voyait notre boutique et les gens s'affronter juste devant. J'ai eu peur. On a eu de la chance pour notre commerce, on a seulement quelques impacts peu visibles. »

Laury CAPLAT



Elsa Willoquet, commerçante rue Grenette. Photo Progrès/Laury CAPLAT

Peut-on rendre les transports en commun gratuits ?

La gratuité des transports en commun est au cœur des enjeux des municipales. Cette mesure à visée à la fois sociale et écologique a été adoptée par une trentaine de villes moyennes et un pays, le Luxembourg, mais elle peut aussi avoir des effets pervers.

Les transports en commun gratuits sont-ils synonymes de progrès écologique et social ou s'agit-il au contraire d'une fausse bonne idée ? Le débat s'invite dans la campagne des municipales alors que les avis des responsables des politiques de mobilité sont partagés. Une trentaine de collectivités en France (voir ci-contre) pratiquent déjà la gratuité totale et le Luxembourg est le premier pays au monde à l'avoir adopté sur l'ensemble de son territoire.

L'usager paye un quart du coût

« La gratuité peut constituer un véritable levier dans des villes moyennes mais il n'est pas souhaitable de l'appliquer partout, notamment dans les grandes agglomérations où les réseaux sont saturés et nécessitent des investissements importants », estime la sénatrice centriste du Rhône Michèle Vullien qui préside une mission d'information sur la gratuité des transports collectifs.

Dans son rapport, la mission

parlementaire s'inquiète d'un risque de paupérisation des autorités organisatrices des transports. Elle ne formule qu'une seule recommandation sur le plan financier : le retour d'une TVA à 5,50 % sur les services de transports de voyageurs actuellement taxés à 10 %.

À Paris, le prix des billets et abonnements couvre environ un quart du coût de fonctionnement des transports et représente 3,3 milliards d'euros par an. Difficile de se passer de cette manne financière qui correspond au montant des investissements réalisés chaque année sur le réseau francilien.

En 2018, une étude commandée par la région Ile-de-France sur la faisabilité de la gratuité des transports en commun a montré qu'elle aurait un faible impact sur la baisse du trafic routier et l'amélioration de la qualité de l'air avec seulement 2 % de voitures en moins. Par contre, elle entraînerait jusqu'à 10 % de voyageurs en plus dans des métros et bus déjà archibondés aux heures de pointe.

Aucun des candidats aux municipales à Paris ne propose la gratuité totale mais Anne Hidalgo veut rendre les transports gratuits pour les moins de 18 ans si elle est réélue.

À Lille, Martine Aubry propose d'aller progressivement vers la gratuité mais seulement quand la capacité du réseau per-

mettra d'absorber la hausse de la fréquentation attendue.

À Grenoble, la seule grande ville dirigée par un élu écologiste, le maire sortant Éric Piolle a renoncé à la gratuité totale en jugeant politiquement risqué de la faire payer aux contribuables.

Les associations d'usagers contre la gratuité totale

Les associations d'usagers sont très réservées sur la gratuité. La FNAUT (Fédération nationale des associations d'usagers des transports) est pour uniquement lorsqu'elle s'adresse aux personnes socialement défavorisées. Elle privilégie donc les tarifications solidaires. La FNAUT n'est pas favorable à la gratuité totale, « qui prive le transport public de ressources conséquentes et n'entraîne qu'un faible report modal, essentiellement de la marche vers le bus, mais peu de la voiture vers le transport public ».

Les usagers interrogés individuellement ne sont pas tous du même avis. La mission d'information du Sénat a organisé une consultation en ligne qui a eu du succès avec plus de 10 500 contributions en un mois. Près de 85 % des personnes se disent favorables à la gratuité totale des transports et près de 80 % assurent qu'ils utiliseraient davantage les transports collectifs s'ils étaient gratuits.

Luc CHAILLOT

LES INFOS EN +

■ Où les transports sont-ils totalement gratuits ?

