



## **REVUE DE PRESSE\***

**DU VENDREDI 23 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

**Lyon 3e**

# Travaux du futur bus express : « On morfle déjà et ça va durer trois ans »

Les deux cogérants du tabac presse Le Sigarellum, cours Richard-Vitton, dans le 3<sup>e</sup> arrondissement s'inquiètent des conséquences du chantier du futur BHNS (Bus à haut niveau de service) et des retombées sur leur tiroir-caisse. Et ils ne sont pas les seuls.

Les blocs de béton barrent la portion de route qui longe Le Sigarellum et donnent le ton : « On ne passe plus ! » Le stationnement autrefois possible sur les quelques places aménagées au début du cours Richard-Vitton en fait aussi les frais. Des places il n'y a pas si longtemps utilisées par les automobilistes venus faire leurs achats dans cet important tabac-presses-jeux, à la frontière de Villeurbanne et de Lyon 3<sup>e</sup>, situé tout près de l'arrêt du tram T3, "Renaissance-Balzac". « On nous parle de travaux sur les réseaux en fouis devant notre commerce mais on n'en sait pas plus », glisse Antoine Paysal, un des cogérants.

**Un projet qui fait débat**  
Ce qui est sûr, c'est que tout le secteur est concerné depuis janvier par le chantier lié au futur BHNS, une ligne de bus « à haut niveau de service », reliant la Part Dieu aux Sept-Chemins



Le tabac presse Le Sigarellum (ici à droite) est impacté par les travaux. Photo Régis Barnes

en 25 minutes via la route de Genas et qui traversera, sur cette arrière très fréquentée, les communes de Bron, Villeurbanne et le 3<sup>e</sup> arrondissement de Lyon. Un projet qui fait débat depuis son annonce par la Métropole de Lyon et le Sytral qui fera cohabiter sur une même voie, bus, tramway, piste cyclable et piétons. Avec, à la clé, 600 places de stationnement supprimées. Les différentes concertations publiques ont fait ressortir des

avis divergents, certains riverains se réjouissent de voir moins de place donnée à la voiture quand d'autres, comme les commerçants, redoutent d'assister à une baisse de fréquentation de leur point de vente, donc de leur chiffre d'affaires. Sur le cours Richard-Vitton, long de plus d'un kilomètre, ce bus express permettra de rallier la route de Genas pour filer vers le boulevard périphérique. Mais les 200 derniers mètres du

cours seront mis en sens inverse, à partir du n° 89 et jusqu'au n° 117. Antoine Paysal et son associé Ouahid partagent l'inquiétude de leurs collègues. « On sait que c'est juste le début, on est déjà impacté par les travaux et ça va durer pendant trois ans. On a une baisse de 12 % de la fréquentation sur les treize premiers jours de février. À la fin du mois, on sera entre 15 et 20 %, on est est convaincu. Et on ne sera pas

indemnisé. » « Nous avons une grosse clientèle de quartier », ajoute le gérant. « Mais aussi des gens de passage. Moi aussi, j'habite à l'extérieur et je vois bien comme ça devient compliqué de venir en voiture jusque-là ».

**« Du gaspillage d'argent public »**

Antoine Paysal indique être en contact avec des agents du Sytral qui le tiennent informé de l'évolution de ce dossier. « On se dit que ça ira mieux dans trois ans, quand tout sera fini. On aura même un arrêt de bus devant le magasin et une piste cyclable. Mais on aura perdu des centaines de places de stationnement sur tout le secteur. » Pour le commerçant, ce projet, qui ne lui paraît pas justifié en termes de transport et qui a un coût (estimé à 204 millions d'euros travaux et acquisitions foncières comprises), « c'est du gaspillage d'argent public ! » Le cogérant lorgne du côté de ses voisins villeurbanais de la place Grandclément, concernés par le chantier du tram T6. Ce qui n'est fait pas pour le rassurer. « La galère continue pour eux et sur le cours Vitton on morfle déjà. Mais que faire ? On subit, on n'a pas le choix ! »

● Régis Barnes

## Pétition, constat d'huissier, courrier... Ces commerçants veulent se faire entendre

Le cours Richard-Vitton est calme. Un peu trop, peut-être, au goût de certains commerçants qui ne voient passer plus personne ou presque. « On n'avait pas vu cette situation depuis le confinement », note l'un d'entre eux. Les choses ont commencé à se corser en janvier dernier, précise Martine depuis sa boutique des étoffes. Le jour où l'accès au cours a été fermé pour cause de travaux. Une décision qui, associée à une route de Genas désormais barrée entre les Maison-Neuves et l'arrêt du tram T3 Re-

connaissance-Balzac, a fait fuir la circulation automobile.

**« On n'a pas été prévenus »**

Ces chantiers de réseau sont réalisés dans le cadre du projet de bus à haut niveau de service (BHNS) devant relier la Part-Dieu aux Sept-Chemins.

« On n'a pas été prévenus », lancent certains commerçants ce mardi après-midi devant leur pas-de-porte. Et le résultat ne se serait pas fait attendre. Une baisse de la

clientèle et une diminution des chiffres d'affaires. On évoque ici ou là, « moins 20 % » depuis le début de l'année. « À moins 30 % on ne s'en sortira pas, poursuit Martine et qu'on ne mette pas cela sur le dos d'une baisse de pouvoir d'achat ».

Et ils s'inquiètent. Pour les jeunes qui viennent de s'installer dans ce secteur de Montchat. « On perd 50 % de notre clientèle qui vient surtout en voiture », avance une coiffeuse. « Les collectivités ne savent pas ce que c'est de gagner sa vie », renchérit Martine, « et ils oublient que nous contribuons à la bonne marche de la société ».

Après un constat d'huissier et une pétition lancée il y a une semaine, c'est un courrier qui devrait partir en direction du Sytral, des élus de la Métropole, de la Ville et de l'arrondissement, pour dire la colère d'une bonne cinquantaine de commerçants du cours Richard-Vitton. Eux qui doivent faire face aussi aux chambardements liés aux travaux du T6 et de la place Grandclément. Tous espèrent une solution.

● A. Du.



Ouahid, l'un des cogérants du tabac-presses Le Sigarellum, constate que les clients viennent moins. Photo Régis Barnes

## Une indemnisation pour les préjudices subis par les entreprises riveraines

« Les travaux en cours ne sont pas liés à l'obtention des autorisations administratives découlant de l'enquête publique du BHNS », commence le Sytral, contacté par *Le Progrès*. L'autorité de transport assure : « La mise en sens unique pour les travaux actuellement menés par les opérateurs de réseaux n'est pas irréversible, et aucun aménagement de mise en sens unique définitif ne sera réalisé avant les conclusions de l'enquête publique. En prévision des potentiels travaux du BHNS et afin de sensibiliser les commerçants, des permanences seront proposées dès

le mois de mars afin d'identifier et proposer des solutions d'accompagnement personnalisées. »

Le Sytral met en place une procédure d'indemnisation amiable indépendante pour les préjudices économiques que les entreprises riveraines des chantiers estiment avoir subis. Il déploie aussi un dispositif de « relation riverains » qui accompagne les habitants tout au long du projet de la phase de chantier jusqu'à la réalisation du projet avec notamment la mobilisation sur le terrain d'un agent dédié aux côtés des commerçants et des riverains du tracé.



Pour les commerçants du cours Richard-Vitton, les travaux en cours ont fait fuir la circulation automobile. Photo Aline Duret

**Auvergne-Rhône-Alpes****Les premiers cars de la Région rétrofités à l'hydrogène seront sur les routes dès la rentrée**

RH04\_V1

La Région Auvergne-Rhône-Alpes s'est engagée sur une commande de 50 cars rétrofités à l'hydrogène sur deux ans avec le groupe aurhalpin GCK. Une première européenne selon la collectivité.

« C'est la première fois en Europe qu'une collectivité locale homologue, finance et fait rouler des cars rétrofités à l'hydrogène. On le fait, en plus, avec du matériel produit en Auvergne-Rhône-Alpes », s'est félicité ce vendredi Laurent Wauquiez.

**Une pile à hydrogène fabriquée à Saint-Fons**

Le président LR de la Région, qui ambitionne d'en faire le premier territoire à hydrogène de France, présentait l'un des 16 cars commandés



16 anciens cars diesel, transformés en cars à l'hydrogène, circuleront d'ici la rentrée prochaine dans la région. Photo Frédéric Chambert

par la Région au groupe GCK, pour un montant total de 8,5 millions d'euros. Des cars diesel transformés en cars à l'hydrogène par GCK, avec une pile à hydrogène fabriquée dans la Métropole de Lyon, dans la toute nouvelle gigafactory de Symbio à Saint-Fons. Un moyen de remédier

au manque de cars à l'hydrogène sur le marché.

**Un investissement de 25 millions pour la Région**

La Région s'est engagée sur une commande de 50 cars dédiés au transport scolaire et à l'interurbain sur deux ans, soit un investissement total de

25 millions d'euros. La collectivité peut compter sur des cofinancements de l'Ademe et espère des aides européennes.

Ces premiers bus à l'hydrogène sont pour l'instant testés sur le circuit de Charade, dans le Puy-de-Dôme. Ils circuleront dès septembre-octobre

sur les lignes Saint-Jean-de-Bourday (38) - Vénissieux, Saint-Marcellin (38) - Grenoble, Valsérhône (01)-Annecy (74) et Annonay (07)-Lyon.

