



## **REVUE DE PRESSE\***

# **DU VENDREDI 9 FEVRIER 2024**

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

## **Des chiens renifleurs traquent les fuites des réseaux d'eau de Marseille**

**Par Pierre BUSSIENNE - Publié le 05/02/24**

Depuis 2020 la Société des Eaux de Marseille (SEM) à recours à un cynotechnicien pour repérer les fuites. Une technique nouvelle, et très efficace.

Kelly, la truffe dans l'herbe hume le sol. À la recherche de la moindre odeur suspecte, la petite chienne de détection tire tout à coup sur sa laisse. C'est le signal qu'elle a flairé quelque chose. Elle se lance alors dans un jeu de piste, s'affairant à renifler chaque centimètre de la zone, et finit par s'arrêter sur un point précis. C'est presque certain, en dessous d'elle, sous terre, de l'eau est en train de fuir.

S'il existe pourtant toute une panoplie de mesures pour repérer les fuites dans les réseaux d'eau, par de la recherche acoustique, grâce à des satellites ou même utilisant l'intelligence artificielle, la technologie, seule, ne suffit pas toujours pour la prévention des pertes en eau. Une autre solution, plus simple et tout aussi efficace, est ainsi développée depuis 2020 : le recours à des chiens renifleurs de fuites. Et ils sont terriblement efficaces.

"L'idée est venue grâce à un opérateur qui a repéré qu'en Angleterre ils utilisaient cette méthode, raconte Lionel Ercolei, directeur de l'innovation pour la Société des Eaux de Marseille (SEM). Nous sommes allés là-bas voir la personne qui faisait ça de façon artisanale et on s'est dit qu'il fallait essayer. Que ça compléterait notre palette d'outil de recherche."

La SEM contacte alors François Bourdeau, un ancien cadre militaire, responsable de toutes les équipes cynotechniques de l'armée de terre de la région Sud. Avec cette demande un peu spéciale : celle de former des chiens capables de repérer les fuites sur le réseau.

Et le succès est d'entrée au rendez-vous : "On s'est aperçu que les chiens détectaient les fuites dix fois mieux que ce que l'on pensait. Sur nos premiers tests, ils avaient plus de 90 % de réussite, se félicite le cynotechnicien. Ils ont même trouvé des fuites qui n'étaient pas répertoriées." Sentant la solution prometteuse, la SEM accepte de parier sur cette nouvelle technologie et donne du temps à François pour former ses animaux. Et le pari se transforme en réussite. "Depuis qu'on a commencé notre travail de terrain, on s'est rendu compte que les chiens sont très complémentaires des autres mesures de prévention, précise François Bourdeau. Ils vont dans des lieux difficiles d'accès, là où le réseau est ancien et pas très bien cartographié. C'est un vrai plus."

Avec pour avantage, également, de trouver des fuites à venir, ce qui est compliqué à faire avec les autres techniques. "Le chien détecte le chlore dans l'eau et ses émanations. Récemment, ils ont découvert une fuite de deux litres par heure dans un tuyau souterrain. Ce n'est rien du tout et quasiment indétectable. Mais grâce à eux, les réparations ont été faites avant que la fuite ne devienne plus grande et compliquée à traiter", poursuit le professionnel.

L'efficacité de la méthode est telle que Véolia, maison mère de la SEM, décide de l'utiliser dans toute la France. "Aujourd'hui, trois maîtres-chiens travaillent pour Véolia et six chiens sont formés, rajoute Lionel Ercolei. On a doublé leur nombre sur un an et l'activité est appelée à se professionnaliser davantage. Ce n'est que le début de la recherche canine, c'est très prometteur."

Un constat partagé par François Bourdeau. "Les chiens, ne perturbent pas le réseau pendant nos recherches, il n'y a pas de logistique engagée, on est très RSE finalement, plaisante-t-il, avant de conclure : On fait économiser 20 000 mètres cubes d'eau par jour. Depuis un an et demi que l'activité a vraiment commencé, c'est la consommation annuelle d'une ville comme Caen qui a été sauvée."

Lyon 2e

# A la Confluence, la future forêt « risque de se transformer en bosquet »

Six hectares recouverts d'un millier d'arbres. C'est le projet de la Métropole et de la SPL Lyon-Confluence avec Le Champ, situé au sud du quartier Confluence, dans le 2<sup>e</sup> arrondissement. Si l'idée est applaudie par le Comité d'intérêt local Sud Presqu'île-Confluence, son président a toutefois émis quelques réserves sur le projet lors de l'assemblée générale de l'association, jeudi 1<sup>er</sup> février. Jérôme Humbert craint un accès à ce poumon vert, insuffisant pour les habitants.

« Nous ne pouvons que nous féliciter de la mise en place du Champ, au sud du quartier de la Confluence », s'est tout d'abord réjoui Jérôme Humbert, jeudi 1<sup>er</sup> février, lors de l'assemblée générale du Comité d'intérêt local (CIL) Sud Presqu'île-Confluence. « Cependant, nous y voyons un problème », s'est empressé d'ajouter le président de l'association.

### Un millier d'arbres plantés sur 6 hectares

Ce Champ, initiative au cœur de la seconde phase du projet d'aménagement urbain Confluence, recouvrira l'ancienne friche industrielle de la pointe Sud de la Presqu'île (2<sup>e</sup> arrondissement), d'un millier d'arbres, plantés sur 5 à 6 hectares. Avec cet aménagement, la Société publique locale (SPL) Lyon-Confluence, aux manettes du chantier pour le compte de la Métropole, compte créer un véritable poumon de verdure, aux confluent de la Saône et de la Saône. Création d'un sol fertile, récolte de l'eau de pluie, utilisation de béton entièrement recyclé... Le Champ a aussi pour but de répondre aux divers enjeux environnementaux actuels. En tout, il faudra compter une quinzaine d'années avant que la forêt ne puisse pleinement s'épanouir.

L'objectif, in fine, de ce « bois urbain » : offrir un îlot de frai-

cheur aux habitants, accueillir la faune et la flore locales, mais aussi être le point de chute de plusieurs acteurs de l'industrie créative, qui seront en partie ouverts au public. Depuis septembre 2018, la station Mue, pensée pour accompagner l'aménagement du terrain au fil du temps, a par exemple pris ses quartiers, cours Charlemagne. Au milieu de la canopée en devenir, le chantier d'une aire de jeux magistrale se profile sur 600 m<sup>2</sup>, avec sa pièce maîtresse et totemique, une chenille longue de 40 mètres et haute de 9 mètres.

### « 45 % du terrain serait privatisé et alloué à ce bâti »

D'autres bâtiments, auxquels seront alloués des espaces privatifs, devraient sortir de terre dans les années à venir. Et c'est là que le bât blesse pour le CIL Sud Presqu'île.

« Nous comprenons tout à fait que l'implantation de ces bâtiments soit nécessaire pour des raisons financières et de taxes foncières », précise Jérôme Humbert, mais lorsque nous regardons les choses dans le détail, nous nous apercevons que 45 % du terrain serait privatisé et alloué à ce bâti. » Résultat, croit savoir le CIL, seulement 55 % du parc, soit environ 3 hectares sur l'ensemble du terrain, devraient être accessi-



D'ici une quinzaine d'années, un millier d'arbres devrait recouvrir l'ancienne friche industrielle et commerciale de la pointe Sud du quartier Confluence. Photo Clara Jaeger

bles aux visiteurs. Un taux largement insuffisant pour le comité d'habitants, qui souhaiterait qu'« une majorité du terrain soit accessible au public ». « Au final, cette forêt urbaine qui nous est présentée comme un oasis de verdure, risque de se transformer en bosquet, a regretté Jérôme Humbert, avant de conclure : ce projet est positif, mais il y a un combat à mener pour le bien-être de nos familles, de nos enfants et de nos anciens. C'est maintenant qu'il faut en parler si nous souhaitons faire évoluer la situation et faire en sorte que le projet soit plus utile et intéressant pour les habitants du quartier. » Du côté de la SPL Confluence,



Le Champ de La Confluence © BasePhoto Agence "Base"

on se veut rassurant : « Il y aura une véritable porosité entre le privé et le public : les riverains pourront cheminer entre quatre à cinq parcelles, occupées

par du bâti à hauteur de 30 % environ. Ces parcelles seront entretenues par du privé, mais ouvertes au public. »

• Clara Jaeger

## Tram express de l'Ouest lyonnais : un « projet intéressant mais immature »

Particulièrement impliqué dans le suivi des projets d'aménagements urbains qui transforment le sud de la Presqu'île, le CIL Presqu'île-Confluence a ancré son positionnement sur plusieurs dossiers en cours, lors de son assemblée générale, jeudi 1<sup>er</sup> février.

### • Tramway express, « un projet immature »

« Notre inquiétude majeure sur ce dossier est la proposition de césure entre la ligne de tramway express et le terminus du T2, qui se ferait potentiellement à Jean-Macé, soit seulement à deux stations de la place des Archives, explique Jérôme Humbert. Nous souhaiterions une rupture de charge à Grange Blanche, qui permettrait aux habitants



Pour le CIL Sud Presqu'île, le passage du TEOL ne peut se faire que rue Montrochet, le cours Suchet étant le seul axe principal reliant l'Est à l'Ouest du quartier Perrache. Photo Clara Jaeger

d'aller plus loin dans l'Est lyonnais. » Zones de flou sur l'insertion du tramway qui Rambaud, incohérences d'itinéraires avec une option de passage cours Suchet, maîtrise des coûts incertains... « Nous pensons qu'il s'agit d'un projet immature, lancé précipitamment après l'abandon du téléphérique. »

### • Piétonnisation de la Presqu'île : une opposition sur deux points du projet

Courant 2023, le CIL s'est joint au recours déposé en réponse au projet de piétonnisation complète de la rue de la République et de fermeture de la rue de Grenette aux automobilistes : « La rue Grenette est importante pour la desserte de la Presqu'île, précise

Jérôme Humbert. Le passage des bus sur cet axe engendrerait une baisse de qualité de service. »

### • Autoroute A7 : un accès limité

« Cela fait des dizaines d'années que mes prédécesseurs ont posé la question de cet axe mortifère, qui pollue notre quotidien, rappelle Jérôme Humbert. Notre quartier est enclavé, nous ne pouvons y entrer et en sortir que par deux points accès. » Un scénario impossible pour le président, dans un secteur qui, à terme, pourrait atteindre les 18 000 habitants. La solution ? « Transformer, enfin, l'axe M6-M7 en vrai boulevard urbain », martèle Jérôme Humbert.