- **Dunkerque** : 198 000 habitants, 15 lignes de bus, 14,8 millions de voyageurs par an. Depuis le passage à la gratuité en septembre 2018, la fréquentation des transports collectifs a augmenté de 85 %. L'agglomération a fait un choix politique assumé de se passer d'un tramway pour financer des aménagements urbains et avoir plus de flexibilité.
- **Niort** : 120 000 habitants, 9 lignes de bus, 4,8 millions de voyageurs.
- **Aubagne** : 107 000 habitants, 15 lignes de bus et 1 ligne de tramway, 6 millions de voyageurs.
- **Dinan** : 96 900 habitants, 4 lignes de bus.
- **Compiègne** : 81 800 habitants, 11 lignes de bus, 5 millions de voyageurs.
- **Vitré** : 80 400 habitants, 9 lignes de bus, 470 000 voyageurs.
- **Castres-Mazamet** : 78 200 habitants, 11 lignes de bus, 2,5 millions de voyageurs.
- **Châteauroux** : 73 100 habitants, 15 lignes de bus, 5 millions de voyageurs.

QUESTIONS A

Maxime Huré Président du comité scientifique de l'Observatoire des villes du transport gratuit

« Pas de réussite possible sans investissements »

La gratuité est-elle possible partout en France ?

« La gratuité totale n'est pas forcément adaptée à tous les territoires à cause de problèmes techniques et financiers, notamment dans les grandes villes où les réseaux sont saturés. Mais il y a un certain nombre de villes où c'est tout à fait possible. C'est d'abord un choix politique. »

S'agit-il d'une mesure sociale ou écologique ?

« Il y a une conjonction de plusieurs arguments. D'abord un argument économique : mettre en avant la gratuité pour essayer de redynamiser les centres-villes en perte de vitesse dans les villes moyennes en améliorant leur accessibilité. Il y a aussi un argumentaire social pour faciliter la mobilité des personnes en difficulté. Et un argumentaire écologique très fort pour inciter les automobilistes à changer de comportement. Aussi, depuis les gilets jaunes, il y a une préoccupation autour du pouvoir d'achat qui a conduit par exemple la ville de Calais à adopter la gratuité des transports. »

Les résultats sont-ils toujours positifs ou y a-t-il des échecs ?

« On observe à chaque fois une hausse de la fréquentation. Mais pour que ce soit une réussite, il faut que la mesure s'accompagne d'investissements dans le réseau pour augmenter l'offre de transport et qu'elle puisse absorber la hausse du nombre de passagers. La ville de Niort (Deux-Sèvres) est passée à la gratuité tout en diminuant légèrement son offre de transport. La fréquentation a augmenté mais la mesure a eu un effet mitigé. Dunkerque a eu des retombées très importantes parce que la gratuité y a été pensée de manière très intelligente. La mairie l'a intégrée dans une politique globale de réaménagement du centre-ville. L'offre de transport a été améliorée et la gratuité a été faite en plusieurs étapes. D'abord une gratuité partielle le week-end pour faire une évaluation avant de passer à la gratuité totale. Il y a un risque d'échec si on veut passer à la gratuité du jour au lendemain. »

Propos recueillis par L. C.



Photo DR

« Je préfère transporter des gens que des banquettes vides. Un transport public gratuit et de qualité est possible ! »

Patrice Vergriete
Maire de Dunkerque

1

Une seule ligne de tramway bénéficie de la gratuité totale en France, à Aubagne (Bouches-du-Rhône). Ce mode de transport nécessite en effet de gros investissements, comme pour le métro.

Pas toujours la bonne solution

Selon une enquête de l'Insee publiée en février 2019, 70 % des Français se déplacent en voiture pour se rendre du domicile au travail. Mais la moitié parcourt moins de 10 kilomètres. Sur ces distances, le véhicule deux-roues (électrique ou à la force du jarret) est de loin le plus rapide, le plus efficace, le plus économe en CO₂. Pas forcément moins onéreux cependant que le transport en commun (vélos électriques et scooters restent chers). Au Danemark, l'investissement dans les pistes cyclables (un salarié sur trois se rend au travail à vélo) a permis de stabiliser celui dans le transport en commun beaucoup plus coûteux pour le contribuable et pour l'usager.