« GCK est une de nos pépites. On attend à travers nos commandes la création potentielle de 400 emplois directs et indirects d'ici deux ans dans notre région, autour de la technologie du retrofit », a précisé le président de Région.

Après homologation par le Centre national de réception des véhicules, GCK démarre la production en série de la gamme autocars à partir du mois prochain sur son nouveau site à Courmon-d'Auvergne. Objectif, selon Eric Boudot, le président de GCK, la livraison de 50 bus rétrofités en 2024 et une centaine l'année suivante.

● A.-L.W.

Samedi 17 février 2024

Actu Lyon et région 11

Lyon

# Alternative aux urgences, le centre de santé St Joseph St Luc ouvre en mars



Le centre de santé sera situé à une centaine de mètres des urgences de l'hôpital, rue Raulin. Photo d'archives Joël Philippon

Situé à proximité de l'hôpital, ce centre permettra de réorienter les patients se présentant aux urgences, mais relevant de la médecine générale et de trouver des solutions pour ceux sans médecin traitant. Il s'inscrit dans le projet de restructuration des urgences mais aussi dans la volonté de l'établissement de développer des soins « hors les murs ».

C'est à 100 mètres des urgences, au 42 ter rue Raulin, que le centre de santé de l'hôpital Saint Joseph Saint Luc ouvrira ses portes « courant mars ». L'un de ses objectifs est, bien sûr, de réorienter les patients des urgences relevant de la médecine générale. Mais ce centre « aura aussi pour mission de renforcer l'offre de soins de premiers recours médecin traitant sur ce secteur du 7<sup>e</sup> et d'offrir un suivi à nos patients n'ayant pas de médecin traitant », précise la directrice de l'hôpital, Sophie Léonforte.

**Des soins hors les murs**  
Après la création de la Maison Saint-Martin (Lyon 2<sup>e</sup>), dédiée aux maladies chroniques, l'hôpital poursuit le développement de son offre de soins « hors les murs ». Doté de cinq médecins généralistes salariés de l'hôpital, qui travaille-

ront « en étroite collaboration » avec les spécialistes de l'établissement, le centre sera ouvert du lundi au vendredi, de 8 h 30 à 19 heures, et le samedi de 8 à 13 heures.

Situé près de la Permanence d'accès aux soins (PASS), il pourra aussi accueillir les patients en situation précaire de la PASS, une fois qu'ils auront accédé à leurs droits. Ce centre est l'une des « briques » du vaste projet de réorganisation du service des urgences, dont le montant est évalué désormais à 6 M€ et qui a été soumis à l'Agence régionale de santé.

Avec une fréquentation en

hausse + 10 % depuis le Covid (100 passages/jour contre 85), les urgences de Saint Joseph Saint Luc connaissent régulièrement des tensions, comme fin décembre, à l'image de l'ensemble des services de la Métropole.

### Arrivée de nouveaux médecins et d'un chef de service

Les postes médicaux vacants ont été pourvus avec désormais 16,5 équivalents temps plein de médecins et un nouveau chef de service, le Dr Raphaël Streiff. Des dispositifs ont été mis en place, comme le renfort d'une deuxième infirmière d'accueil

et d'organisation en cas d'affluence et la possibilité d'admissions non programmées en moins de 48 heures pour des patients adressés par des médecins traitants ou des Ehpad, mais l'amélioration des flux doit aussi passer par une restructuration architecturale.

L'unité d'hospitalisation de courte durée sera ainsi transférée du 1<sup>er</sup> étage au rez-de-chaussée, côté tramway, où se trouvent actuellement des salles de réunion. Les travaux pourraient commencer en 2025.

Reste que l'hôpital du centre-ville garde un handicap, surtout au vu du profil gériatrique de la

patientèle des urgences : son absence de lits d'aval.

« C'est rare un établissement MCO (médecine, chirurgie, obstétrique) qui n'a pas de soins de suite et de réadaptation », souligne Sophie Léonforte. Le projet déposé pour les Portes du Sud était une opportunité pour combler ce manque. « Nous sommes arrivés en finale. Cela a montré que nous pouvions nous mobiliser rapidement et tout le monde a reconnu le sérieux de notre travail », veut retenir aujourd'hui la directrice de Saint Joseph Saint Luc. C'est pour une prochaine fois.

● Sylvie Montaron

## En 2023, + 8 % d'activité et un déficit maintenu

Alors que les acteurs du public alertent sur des déficits records dans leurs hôpitaux en 2023, Sophie Léonforte relève la « bonne année » réalisée par Saint Joseph Saint Luc.

Avec une hausse de + 8 % de l'activité, le déficit devrait se maintenir à 500 000 € pour un budget d'exploitation de 133 M€, « soit moins de 1 % du budget alors qu'historiquement nous étions plus près de 3 % », se félicite la directrice. « C'est le fruit d'un gros travail des équipes »,

souligne-t-elle.

### Hausse de 13 % de l'activité en chirurgie

En chirurgie, l'activité, en hausse de +13 %, a bénéficié de l'arrivée du robot Da Vinci, l'objectif de 140 interventions à trois ans ayant été réalisé en un an.

En médecine, l'augmentation du nombre de lits (170), l'ouverture de la Maison Saint-Martin (pathologies chroniques) et la montée en puissance de la neurologie (dix médecins en plus) ont permis d'accroître l'activité

de + 12 %.

Pour éviter le recours à l'intérim, un pool permanent de remplaçants polyvalents en CDI – dix infirmiers et dix aides-soignants – a été mis en place. Mais, confronté aux différences de rémunération entre les établissements de santé privé d'intérêt collectif et le public, l'hôpital, qui compte 1 200 salariés (équivalents temps plein) dont 180 médecins (120 ETP), a dû aussi recourir à des « leviers » ciblés sur certains postes.

### Les autres projets ▶

▶ **Maternité** : répartie entre le 2<sup>e</sup> étage (20 lits) et le 5<sup>e</sup> étage (10 lits), elle sera réunie cette année au 5<sup>e</sup> et ramenée à 27 lits +1, avec une qualité hôtelière améliorée.

En 2023, 2 100 accouchements ont été enregistrés contre 2 350 en 2019.

▶ **Cardiologie** : le plateau va également être restructuré, au 1<sup>er</sup> étage, avec l'ouverture d'une troisième salle d'intervention, mixte, aux côtés de la salle de cardiologie et de la salle de rythmologie. Les travaux débiteront en juillet pour s'achever au 1<sup>er</sup> trimestre 2025.

Samedi 17 février 2024

Lyon

# 3 000 vélos volés par an : le fléau gagne du terrain

Début février, une trentaine de vélos volés étaient découverts dans les Pentes de la Croix-Rousses. La partie émergée de l'iceberg, sans doute, alors que, rien qu'en janvier, la police a dénombré 150 vols de bicyclettes. Un fléau pour les cyclistes qui tentent de s'organiser comme ils peuvent.

**L**undi 5 février, Olivier observe en bas de chez lui les manœuvres d'un véhicule plateau qui sort de la résidence Dupasquier, rue Pouteau, dans le 1<sup>er</sup> arrondissement. À l'arrière du camion, une trentaine de vélos, musculaires à assistance électrique et longtail. Des sacoches, casques et autres accessoires ont également été saisis ainsi qu'une demi-douzaine de scooters.

Selon la Ville de Lyon, il s'agit d'une opération police nationale qui a récupéré des vélos volés entreposés dans des boîtes du garage. Une enquête est d'ailleurs toujours en cours et les vélos sont actuellement stockés à la fourrière, en attendant de pouvoir être rendus à leurs propriétaires.



**« Si je dois laisser mon vélo deux ou trois heures en ville, je préfère prendre les TCL »**  
Catherine

● **Un cycliste sur deux déjà victime d'un vol en 2019**  
Ces vols, un fait isolé ? Pas vraiment. En France, près d'un



À la fourrière, une trentaine de vélos sont proposés, la plupart venant de ce qui a été récupéré le 5 février dans les pentes de la Croix-Rousses. Photo David Tapissier

demi-million de vélos seraient volés chaque année et un vélo serait volé toutes les minutes. En 2019, une enquête de Nova7 et Systra révélait qu'un cycliste sur deux avait déjà été victime d'un vol sur le territoire de la métropole et que 43 % l'avaient été plusieurs fois. Le 2<sup>e</sup>, le 6<sup>e</sup>, Grange-Blanche, Garibaldi, rue Paul-Bert ou Jean-Macé. Le constat est le même : les vélos ne sont jamais en sécurité et quelques dizaines de secondes suffisent pour qu'ils s'envolent.

« Je suis très prudente aujourd'hui », reconnaît Catherine. Son vélo électrique, cette Croix-Roussienne l'a acheté par conviction. Pour éviter de prendre sa voiture. Pour autant, elle s'est déjà fait voler un premier vélo devant la clinique protestante de Caluire. Alors depuis, elle se méfie. « Je l'avoue, j'ai peur. Mais je prends le risque de me le faire voler, même si j'ai deux cadenas. D'ailleurs, si je dois le laisser deux ou trois heures en ville, je préfère prendre les transports en commun. »

● **Les réseaux sociaux pour activer la solidarité**

Le fait est que dans la communauté des cyclistes lyonnais et des vélotafeurs (un terme qui désigne ceux qui effectuent leur trajet domicile-travail quotidien via le vélo), on essaye de s'organiser face à ce fléau. Les réseaux sociaux permettent de signaler les vélos volés. Et ce n'est pas vraiment réjouissant.