© UCIL

**Métropole de Lyon**

# Avec la surélévation, comment on reconstruit la ville sur elle-même

Il y a un an, la Métropole de Lyon faisait part de sa volonté d'activer un nouveau levier pour tenter de répondre à la crise du logement avec la surélévation. Exemple, à Lyon 7<sup>e</sup>, où un immeuble, à l'angle des rues Pasteur et Salomon-Reinach, a poussé de deux étages.

« **L**a surélévation, en milieu urbain dense, c'est la meilleure des réponses pour éviter l'imperméabilisation d'autres terrains », dit Manuela Certan, architecte et cheffe de projet d'Aagroup Lyon. Ce vendredi, elle présentait, lors d'une visite de chantier, la future résidence étudiante située à l'angle des rues Pasteur et Salomon-Reinach, à quelques pas des campus universitaires des berges du Rhône.

« **Une opération complexe** » Grand Lyon Habitat porte ce projet de réhabilitation et de surélévation de cet ensemble immobilier construit vers 1860. Composé initialement de 25 logements, il proposera, d'ici fin 2024, 70 logements étudiants (62 T1, six T2 et trois T3) dont 10 % accessibles PMR. La surélévation de deux étages d'un des bâtiments - désormais de quatre étages comme la bâtisse voisine - a notamment permis de créer dix logements. Le bâtiment comprenant l'entrée principale n'a, lui, pas été surélevé pour privilégier le confort des habitants et laisser la lumière entrer dans la cour intérieure, qui sera végétalisée.

« On ne peut pas faire cela dans tous les bâtiments. C'est une opération complexe », sou-

ligne Éric Perron, le directeur du pôle aménagement et développement immobilier de Grand Lyon Habitat. « On est en secteur Architecte des bâtiments de France (ABF) donc il y a aussi de nombreuses contraintes architecturales », complète Fanny Chauvel conductrice de travaux de l'opération de l'entreprise GCC Aureca. « Ces quatre bâtiments sont tous pensés de manière assez hétéroclite. Il a fallu s'adapter à tout type de murs, que ce soit du pisé, du mâchefer, de la brique... », précise Manuela Certan.

Dix mois de conception et vingt mois de travaux sont nécessaires. Un important travail de consolidation a été réalisé. Deux noyaux centraux ont été créés, une cage d'ascenseur et une cage d'escalier, qui viennent porter les structures.

**Une semaine et demie pour monter d'un étage**

La surélévation en ossature bois - murs et planchers - a été fabriquée hors site par une entreprise en Saône-et-Loire, puis assemblée à l'aide d'une grue sur le bâtiment lyonnais. Il a suffi d'une semaine et demie pour monter chacun des étages supplémentaires, ce qui a permis de limiter les nuisances.

Montant de l'opération : près de 9,3 millions euros. « La Métropole nous a aidés en prenant à sa charge environ 1,6 million du coût foncier. Elle nous a apporté, en plus, environ 575 000 euros de subvention pour le logement étudiant », indique Éric Perron.

Le bailleur social a financé 750 000 euros sur ses fonds propres, le reste grâce à un prêt.

« Refaire la ville sur elle-mê-



Le bâtiment à l'angle des rues Pasteur et Reinach compte désormais quatre étages contre deux auparavant. Cela a permis la création de dix logements supplémentaires.  
Photo Anne-Laure Wynar

me, c'est ce qu'on est en train de faire ici grâce aux expertises des entreprises, de l'architecte et du bailleur social », se félicite Renaud Payre, le vice-président de la Métropole en charge du logement.

**Huit opérations de surélévation en cours**

Huit opérations de surélévation sont en cours dans la Métropole, soit une centaine de logements en travaux.

En 2023, la Métropole a dépensé 47 millions d'euros pour faire de la préemption. « C'est refaire la ville sur elle-même, mais c'est aussi redonner sa place au patrimoine », souligne Renaud Payre.

● Anne-Laure Wynar

## Et si la Métropole faisait pousser les copropriétés ?

Face à la crise du logement, il y a un an, la Métropole a décidé d'appuyer la surélévation de bâtiments.

« La méthode, c'était de demander à tous les bailleurs sociaux de faire remonter trois projets chacun et c'est ainsi qu'on a élaboré une grille de subvention », rappelle Renaud Payre, vice-président de la Métropole en charge du logement.

« La question d'une hauteur acceptable est posée dans le neuf donc il faut se

la poser aussi en réhabilitation », met-il en avant, rappelant par ailleurs les objectifs de zéro artificialisation nette et la densification autour des lignes fortes de transport.

La Métropole réfléchit désormais à la question d'éventuelles aides pour la surélévation du parc privé. « On est assez désarmé sur les copropriétés dégradées, ça peut être une piste », précise Renaud Payre.

Des études sont lancées.

**Histoire locale**

**Lyon**

# La mystérieuse apparition de la Dame blanche à la Croix-Rousse

Chaque dimanche, *Le Progrès* se plonge dans l'histoire de Lyon, la grande et la petite. Celle des hommes et du patrimoine. Cette semaine, on vous raconte le jour où une mystérieuse Dame blanche est apparue à un soldat sur les fortifications croix-roussiennes. Elle lui aurait annoncé les terribles inondations qu'a connues la ville la même année. Nous sommes en 1840.

C'est un ouvrage de 1854 de Désirée Monnier qui cite l'histoire, racontée dans l'ancien journal lyonnais *Le Réparateur*, de l'apparition d'une Dame Blanche sur les fortifications de la colline de la Croix-Rousse.

« Une Dame blanche s'est montrée la nuit sur les hauteurs, se promenant silencieusement près d'un des forts qui nous dominent. Une première fois, elle passe non loin d'une sentinelle, elle porte une coupe remplie d'eau, au "qui vive !" du soldat, elle ne répond pas et disparaît. Bientôt elle revient et cette fois, elle porte une torche d'où jaillit une flamme livide, même qui vive, même silence. Elle reparait une troisième fois, tenant à la main un pain, toujours même silence. Enfin elle revient une dernière fois, un glaive flamboyant à la main. En la voyant armée le soldat redouble ses "qui vive" et menace de faire feu. La Dame blanche s'arrête et répond d'une voix lugubre et solennelle : "Quand j'ai passé près de toi avec une coupe pleine d'eau, c'était l'inondation et tous ses désastres ; tu vois... La torche signifiait la peste, le pain c'est la famine et ce glaive, c'est la guerre. Malheur, malheur, malheur à vous tous !" Et elle disparut sans qu'on ait pu savoir qui elle était ». (1)

**Une inondation de plusieurs semaines**  
L'histoire date de 1840. Cet-



La Dame blanche, un grand classique de l'épouvante... Et Lyon aurait la sienne à la Croix-Rousse. Photo illustration/Domaine public - Wikipedia

te même année, en novembre, Lyon a connu une inondation catastrophique. De fortes pluies ont provoqué les crues du Rhône et de la Saône. Cette dernière a envahi la Presqu'île jusqu'à rejoindre le fleuve. La place Bellecour est complètement inondée : « On prétend que des fenêtres des maisons, on pêchait des poissons échappés des étangs des Dombes qui avaient débordé ! » (2). Vaise a également été englouti par la Saône.

Les quartiers de la Guillotière et de la Part-Dieu ont été ensevelis sous les eaux du Rhône. L'inondation a duré plusieurs semaines. Il n'y a eu aucune victime, mais 600 habitations ont été détruites. L'événement a été narré dans toute la France et même à l'étranger. Des dons ont été effectués dans les départe-

ments français « et même 15 200 francs furent récoltés à New York » (3).

Les Lyonnais ont heureusement été épargnés de la peste et de la famine annoncées par cette Dame blanche. Pour la guerre, on pourrait penser aux révoltes de 1848 à la Croix-Rousse...

**D'autres Dames blanches dans la région**

Dans le Beaujolais, à Oingt, on raconte qu'un manoir est hanté par une Dame blanche. Au XVII<sup>e</sup> siècle, un officier des armées du roi est propriétaire de ce manoir. Après deux ans d'absence, il revient chez lui, pressé de revoir sa femme bien-aimée et ses deux enfants. En arrivant au village, il apprend que son épouse vient d'accoucher d'une fille adultérine. Apprenant le retour de son mari, la

femme s'est réfugiée chez sa belle-sœur et a placé sa fille, déclarée trouvée, en nourrice.

L'époux furieux traîne sa femme infidèle devant le notaire pour la forcer à renoncer à l'héritage auquel pourrait prétendre l'enfant. Il porte également plainte et l'épouse est condamnée à passer deux ans au couvent. Le couple se réconcilie quelque temps plus tard, mais la femme ne se remettra jamais de l'abandon de son enfant.

On raconte qu'on l'entend gémir au manoir, les soirs sans lune...

**La déesse Cybèle ?**

Pour certains Lyonnais, la Dame Blanche de la Croix-Rousse pourrait être Cybèle, divinité orientale, dont le culte a été introduit à Rome durant l'Antiquité. À Lugdunum, un sanctuaire et un temple lui auraient été dédiés sur la colline de Fourvière.

La déesse était représentée comme une femme d'âge mûr. D'après la légende, elle s'prend d'un jeune homme, Attis, et lui demande de conserver sa chasteté. Le jeune homme ne tient pas sa promesse. Effrayé par la colère de Cybèle, il erre et finit par s'émasculer lui-même.

Parmi toutes les légendes lyonnaises, on raconte que la déesse aurait été chassée de la colline de Fourvière par la Vierge. Peut-être aurait-elle alors trouvé refuge sur la colline de la Croix-Rousse...

**De notre correspondante**

**Julie Bordet**

- (1) *Traditions populaires comparées*, de Désirée Monnier, en 1854.
- (2) *Plans de Lyon, portraits d'une ville*, de Charles Delfante et Jean Pelletier.
- (3) *Hérésies et diableries à Lyon et alentours*, de Félix et Bruno Benoit.



Après avoir énoncé de terribles malheurs, la Dame blanche disparut sans qu'on sache qui elle était. Photo Adrien Pinot

**« La torche signifiait la peste, le pain c'est la famine et ce glaive, c'est la guerre. Malheur, malheur, malheur à vous tous ! »**

La Dame blanche

© 1854 - VI

Rhône

# Trains de la Renfe : « L'objectif, c'est Paris-Lyon-Marseille » dès 2024

Susana Lozano, responsable du marché français pour Renfe, fait le point sur l'arrivée de l'opérateur espagnol sur le marché ferroviaire hexagonal. La compagnie, qui opère au quotidien Lyon et Barcelone, veut se tailler une part du gâteau sur Paris-Lyon-Marseille dès 2024, mais elle se montre discrète sur le calendrier.