Autres particularités françaises, la population apprécie l'habitat pavillonnaire dans des décors plus ou moins campagnard et des zones d'activité industrielles ou commerciales équipées de grands parkings ont déplacé l'activité des centres vers les périphéries. C'est la règle dans les villes moyennes et dans quasiment toutes les agglomérations sauf à Paris, Lille et Marseille.

Or, le transport en commun reste conçu à partir des centres-villes, ce qui implique changements et temps de trajets domicile-travail plus longs. L'usager peut ainsi mettre autant de temps pour se rendre à pied de chez lui au premier arrêt de bus que s'il choisissait sa voiture pour se rendre au travail. Pour réduire embouteillages et flux de voitures, des aires de covoiturage ou de stationnements autour de gares, de plateformes de métros, bus, tramways se révèlent souvent plus performants qu'un réseau de transport en commun qui ne peut s'arrêter devant chaque porte.

La gratuité dans tout le Luxembourg

Bus, tramways et train sont gratuits pour tous depuis quelques jours au Luxembourg. Une première mondiale qui accompagne un vaste plan d'investissement dans les transports en commun de ce pays de 600 000 habitants.

Le Luxembourg est devenu samedi 29 février le premier pays au monde à offrir la gratuité de tous ses transports publics. Le vice-Premier ministre, François Bausch, a profité de cette année bissextile pour en faire une date marquante : « La gratuité n'est qu'une petite partie d'une grande stratégie d'investissements mise en place dans l'extension, la modernisation et la qualité de l'offre ». Des travaux colossaux chiffrés à 4,5 milliards d'euros sur 8 ans, dont 4 milliards sont consacrés exclusivement



Au Luxembourg, le train est gratuit. Photo LRL

au développement du rail et 500 millions à la construction du tramway. Et le vice-Premier ministre d'insister : « La gratuité n'est qu'un levier pour sensibiliser la population sur la nécessité d'utiliser différents modes de transports plus propres ».

Financé par l'impôt

Tous les usagers, que ce soient les résidents ou les

visiteurs (dont 100 000 travailleurs frontaliers français), bénéficient gratuitement de tous les transports : bus, tram et train en seconde classe, y compris depuis deux gares lorraines qui sont sous pavillon luxembourgeois.

« Nous investissons l'équivalent de 600 € par an et par habitant dans ce vaste programme d'amélioration de notre système de transport public quand la France en investit 50 », souligne François Bausch. Mais cette gratuité a un prix : 41 millions d'euros par an. Le Luxembourg va financer cette mesure par la fiscalité générale : « Plus on paye d'impôt et plus on participe au financement. Les contribuables les plus modestes, eux, auront la gratuité totale. »

C.R.

Municipales à Lyon : décry

MUNICIPALES 2020

« Moins de voitures dans la ville ? » Première thématique de la soirée du débat organisé par France 3 Auvergne Rhône-Alpes, en partenariat avec Le Progrès, elle a presque fait l'unanimité chez les six candidats réunis autour de la table. Et chacun a son idée pour y parvenir.

■ **Yann Chuchérat (LREM), priorité aux piétons**

« Il reste beaucoup de choses à faire. On a sorti des voitures de la ville. On a renforcé les transports », dit-il en reprenant les actions menées par le maire sortant, Gérard Collomb. Désormais, sa priorité c'est un plan piéton alors que « 52 % des déplacements se font à pied ». Il souhaite « des sols faciles, des trottoirs, des rues, qui donnent envie de marcher, qui donnent des informations, qui ont un éclairage particulier. »

■ **Grégory Doucet (Les écologistes), donner plus d'espace aux vélos**

« Nous sommes en crise climatique, nous avons besoin de réduire nos émissions de gaz à effet de serre. » Son alternative : le vélo. « Aujourd'hui beaucoup de personnes ne prennent pas le vélo à cause de la sécurité. » Sa solution : un Plan Express Vélo avec des voies cyclables très larges qui permettent de doubler.