Rien que sur le groupe Facebook Vélos volés Lyon, de nouvelles photos apparaissent quotidiennement, au cas où on verrait réapparaître le disparu. Et les vols sont rarement dus à de la négligence : la plupart des vélos « quise font la malle » sont bien amarrés, « attachés sur une borne vélo depuis son cadre » comme le précise Alexis et même « dans un garage à vélo sécurisé » comme le déplore Ophélie. Personne n'est épargné. Ni celui dont le vélo est « pourri », ni celui dont le vélo électrique

coûte très cher, ni même les propriétaires de vélos cargos.

Heureusement, le partage communautaire est parfois source de bonne nouvelle : il contribue à retrouver des vélos volés, comme c'est le cas pour Cécile qui a pu récupérer son longtail à la fourrière, à la suite du post d'Olivier.

● **Métropole : des mesures pour lutter contre le vol**

On y échange aussi des conseils en cas de disparition. Parmi les premiers, aller discuter avec les éventuels commerçants situés autour du lieu de stationnement. Car s'il arrive parfois que la Ville de Lyon soit à l'origine d'opération d'enlèvement de vélos, notamment pour de gros événements qui nécessitent une sécurité accrue - mais dans ce cas, un autocollant est apposé sur le vélo au moins une semaine avant -, le vol est la plupart du temps à privilégier. « Il est indispensable de déposer plainte et de signaler le vol de son vélo dans la base de données d'identification », affirme la direction départementale de la sécurité (DDSP) qui, en janvier, dénombraient 88 vols de vélos simples et 57 de vélos électriques. Et on ne parle que de ceux déclarés volés...

De son côté, la Métropole avance sur son site internet, un autre chiffre impressionnant : 3 000, comme le nombre de vélos qui sont déclarés volés par an à Lyon. Soit plus de huit quotidiennement. Consciente que le vol est l'un des premiers freins à la pratique régulière du vélo et à son usage comme mode de déplacement quotidien, la collectivité a annoncé qu'elle allait présenter début mars, un ensemble de mesures pour lutter contre cette situation.

● **D. T.**

● Pour récupérer votre vélo, contactez le commissariat du 1<sup>er</sup> arrondissement ou rendez-vous à la fourrière avec la plainte et les caractéristiques du deux-roues. Fourrière au 04.37.28.73.70.



Le 5 février, le camion récupérait une trentaine de vélos dérobés sur les pentes de la Croix-Rousses. Photo Olivier Godin

## Cinq conseils pour « protéger » son vélo



Jérémy Deunneulin, de Cyclable Croix-Rousses, présente le combo gagnant : antivol pliable + chaîne antivol qui s'attache à la protection sur roue. Il faudra déboursé près de 200 €. Photo David Tapissier

● **Multiplier les protections**

Finie la petite chaîne pour attacher son vélo. Aujourd'hui, les vendeurs recommandent deux, voir trois cadenas, pour protéger une bicyclette. « 10 % du prix total en cadenas », entend-on souvent. Il est d'ailleurs souvent demandé par l'assurance qui est parfois très exigeante sur l'indice de sécurité : ça peut rapidement dépasser la centaine d'euros.

● **Utiliser différents types d'antivols**

C'est l'idéal. Un antivol qui se plie, une grosse chaîne, en plus du blocage de roue arrière si possible. Certes, une disquette ne coûte pas grand-chose mais les voleurs sont pressés et vont au plus vite. Si ça risque de durer, ils passent à un autre vélo.

● **Le marquage, essentiel aujourd'hui**

Ça n'empêche pas le vol mais depuis janvier 2021, c'est obligatoire et ça permet, lorsque le vélo est retrouvé, de remonter à son propriétaire au sein d'un « Fichier national unique des cycles identifiés ». Des étiquettes, préférées au gravage sont désormais proposées par un des six opé-

rateurs agréés et c'est d'ailleurs gratuit à La Maison du vélo.

● **Choisir son emplacement**

Attacher les roues d'un vélo, c'est insuffisant : l'attacher à un point fixe c'est indispensable. Aujourd'hui, 32 000 arceaux à vélos ont été installés en Métropole. À noter également qu'il existe désormais des places dans les parcs relais, les parkings publics et même un parc Vélov' à la Part-Dieu, ouvert depuis août 2023, de 210 places sécurisées comprenant quatre places pour les vélos cargos.

● **Observer les autres vélos autour**

L'idée peut paraître saugrenue... Et pourtant. Si votre vélo est très bien protégé ou moins avenant, ça peut pousser le voleur à s'intéresser à ceux qui sont garés à proximité. Au passage, ne pas hésiter à coller des autocollants rajoutés qui permettent de le reconnaître mais qui baissent également l'intérêt des voleurs. Et si un autre est jugé plus intéressant, le voleur s'attaquera automatiquement à ce dernier. Pas très « corporate » certes, mais c'est la loi de la jungle !

**Histoire locale**

**Lyon 1er**

# L'amphithéâtre des Trois Gaules accueillait 20 000 personnes

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 l'histoire de l'amphithéâtre des Trois Gaules sur les pentes de la Croix-Rousse qui commence en l'an 19.

De longues fouilles archéologiques ont permis de révéler aux Lyonnais l'histoire antique de l'amphithéâtre des Trois Gaules. Afin d'accueillir les délégués des 60 nations convenablement lors de leur rassemblement annuel, il est érigé en 19 après J.-C. D'après une inscription, il aurait été financé par Caius Julius Rufus, prêtre fédéral de Rome et d'Auguste et issu d'une famille gauloise ayant latinisé son nom. C'est, selon les historiens, vraisemblablement à l'occasion de son sacerdoce qu'il a entrepris la construction de l'édifice.

● **Au départ, il accueillait 3 000 personnes environ**

Les gradins de pierres gravés aux noms des différents peuples



L'amphithéâtre des Trois Gaules à la Croix-Rousse.

Photo d'archives Maxime Jegat

gaulois indiquent que cet édifice appartenait au sanctuaire fédéral et ne servait qu'aux réjouissances organisées lors du rassemblement annuel.

Il n'accueillait alors que 3 000 personnes environ, correspondant aux seuls délégués des 60 nations.

Il comportait une arène, ovale, qui mesurait 62 mètres sur 42, et le podium.

La taille des gradins, très petite, laisse penser que les délégués étaient assis sur des fauteils apportés pour l'occasion.

● **Gladiateurs et fauves entraient par deux portes**

Les gladiateurs, fauves et chrétiens entraient dans l'arène par les deux portes situées à chaque extrémité du grand axe.

Côté sud-ouest, un petit axe permettant d'entrer dans l'édifice et une tribune, certainement dédiée à l'empereur ou à son représentant. Selon Amable Audin dans son ouvrage Lyon, miroir de Rome : « [La tribune] était portée par une voûte coiffant un local qui semble avoir été un lieu de recueillement

pour les combattants, car un élément de cippes votif y a été trouvé, tandis qu'une porte donnait un accès direct sur l'arène, le seul de cette moitié de l'amphithéâtre. »

Particularité importante de l'édifice : la dissymétrie entre la face ouest et la face est. Le côté oriental de l'amphithéâtre n'a pas de tribune équivalente à la face ouest. Quatre marches relient l'esplanade du sanctuaire à l'arène. « Celle-ci n'avait donc pas seulement une fonction ludique, mais on peut au moins imaginer que les délégués des nations pouvaient éventuellement accéder à l'arène pour y remplir, face à la tribune impériale, des gestes sur lesquels il n'est guère possible d'avoir une opinion », raconte Amable Audin.

● **Agrandi, il ouvre à toute la population**

Au début du II<sup>e</sup> siècle, Hadrien décide d'ajouter des gradins au-dessus des autres, portés par de grandes voûtes. Ces voûtes ont été en partie retrouvées lors du percement du tunnel pour le funiculaire de la rue Terme et la construction de la rue Burdeau.

Le monument mesure désormais 210 mètres sur 147. Il peut accueillir 20 000 personnes. Il n'est plus réservé aux délégués des 60 nations, mais ouvert à toute la population. On sait qu'au III<sup>e</sup> siècle, les pentes de la Croix-Rousse ne tenaient plus le rôle important de centre religieux et politique. L'amphithéâtre est déserté.

● **Le lieu a servi de carrière**

Peut-être ce déclin est-il dû aux multiples violences subies par la ville dès la fin du II<sup>e</sup> siècle : incendies et pillages lors des affrontements avec Septime Sévère en 197 et multiples invasions jusqu'au V<sup>e</sup> siècle. L'édifice est progressivement recouvert, jusqu'à disparaître totalement.

L'endroit a servi de carrière au cours des siècles. L'abbaye de la Déserte a été construite sur les pentes, au XIV<sup>e</sup> siècle, en partie grâce aux pierres de l'amphithéâtre.

Depuis 1977, les fouilles ont cessé. Mais les vestiges de l'amphithéâtre ne sont pas tous sortis...