Renfe a fait une arrivée remarquée sur le marché français et en région lyonnaise. En juillet 2023, la compagnie ferroviaire espagnole a lancé la ligne Lyon Part-Dieu/Barcelone, devenue quotidienne (un aller-retour par jour avec desserte de Valence TGV, Nîmes, Montpellier, Béziers, Narbonne, Perpignan, Figueras Vilafant, Girona). Elle est aussi présente sur l'axe Marseille/Madrid. Ces lancements ont été suivis de près par l'opérateur, qui affiche sur ces deux routes « un taux de remplissage de 80 % », selon Susana Lozano, responsable du marché français pour Renfe. En six mois, 300 000 voyageurs auraient ainsi été transportés en trains à grande vitesse AVE entre la France et l'Espagne.

**« Cette année sera celle du développement »**

« Le démarrage est satisfaisant », indique Susana Lozano, qui évoque la présence d'un bureau Renfe à Lyon 3<sup>e</sup>,



Les trains à grande vitesse espagnols poursuivent leur pénétration sur le sol français. Susana Lozano, responsable du marché en France évoque un taux de remplissage moyen de 80% sur les lignes Lyon-Barcelone et Marseille-Madrid. Photo Le Progrès

**« Nous envisageons d'installer, au sein de la gare de Lyon Part-Dieu, un espace de vente, d'accueil et d'assistance pour les clients. On espère voir aboutir ce projet à fin juillet »**

Susana Lozano, responsable du marché français pour Renfe



côté Villette, avec pour l'heure deux salariés. « Pour nous, cette année sera celle du développement et de l'amélioration du service. Nous envisageons d'installer, au sein de la gare de Lyon Part-Dieu, un espace de ven-

te, d'accueil et d'assistance pour les clients. On espère voir aboutir ce projet à fin juillet ». Mais l'objectif majeur en 2024, pour la Renfe, est bien d'aller concurrencer la SNCF (et Trenitalia) sur la ligne

stratégique Paris-Lyon-Marseille. « Il existe une grande demande sur ce corridor et la concurrence, c'est bon pour les clients », note la responsable du marché français de Renfe. Pour autant, elle ne s'avance encore sur aucun

calendrier : « Nous sommes dans un processus d'homologation du matériel », indique-t-elle à propos des trains Talgo qui assureront les trajets.

**Les deux gares lyonnaises desservies**

Au-delà des considérations techniques et administratives, du certificat de sécurité, de la confirmation des plages horaires, Renfe attendrait donc les feux verts officiels, alors que se profilent les Jeux Olympiques ; un temps fort en termes de trafics voyageurs. A noter : les deux gares lyonnaises, Part-Dieu et Perrache, seront desservies lorsque la ligne Paris-Lyon-Marseille sera opérationnelle.

Evoquant les ambitions à moyen et long terme de Renfe, Susana Lozano précise que « tout doit être fait d'une façon progressive, solide », sans brûler les étapes : « Cette année, on sera certainement à plus de 600 000 voyageurs avec Barcelone/Lyon et Madrid/Marseille. C'est l'objectif, mais si nous lançons Paris-Lyon-Marseille, il faudra revoir ces prévisions. »

**• Valérie Bruno**

Renfe a répondu à des appels d'offres de l'Etat concernant Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux pour l'exploitation (à moyen terme) de lignes de Trains d'équilibre du territoire (TET). Le vainqueur du lot ne sera pas connu avant de nombreux mois.

Mardi 6 février 2024

Actu Lyon | 17

Lyon

# Médiatrice, elle dénoue les conflits entre les Lyonnais et la Ville

Sandrine Serpentier Linares a été nommée pour six ans médiatrice de la Ville de Lyon en juin 2023. Originnaire d'Avignon cette avocate en droit public a « raccroché la robe » pour se tourner vers la médiation administrative. Son rôle ? Dénouer les éventuels conflits entre les usagers et l'administration de la Ville de Lyon.

Elle vient du Sud. Originnaire d'Avignon, Sandrine Serpentier Linares se rend en terres lyonnaises deux fois par semaine, depuis Montpellier, ville où elle a monté sa société. À 55 ans, cette avocate de profession a fait acte de candidature au poste de « médiateur de la ville de Lyon ». Et elle a été désignée à l'unanimité, autant par un jury que par le conseil municipal. Ce sera donc une médiatrice et c'est une première à Lyon.

Durée du contrat ? Six ans. Principale mission ? Débloquent une situation en toute indépendance, rétablir un dialogue, « choisir le moyen approprié pour dénouer un conflit avec l'administration de la Ville de Lyon » face à « une incompréhension d'une décision de la Ville » ou face à « une absence de réponse ».

Il faut franchir une lourde porte, pour atteindre les nouveaux locaux installés à l'annexe de l'hôtel de ville, place Louis-Pradel. Une simple petite affiche en signale la présence, tout à côté de l'accueil situé au rez-de-chaussée. « Le maître-mot, c'est la confidentialité », glisse Sandrine Serpentier Linares qui reçoit avec un large sourire.



Sandrine Serpentier Linares a été nommée médiatrice de la Ville de Lyon en juin 2023. La première rentrée solennelle a lieu ce mardi 6 février. Photo Aline Duret

« En 2016, j'ai raccroché la robe »

Avocate honoraire du barreau de Montpellier, elle a une formation de publiciste en droit public avant d'entamer une carrière dans « le premier cabinet d'avocats d'affaires en France », FIDAL.

« La médiation en matière de droit public, je l'ai découverte au Canada et je m'y suis formée. » Et lorsqu'en 2016, dit-elle, le législateur « étend le champ de la médiation à l'ensemble de l'action administrative », elle a « raccroché la robe ». Trois ans plus tard, une loi instaure une médiation territoriale, ce qui n'existait pas avant. Villes,

Régions, Départements, Communauté de communes sont preneurs.

Une trentaine de saisines depuis début janvier

Du côté des grandes villes, seule Lyon n'avait pas mis en place ce dispositif. C'est désormais chose faite. En poste depuis le 2 janvier, Sandrine Serpentier Linares dit avoir été sollicitée une trentaine de fois par des usagers. Principalement pour des questions de tranquillité publique et de nuisances sonores, « un point qui représente 80 % de nos saisines ». Ou sur des déclarations de travaux. « C'est beaucoup, avance-t-elle. On est déjà arrivé à dénouer des situations. » Et il

## Une médiatrice, pour quoi faire ?

Le médiateur est nommé par la collectivité, ici la Ville de Lyon. Il travaille sur les mêmes compétences sauf quand la collectivité souhaite réduire le champ. À Lyon, ont ainsi été retirées, par exemple, les problématiques qui relèvent de la Ville et des agents de la Ville, de la commande publique, d'ordre privé ou encore tout ce qui relève de la compétence du CCAS ou de structures telles que SEM ou une SPL.

Tous les usagers peuvent saisir le médiateur sur des questions de transport, de cimetière, de crèche, de tranquillité publique ou de sécurité, par exemple.

Après avoir pris connaissance de la demande, le médiateur interroge les services

concernés et recueille les informations nécessaires à la compréhension du conflit. Il étudie les pièces et le bien-fondé de chaque position au regard de la réglementation. Il adresse ensuite un courrier de réponses détaillé.

Dès lors que l'on saisit le médiateur, cela stoppe la procédure en cours de délai d'un recours est ainsi interrompu, par exemple) « ce qui laisse le temps aux parties de pouvoir trouver une solution à leur différend », précise Sandrine Serpentier-Linares. Le médiateur peut aussi s'autosaisir à la lecture d'une situation qui lui paraît « sensible ou inéquitable ».

Pour plus d'informations : 04.26.84.12.16 ou mediation.lyon.fr

80 %

La part des saisines qui concerne des questions de tranquillité publique.

devrait y avoir une montée en puissance.

« Les usagers ont bien accueilli l'installation et ça c'est formidable », indique la médiatrice qui voit Lyon comme une ville « très accueillante où l'on s'y sent bien », en tout cas « pour une ville du Nord », lance-t-elle avec un brin d'ironie. Ce dispositif serait perçu non pas comme l'étage de plus d'un « millefeuille administratif » mais plutôt comme « une alternative et une opportuni-

« On est déjà arrivé à dénouer des situations »

Sandrine Serpentier-Linares, médiatrice

té ». On peut toujours faire quelque chose, assure-t-elle, parfois « il suffit de réorienter la demande pour que les choses puissent se faire rapidement ».

● A.Du.

## Rhône

**Simone André, grande dame de la vie politique et associative lyonnaise, s'est éteinte**

RM021\_V1

Simone André s'est éteinte ce dimanche 4 février à l'âge de 97 ans. Pionnière en politique, elle s'était engagée à 45 ans auprès du maire de Lyon, Louis Pradel. Elle fut la première à s'investir et à promouvoir le monde associatif durant les deux mandats de Francisque Collomb et continua jusqu'à ces dernières années

Conseillère municipale aux côtés de Louis Pradel, en 1971, Simone André fut une des femmes à jouer un rôle véritablement actif comme élue lyonnaise. Elle fut la première à se rendre compte du dynamisme des acteurs de la vie associative dans la ville et ne cessa de travailler pour les mettre en lumière. Adjointe au maire de Francisque Collomb, elle était également conseillère gé-



Remise de la légion d'honneur à Simone André le 22 janvier 1999. Photo d'archives Damien Lepetitgaland

nérale du 9<sup>e</sup> canton, correspondant au 3<sup>e</sup> arrondissement de Lyon, « son troisième » comme elle aimait à dire.

Elle en parcourait inlassablement les rues, rencontrant commerçants, artisans, élus, à

l'écoute des problèmes du quotidien, ayant chaque fois un mot gentil, une parole de réconfort, ou de félicitations pour l'un ou pour l'autre.

Toujours à vanter les mérites des associations, lors de la visite

de Valéry Giscard d'Estaing à Lyon, en 1983, elle n'hésita pas à remonter la rue de la République à ses côtés courant presque pour suivre les grandes foulées du président de la République pour lui expliquer le rôle que jouait la vie associative dans la ville.

#### Elle était très investie auprès des associations

Simone André fut vice-présidente de la communauté urbaine de Lyon, en 1983, vice-présidente du conseil général, en 1985. En 1989, elle réussit à réunir 2000 associations et 40 communes pour le premier Forum des Associations à la Halle Tony-Garnier. Toujours dynamique, elle accompagna Raymond Barre, député de la 4<sup>e</sup> circonscription (6<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et une partie du 8<sup>e</sup> arrondissement) dans ses visites sur le terrain.