■ **Etienne Blanc (Droite et centre), plus de stations de métros, plus de parkings**

« Il faut arrêter les voitures qui rentrent dans Lyon tous les matins », selon Etienne Blanc dont l'alternative ce sont les parkings relais. Mais il entend aussi trouver des solutions pour les voitures en ville. « Nous proposons de faire plus de parking dans Lyon. Il faut développer les transports en commun et le métro. A Lyon, seulement 2 stations ont été créées depuis 20 ans. »

■ **Georges Képénékian (LREM dissident), repenser la ville**

« Les villes ont été construites autour de la voiture. Il faut repenser la ville en dehors de la voiture, explique Georges Képénékian. On ne peut pas le faire d'un coup de baguette magique. Il faut un plan vélo et piétonnier, le plus vite possi-

ble. La meilleure mobilité c'est celle qui n'existe pas encore. »

■ **Sandrine Runel (Gauche unie), interdire les voitures diesel d'ici 2024**

« Nous devons agir, prendre le problème à bras-le-corps. » Sandrine Runel affirme ses positions : « en 2024, le diesel doit être interdit ». Une interdiction qu'elle souhaite accompagner par la mise en place de parkings relais en entrée de ville et le développement des transports en commun. « Nous ne devons pas le faire contre les voitures mais contre la pollution. »

■ **Nathalie Perrin-Gilbert (Lyon en commun), la gratuité des transports en commun**

« 70 % des déplacements sur la métropole (en voiture) sont inférieurs à 3 km. Les Lyonnais sont prêts à se déplacer autrement ». Ainsi, Nathalie Perrin-Gilbert propose la gratuité des transports en commun, rappelant son opposition à l'Anneau des sciences : « Je suis contre l'anneau des sciences, 4 milliards de coûts de réalisation, c'est 10 ans de gratuité des transports en commun pour tous. »

Recueilli par **Laury CAPLAT**



Sandrine Runel, Etienne Blanc et Yann Chuchérat. Photo Progrès/Norbert GRISAY

Le «oui» d'Agnès Marion (RN) à la voiture en ville

Agnès Marion (RN) se démarque de ses concurrents en différé : « Il faut arrêter d'assommer les automobilistes qui sont des gens responsables. Je ne suis pas pour une politique aride contre les voitures en centre-ville. Les Lyonnais en souffrent. Elle pense « aux artisans, aux commerçants et aux indépendants qui font usage de leur voiture et qu'il faut aider. »

■ **Denis Broliquier, une nouvelle génération de transports**

Denis Broliquier (Les centristes) veut promouvoir de nouveaux transports comme « l'aérotram et les ruelles fluviales » mais aussi étendre le métro et le tramway. « S'ils sont fiables et confortables, les automobilistes prendront alors des solutions alternatives » déclare-t-il en enregistrant.

LEURS MOTS P

Yann Chuchérat (LREM)



Yann Chuchérat (LREM). Photo Progrès/Norbert GRISAY

« Je sais votre désir d'une ville plus verte, plus sûre et plus douce. En tant que maire, je veux être attentif à ce que cette ville reste à taille humaine, je souhaite que chacun y trouve sa place, à tous les moments de sa vie, peu importe son âge et sa condition. »

Grégory Doucet (Les écologistes)



Grégory Doucet (EELV). Photo Progrès/Norbert GRISAY

« Je veux faire rimer préservation du climat et qualité de vie. Les scientifiques nous donnent aujourd'hui 10 ans pour agir. Je considère que Lyon a les capacités pour prendre sa part dans la préservation du climat. »

Etienne Blanc (Droite et centre)



Etienne Blanc (LR). Photo Progrès/Norbert GRISAY

« Il y a trois sujets importants. Il faut d'abord plus de sécurité et je m'engage sur ce sujet. Il faut plus de verdissements mais il ne faut pas de « Greenwashing ». Il faut surtout plus de démocratie. Voilà pourquoi je me suis engagé »

Reportage du débat de France 3



Durant une heure, les six principaux candidats ont débattu. Photo Progrès/Norbert GRISAY

Du vert à foison

En différé, Denis Broliquier et Agnès Marion, parlent d'une même voix « du délire » autour des arbres dans la campagne. En termes de chiffres, les promesses pourraient, parfois, passer pour de la surenchère. C'est à celui qui en plantera le plus. Etienne Blanc se sent-il visé avec ses 500 000 arbres proposés ? « J'ai proposé 500 000 arbres. ET arbustes » corrige-t-il. « À Milan, il y a 2 arbres et demi par habitant. À Lyon avec notre programme il y en aura un par habitant. »