● **De notre correspondante Julie Bordet**

2 **Actu** Le fait du jour

**Environnement**

# Eau : ces régions dont les sols ont (déjà) soif

**Le niveau global des nappes phréatiques est satisfaisant dans l'Hexagone. À l'exception du pourtour méditerranéen, et de nappes inertielles, dans le Sundgau en Alsace, dans le couloir de la Saône et dans le sud-sud-est de la Corse. Il est encore trop tôt pour savoir quel sera l'impact sur été à venir, mais la vigilance est de mise.**

Dans le Sud, les sols ont soif. Si, en France, de manière globale, le niveau des nappes phréatiques est satisfaisant en cet hiver 2024, le Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM) pointe une situation plus critique dans certaines régions de l'Hexagone, notamment le pourtour méditerranéen.

Nous sommes actuellement en pleine période de « recharge » des nappes phréatiques. Elle commence début septembre et s'étend jusqu'à la fin mars. « Pendant cette période, la végétation est moins en demande d'eau en surface, ce qui est propice à ce que la pluie pénètre dans les nappes. Dans ces mois-là, on espère faire le plein pour qu'à partir d'avril, on puisse compter sur cette ressource », explique Christine Berne, climatologue à Météo France.

Le niveau de recharge est lié à plusieurs paramètres : le volume de pluviométrie, les températures et l'état des sols. Les pluies rechargent les nappes quand elles sont abondantes et tombent sur un sol avec

une végétation en sommeil (ce qui est le cas quand l'hiver et le début du printemps sont froids).

**Fortes disparités régionales**

Cette année, les pluies ont été au rendez-vous sur une grande partie de la France, mais avec des fortes disparités régionales. L'an dernier, le manque d'eau était répandu sur l'ensemble du territoire hexagonal. Actuellement, la situation est difficile en particulier dans le Sud méditerranéen. À l'inverse, d'autres régions ont été sous l'eau.

« Le Nord-Pas-de-Calais, le nord de la Nouvelle-Aquitaine et les Alpes ont eu beaucoup de précipitations », pointe Christine Berne. En conséquence, les nappes sont à des niveaux « très favorables », dans le Boulonnais et sur le littoral d'Artois-Picardie, tout comme dans l'Avant-Pays savoyard, en Champagne, en Lorraine, dans le Jura, en Charentes, dans le Périgord ou encore dans les Alpes, selon le BRGM.

**« Situation préoccupante » dans le Sud**

En revanche, dans le Sud, les niveaux ne sont pas au rendez-vous. « Le pourtour méditerranéen et la Corse sont encore en déficit d'environ 50 % », détaille Christine Berne. Dans ces zones, « il n'est tombé que la moitié de pluie par rapport à ce qu'on aurait attendu. Il ne

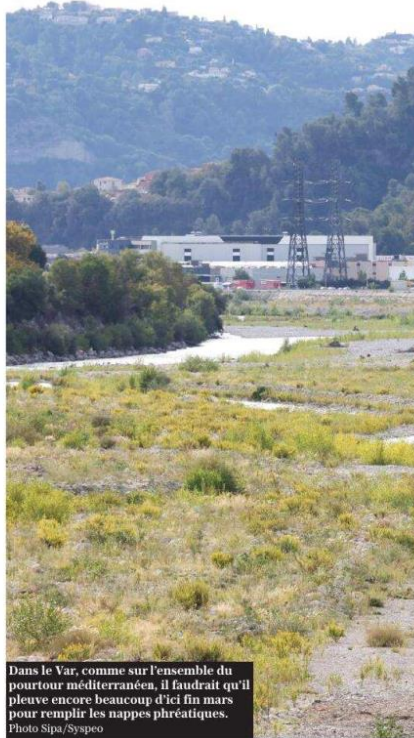
reste qu'un mois et demi pour l'autre moitié, ce qui fait un peu court pour remplir les nappes. La situation est préoccupante. »

« Dans les Pyrénées-Orientales, le déficit est encore plus important, et la situation encore plus grave : il manque 80 % de précipitations sur cette période de recharge. C'est particulièrement dramatique car ce déficit s'installe pour la troisième année consécutive. Ils n'arrivent pas à remplir leurs nappes. Depuis 2022, ils sont en fort déficit de précipitation et ils n'ont plus de réserves », explique Christine Berne.

**En attendant la pluie d'ici fin mars**

D'autres zones, en France, affichent des situations « peu favorables », selon le dernier bilan du BRGM. Mais pour des raisons liées à la nature des sols. « La situation s'améliore très lentement sur les nappes inertielles du Sundgau (*lire par ailleurs*) ainsi que du Dijonnais, de la Bresse et de la Dombes mais les niveaux restent bas, du fait de plusieurs recharges hivernales successives déficitaires et d'un comportement très inertiel », note le bilan de février.

Et d'ici le printemps ? « Nos tendances climatiques indiquent que février, mars, avril seraient plus chauds que la normale. Ce qui n'est pas très bon pour la recharge des nappes, car l'eau s'évapore davantage. En revanche, nous



Dans le Var, comme sur l'ensemble du pourtour méditerranéen, il faudrait qu'il pleuve encore beaucoup d'ici fin mars pour remplir les nappes phréatiques. Photo Sipa/Syspeo

n'avons pas encore les prévisions de précipitations », note Christine Berne.

En espérant qu'il pleuve ou qu'il neige d'ici fin mars... Le BRGM invite à regarder la situation actuelle avec prudence, et à faire preuve de patience : « Il est un peu tôt pour anticiper la situation pour l'été qui vient. En effet, la période traditionnelle de recharge des nappes est loin d'être terminée. »

● **Élodie Bécu**

**80 %**

Dans les Pyrénées-Orientales, il manque 80 % des précipitations, relevées normalement en cette période de l'année, d'après Météo France. Une situation dramatique d'autant plus qu'elle perdure depuis trois hivers successifs.

## « L'eau est le marqueur premier du changement climatique »

**Questions à ►**

**Yannick Haury**  
Député Renaissance de Loire-Atlantique, co-auteur d'un rapport sur l'adaptation de la politique de l'eau au défi climatique

**Quelle est aujourd'hui l'inquiétude autour de la disponibilité de la ressource en eau dans l'Hexagone ?**

« L'eau est le marqueur premier du changement climatique. Le réchauffement climatique se traduit par des phénomènes extrêmes, alternant entre des pluies intenses provoquant des inondations et des périodes de sécheresse comme en 2022, où 80 départe-



ments ont dû prendre des restrictions.

Ces phénomènes vont se poursuivre et s'accroître à l'avenir. À l'horizon 2070, le BRGM prévoit une baisse de précipitations de l'ordre de 20 %, et des débits des cours d'eau dans une fourchette de 10 à 40 %. La sécheresse de 2023 a

permis une prise de conscience. Il est nécessaire de nous adapter au dérèglement climatique pour avoir un meilleur usage de l'eau. »

**Quelles mesures d'adaptation préconisez-vous ?**

« Tout d'abord, il faut renforcer la connaissance. Aujourd'hui, nous avons peu d'éléments sur ce qui est prélevé et consommé en eau. Par ailleurs, il faut faire preuve d'efficacité, en luttant contre les fuites dans les réseaux d'eau. Autre enjeu : la restauration des zones humides est essentielle pour la qualité et la quantité de la ressource.

Enfin, il faut développer la sobriété hydrique dans l'agriculture, dans l'industrie, au

niveau de la consommation individuelle. Dans la planification écologique, il faut une planification autour de l'eau, à travers une loi de programmation pour s'adapter à la rareté de l'eau, et à la dégradation de sa qualité par la concentration des polluants. Un levier d'action est la tarification de l'eau, en la rendant incitative, avec un système de tarification progressive, et saisonnière. »

**La question de la restriction de la ressource en eau a été un des objets de tension avec les agriculteurs, dans le mouvement social actuel. Comment articuler partage de la ressource et développement agricole ?**

« Cela doit être pensé dans

une logique de souveraineté alimentaire, en aidant les agriculteurs à s'orienter vers des dispositifs d'irrigation plus efficaces, comme le goutte-à-goutte. Pour l'agriculture, l'adaptation passe aussi par le choix de semences et variétés plus économes en eau, plus résilientes. Il faut aussi pouvoir stocker l'eau, quand elle tombe de manière intense, pour la réutiliser quand elle vient à manquer. Et prévoir des modes de stockage multifonctionnels : pour des usages agricoles, pour l'eau potable, l'activité industrielle ou le maintien de l'étiage des cours d'eau. Enfin, un autre enjeu est la réutilisation des eaux usées. »

● **Propos recueillis par Élodie Bécu**

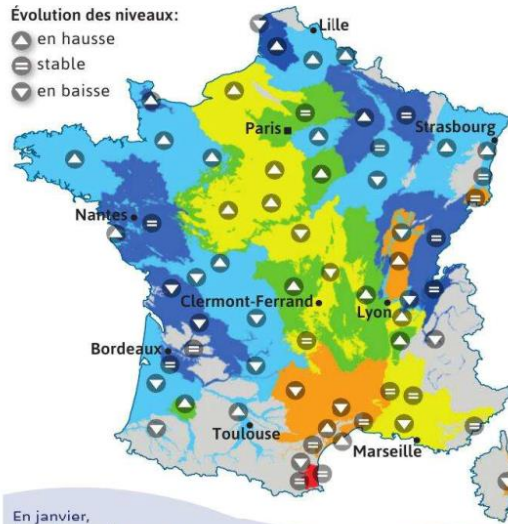


### Les niveaux des nappes phréatiques Situation au 1<sup>er</sup> février 2024



Évolution des niveaux:

- ▲ en hausse
- ▬ stable
- ▼ en baisse



En janvier, la recharge des nappes se poursuit mais elle ralentit sur une grande partie du territoire. Les niveaux sont en hausse pour 51% des points d'observation (contre 69% en décembre).