A l'accession de Michel Noir à la mairie de Lyon, elle n'assuma plus de mandats locaux mais continua à se dévouer pour rendre service, n'hésitant pas à jouer de son influence ou de son carnet d'adresses. Elle eut la joie, en 2020, de voir concrétiser son projet de création de l'Institut Français du monde associatif. Toujours souriante, de bonne humeur, sans cesse en mouvement, virevoltant de l'un à l'autre dans les réceptions, elle était quelques fois accompagnée de Charles, son mari. Ancien banquier, fin lettré, poète, Charles était d'un calme impressionnant. « J'essaie de suivre, disait-il en souriant, mais juste un peu, pas toujours ».

Simone André était Chevalier dans l'ordre de la Légion d'Honneur, et également Chevalier dans l'ordre du Mérite.

● **Gisèle Lombard**

Lyon 2<sup>e</sup>

# Les dernières vérités du patron de Benoit Guyot, obligé de fermer boutique

**Le 15 juin 2024, l'icône boutique Benoit Guyot de design et ameublement, 15 rue Émile-Zola baissera le rideau sur 900 m<sup>2</sup> et trois niveaux, après une épopée familiale de 125 ans. Rencontre avec son gérant Bertrand Guyot, 4<sup>e</sup> génération du nom, contraint de partir pour cause de loyer prohibitif.**

**Pour quelles raisons allez-vous fermer le 15 juin ?**

« Au début de l'année 2023, le nouveau propriétaire du local (6<sup>e</sup> Sens Immobilier) a décidé d'un congé sans offre de renouvellement pour le bail qui arrivait à échéance le 31 décembre 2023. Nous étions quatre avec l'imprimerie Clerfant, Ixas et la boutique Armand Joui à proposer une offre. Elle n'a pas été retenue. En 1959, le loyer représentait 1,91 % du chiffre d'affaires (HT) ; en 2022, il était de 8,93 % ! Je n'ai pas voulu m'embarquer dans une procédure. Je bénéficie d'une indemnité d'éviction. Je quitte la Presqu'île car je n'ai pas trouvé de locaux équivalents. »

**Que vont devenir vos salariés ?**

« Je remercie mes collaborateurs, vendeuses et vendeurs qui ont contribué à notre notoriété. Nous sommes neuf salariés dont six à Lyon et trois dans notre second point de vente à Marçilly-d'Azergues que l'on ferme aussi car il fonctionnait grâce à la notoriété, la visibilité et la puissance d'achat que constitue notre locomotive en Presqu'île. Ici, on concentre 70 % de nos fournisseurs. Nos salariés se retrouvent en licenciement économique. Certains ont plus de 30 ans chez nous. J'espère qu'avec leur expérience, ils pourront faire valoir la carte de visite Benoit Guyot. »

**Votre départ de la Presqu'île est un choc...**

« On est un magasin tendance précurseur. On vend des produits uniques issus d'Inde, Corée, Pakistan, Thaïlande, Chine, Iran, Amérique du Nord, Venezuela, Europe, Afrique. J'ai vendu les premières trottinettes Le cri du Kangourou dans les années 2000. Ce qui fait le charme de la marque, c'est de proposer des mélanges et des contrastes entre les styles : classique, design, arts populaires, art textile, art de la table. »

**Avez-vous souffert en termes de fréquentation depuis la Covid ?**

« On est passé en 2016 de 267 000 entrées sorties à 193 000 en 2023, soit une baisse de 27 % en sept ans. Notre fichier clients compte 5 000 personnes, sans compter ceux qui ne donnent pas leur adresse mail. On vend plus de 30 000 objets par an. Le problème de tous les commerçants, c'est la pression financière, le prix des loyers, de l'électricité. Je suis inquiet pour mes confrères. Il faut combattre à tout prix l'uniformisation. Il y a moins de visiteurs et il y aura trop de boutiques qui vendent la même chose. Nos élus écologistes ne comprennent pas qu'ils deviennent les alliés du commerce en ligne. Quand la facilité est entravée, on commande sur internet. On ne va pas acheter une table basse Benoit Guyot et l'emporter dans le train jusqu'aux Monts d'Or. »

**Que pensez-vous de la piétonnisation en cours rue Émile-Zola ?**

« Je rêvais d'une piétonnisation en Presqu'île sous forme de fermeture aux voitures mais conservation des axes structurants avec un débit suffisant et des parkings en périphérie. On aurait pu faire un parking sous la trémie du pont de la Guillotière au lieu de la détruire. J'en



Bertrand Guyot, 58 ans, a pris la succession de son père en 1993 avec son épouse Fabienne. « Notre rue Émile-Zola est sur le point d'être embellie et réaménagée au profit des piétons, de nouvelles histoires continueront à s'écrire dans cette belle artère commerçante. » Photo N. M.

veux aux élus qui n'ont pas tenu compte de l'histoire de Lyon, de ses deux fleuves. La Presqu'île attire, c'est une force énorme d'avoir quatre quais, deux par fleuve. Les couper, c'est la mise à mort d'une forme de commerce. »

**Cette transformation en zone de rencontre allait-elle constituer un obstacle pour votre type de commerce ?**

« Avec la piétonnisation, je me retrouve en concurrence défavorable vis-à-vis des autres vendeurs d'ameublement. Les restrictions de circulation, de plus en plus nombreuses, sont incompatibles avec les contraintes d'une boutique dont 40 % de l'activité porte sur le meuble, le luminaire ou les tapis. Si les études montrent que les piétonnisations et les zones à trafic limité ne défavorisent pas le commerce en général, elles les spécialisent. Aucun vendeur de meubles n'y survit. »

**Propos recueillis par Nadine Micholin**

**« On garde le nom Benoit Guyot »**

Bertrand (58 ans) tient à rendre hommage à son arrière-grand-père Victor Benoit, horloger et lauréat du Grand prix d'horlogerie de la ville de Paris en 1891, son grand-père, Marius Guyot, orfèvre et ses parents Françoise et Henri Guyot.

« Mon père a repris les rênes en 1958 à une époque où il n'y avait pas de salons professionnels. Il a beaucoup voyagé et a importé la mondialisation. Son créneau, les objets du monde, a fait la marque Benoit Guyot. »

Bertrand Guyot a repris le flambeau en 1993 et ouvert un second point de vente à Marçilly-d'Azergues dirigé par son épouse Fabienne. Au fil de ces quatre générations, le magasin est passé de 25 m<sup>2</sup> en 1899 à 900 m<sup>2</sup> sur trois niveaux depuis 1999.

« Nos enfants ont choisi une autre voie professionnelle. J'aurais pu transmettre à un tiers mais seul un bail de neuf ans aurait pu rassurer un repreneur. On va se recycler dans le métier sous une autre forme, sans doute l'édition d'objets. On garde le nom Benoit Guyot. Peut-être que l'on verra une ligne d'objets Benoit Guyot qui diffusera des tableaux, des plateaux, de jolis objets artistiques sélectionnés ici ou là sous notre marque. J'aimerais aussi intervenir dans les lycées professionnels tels qu'Alexis Carrel, Saint-Marc ou du 1<sup>er</sup> Film pour délivrer des cours de vente, merchandising, comment savoir tenir une boutique, être avec la clientèle. »

Benoit Guyot, 15 rue Émile-Zola, Lyon 2<sup>e</sup>. Du 15 avril au 15 juin, Benoit Guyot sera placé en liquidation.

Lyon 2e

# Chantiers de la Presqu'île : « On travaille les questions de livraisons et d'usages »

Les rues prioritaires Émile-Zola, Ferrandière, Tupin, 4-Chapeaux, Palais-Grillet, Jean-Fabre, Savoie, Pazzi, Port-du-Temple identifiées dans le cadre du projet Presqu'île à vivre, subissent des travaux de végétalisation destinés à améliorer le confort et la sécurité des piétons. Tour d'horizon avec Valentin Lungenstrass, adjoint aux mobilités de Lyon.

« Pour chaque rue, on travaille les questions de livraisons et d'usage des linéaires d'ici à juin 2025 lors de l'implantation de la ZTL (Zone à trafic limité). On continue de concerter les commerçants et les associations », assure Valentin Lungenstrass, adjoint aux mobilités de Lyon.

« La livraison en pleine voie est possible, tout comme les démontages, après demande auprès de la mairie. Les conditions pour les livreurs et artisans vont s'améliorer. On apporte des réponses avec la nouvelle tarification. Avec la ZTL, ils pourront se garer plus facilement. Nos agents sont vigilants sur le contrôle des aires de livraison. »

● **Zone de rencontre : rue Émile-Zola (avril 2023-printemps 2025)**  
Les travaux de modernisation des réseaux ont démarré au

printemps 2023 et sont toujours en cours. La rue sera finalisée au printemps 2025 au lieu d'octobre 2024. « Il y a beaucoup de concessionnaires qui se relaient pour les réseaux », argumente l'élu vert. « Ce projet est long avec la pose de pavés sciés qui prend du temps. De plus, à la demande des commerçants, on doit s'arrêter à deux reprises : en novembre-décembre 2023 et 2024 pour les fêtes. » Deux aires de livraison sont prévues ainsi que la plantation d'une dizaine d'arbres, en plus des bandes plantées.

● **Zone de rencontre : rue du Port-du-Temple (octobre 2023-mars 2024)**  
L'aménagement prévoit des pavés sciés. Le sens de circulation sera inversé. C'est par cette rue que l'on accèdera en centre-ville depuis le quai des Célestins avec l'installation d'une borne escamotable.

● **Rue des enfants : Jean-Fabre, Savoie et Pazzi (août 2023-mars 2024)**  
Comme la rue du Temple, la rue Jean-Fabre piétonne depuis 2020 avec sa haie maintenue, sa bande végétalisée de 50 m<sup>2</sup>, est rafraîchie en pavés sciés et en pierre calcaire côté Jacobins, dans la continuité de la place. La rue de Savoie en pavés sciés reste circulaire.  
La rue Pazzi piétonnée, requalifiée en pavés sciés, possè-

« Les conditions pour les livreurs et artisans vont s'améliorer »  
Valentin Lungenstrass, adjoint aux mobilités

de déjà sa bande végétalisée de 40 m.

● **Rues végétalisées : Ferrandière, Tupin, Quatre-Chapeaux, Palais-Grillet (janvier 2024-mars 2024)**  
Sur les quatre rues, 16 arbres seront plantés et 350 m<sup>2</sup> d'espaces végétalisés et désimpermabilisés. Rue Ferrandière, 39 aires de stationnement ont été supprimées. Deux places de livraison existantes sont conservées, avec bornage au niveau des rues Grôlée et Président Carnot.