Grégory Doucet ne propose pas de chiffres. Seulement, de « redonner le plaisir de la marche ». Il prévoit une rue ou un quartier piéton dans chaque arrondissement. « Tous les trottoirs doivent être rendus agréables. C'est une réelle demande. Il faut planter directement au sol. On est en train de tout minéraliser. Il faut arrêter ça ! » Nathalie Perrin-Gilbert avance la même chose. « Je suis pour les arbres, en pleine terre. Il faut végétaliser l'ensemble des quartiers et non pas que la Presqu'île. »

Sandrine Runel veut « permettre à chaque Lyonnais d'avoir des espaces verts, des îlots de fraîcheur à côté de chez lui. Y compris dans les quartiers populaires où les gens l'été ne partent pas en vacances. Il

faut y créer des parcs. » Des parcs qu'il faut relier, selon Yann Cucherat qui projette de créer des « voies vertes » entre chacun.

Quant à Georges Képénékian, il entend « faire participer les Lyonnais à la végétalisation de la ville. La nature doit retrouver une vraie place. Mais il ne s'agit plus de faire des plans verticaux. »

Et les bacs de la rue E. Herriot ?

« Ces bacs, il faut les enlever, ils sont un peu comme le maire actuel : hors-sol. » Nathalie Perrin-Gilbert est directe. C'était une fausse bonne idée. Même Yann Cucherat qui revendique l'héritage de Collobarb consenti à le dire. Pas en ces termes-là, mais en reconnaissant qu'il s'agissait d'une expérimentation et que « ces bacs ont vocation à être enlevés ». Expérimentation. Pour ses adversaires, le mot passe mal. Etienne Blanc : « La ville ne doit pas être le lieu de l'expérimentation. » Grégory Doucet : « On ne doit plus parler d'expérimentation de végétalisation. Il faut arrêter ça ! » Sandrine Runel : « Les expérimentations de Gérard Colomb n'ont pas été le fruit d'une concertation. Il faut penser aux citoyens. » Et NPG : « Ça vous a coûté combien cette expérimentation ? »

IR CONVAINCRE

Georges Képénékian (LREM dissident)



Georges Képénékian (LREM dissident). Photo Progrès/N. GRISAY

« Mon objectif est de faire de Lyon, une ville où on respire mieux, qui nous enchante, parce que belle, mais surtout une ville qui soit humaine car elle prendra en charge tous ses habitants jusqu'aux plus fragiles. »

Sandrine Runel (Gauche unie)



Sandrine Runel (PS-PCF-Génération). Photo Progrès/N. GRISAY

« La gauche unie, ce sont des femmes et des hommes engagés, qui aspirent à faire de Lyon, cette cité exemplaire en matière écologique, démocratique et solidaire. Dès le 15 mars, vous avez le pouvoir d'agir et je compte sur vous. »

Nathalie Perrin-Gilbert (Lyon en commun)



N. Perrin-Gilbert (Div Gauche soutenue par LFI) Photo Progrès/N. GRISAY

« Nous devons faire partie des villes humanistes qui luttent contre les haines, le racisme, les obscurantismes. C'est aussi faire place aux femmes. C'est renouer avec l'idéal républicain d'égalité et préférer à la compétition, la coopération. »