Source: BRGM (16 février 2024).



## Reportage / En Alsace, les niveaux bas de la nappe phréatique rhénane perturbent la reproduction du saumon

En Alsace, la recharge de l'un des plus grands réservoirs d'eau douce d'Europe, la nappe phréatique rhénane, est inégale. Ses niveaux sont restés très bas dans le sud du Haut-Rhin. À tel point que la pisciculture de la Petite Camargue alsacienne, à Saint-Louis, doit faire une croix sur l'un de ses sites d'élevage de saumons.

Les cumuls de pluies excédentaires de janvier (+10 %) et des mois précédents ont contribué à recharger la nappe phréatique rhénane à des niveaux globalement égaux voire supérieurs à la normale. Cependant des tensions persistent en certains points, en particulier au sud de l'Alsace, dans la région du Sundgau, où certains forages sont à des niveaux très bas depuis longtemps.

À une recharge du sous-sol plus longue dans ce territoire en raison de sa géologie complexe, comme l'explique l'Aprona (l'observatoire de la nappe phréatique), s'ajoutent les effets du réchauffement du climat. « Depuis plusieurs années, les niveaux des aquifères sont en baisse constante

dans les milieux collinaires du Sundgau. Nous soupçonnons une modification de fond du comportement de la recharge dû à l'absence de neige », observe-t-on au Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM).

Une eau plus chaude et moins riche en oxygène. À la pisciculture impériale de la réserve naturelle de la Petite Camargue alsacienne, la plus ancienne et la plus grande d'Alsace, à Saint-Louis, Olivier Sommen est le responsable de l'élevage de milliers d'alevins de saumons. Ces derniers sont destinés à repeupler le Rhin après la catastrophe chimique de Sandoz, en 1986, en Suisse. Ainsi, depuis 1992, plus de 300 000 alevins de saumons sont relâchés chaque année dans le fleuve, dont une bonne partie élevée au sein de la réserve alsacienne.

Mais l'élevage se heurte à des écueils croissants depuis près de 20 ans. Le dernier en date est lié aux niveaux bas de la nappe phréatique, à tel point que la pisciculture doit se résoudre à faire une croix sur



Olivier Sommen, le responsable de l'élevage à la Pisciculture de la réserve naturelle de la Petite Camargue alsacienne. Photo EBRA/L'Alsace/Samuel Conlon

l'un de ses sites d'élevage. « Dans une ancienne gravière immergée, pourtant l'une des plus profondes du secteur, nous faisons grossir 400 saumons géniteurs, décrit Olivier Sommen. Cette année, le niveau de l'eau, qui correspond à celui de la nappe phréatique, est très bas. Il manque deux mètres. Les pluies hivernales n'ont permis de combler

ce déficit qu'à hauteur de 20 cm... » Olivier Sommen constate également une baisse du taux d'oxygène de l'eau de la gravière liée à l'élévation globale de la température de l'eau : plus de 2 degrés Celsius en l'espace de 50 ans. Eau plus chaude et manque d'oxygène génèrent un stress dans le milieu naturel qu'atteste

l'apparition de cyanobactéries dans la gravière. Et ont également un impact sur le taux de fécondation des saumons, ne laissant pas d'autre choix à la pisciculture que d'installer ses poissons dans des bassins, avant de pouvoir les transférer dans des aquariums à la température contrôlée... qui restent à construire. ● Jean-François Ott

REDAUX 11



**Histoire locale**

**Bron/Vénissieux**

# Parc de Parilly : récit d'une résilience urbaine

Le parc de Parilly porte en son sein les vestiges d'un passé tumultueux et les promesses d'un avenir radieux. De l'audacieux songe d'Édouard Herriot, inscrit dans les annales, aux soubresauts de l'Histoire qui l'ont modelé après le fracas de la Seconde Guerre mondiale, ce havre de verdure à l'est de la Métropole incarne à lui seul la saga mouvementée d'une agglomération en perpétuelle métamorphose.

L'année 1926 marque le début de cette aventure. Édouard Herriot, maire de Lyon, mais surtout président du conseil, caresse l'idée de modeler un parc d'envergure à l'est de la ville. Mais la politique en décidera autrement, soufflant des vents contraires incarnés par Louis Ailloud, le maire de Bron, qui repoussa d'un geste le dessin du maire lyonnais. Ce n'est qu'après onze années de tractations que le rêve prit enfin forme, porté par la volonté ferme du Conseil général.

Sous la houlette d'Émile Bollaert, préfet du Rhône, et grâce aux plans soigneusement dessinés de l'architecte paysagiste



Dès les beaux jours, le parc attire les promeneurs et adeptes de disciplines sportives.  
Photo Carlos Soto

parisien Paul Bellemain, les fondations de ce qui deviendrait le parc de Parilly furent posées.

**178 hectares**

Parilly, ce vaste écrin de verdure s'étirant entre Bron et Vénissieux sur 178 hectares, ne se destinait pas à une simple fonction de poumon vert. Inspiré par les illustres modèles tels

que Hyde Park à Londres ou le bois de Vincennes à Paris, il se devait d'accueillir une pléthore d'infrastructures dédiées aux loisirs : une patinoire naturelle, un lac ourlé d'une île idyllique, un gymnase, une aire de jeux, et même un zoo, niché à l'intersection de la route d'Heyrieux et du boulevard de Parilly (désormais Charles-de-Gaulle).

Les travaux furent suspendus à l'aube du conflit mondial. Pen-

dant l'occupation, l'activité reprit brièvement sur le chantier, transformé en gagne-pain pour les chômeurs. Puis les bombes ravagèrent, en 1944, ce précieux écrin, le laissant meurtri.

À la libération, malgré les cicatrices et séquelles économiques, le Conseil général renoua avec l'idéal du parc achevé. Mais les priorités avaient muté : le lac, le zoo, la patinoire furent sacrifiés sur l'autel de la recons-

truction, tandis que le stade émergea des décombres de l'Hôpital de la Charité. Les jeunes pousses, arrachées aux bois du Beaujolais, firent leur entrée pour composer la forêt qui habille désormais les lieux. En 1965, un nouvel élan fut insufflé avec l'inauguration de l'hippodrome, ajoutant une nouvelle strate aux plaisirs offerts par ce poumon vert. Aujourd'hui, sous l'égide de la Métropole de Lyon, le parc de Parilly s'impose comme le fief des passionnés de sport (1) et de promenades. Ses vastes étendues accueillent une faune diverse où l'on trouve des batraciens, des hiboux, des écureuils...

Ainsi perdure le parc, témoin vivant des remous de l'histoire lyonnaise, où les songes d'autrefois se muent en une réalité florissante, insufflant une nouvelle vie aux générations de Lyonnais.

(1) 11 terrains de football, 7 terrains de basket-ball, 2 pistes d'athlétisme, 1 terrain de rugby, 3 terrains de handball, équipements dédiés au baseball et au cricket, faisant de ce lieu un incontournable pour les adeptes de toutes disciplines.

Lyon 7e

# Des SDF sous la gare Jean-Macé : « Il est urgent de trouver une solution »

Voilà plus de trois ans que le campement fait de tentes et d'abris de fortune a été installé sous la gare Jean-Macé. Pour les membres du CIL Gerland-Guillotière-Jean-Macé, la situation est préoccupante. Et ils évoquent l'idée d'un hébergement des SDF au sein du groupe scolaire provisoire installé au parc Blandan.

Voilà plus de trois ans, avant février 2021 que les membres du CIL Gerland-Guillotière-Jean-Macé alertent et multiplient les courriels avec la maire du 7<sup>e</sup> arrondissement, le préfet, et la Ville de Lyon via l'adjointe en charge des Solidarités et de l'inclusion sociale.

### Jusqu'à 50 tentes

Plus récemment c'est à l'occasion de la cérémonie des vœux du 7, que ce Comité d'intérêt local devait interpellé le maire de Lyon, Grégory Doucet, sur la situation « très préoccupante » des personnes SDF qui se sont installées sous la gare Jean-Macé. Et d'évoquer alors « des problèmes de propreté du lieu mais aussi la possibilité d'accueil des personnes vivant sous des tentes ».



Des membres du CIL devant un tas d'immondices mardi 13 février à 16 h.  
Photo Jean-Marc Manificat

En février 2021, constatent-ils, il y avait une vingtaine de ces installations, actuellement ce sont trente, quarante jusqu'à cinquante tentes par périodes, été comme hiver.

Aujourd'hui, poursuivent-ils, « il est urgent de trouver une solution à tous ces pro-

blèmes qui s'accumulent » dans ce secteur du 7<sup>e</sup> arrondissement. Et en particulier, la question des immondices et des aliments qui jonchent très souvent le sol. « Les poubelles entassées au bord de l'avenue Jean-Jaurès devraient être déplacées afin de

limiter leur visibilité et il faudrait éviter qu'elles ne soient pas remplies aussi, par des personnes de passage. Il faudrait les déplacer à côté des sanitaires sur le parking par exemple » suggèrent les représentants du CIL.  
Lors des vœux du 24 jan-

vier 2024, le Comité a également évoqué l'idée d'un hébergement de ces personnes dormant dans la rue au sein du groupe scolaire provisoire installé dans la cour du parc Blandan.