● **Rue de l'Ancienne Préfecture à l'étude**  
Une réunion publique va se dérouler d'ici à la fin de l'hiver sur la future réhabilitation de la rue de l'Ancienne-Préfecture qui va changer de sens. C'est par cette rue que l'on sortira du centre-ville pour rejoindre le quai des Célestins. À noter que les places Antonin-Gourju et Antoine-Vollon et la rue Sainte-Hélène (2<sup>e</sup>) ne seront pas aménagées durant ce mandat.  
● **Nadine Micholin**



Valentin Lungenstrass, adjoint aux mobilités, logistique urbaine, espaces publics et tourisme responsable de Lyon est devant une future bande plantée de la rue Ferrandière où 39 aires de stationnement ont été supprimées. Photo Nadine Micholin

## Riverains, ils ont un avis

« Les réunions servent à présenter des projets déjà ficelés »  
Nicole, présidente d'association, place des Célestins  
« Le plan de piétonnisation m'apparaît disproportionné. L'ignorance du coût réel des travaux et la non-participation citoyenne, car les réunions de pseudo-concertation servent uniquement à présenter des projets déjà ficelés, ne sont pas ce que l'on attend d'une démocratie. Quant aux conséquences des décisions et souvent à leur manque de bon sens, nombreux sont ceux qui auraient aimé contribuer à ces choix. »



Nicole. Photo Michel Nielly

« Moins de bruit, moins de pollution et un peu plus de végétation »  
Eddy, enseignant



Eddy. Photo Michel Nielly

« Je réside dans le secteur Zola, Jean-Fabre, Jacobins et les travaux visant à sa piétonnisation me plaisent. Moins de bruit, moins de pollution et un peu plus de végétation en seront me semble-t-il les conséquences. Oui, je sais, c'est une opinion personnelle qui ne tient pas compte des effets générés dans les commerces qui devront s'adapter au changement, sans doute avec du temps et de l'aide. »

« Ça revient à tuer le cœur de Lyon »  
Claude, retraitée, rue Émile Zola  
« Procéder trop vite à une piétonnisation et sans réelle concertation me choque. Qui dit piéton, dit en fait vélo et donc danger pour le piéton. C'est aussi garantir une zone morte, commercialement parlant, comme c'est le cas de la rue Victor Hugo qui ne voit que du passage. Rendre piétonnier le centre de la Presqu'île, revient à tuer le cœur de Lyon, à l'image de ce qui commence à se produire à Paris. »



Claude. Photo Michel Nielly

## Les commerçants très partagés sur la piétonnisation des rues

Au Bouchon Tupin (30 rue Tupin), on se réjouit de l'aménagement : « C'est une bonne chose. Cela fait longtemps que l'on demande que la rue soit piétonnée pour nos clients qui déjeunent en terrasse et puis ça va être fleuri. On verra comment ça va vivre. » Chez Pignol (17 rue Émile Zola), si on reconnaît que la fréquentation a un peu baissé du fait des travaux, « sur le long terme, ce sera bien. On aura une terrasse ce qui n'était pas possible avant. »

« On verra à l'usage »  
À la pâtisserie Miss Madeleine, 11 rue des Quatre-Chapeaux, le gérant qui a déjà deux tables à l'extérieur est mitigé : « Pour le confort, c'est mieux. La clientèle de quartier ne suffit pas. Je ne suis pas sûr, qu'en réduisant les places de stationnement, les gens de l'extérieur continuent à venir. On verra à l'usage. »  
Au rayon prêt-à-porter, chez Lulli (5 rue des Quatre-Chapeaux), le verdict est sans

appel : « Sur le papier, le projet peut paraître sympa. La rue sera jolie. Ce qui gêne c'est la suppression des places. Beaucoup de nos clients se plaignent, notamment ceux de l'Ouest Lyonnais. Certains nous demandent de ne pas fermer nos portes à 19 h, parce qu'ils tournent depuis une heure pour essayer de se garer, d'autres adoptent le Drive pour récupérer au plus vite la marchandise. »  
À la Maison Mallevat (11 rue Émile Zola), on regrette le manque d'informations et d'études d'impact. « Ça va être joli mais on s'inquiète du périmètre qui va être borné. On ignore qui aura des Bip. On craint pour nos approvisionnements de palettes et nos clients qui doivent charger leurs cartons de vins. »

« Ça va nous amener de la clochardisation »  
À la boutique Descamps (10 rue Émile Zola), la responsable évoque son scepticisme : « On souffre. Notre clientèle de l'Ouest Lyonnais ne des-

cend plus. Les gens ne veulent plus circuler, ni se garer. Nous faire une rue semi-piétonne c'est bien, mais si c'est pour récupérer des jeunes avec leurs chiens, je ne vois pas l'intérêt. Le maire de Lyon veut-il une ville déserte ? »  
Chez Paul & Nany (7 place des Jacobins), au carrefour des rues Émile Zola et Jean Fabre, on souffre des travaux : « Les gens ne viennent plus en ville. Notre boutique à Tassin fonctionne mieux que celle du centre-ville. Elle a récupéré toute la clientèle des Monts d'Or ». À la Papeterie République (29 rue Tupin), la cause est entendue : « Pour la baisse de fréquentation, c'est déjà fait. Nos clients en provenance de Vienne, Grenoble, Saint-Étienne ne viennent plus. Qui va venir se poser dans cette rue où il n'y a jamais de soleil ? Ça va nous amener de la clochardisation. Les bancs sont défoncés et je crains le pire pour les plantations... J'ai déjà des livreurs pour des rames de papier qui ne veulent plus me livrer. »  
● **N. M.**

Vendredi 9 février 2024

Actu Lyon | 23

Lyon

## Recours contre le projet Presqu'île : l'avocate des plaignants relance le tribunal administratif

Dix-neuf signataires habitants et commerçants ont déposé le 26 mai 2023 un recours auprès du tribunal administratif de Lyon, après l'adoption par le conseil métropolitain le 27 mars du projet Presqu'île à vivre. L'avocate des plaignants a relancé par courrier le 25 janvier 2024 le tribunal administratif pour demander une date d'audience.

Le 27 mars 2023, la délibération portant sur le projet d'apaisement de la Presqu'île était adoptée au conseil de la Métropole de Lyon. Le 26 mai 2023, soit deux mois après l'adoption du projet, 19 requérants (associations d'habitants et de commerçants) issus des 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup> arrondissement de Lyon et Caluire, déposaient un recours auprès du tribunal administratif de Lyon.

Le projet conduit par la Ville et la Métropole de Lyon vise à supprimer toute desserte en bus de l'Hôtel de Ville, piétonniser la rue de la République entre Cordeliers et Comédie et fermer la rue Grenette à la circulation automobile. Les signataires dénoncent un projet qui n'a pas fait l'objet d'études d'impact au préalable, menées conformément au code de l'environnement et de l'urbanisme, que ce soit au niveau des reports de flux des voitures avec la fermeture de la rue Grenette ou des reports des bus quais de Saône dans les deux sens.

« On aurait pu espérer une audience en avril ou mai 2024. J'ai relancé par courrier le 25 janvier 2024 le tribunal administratif pour demander une date d'audience ».

**« Il faut que des associations se mobilisent pour que l'exécutif se plie au droit »**

Maitre Mélanie Hamon (Admys Avocats) suit le dossier avec d'autant plus d'attention, que le recours n'étant pas suspensif, les travaux peuvent se poursuivre. Les premières in-



Perspective de la place des Cordeliers après la fermeture de la rue Grenette à la circulation automobile. Ce projet lancé par les écologistes est destiné à libérer l'espace public, améliorer le cadre de vie et adapter la Ville de Lyon au réchauffement climatique. Visuel Folia

terventions sur la Presqu'île ont lieu depuis 2023 sur certaines rues identifiées du centre-ville (Lyon 2) et du bas des Penthes (Lyon 1<sup>er</sup>). L'année prochaine verra le redéploiement des transports en commun et l'installation de la ZTL (zone à trafic limité).

« À ce jour, l'avocat mandaté par la Métropole n'a toujours pas déposé ses conclusions. Il faut que des associations se mobilisent pour que l'exécutif se plie au droit. On parle de décisions qui engagent beaucoup d'argent public (N.D.L.R. : 16 millions d'euros prévus sur ce mandat pour le projet et les opérations annexes). On veut faire appliquer le droit et connaître les conséquences d'un tel projet engagé. L'État de droit, c'est respecter les textes. Il a été reconnu qu'il n'y avait pas eu d'études d'impact ce qui valide notre argumentation. On comprend qu'elles viennent d'être restituées. Le risque c'est que les élus redélibèrent » souligne l'avocate spécialiste en droit public, qui craint un non-lieu.

S'agissant d'une procédure judiciaire en cours, la Métropole de Lyon réserve sa réponse

aux institutions compétentes. Ses services précisent que « sur les études d'impacts, comme pour l'ensemble des projets qu'elle mène, la Métropole réalise toutes les études qu'il lui est réglementairement tenu de mener. S'agissant des mobilités, un comité de suivi dédié est prévu ce printemps afin de partager avec les différents acteurs un certain nombre d'éléments à ce sujet ».

● N.M.



**« Il a été reconnu qu'il n'y avait pas eu d'études d'impact »**

Maitre Mélanie Hamon

08XZ1-VZ

**Lyon 2e**

# À quoi devront ressembler les quais Tilsitt et Joffre ? Le débat est lancé

Trop d'accidents, trop de drames. Les quais Tilsitt et Joffre situés en bord de Saône entre la rue Saint-Exupéry et la place Gensoul (Lyon 2<sup>e</sup>) vont être réaménagés ou plutôt « repensés collectivement ». Une concertation publique pilotée par la Métropole de Lyon est organisée du 7 février au 15 mars.

C'est un projet très attendu, de ce côté-ci de la Presqu'île mais dont la faisabilité s'avère ardue. Il y a pourtant urgence étant donné la dangerosité du lieu. Trop d'accidents et de drames s'y sont produits. À un point tel que la Métropole de Lyon qui parle d'une vingtaine d'accidents recensés depuis 2017, souhaite que soit « repensé collectivement » un aménagement « sécurisé et durable » sur les deux quais Tilsitt et Joffre, après avoir mis en place un aménagement provisoire qui n'a, semble-t-il, pas fait l'unanimité pour réduire la vitesse. Et la question est, comment y parvenir en maintenant toutes les circulations ?

**Comment sécuriser les quais ?**

Du coup la concertation publique qui démarre ce 7 février et se poursuit jusqu'au 15 mars 2024 devrait être scrutée avec intérêt par les usagers de ce bord de Saône situé entre la place Bellecour et le pont Kitchener-Marchand. Et les riverains aussi. Eux tous, auront la possibilité



Début janvier 2024, un accident spectaculaire est survenu quai Tilsitt. Ce secteur de bord de Saône très « fréquenté » doit être « repensé collectivement ». D'où la concertation qui a été lancée ce mercredi 7 février. Photo Richard Mouillaud

de répondre au moins à trois questions : « Comment sécuriser les quais Tilsitt et Joffre ? Comment pourra-t-on circuler demain, et à quoi ressembleront-ils ? » Le tout en tenant compte de pas mal de contraintes.