Alliances de second tour : ils n'en pensent pas moins

Après le débat, nos questions et leurs réponses, on n'est finalement pas plus avancé. Quelles alliances, quelles stratégies d'entre deux tours, quelles fusions de liste... Il n'en est rien sorti de très concret. Alors que depuis quelques semaines, dans la campagne, on parle déjà de petits arrangements entre familles politiques, du moins de discussions, notamment entre la droite et la République en marche, Cucherat (LREM) et Blanc (LR) ont farouchement démenti, mercredi soir, se rencontrer pour parler de la suite. Entre le « jamais » du premier et le « clairement pas du tout », du second, à les entendre, les candidats n'y ont même pas songé... « Tous ceux qui se retrouvent sur mon projet sont les bienvenus », a lancé le candidat macroniste. Peu de chance que son appel fasse mouche auprès des Verts. Car d'après Grégory Doucet (Les Écologistes), si « les alliances se font autour du projet, LREM n'est pas la hauteur de l'enjeu climatique. » Il parle aussi d'élection « historique », lui qui depuis l'automne, est en tête dans tous les sondages. Un rapprochement entre son mouvement serait-il possible avec la gauche. Peut-être. C'est selon ses mots « une alliance de tradition », tandis que Sandrine Runel (Gauche unie), semblait vouloir lui faire un appel du pied. « Nous avons une volonté de travailler avec les écologistes », a-t-elle ainsi fait remarquer. Reste Nathalie Perrin-Gilbert (Lyon en commun) : « Ce qui me caractérise, c'est d'avoir une colonne vertébrale politique. » et Georges Képénékian (LREM dissident) qui pense qu'il n'a pas besoin de quitter son parti pour prendre ses distances. Personne ne leur a fait, mercredi soir d'appel du pied. Ils n'en ont fait à personne non plus. Bref, à dix jours du premier tour, si les tractations avancent en coulisses, aucun d'entre eux, n'étaient près mercredi soir, à l'avouer. Trop tôt pour eux, sans doute.

LYON les élections métropolitaines pour les nuls

L'élection métropolitaine est une grande première. Elle suscite de nombreuses interrogations chez des électeurs qui n'ont pas tous intégré la prédominance de la métropole sur l'échelon communal. Le mode de scrutin, organisé sur quatorze circonscriptions, ne simplifie pas la donne.

Qu'est-ce que la métropole ?

Elle est l'émanation de la Communauté urbaine de Lyon précédemment connue sous les appellations Courly ou par la suite Grand Lyon. La métropole de Lyon existe officiellement depuis le 1er janvier 2015, date à laquelle la Communauté urbaine a absorbé les compétences, principalement sociales, du conseil général. À l'époque, Michel Mercier, ancien président du département, cherchait à se débarrasser de dossiers qui menaçaient la survie de la collectivité : le musée des Confluences et les emprunts toxiques. La puissance financière du Grand Lyon a permis d'éponger ces ardoises. Lyon est la seule agglomération à avoir procédé à ce type de fusion. Le précédent lyonnais n'a pas suscité d'envie.

Comment se déroulera le vote ?

Les 15 et 22 mars, les électeurs de l'agglomération sont appelés à voter pour un double scrutin : municipal et métropolitain. Pour donner une existence physique aux élections métropolitaines, la préfecture du Rhône a opté pour une organisation spatiale distincte : deux tables avec les bulletins, deux isolements et deux urnes. Les candidats saluent ce choix, mais en redoutent des effets secondaires indésirables. Lors des municipales et des cantonales de 2008, où les doubles scrutins étaient de rigueur, la participation variait parfois d'une dizaine de points d'un scrutin à l'autre. Le risque de bulletins nuls est aussi plus grand que lors d'un scrutin unique.

Quel est le mode de scrutin ?

Pour la première fois, les Grands Lyonnais vont élire leurs élus métropolitains au scrutin universel direct. Lors des précédentes élections, les conseillers communautaires étaient désignés sur la base des élections municipales, le nom des candidats aux deux scrutins apparaissait en gras. Le nouveau mode de scrutin, à défaut d'être assimilé par les Grands Lyonnais, permet clairement une amélioration démocratique. Les élections auront lieu en même temps, mais les listes sont désormais distinctes. Même si dans de nombreuses circonscriptions, les partis ont souvent décidé de présenter des candidats communs aux deux scrutins. L'élection se fait à deux tours. Au premier, il faut obtenir la majorité absolue pour l'emporter. Au second, toutes les listes qui ont obtenu plus de 10 % peuvent se maintenir. La liste qui obtient le plus de voix l'emporte. La spécificité du scrutin réside dans la présence d'une prime majoritaire. 50 % des sièges en jeu sont attribués au candidat qui arrive en tête du second tour. Les autres sont répartis à la proportionnelle entre les différentes listes. Le scrutin métropolitain reprend les codes des élections municipales par arrondissement à Lyon.