### Le sujet propreté « revu » avec la Métropole

Actuellement, relève-t-il, « il n'y a plus d'activité dans cette école et les installations de chauffage et d'électricité sont en état de fonctionnement ».

Interrogés le 9 février, les services de la Ville de Lyon ont répondu : « Le sujet propreté sera revu avec la Métropole. S'agissant des modules installés au parc Blandan, ils sont utilisés comme crèche provisoire pour deux structures successives jusqu'au mois de décembre 2024 ».

Du coup le CIL Gerland-Guillotière-Jean-Macé interroge : « Que faire maintenant ? Écrire au ministre de l'Intérieur ? De nouveau à la préfète ? Depuis plus de trois ans que cette situation perdure, une solution aurait pu être trouvée et devra être trouvée ! »

● De notre correspondant  
Jean-Marc Manificat

**Immobilier**

# Copropriété : les changements entrés en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2024

Qui dit nouvelle année dit nouvelles mesures, notamment pour le marché immobilier et les logements en copropriété.

**D**PE collectif, MaPrimeRénov', Éco-PTZ... Voici les principaux changements qui concernent la copropriété depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2024.

**Un DPE collectif obligatoire dès cette année pour certaines copropriétés**

La loi Climat & résilience d'août 2021 introduit cette notion d'obligation de diagnostic de performance énergétique (DPE) collectif pour les copropriétés ayant déposé un permis de construire avant le 1<sup>er</sup> janvier 2013 :

**1<sup>er</sup> janvier 2024** • Copropriétés de plus de 200 lots.

**1<sup>er</sup> janvier 2025** • Copropriétés de 50 à 200 lots.

**1<sup>er</sup> janvier 2026** • Copropriétés de moins de 50 lots.

« Sur ce diagnostic, des conseils et des outils permettent aux copropriétaires d'améliorer la performance thermique de leur immeuble : travaux de rénovation et gestes au quotidien pour réduire la facture énergétique, souligne Cotoit, syndicat de copropriété en ligne. D'après l'Ademe (Agence de la transition écologique), le prix d'un DPE varie entre 1 000 € et 4 000 €. Un conseil : ne pas hésiter à comparer les tarifs auprès de plusieurs diagnostiqueurs. »

**L'obligation d'un fond de travaux**

Les copropriétés doivent mettre en place un fond de travaux pour financer les dépenses



L'aide spécifique MaPrimeRénov' Copropriété est intégrée au volet performance afin d'accélérer les rénovations d'ampleur des immeubles. Photo AdobeStock

**« Le prix d'un DPE varie entre 1 000 € et 4 000 €. Un conseil : ne pas hésiter à comparer les tarifs auprès de plusieurs diagnostiqueurs. »**

Ademe (agence de la transition écologique)

penses de travaux à venir. Il est alimenté par une cotisation annuelle obligatoire versée par chaque copropriétaire. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2024, les copropriétés qui comprennent entre 51 et 200 lots doivent en avoir mis un en place.

Ses règles d'utilisation ont été modifiées. En effet, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2023, le fond de travaux ne peut plus servir à financer tous les travaux décidés en assemblée générale (AG). Les sommes déposées

sur le fond de travaux doivent être utilisées pour le financement :

- De l'élaboration du projet de plan pluriannuel de travaux (PPT) et le cas échéant du diagnostic technique global (DTG).
- De la réalisation des travaux prévus dans le PPT votés en AG.
- Des travaux décidés par le syndicat en cas d'urgence.
- Des travaux nécessaires à la sauvegarde de l'immeuble, à la préservation de la santé et

de la sécurité des occupants et à la réalisation d'économies d'énergie, non prévus dans le PPT.

**Des évolutions pour MaPrimeRénov' Copropriété**

Depuis le début de l'année, le dispositif d'aide à la rénovation énergétique MaPrimeRénov' fait l'objet d'une réforme, suite à un décret et deux arrêtés publiés fin 2023, qui vise à la structurer en deux piliers :

- La performance avec un parcours dédié aux rénovations d'ampleur ;
- L'efficacité avec la rénovation d'un ou plusieurs travaux intégrant obligatoirement l'installation d'un système de chauffage et/ou de production d'eau chaude sanitaire décarbonée.

L'aide spécifique MaPrimeRénov' Copropriété est intégrée au volet performance afin d'accélérer les rénovations d'ampleur des immeubles. L'objectif est de réduire la consommation d'énergie, les émissions de gaz à effet de serre et les charges énergétiques pour les copropriétaires. La subvention est versée aux syndicats des copropriétaires (représentant l'ensemble des copropriétaires de lots). Elle permet de couvrir une partie des dépenses liées aux travaux dans les parties communes (ainsi que les travaux d'intérêt collectif réalisés sur les parties privatives) des copropriétés éligibles (construites il y a au moins 15 ans, composées d'un certain pourcentage de logements occupés à titre de résidence principale...). Selon Heliio, plateforme spécialisée dans les économies d'énergie, le montant dépend désormais du pourcentage de gain énergétique visé (35 % minimum ou 50 %). La prime maximale s'élève à 18 250 € par logement.

**Une aide de l'État pour installer un thermostat connecté**

Un "coup de pouce" de l'État pour le chauffage est entré en vigueur pour les logements dotés d'un chauffage individuel. L'objectif : financer l'achat de nouveaux boutons de radiateurs connectés, programmables et pilotables par smartphone à distance, pièce par pièce.

La somme varie de 260 € pour un logement de moins de 35 m<sup>2</sup> à 624 € pour 130 m<sup>2</sup> et au-delà.

Rénov' Copropriété est intégrée au volet performance afin d'accélérer les rénovations d'ampleur des immeubles. L'objectif est de réduire la consommation d'énergie, les émissions de gaz à effet de serre et les charges énergétiques pour les copropriétaires. La subvention est versée aux syndicats des copropriétaires (représentant l'ensemble des copropriétaires de lots). Elle permet de couvrir une partie des dépenses liées aux travaux dans les parties communes (ainsi que les travaux d'intérêt collectif réalisés sur les parties privatives) des copropriétés éligibles (construites il y a au moins 15 ans, composées d'un certain pourcentage de logements occupés à titre de résidence principale...). Selon Heliio, plateforme spécialisée dans les économies d'énergie, le montant dépend désormais du pourcentage de gain énergétique visé (35 % minimum ou 50 %). La prime maximale s'élève à 18 250 € par logement.

Elle permet de couvrir une partie des dépenses liées aux travaux dans les parties communes (ainsi que les travaux d'intérêt collectif réalisés sur les parties privatives) des copropriétés éligibles (construites il y a au moins 15 ans, composées d'un certain pourcentage de logements occupés à titre de résidence principale...). Selon Heliio, plateforme spécialisée dans les économies d'énergie, le montant dépend désormais du pourcentage de gain énergétique visé (35 % minimum ou 50 %). La prime maximale s'élève à 18 250 € par logement.

• Caroline Chaloin

## Éco-PTZ : extension des travaux éligibles en copropriété

La loi de finance pour 2024 a prorogé l'éco-prêt à taux zéro (PTZ) jusqu'au 31 décembre 2027. Ce prêt sans intérêts à rembourser, allant jusqu'à 50 000 €, sert à financer les travaux d'amélioration de la performance énergétique des logements.

Pour ceux en copropriété, un éco-PTZ peut être accordé aux syndicats des copropriétaires. Dans ce cadre, la loi de finances étend la liste des travaux pouvant bénéficier du dispositif à ceux permettant d'améliorer la performance énergétique de la copropriété qui ouvrent droit aux aides de l'Agence



L'assemblée générale peut voter la souscription d'un éco-PTZ copropriété au nom du syndicat des copropriétaires. Photo AdobeStock

nationale de l'habitat (Anah). Et ce, dans un délai maximal de 20 ans et sans condition d'ancienneté du loge-

ment. Un décret doit en préciser les modalités. La copropriété peut également solliciter un éco-PTZ

copropriété complémentaire, quelle que soit la nature des travaux financés au départ, dans un montant maximum de 30 000 € (ou 50 000 € sous conditions).

De plus, l'assemblée générale peut voter la souscription d'un éco-PTZ copropriété au nom du syndicat des copropriétaires à la même majorité que celle nécessaire au vote de ces travaux.

Ces évolutions s'appliquent aux offres de prêts qui seront émises à compter d'une date fixée par décret, au plus tard à partir du 1<sup>er</sup> avril 2024.

• Caroline Chaloin

**Métropole de Lyon****Voie de covoiturage prolongée sur l'A6 : c'est pour début 2025**

La voie de co-voiturage va être prolongée sur l'A6, à Limonest.  
Photo d'illustration Richard Mouillaud

**Des travaux préparatoires ont actuellement lieu sur l'autoroute A6, au niveau de la commune de Limonest. Ils préfigurent un prolongement de la voie réservée au covoiturage, qui ne sera pas effectif avant un an.**

La voie de covoiturage qui existe déjà sur la M6, dans les deux sens de circulation, va être prolongée et le processus est entré dans sa phase active. De premiers travaux préparatoires sont en cours depuis la bifurcation entre l'A89 et l'A6, au niveau de Limonest. Ces travaux de génie civil, qui impactent les deux sens de circulation jusqu'à début mars, nécessitent la neutralisation des voies de gauche, sur environ trois km.

D'autres phases de travaux devraient suivre, selon la société d'autoroute APRR, qui évoque pour cette première mouture « la réalisation des massifs (bases) des portiques de signalisation lumineuse (autrement dit les fameux losanges blancs)

pour le bon fonctionnement de la voie ».