L'idée, selon les services de la Métropole, est bien de concilier tous les usages et les déplacements, en sécurisant les circulations automobiles, en maintenant les places de stationnement, en assurant la performance des lignes de bus en plus d'une continuité cyclable et en améliorant le confort des piétons.

On entend répondre à tous

les besoins ou presque. Avec en ligne de mire une difficulté de taille, l'étroitesse des quais, qui rend quasiment impossible l'aménagement d'un couloir de circulation pour chacun de ces déplacements.

**De premiers travaux attendus début 2025**

Faudra-t-il sacrifier l'un de ces usages ? Difficile à dire. En tout cas, il s'agit, dans le cadre de cette concertation, « d'identifier les besoins et usages prioritaires afin de déterminer la meilleure solution d'aménagement possible ». Et d'élaborer

« collectivement des scénarios d'aménagement concrets et réalisables ». Les questions ne devraient pas manquer notamment sur la circulation des vélos, les quais étant dépourvus de pistes cyclables ou encore sur la largeur des trottoirs.

Cette concertation que la Métropole souhaite inscrire dans un « contexte global de transformation » de la Presqu'île est réalisée en deux phases. La première débute avec un « travail collectif en ateliers pour repenser les quais ». La seconde consistera en une consultation en ligne pour découvrir les solu-

tions envisagées à la suite de ce travail. L'occasion, pour le public, de découvrir les scénarios d'aménagement possibles et de donner un avis. Des premiers travaux sont attendus début 2025.

● **A. Du.**

« Comment repenser les quais Tilsitt et Joffre ? », concertation publique du 7 février au 15 mars 2024. Atelier collectif ouvert à tous, jeudi 8 février de 18 h à 20 h à l'hôtel de la Métropole, 20 rue du Lac (Lyon 3<sup>e</sup>) dans le salon Louis-Pradel.

Inscription obligatoire. Plus d'informations sur le site [jeparticipegandlyon.com](http://jeparticipegandlyon.com)

Vendredi 9 février 2024

Actu France Monde | 5

Santé

# 5 000 décès liés à la chaleur cet été

L'été 2023 a été marqué par quatre épisodes de canicule, en France. Avec des conséquences sur la santé : plus de 5 000 personnes sont mortes de la chaleur, principalement des hommes et des femmes âgés de 75 ans et plus.

Le thermomètre, souvenez-vous, a connu des coups de chaud : l'été 2023 a été le quatrième plus chaud enregistré par Météo France. Quatre épisodes de canicule ont écrasé l'Hexagone : deux en juillet, un en août et un tardif, en septembre. À chaque pic des températures, les consultations chez SOS médecin et à l'hôpital ont fait un bond.

## Le lourd impact de la canicule d'août

Au total, durant l'été, 20 000 recours aux soins ont été enregistrés pour des malaises liés à la chaleur, selon le bilan de Santé publique France publié jeudi. Les jours de canicule, les recours aux urgences ont été multipliés par 2,1 (et par 4,2 pour les cas d'hyperthermie) et les appels à SOS médecin ont triplé.

Et la chaleur continue de tuer. Environ 5 000 person-



Le 24 août, Lyon a connu une journée historiquement chaude, avec un pic à 41,4 degrés.  
Photo Sipa/Mario Fourmy

nes ont trouvé la mort cet été à cause de l'envolée du mercure. Essentiellement dans le quart Sud-Est, plus exposé aux fortes températures. Il s'agit principalement de personnes de plus de 75 ans, hommes comme femmes.

Sans surprise, la mortalité est

plus forte pendant des épisodes caniculaires : 1 523 personnes ont trouvé la mort sur ces périodes à cause de la chaleur, soit 10,6 % des décès observés dans cette période qui sont attribuables à la chaleur. Là encore, essentiellement des personnes âgées de plus de 75 ans,

particulièrement fragiles face aux aléas des températures.

La canicule du mois d'août, la plus longue et la plus intense, est celle qui a eu le plus lourd impact : elle concentre 912 décès, soit 11,5 % des décès attribuables à la chaleur.

● **Élodie Bécu**

## Et aussi ► Un début 2024 déjà record

Après une chaleur record en 2023, 2024 commence mal : jamais un mois de janvier n'avait été aussi chaud et pour la première fois, la planète a dépassé sur douze mois consécutifs la barre de 1,5°C de réchauffement par rapport à l'ère préindustrielle. Avec une température moyenne de 13,14°C, janvier 2024 est le mois de janvier le plus chaud jamais enregistré depuis le début des mesures. Le mois a été marqué par une vague de chaleur en Amérique du Sud, qui a enregistré des températures records et des incendies ravageurs.

### +1,5°C dès 2030 ?

Le climat actuel s'est déjà réchauffé d'environ 1,2°C par rapport à 1850-1900. Si la barre des 1,5°C de réchauffement par rapport à l'ère préindustrielle continue à être dépassée régulièrement, les objectifs de l'Accord de Paris pourraient vite être dépassés. Au rythme actuel d'émissions, le Giec prévoit que le seuil de 1,5°C a une chance sur deux d'être atteint en moyenne dès les années 2030-2035.

Événement

# « Ici on agit ! » : la cause climatique a rendez-vous à Lyon en 2025

Déclinaison naturelle de notre supplément mensuel consacré à l'environnement, l'événement « Ici on agit ! », présenté jeudi à Lyon, promet de faire date au printemps 2025. Au menu : conférences, animations, expositions, ateliers... Autant de supports proposés par Le Progrès pour promouvoir les solutions face au changement climatique.

Le changement climatique est au cœur des préoccupations de notre rédaction. Nos lecteurs le savent qui, tous les troisièmes mercredis de chaque mois depuis septembre 2020, trouvent sur le site web de leur journal (et dans sa version papier) le supplément « Ici on agit ! », soit des séries d'articles (et seize pages) consacrées aux problématiques environnementales et aux solutions que chacun, à son échelle, peut y apporter. « On s'est dit : "passons à la vitesse supérieure" », a raconté ce jeudi Pierre Fanneau, directeur général du Groupe Progrès, pour exposer le projet d'une journée exceptionnelle à Lyon au printemps 2025.



Stéphane Frioux, historien, et Hugues Mouret, expert naturaliste, font partie du comité scientifique qui éclaire l'élaboration de l'événement « Ici on agit ! » Photo Maxime Jegat

**A destination du plus large public possible**

« Ici on agit ! » va donc naturellement se décliner en un événement, à destination du plus large public possible, autour de neuf thématiques : milieux naturels et biodiversité ; eau ; alimentation et agriculture ; économie circulaire et déchets ; santé ; mobilité et transports ; bâtiment ; énergie ; éducation et sport.

Ateliers pédagogiques, expositions et animations en tous genres rythmeront la journée. Également au cœur de l'organisation : des conférences, dont le contenu est confié à d'éminents membres de la communauté scientifique.

« La ligne éditoriale d'« Ici on agit ! » est faite d'un tryptique », a pour sa part détaillé Xavier Antoyé, rédacteur en chef du Progrès, du Bien public et du Journal de Saône-et-

Loire : il s'agit d'expliquer les enjeux d'un phénomène, puis de donner la parole à des scientifiques - car on l'a notamment vu depuis le covid : cette vérité scientifique est parfois considérée comme une parole comme une autre, et ce n'est pas vrai -, et de mettre en avant des initiatives locales ».

« Agir ici et maintenant »  
« Je trouve intéressant de mettre en perspective les défis

qui nous attendent avec ce que nous avons vécu depuis l'industrialisation », a encore souligné Stéphane Frioux, maître de conférence en histoire contemporaine à l'Université Lyon 2, membre du comité scientifique, lors de la présentation de l'événement.

Et d'expliquer que « se fixer des objectifs datés, généralement, ça ne marche pas », et qu'il est donc « important que chacun agisse ici et maintenant ».

Hugues Mouret, expert naturaliste et directeur scientifique de l'association Arthropologia, fait également partie du comité de pilotage d'« Ici on agit ! »

Et il a poursuivi sur une note similaire : « Le supplément ou l'événement, c'est une tribune pour aborder le thème du vivant : transmission, discussion, diffusion au plus grand nombre possible. Donc Ici on agit... et demain aussi, car hier on ne l'a pas fait ! »

Demain, à Lyon, pour l'événement « Ici on agit ! », c'est donc au printemps 2025. A n'en pas douter, il sera encore urgent d'agir.

● S. C.

Lyon 3e

## Fermeture du pont Lafayette : pour les automobilistes, c'est reparti pour un mois « de bazar et de retard »



Tous les matins, le pont Morand est embouteillé depuis la fermeture du pont Lafayette, lundi 5 février. Photo Marine Issartel

Lundi 5 février, le pont Lafayette a été fermé aux automobilistes pour une durée provisoire de six semaines. En attendant, les conducteurs composent avec de nouveaux embouteillages, entre vives réactions, adaptation, tentative de filouterie et acceptation de la situation. Témoignages.

Comme chaque matin, à peine le soleil levé, le bal des voitures, cyclistes et piétons s'emballe sur le quai Jean-Moulin (Lyon 2e), dans un concert de klaxons. De longues files de voitures habillent, sur des centaines de mètres, les quais du Rhône depuis la fermeture du pont Lafayette lundi, causant, entre autres, agacements et retards.

« Je perds du temps - Une fermeture annoncée pour six semaines par la Métropole fin janvier 2024, en vue de l'aménagement de la Voie Lyonnaise n°1 (VL n°1). Réou-

verture prévue pour le 25 mars. Malgré tout, la colère et l'impatience du début de semaine des automobilistes semblent s'estomper. Tout le monde est au fait des embouteillages dans le secteur, ou presque. Bien que des panneaux indiquent la fermeture du pont, certaines voitures doivent faire demi-tour au milieu du carrefour, dangereux. Pour éviter cette situation, certains s'organisent pour ne pas passer à cet endroit aux heures de pointe ou changent d'itinéraire.

C'est le cas de Marie, qui se dirige dans le 3e arrondissement pour travailler : « J'essaie de décaler mon heure de départ pour éviter le pic de 8 h 45 ». Une organisation à laquelle Dominique n'a pas pensé. « C'est le bazar, je perds du temps pour aller au boulot, ça me rajoute 20-25 minutes », s'agace-t-il au volant de sa voiture.