Pourquoi les alliances sont-elles si importantes ?

La présence d'une prime majoritaire qui offre la moitié des sièges à la liste qui arrive en tête constitue un bonus primordial. Dans le cas d'une circonscription qui envoie onze élus à la Métropole, le candidat qui l'emporte, même avec une dizaine de voix d'avance sur les autres listes, a l'assurance d'obtenir au moins huit représentants. Ce mode de scrutin n'incite donc pas les candidats à passer en force. Seuls ceux qui ont obtenu plus de 5 % des suffrages au premier tour peuvent fusionner.

Pourquoi les maires des petites villes critiquent-ils le scrutin ?

Dans la version actuelle de la Métropole, tous les maires de l'agglomération siégeaient au conseil métropolitain, rue du Lac dans le 3e arrondissement. Ce qui engendrait une grande disparité dans la représentativité des élus. Un pour 15 000 habitants à Lyon et Villeurbanne contre un pour 1 172 habitants à Curis-au-Mont-d'Or. À partir du 22 mars 2020, ce ne sera plus le cas. Un élu représentera, en moyenne, 8 700 habitants. Une nouveauté que ne digèrent toujours pas les élus du Val de Saône. Une partie d'entre eux, que l'on retrouve principalement sur les listes de David Kimelfeld, n'a pas pardonné à Gérard Collomb de ne pas avoir tenu sa promesse de revoir le mode de scrutin lorsqu'il était ministre de l'Intérieur. Constitutionnellement, elle était impossible à honorer, sauf à élire 150 000 conseillers métropolitains en mars 2020 pour garantir une égale représentativité entre tous les habitants de la métropole. Une dimension rendue incontournable par l'élection au suffrage universel direct. Dans une poignée de circonscriptions, des communes ne seront pas représentées à la Métropole.

Pourquoi ces 14 circonscriptions ?

Différents types de scrutins avaient été étudiés en 2014 pour la Métropole de Lyon. Les parlementaires se sont arrêtés sur une élection calquée sur les municipales. En mars, le scrutin métropolitain repose donc autour de l'addition de quatorze élections distinctes. La métropole a été découpée en "supers arrondissements" censés englober des bassins de vie. Seule Villeurbanne n'englobe qu'une commune. Lyon est divisée en six. Le 3e arrondissement a la particularité d'être coupé en deux circonscriptions. "Ce découpage permet de prendre en compte les territoires dans leur diversité", justifie Gérard Collomb qui a, en grande partie, rédigé la loi. À l'époque, ses opposants de droite comme de gauche avaient dénoncé un découpage sur mesure. L'argument était plutôt audible lorsque le maire de Lyon était au PS. Le big-bang politique de 2017 a rebattu les cartes. À tel point qu'un scénario où les primes majoritaires s'annihilerait entre les différents candidats LREM, écologistes ou de droite n'est pas exclu.

À quoi servent les circonscriptions ?

La création de la Métropole devait enlever une couche du millefeuille administratif français. Cinq ans après l'entrée en vigueur de celle-ci, le conseil métropolitain s'apprête à en créer une autre officieusement : la conférence territoriale des maires. Elle épouse les circonscriptions hors de Lyon et de Villeurbanne. C'est dans cette instance que les maires qui ne siègent pas au conseil métropolitain pourront porter la voix des communes. Certains candidats proposent, dans un élan de décentralisation, de donner un budget propre et des services, souvent limités, aux conférences territoriales des maires.

Comment sera élu le président de la Métropole ?

Si les conseillers métropolitains sont élus au suffrage universel, l'élection du président de la Métropole reste encore opaque. Elle se jouera au troisième tour, sur le modèle de la désignation du maire de Lyon. Comme lors des différentes élections depuis 2001 au Grand Lyon, ce mode de scrutin ouvre la porte aux "*combinazione*". La réforme électorale devait rendre plus claire l'élection du président de la Métropole. L'incertitude politique qui plane autour du scrutin rend ce scénario chimérique. De nombreux candidats imaginent que celui-ci sera désigné à la majorité relative. L'hypothèse d'une absence de majorité tout au long des six ans de mandat est même envisagée.