**Des essais à l'hiver 2024**

Une autre phase de travaux, concernera, elle, la pose des portiques, qui ne devrait intervenir qu'à la fin de l'été 2024. Des essais seront quant à eux menés durant l'hiver prochain, tandis que la mise en service du prolongement de la voie est programmée « pour le premier trimestre 2025 ».

À noter : cette voie réservée est destinée aux véhicules transportant au moins deux personnes, ainsi qu'à ceux dotés d'une vignette Crit'Air 0, aux taxis en service et aux transports en commun. Les portions dédiées au covoiturage actuellement existantes sont présentes sur la M6, entre l'échangeur de La Garde (Dardilly, sortie n°33) et celui du Valvert (Tassin-la-Demi-Lune, sortie n°36). La verbalisation, pour les automobilistes solitaires, devrait y être mise en place - au mieux - au cours de ce premier trimestre 2024, avec des PV à 135 euros.

● **Valérie Bruno**

Vendredi 23 février 2024

Actu Lyon et région | 17

Métropole de Lyon

## Radars des voies de covoiturage : le feu vert de l'Etat attendu

Leur mise en route avait été annoncée pour début 2024 mais aucun flash n'est encore visible à l'horizon.

### Installés et homologués

Les radars devant contrôler le respect de l'utilisation des voies de covoiturage, sur les M6 et M7, n'attendent plus que le feu vert de l'Etat pour entrer en action, dans le tempo espéré par la Métropole de

Lyon. « Ces radars ont été installés et homologués fin 2023 mais ils ne verbalisent pas encore », a confirmé ce jeudi Jean-Charles Kohlhaas, vice-président écologiste de la Métropole de Lyon, en charge notamment des déplacements, « il faut que l'on ait un document officiel. On attend ».

La venue, ce jeudi soir à Lyon, de Christophe Béchu, ministre de la Transition éco-

logique et de la Cohésion des territoires, accompagné de plusieurs membres du gouvernement dont Patrice Vergriete, ministre des Transports, pourra-t-elle remettre en lumière la problématique ? C'est en tout cas ce qu'espère Jean-Charles Kohlhaas, estimant toutefois : « Le problème est le même pour tous les radars, partout en France. Beaucoup d'élus prônent la tolérance zéro en matière de



Les PV, pour les automobilistes solitaires qui emprunteront les voies de covoiturage des M7 et M6, seront à hauteur de 135 €. Photo d'illustration Joël Philippon

délinquance, sauf en matière de délinquance routière.»

Les radars en lien avec le contrôle de l'utilisation des

voies de covoiturage des M6 et M7 sont, eux, au nombre de trois.

● Valérie Bruno

Rhône

# Comment recharger, demain, les voitures électriques ? Enedis l'invente à Lyon

Ca ne se sait guère, mais c'est à Lyon qu'une partie de l'avenir de la mobilité électrique se joue. Depuis son siège de la rue Duguesclin dans le 3<sup>e</sup> arrondissement, le gestionnaire du réseau électrique Enedis (anciennement ERDF) invente, avec ses partenaires, les systèmes qui permettront de recharger, dans dix ans, des millions de voitures électriques sans saturer le réseau.

Leur nombre est encore relativement marginal. Puisqu'il n'y a guère qu'1,5 million de véhicules électriques ou hybrides rechargeables actuellement en circulation en France, contre près de 38 millions de voitures thermiques. Soit 1 pour 25, selon les données du Pôle d'information, d'échange et d'expertise, Avere-France. Mais c'est écrit : le rapport de force va s'inverser sous le coup des aides et des futures réglementations (mise en place des ZFE, instauration de quotas de véhicules à faibles émissions dans les grosses entreprises, interdiction de production des voitures thermiques en Europe en 2035...). Et cela promet d'aller assez vite. Puisque d'ici à une dizaine d'années, il devrait y avoir près de 18 millions de voitures électriques en circulation, selon les projections établies par le gestionnaire de transport de l'électricité RTE. Autrement dit 12 fois plus qu'aujourd'hui.

Cette explosion programmée du nombre de véhicules électriques pose, fatalement, des questions sur la capacité de la France à pouvoir les recharger toutes en même temps, alors que le pays a frôlé les délestages (cou-



Avec ses partenaires, Enedis travaille sur des bornes fonctionnant dans les deux sens. Elles peuvent charger les voitures mais aussi les décharger lorsque le réseau a besoin de soutien. Photo Maxime Jégat

pures volontaires) l'hiver dernier, et que les nouveaux réacteurs nucléaires annoncés par Emmanuel Macron n'entreront pas en service avant 2035.

### Bornes de recharge intelligentes

Mais, il ne faut apparemment pas s'inquiéter, à en croire Enedis (anciennement ERDF). Car les futurs besoins ont été anticipés et des solutions sont d'ores et déjà dans les tuyaux. Et ces solutions sont, en partie, made in Lyon !

Rue Duguesclin, dans le troisième arrondissement, à deux pas de Saxe-Gambetta, se trouve, en effet, le siège régional du gestionnaire du réseau électri-

que (anciennement ERDF), qui compte 800 personnes. Et c'est là qu'Enedis réfléchit et anticipe, avec ses partenaires, le futur de la mobilité au sein du projet a'Enir. Ainsi, c'est sur le territoire qu'Enedis a participé au développement de bornes de recharge intelligentes, qui serviront à répondre, demain, à l'augmentation de la demande en électricité. « Elles sont capables de différer les moments de charge des voitures, afin d'éviter toute saturation lors du pic de 19 heures, indique Elise Cabrol, directrice territoriale Lyon Métropole d'Enedis. Le plein d'électricité se programme plus tard dans la nuit, quand les gens dorment et que les besoins s'estompent. Selon

« On peut imaginer récupérer une partie de l'énergie stockée dans les batteries des automobiles pour soulager une éventuelle surcharge du réseau »

Elise Cabrol, directrice territoriale Lyon Métropole d'Enedis

nos simulations, ce système nous permettra de répondre à toutes les demandes, sans production d'électricité supplémentaires, car il ne faut pas s'imaginer que tous les véhicules devront faire le plein intégral chaque jour. L'autonomie quotidienne consommée avoisine seulement 50 km en moyenne. »

### Mieux capitaliser sur les énergies renouvelables

Loin de s'inquiéter, Enedis se réjouirait même presque de la montée en puissance du parc électrique. Car il promet de multiplier les batteries et donc les lieux de stockage des électrons, qui sont, pour l'heure relativement limités. De quoi mieux capitaliser sur les énergies renouvelables, qui produisent parfois hors des plages de besoin (notamment le solaire).

De quoi offrir, aussi, une inespérée soupape de sécurité pour le réseau électrique. « Demain, on peut imaginer récupérer une partie de l'énergie stockée dans les 18 millions de batteries des automobiles pour soulager une éventuelle surcharge du réseau », reprend Elise Cabrol. C'est en tout cas techniquement faisable. Et, là encore, cela a été mis au point, en partie, à Lyon. Toutefois, avant d'être opérationnel, ce système baptisé véhicule-to-grid, permettant aux véhicules de prendre et de donner de l'électricité, devra être réglementé par les autorités régulatrices. Car il se posera nécessairement la question de la vente de l'électricité qui pourrait être injectée dans le réseau depuis les batteries des véhicules. »

● Pierre Comet

## Des millions de maisons et copropriétés à équiper

Pour accompagner l'arrivée de 18 millions de véhicules rechargeables à l'horizon 2035, Enedis travaille, d'ores et déjà, à la multiplication des bornes de recharge (qui deviendront intelligentes, demain). Dans l'espace public, cela se fait en lien avec les collectivités via des schémas directeurs des infrastructures de recharges électriques (la Métropole de Lyon, qui compte 1200 points de recharge, va dévoiler le sien le 11 mars). Mais l'enjeu se situe réellement dans les espaces privés, car 80 % des recharges sont effectuées à domicile.

Dans les années à venir, ce sont donc des millions de maisons individuelles qui vont devoir être raccordées, mais aussi plusieurs centaines de milliers de copropriétés. Pour accompagner particuliers et syndicats dans leur projet d'installation de bornes

électriques, Enedis, qui prévoit d'investir 5 milliards d'euros par an, a mis en place un numéro vert : 0970.82.30.15.

« Nous recevons actuellement une quarantaine de dossiers par mois pour des copropriétés du Rhône alors qu'il n'y avait encore que 300 installations collectives, informe Elise Cabrol, directrice territoriale Lyon Métropole d'Enedis. On sent que ça s'accélère et que les copropriétés se saisissent du sujet, sachant qu'elles peuvent passer directement par Enedis ou faire appel à des opérateurs privés. Ces installations, qui sont parfois en sous-sol, représentent de nouveaux défis pour nous. Nous avons dû concevoir de nouveaux câbles électriques, résistants aux incendies. Là encore, c'est dans la région que cela a été mis au point, avec nos partenaires. »

## Charles, le robot pompiste du futur

Ce n'est pas le plus beau des robots, avec son look de grosse boîte noire perchée sur des roulettes. Mais, dans les parkings où il se trouve, Charles n'est pas là pour faire le beau. Pas du tout. Mis au point par la start-up vénissienne Mob Energy, en partenariat avec Enedis, ce robot autonome aux multiples capteurs est un pompiste du futur. Il est capable de se recharger tout seul sur une borne, puis de se déplacer de voiture électrique en voiture électrique, d'ouvrir leur trappe et de leur donner une quarantaine de kilomètres d'autonomie supplémentaire, nécessaire à un trajet domicile-travail. « Son but est de limiter les installations électriques et les câbles, dans une logique de sobriété des infrastructures, décrypte Elise Cabrol, directrice territoriale Lyon Métropole d'Enedis. C'est un système qui peut être très pertinent dans



Le robot Charles est capable de recharger tout seul les voitures électriques. Photo fournie par LPA

des parkings publics ou des parkings d'entreprise. » Testé initialement au sein du parking des Cordeliers de Lyon Parc Auto, le robot Charles poursuit désormais son développement et ses tests au sein de sept parkings collec-

tifs d'entreprise, dont un à Bruxelles. Il a accueilli, récemment, un petit frère Eiko. Ce cube de puissance, lui, ne roule pas mais offre la possibilité de réduire sensiblement le nombre de bornes, sans augmentation de puissance.