**Nez à nez avec la police**  
La fermeture de cet axe oblige les automobilistes à se reporter

sur le pont Morand, déjà encombré aux heures de pointe. Un détour parfois non anticipé comme c'est le cas pour Jean, qui vient d'Ardèche pour un rendez-vous médical : « J'ignorais qu'il y avait des travaux puisque je suis de passage et c'est franchement pénible ».

Marcel, lui, est en voiture avec sa femme et ses enfants. « C'est le bordel », s'emporte-t-il. Les axes alentours sont eux aussi embouteillés. Pour sa famille et lui, ce sera une vingtaine de minutes de perdues. « Là, j'en ai au moins pour trente minutes de plus, s'impatiente Mathieu, dans sa camionnette. C'est galère à cause des travaux qui sont menés en même temps sur les quais (Sarraill et Augagneur, tous deux en travaux pour la VL n°1) ».

Que ce soit Jacques, Christelle ou Youssa, chacun tente de prendre son mal en patience. Patience que n'ont pas certains scooters ou automobilistes, qui bravent le sens interdit au début du pont et qui, une fois arri-

vés au bout, se retrouvent soulevés au nez à nez avec la police, prête à les verbaliser.

**« À vélo, il faut être encore plus vigilant »**

Côté vélo, il y a aussi un temps de latence. Malgré les nombreux panneaux indiquant le chemin à prendre, il n'est pas rare que les cyclistes restent en suspens, pour comprendre quelle route emprunter.

« Les travaux me dérangent pour circuler normalement », raconte Audrey, en attendant que le feu des vélos passe au vert. Franck, quant à lui, trouve que le projet de la VL n°1 est « fantastique et génial ». Cependant, il avoue être actuellement gêné par les travaux. « au niveau du carrefour avec le pont Lafayette et le quai Sarraill, la piste des vélos est condamnée, il faut faire un détour », avant d'ajouter : « la circulation est plus dense que d'habitude, il faut être encore plus vigilant. »

● Marine Issartel

Lyon

## Moins de pub sur le réseau des TCL

Ils étaient arrivés sans crier gare, à partir de 2015, dans les stations du métro lyonnais. Depuis, plusieurs millions de paires d'yeux ont été méchamment éblouies par les panneaux numériques faisant défiler de l'information institutionnelle ou de la publicité. Mais leurs jours sont désormais comptés.

« À partir du 1<sup>er</sup> avril, l'ensemble des panneaux publicitaires numériques du réseau TCL (transports en commun lyonnais, N.D.L.R.) s'éteindront et seront ensuite progressivement déposés », a annoncé, Bruno Bernard, le président écologiste de l'autorité organisatrice des transports en commun (Sytral Mobilités) lors d'un conseil d'administration, ce jeudi, à Lyon (3e).

Exit les caissons et le grand écran numérique à Bellecour, visible vers la ligne D. Résultat : moins de dépenses énergétiques, permettant « de réduire l'empreinte carbone » et moins de « pollution visuelle pour nos usagers » a ajouté l'élu, par ailleurs président de la Métropole de Lyon. Un petit miracle rendu possible par la concession de la publicité avec Clear Channel, arrivée à échéance.

La pub n'est pas, pour autant, bannie. Une nouvelle concession a ainsi été conclue avec Cityz Media, le nouveau nom de Clear Channel, mais avec moins de publicité. Aujourd'hui, le nombre d'emplacements publicitaires, de plus de 6 000 sur le réseau TCL, sera diminué de « 25 % » a exposé Bruno Bernard. Le revenu publicitaire minimum garanti s'élèvera à 34,6 millions d'euros (2024-2031), représentant moins de 0,5 % des recettes de Sytral Mobilités.

● S.M.

## Une période de travaux stratégiquement choisie par la Métropole

Contactée par *Le Progrès*, la Métropole indique qu'elle a pris plusieurs mesures pour limiter au maximum l'impact sur le trafic. La première mesure étant le choix de la période, stratégique, puisque les vacances de février (commençant le 17 février) sont les « moins chargées de l'année en termes de circulation automobile ». La circulation sera réduite

« permettant de limiter les perturbations » explique-t-elle. La deuxième mesure est la communication établie à ce sujet, que ce soit les panneaux autour du pont Lafayette ou sur le site de l'Agence des mobilités. Pour informer les usagers, la Métropole a mis en ligne un itinéraire avec déviation autour du secteur et une carte en temps réel de la

circulation. Depuis la fermeture du pont Lafayette, la Métropole a constaté plusieurs reports de trafic. Alors que les chiffres montrent un plus faible impact sur le pont Morand qu'en juin 2023 (lors de première fermeture du pont Lafayette), des mesures anti-saturation automatiques ont tout de même été adoptées sur ce pont : « Si les

capteurs sous la chaussée détectent des voitures sur un temps trop long, alors le feu de sortie du pont s'allonge. Une fois le pont vidé, les feux tricolores reviennent à leur fonctionnement normal. » Une mesure qui s'applique seulement sur le pont Morand et non celui de la Guillotière, dû à la présence du tramway au carrefour avec la place Gabriel-Péri.

## Tribune de Lyon – 946 – 25/01/2024



## Il était une fois... La chapelle de la Trinité

Aujourd'hui désacralisée, la chapelle de la Trinité a une vie artistique intense ; elle accueille notamment de nombreux concerts de musique baroque et classique.

**A**u cœur de la Presqu'île, entre les murs du collège-lycée Ampère et le long du passage Ménestrier, se trouve la chapelle de la Trinité. Construite entre 1617 et 1622 dans un contexte de Contre-Réforme, cet ancien édifice religieux est le premier bâtiment ecclésiastique de style baroque de Lyon. Consacrée comme église en 1622 par François de Sales, la chapelle de la Trinité a été édifée par le frère jésuite Étienne Martellange à destination de l'ancien établissement scolaire municipal. « À l'époque, l'enseignement religieux et la messe n'étaient pas une option. Les élèves devaient se rendre du côté du quai Chauveau, dans une paroisse qui a disparu depuis. Des parents se plaignaient que leurs enfants aillent loin, des riverains aussi... Les jésuites ont donc demandé à la Ville de Lyon de construire une chapelle attenante à l'établissement. La Ville accepte et les Lyonnais, dans un élan de générosité, donnent beaucoup d'argent. La chapelle est construite avec l'argent

*des habitants, ce qui explique qu'elle appartenait à la Ville et non au diocèse... », explique Éric Desnoves, directeur général des Grands Concerts, association qui a la responsabilité de la chapelle de la Trinité depuis 1999.*

**La tête dans les étoiles.** En 1702, Jean-Dominique Cassini, membre de l'Académie royale des sciences, persuade le père Jean de Saint-Bonnet de fonder le premier observatoire astronomique de la ville au-dessus de la chapelle. Toutefois, en octobre 1793, pendant le siège de Lyon, il est en partie détruit et ne sera restauré qu'en 1817. Ne répondant plus aux besoins de l'astronomie de l'époque, l'observatoire cesse ensuite de fonctionner.

Parallèlement, en 1802, la chapelle de la Trinité accueille la consulte de Lyon, réunion au cours de laquelle Napoléon Bonaparte transforme la République cisalpine en République italienne. Une réplique d'un tableau du

château de Versailles commémorant cet épisode de l'histoire italienne est exposée dans la chapelle.

**Tout pour la musique.** En 1920, la chapelle est désacralisée et son orgue installé en 1623 est vendu à une commune iséroise, Saint-Chef. Au fil du temps, l'ancien édifice religieux tombe en désuétude. Le bâtiment accueille des expositions mycologiques et de reptiles, une foire aux skis et est même utilisé comme salle de gymnastique de 1930 à 1937. Si le 23 août 1939, la chapelle de la Trinité est classée au titre des Monuments historiques, son état de délabrement avancé contraint la Ville à la fermer au public pendant dix ans. En 1990, sous la municipalité de Michel Noir, elle est restaurée par Jean-Gabriel Mortamet, puis Didier Repellin. À l'heure actuelle, la chapelle de la Trinité, appartenant à la Métropole de Lyon depuis 2018, est un haut lieu de la vie artistique. Grâce à une acoustique remarquable, elle accueille depuis le début des années 2000 de nombreux concerts baroques organisés par Les Grands Concerts, mais aussi des événements privés d'entreprises ou de la Métropole de Lyon. **EMMA RESSEGAIRE**

**Le jour où...**

**Lyon a eu son premier gratte-ciel**

Sortie de terre entre 1972 et 1977, et inaugurée la même année, la tour du Crédit lyonnais, surnommée «le Crayon», fut le véritable premier gratte-ciel de la skyline lyonnaise.

La tour du Crédit lyonnais fait partie intégrante du plan d'aménagement du quartier de la Part-Dieu décidé à la fin des années 1960 par le maire Louis Pradel, dans un Lyon en pleine croissance économique. Le but ? Réhabiliter ces anciens terrains militaires pour en faire le «centre directionnel» de la ville. Une tâche déléguée à l'atelier d'urbanisme de la Ville de Lyon fondé par Charles Delfante (architecte lyonnais ayant réalisé le parking des Halles de Lyon et l'Auditorium). Mais pour que ce nouveau centre névralgique de la ville ait un «repère visuel», Delfante fait appel à un cabinet d'architectes américain, Araldo Cossutta & Associates. C'est alors que l'idée de la tour «Crayon» est née. Financée par Le Crédit lyonnais, elle sort de terre au

bout de cinq ans et est inaugurée le 31 mai 1977 en présence du ministre de l'Équipement et de l'Aménagement du territoire de l'époque, Jean-Pierre Fourcade, et du tout nouveau nouveau maire de Lyon, Francisque Collomb.

Le «Crayon». Avec 41 étages, la tour culmine à 165 mètres. Une hauteur qui en fait le quatrième monument le plus haut de France lors de son inauguration (elle occupe la 14<sup>e</sup> place aujourd'hui). Avec sa pyramide de 23 mètres de haut en son sommet et sa forme cylindrique de 44 mètres de diamètre, il n'en fallait pas plus pour que les Lyonnais la surnomment «le Crayon». En 2008, la tour change de nom et devient la tour Part-Dieu, mais garde le



53

© BIBLIOTHÈQUE MUNICIPALE DE LYON - YVES JAUBERT 1976

symbole du crayon dans son logo. Elle conserve aussi le logo LCL sur sa façade, bien que la banque n'occupe plus les locaux (elle reste toutefois l'un des six propriétaires bailleurs de la tour).

Selon la légende, le sommet du «Crayon» s'arrêterait au pied de la basilique de Fourvière, pour que cette dernière reste l'édifice le plus haut de la ville.

A. ROLLION

**Qui est-ce ?**

**Rose Dione**

Née à Dardilly le 22 octobre 1878 d'une mère couturière et d'un père cultivateur, Rose Dione, de son vrai nom Claudine Rosalie Gras, fut une étoile montante franco-américaine du cinéma muet. Après une jeunesse lyonnaise, Claudine part à Paris, avec son fils Roger, et aurait commencé sa carrière dans la compagnie de Sarah Bernhardt. En 1909, elle tourne son premier film, *Joseph vendu par ses frères*. Après quelques tournages en France, elle part tenter sa chance à Hollywood, à la sortie de la Première Guerre mondiale. C'est bien à Los Angeles que la Lyonnaise va réaliser la majorité de sa carrière. Entre 1919 et 1932, elle va tourner sous la direction de l'oscarisé Frank Lloyd, et de Max Linder et Tod Browning. Ce dernier lui offrit l'un des derniers rôles de sa carrière, celui de M<sup>me</sup> Tetralini, directrice du cirque dans le cultissime *Freaks (La Monstrueuse Parade)* en 1932. Mais tout au long de sa carrière, la Lyonnaise n'a jamais tenu le haut de l'affiche, elle a toujours été cantonnée aux personnages secondaires, notamment dans *La Courtisane* (titre original : *Susan Lenox*) en 1931 aux côtés de Clark Gable et Greta Garbo. En tout, elle aurait tourné dans 68 films. La fin du cinéma muet a aussi sonné la fin de la carrière de l'actrice d'origine lyonnaise sur le grand écran. Elle meurt le 29 janvier 1936, à l'âge de 57 ans, dans une certaine discrétion. **MATHIS DA SILVA ET VÉRONIQUE LOPES**



© SAVIRE

**Parlons Lyonnais.**

**Truffe**

PAR JEAN-BAPTISTE MARTIN

En français standard, le mot truffe désigne le champignon ascomycète apprécié pour le parfum qu'il donne aux préparations culinaires. Dans le Lyonnais, la Loire et l'Isère, il est aussi employé avec le sens « pomme de terre ». À Lyon, cet emploi était fréquent au début du XX<sup>e</sup> siècle, comme le montre la citation suivante du *Glossaire des gones de Lyon d'A. Vachet* : « À Lyon, vivre de truffes n'indique pas qu'on soit riche, gourmand, prodigue, au contraire. » Truffe vient de *tufera*, variante du latin classique *tuber (terrae)* « excroissance, tubercule (de terre) ». L'emploi de truffe avec le sens « pomme de terre » est récent puisque celle-ci n'a été découverte dans les Andes de l'Amérique du Sud par les conquistadors espagnols que vers la fin du XVI<sup>e</sup> siècle et qu'en France sa culture et sa consommation ne se sont développées qu'au XVIII<sup>e</sup> siècle.

## Tribune de Lyon – 947 – 01/02/2024

## 44 L'Instant T PATRIMOINE



© BM DE LYON

Il était une fois...

## La maison Henri IV

Montée Saint-Barthélemy, face à la gare Saint-Paul, est érigée une somptueuse bâtisse, la maison Henri IV, souvent appelée à tort hôtel Paterin.

Située au 4 rue Juiverie, cette somptueuse demeure construite en 1610 avait été baptisée maison Henri IV. Si la légende raconte que le roi de France y a séjourné, aucune trace écrite ne l'atteste. Parmi ses propriétaires se sont succédé les Bullioud, Audebert, François Grollier, Claude Pocolot, et la famille Clapeyron au XVIII<sup>e</sup> siècle.

Jusqu'alors constituée de quatre murs, la bâtisse perd sa façade ouest qui longe la montée Saint-Barthélemy en 1863. Un chantier supervisé par l'architecte lyonnais Pierre Martin. Trente-sept ans plus tard, en 1900, c'est le mur nord qui est détruit afin d'élargir la rue et permettre la construction de la gare du funiculaire qui reliait Saint-Paul au cimetière de Loyasse, autrement

appelé la ficelle des morts (fermée en décembre 1937). Et c'est donc à cette date que l'intérieur de la Maison Henri IV est révélé aux Lyonnais. Visible depuis la montée Saint-Barthélemy, la bâtisse offre à voir un grand escalier Renaissance, des galeries d'arcades et le buste du roi de France, installé dans une niche de la façade lors des travaux de 1863. Ce buste a certainement été sculpté en hommage à Henri IV qui s'était marié à Marie de Médicis en 1600 dans la cathédrale Saint-Jean, mais cela n'est qu'une supposition... On sait que la maison Henri IV a abrité durant les trois quarts du XIX<sup>e</sup> siècle du matériel de lutte contre les incendies, et pendant une vingtaine d'années une école de garçons. Aujourd'hui, le bâtiment de 1800 m<sup>2</sup> est divisé en 18 appartements qui ont subi une lourde rénovation en 1989 supervisée par Jean-Paul Drillien: ils ont duré 18 mois et coûté 5 millions de francs.

**Mystère Paterin.** Sous le buste d'Henri IV, on peut lire une inscription faisant référence à Paterin (photo ci-dessous). Et pourtant. «Aucune trace d'un M. Paterin qui ait vécu dans cette demeure», explique Georges Berger, membre de l'association Renaissance du Vieux-Lyon. C'était un célèbre magistrat lyonnais et premier président au parlement de Bourgogne; il était sûrement très influent pour émerger dans l'imaginaire lyonnais comme propriétaire d'une des plus belles demeures du Vieux-Lyon.» D'ailleurs, M. Vermorel, un voyer lyonnais, affirmait en 1879 dans le numéro 10 du journal *La Construction lyonnaise* n'avoir jamais trouvé de Paterin à cette adresse. Pour Georges Berger, l'architecte Pierre Martin serait celui qui a soutenu l'hypothèse Paterin... mais le mystère restera à jamais entier. ENZO CALDERON



© BM DE LYON

Le jour où...

## L'aviateur lyonnais Edmond Seux a failli voler

Passionné d'aviation, le Lyonnais Edmond Seux rêve depuis toujours de s'élancer dans les airs, avant cette date du 15 mai 1907.

«**N**ous avons tous les jours devant nos yeux des modèles d'aéroplanes: il n'y a pour ainsi dire qu'à copier une de ces charmantes mouettes qui planent au-dessus du Rhône», écrit Edmond Seux à Lyon en janvier 1907. Né à Annonay (07) d'un père marchand de tissus, ce rêveur est obsédé par l'idée de voler. C'est le mercredi 15 mai 1907 qu'il fera ses premiers pas dans les airs, sur les pelouses du terrain militaire du Grand-Camp (actuel campus de la Doua), avec un «aéroplane équipé d'un moteur de 35 chevaux pesant 100 kg». Un poids total de 440 kg, aviateur compris.

**Stoppé en plein vol.** Face à un parterre de civils et de soldats,

l'apprenti pilote s'élance sur la piste à l'aide de son engin. Il atteint les 30 km/h en quelques mètres. Puis une roue casse et stoppe la course de l'appareil. La pièce est aussitôt remplacée. Après 20 mètres de parcours, la vitesse de pointe est de nouveau atteinte, soulevant l'aéronef à 30 centimètres au-dessus du sol avant qu'il s'écrase sur la piste. «*Le décollage se serait produit si l'inclinaison inattendue n'avait amené une des hélices à toucher le sol et briser les ailes*», raconte alors l'inventeur.

La cause de cet échec? Des roues arrière trop petites. «*Leur remplacement par d'autres roues plus grandes fut alors décidé. Mais depuis, l'appareil n'a pu s'élever totalement, bien que la vitesse sur le sol ait été évaluée*



© BNL DELVON

à 35 km/h», s'émeut à l'époque le Lyonnais dont les essais futurs se traduiront par les mêmes échecs. Edmond Seux finira par engloutir sa fortune dans sa quête effrénée du ciel. Criblé de dettes, il se jettera dans le Rhône pour fuir ses créanciers et n'aura jamais vraiment volé.

**HAROLD DECAILLOT**

Deux nouveaux essais de l'aéroplane d'Edmond Seux ont eu lieu sur le terrain du Grand-Camp à Villeurbanne, les 28 et 30 mai 1907.

## Qui est-ce? Leidrade

Leidrade est un homme de lettres et d'Église du temps de Charlemagne. Né vers 745 dans la région de Nuremberg (Allemagne) et issu d'une famille aristocratique, il suit une formation intellectuelle à l'école épiscopale de la ville allemande de Freising et devient diacre de l'église de cette ville à la fin des années 760. Aux alentours de l'an 780, il est appelé à la cour de Charlemagne et figure parmi les hommes de confiance dont le roi va s'entourer. En 782, il intègre l'école du Palais et devient le disciple favori d'Alcuin, un moine anglais et l'un des principaux conseillers de Charlemagne. Leidrade était également le bibliothécaire du roi. En 798, l'évêque de Lyon, Adon, décède. Le roi nomme à sa succession Leidrade, qui fut par la suite élu à l'unanimité par le clergé et le peuple. Il restera évêque jusqu'en 816. Le Bavaois est soucieux du développement de la culture religieuse. Il veille à rétablir l'observance de la vie régulière et introduit la réforme canoniale souhaitée par Charlemagne. De plus, il crée une école des chantes et une autre destinée à apprendre la lecture et la compréhension des textes sacrés. Il entame aussi un vaste programme de restauration de plusieurs édifices religieux de Lyon et ses environs. Il rebâtit les églises Saint-Nizier, Saint-Paul et Saint-Georges à Lyon, Sainte-Marie à Saint-Étienne, les maisons épiscopales et le monastère de l'île Barbe. Enfin, il construit un cloître pour les clercs. Fatigué et malade, il décède en décembre 821 à l'abbaye Saint-Médard de Soissons (02). À sa mort, Agobard, son chorévêque, lui succède en tant qu'évêque. **EMMA RESSEGAIRE**

## Parlons lyonnais.

### Babian

PAR JEAN-BAPTISTE MARTIN

À Lyon et dans le Lyonnais, le nom masculin babian est ordinairement employé avec le sens «(individu) niais, imbécile, nigaud». Dans son *Glossaire des gones de Lyon* (1907), A. Vachet indique que l'invective «grand babian!» adressée à quelqu'un peut revêtir un caractère injurieux.

Dans le Beaujolais, babian (variante baban) est employé avec des sens différents, comme l'indique le *Dictionnaire du français régional du Beaujolais* (1992) d'A.-M. Vurpas et C. Michel. Ce mot désigne un être imaginaire destiné à faire peur aux enfants («*Si tu continues à être vilain, le babian va venir.*») et la locution verbale faire le babian signifie «bouder» («*Arrête de faire le babian dans ton coin.*») Babian vient de la base onomatopéique bab- (comme le nom féminin babeute «femme bavarde» relevé en Beaujolais).