RHO (LPA)

Mardi 20 février 2024

Actu Lyon | 17

Lyon 9<sup>e</sup>

# La SNCF donne un mois aux jardiniers de Gorge-de-Loup pour quitter leurs parcelles

Installées depuis au moins 60 ans à Gorge-de-Loup, quartier du 9<sup>e</sup> arrondissement, le long des voies ferrées, les parcelles sont cultivées et entretenues par une quinzaine de jardiniers passionnés. Aujourd'hui, SNCF Réseau, propriétaire de ce lieu rare et improbable, leur demande de partir. Et ils se demandent bien pourquoi.

Pour les trouver, il faut aller dans une impasse à Gorge-de-Loup où se mêlent, dans un sage désordre, activités, bâtiments de toutes sortes et chemins encore caillouteux. Puis passer une petite porte en bois que l'on devine brinquebalante. Le temps paraît s'y écouler plus lentement et pourtant, ce lieu improbable se trouve à deux pas du tunnel sous Fourvière dont on perçoit les deux tours grises qui en marquent l'entrée.

**Ils se succèdent sur ces petits bouts de terre depuis au moins 60 ans**

Ultime paradoxe, les petits lopins de terre qu'ils retournent à chaque nouvelle saison pour y produire leurs fruits et légumes plongent en pente douce sur les voies ferrées. Les coups de bêche se trouvent comme rythmés par le passage des trains dans un vacarme ahurissant. « On s'habitue », lance Antonio qui nous fait la visite.



« Tant pis, les bonnes choses ont un fin », regrette Antonio qui demande un délai pour qu'ils puissent faire la dernière récolte. Photo Aline Duret

Et puis ils s'y sentent bien ces jardiniers qui cultivent avec passion une quinzaine de parcelles. Tout comme l'ont fait avant eux, d'anciens cheminots. Mais voilà. Un jour de décembre, ils découvrent une petite affiche accrochée à la porte. Quelques lignes

rédigées par un gestionnaire de portefeuille pour leur demander « de quitter les lieux » et « retirer tous vos effets personnels au plus vite ». Une plainte aurait été déposée pour « ces occupations illicites du domaine public » est-il écrit sur un ton

plutôt abrupt. Il est question d'en fermer les accès. Le foncier appartient à SNCF Réseau.

**« On cultive de tout, on fait du bio »**

Douche froide pour les jardiniers qui se succèdent sur ces petits bouts de terre depuis des décennies, « au moins 60 ans ou plus », indique Frédéric qui évoque la création d'une association en 2008, Les Jardins de Gorge-de-Loup. « On avait demandé à signer une convention d'occupation avec la SNCF, il n'y a pas eu de suite. » Aujourd'hui sans président, cette association, dit-il, a même eu une subvention de la Ville de Lyon. « On a un mois », explique le jardinier un rien écoeuré par une certaine indifférence. Et on ne sait rien d'autre. « C'est trop juste », estime Antonio qui demande un délai

« pour qu'on puisse faire la dernière récolte ». Encore « si on connaissait la cause, ça pourrait passer, ajoute Frédéric. Même pas. » Alors ils s'interrogent.

Pourquoi un départ maintenant ? Pour laisser place à une autre association, à un autre projet ? « Face à cela, on ne peut rien faire », ajoute-t-il, lui qui vient ici depuis 2000. « On laisse tout ça... » Tout ça ? Des heures et des heures à entretenir le terrain, à cultiver les légumes, à amener de l'eau, à installer de petits abris.

« On a fait du boulot, précise Antonio, ici on cultive de tout, on fait du bio, ça marchait bien. J'ai même des arbres fruitiers. On a de la menthe à tout va. Tant pis, les bonnes choses ont une fin », regrette-t-il avant d'ajouter, philosophe : « C'est normal qu'ils récupèrent le terrain, il leur appartient. »

● Aline Duret

**« On ne peut pas prendre le risque de chute d'outils ou pire d'accident de personne »**

Le terrain dont il est question aujourd'hui est situé sur du foncier qui appartient à SNCF Réseau. Contactés, les services avancent la raison de cette décision : « Ce qui motive la démarche visant à évacuer ces jardins relève de notre impératif d'assurer la sécurité et la régularité des circulations ferroviaires au cœur de l'Étoile Ferroviaire » (les voies ferrées de la région, 1 200 trains y passent quotidiennement). Et d'évoquer alors la situation des parcelles et en particulier celles qui « sont situées au-dessus de l'entrée d'un tunnel » et qui se trouvent « très en surplomb des voies ferrées ».

**SNCF Réseau prêt « à prendre contact rapidement avec les jardiniers »**

« Cette zone n'est pas équipée de rambardes et ne peut pas l'être, on ne peut pas prendre le risque de chute d'outils de jardinage ou pire,

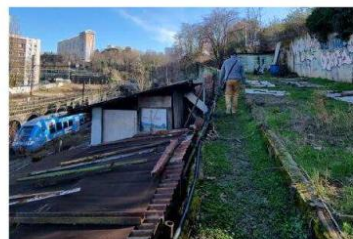


Du côté de SNCF Réseau à qui appartient le terrain, on évoque un « impératif », celui « d'assurer la sécurité et la régularité des circulations ferroviaires ». Photo Aline Duret

d'accident de personne à cet endroit », avancent les mêmes services. Pour SNCF Réseau, « l'occupation de nos parcelles par ces jardins a été tolérée au départ mais comme elle a pris beaucoup d'ampleur, nous sommes contraints d'y mettre un terme aujourd'hui ». Se déclarant « parfaitement conscients de l'impact que cette décision peut avoir sur les jardiniers qui occupent le site », SNCF Réseau se dit prêt à « prendre contact

rapidement avec eux pour échanger sur ces différents points ».

Discuter ou plus exactement « organiser une médiation », telle est aussi l'intention de la mairie du 9<sup>e</sup> arrondissement qui a été sollicitée par l'association. Connaissant l'existence de ce jardin et le délai avancé par le propriétaire du lieu, l'exécutif cherche à entrer en contact avec ce dernier. Et le cas échéant, peut-être, obtenir un délai ?



Les coups de bêche et les semis se trouvent comme rythmés par le passage des trains. Photo Aline Duret

Lyon 9e | Lyon 5e

# La nuit, des voitures remplacent les bus TCL : les usagers en colère

À partir de 21 heures, les lignes de bus TCL 46 et 90 fusionnent en une seule ligne. La ligne de nuit 46/90 rejoint Pont Mou-ton, dans le 9<sup>e</sup>, à Boyer, à la limite du 5<sup>e</sup> et de Tassin, et une heure plus tard, un véhicule huit places prend le relais du bus classique. Une rationalisation des moyens par le Sytral qui pose parfois de gros soucis pour les usagers.

Être sur une colline peut avoir de nombreux avantages. Mais du côté de la rue de Boyer, située entre Ménival et Champvert, au fin fond du 5<sup>e</sup> et de Tassin, le quartier a plutôt un petit air de bout du monde. Et comme souvent, s'y rendre à certaines heures n'est pas chose aisée, les transports en commun montrant, hélas, leur limite.

**« Après 21 heures, c'est la catastrophe sur la colline pour monter »**

C'est sur Facebook que de nombreux habitants ont fait remonter, depuis fin janvier, leur énervement. En cause ? Les lignes de bus TCL 46 et 90 qui, à partir de 21 heures, fusionnent en une seule ligne : la ligne de nuit 46/90. Et à partir de 22 heures, cette dernière ne passe qu'une fois par heure et le bus



Un véhicule de huit places prend le relais à partir de 22 heures sur la ligne de nuit 46/90, ce qui pose problème pour de nombreux utilisateurs. Photo fournie par Facebook K.M.

se transforme en un véhicule huit places.

Si pour le Sytral, les statistiques de fréquentation de la ligne recueillies auprès de l'exploitant Keolis, montrent en décembre 2023 et en janvier 2024 « un taux de remplissage moyen adapté au véhicule déployé », force est de constater que l'avis n'est pas partagé par les utilisateurs sans véhicule. Ils n'ont pas d'autres solutions pour grimper jusque chez eux, et si le véhicule est plein, il faut attendre une heure pour le suivant.

« Un chauffeur qui joue les videurs, une voiture pleine à craquer. Voilà comment fonctionne le bus 46/90 après 22 heures ! », s'emporte Koda Ma sur Facebook. « Sans voiture, nous sommes enfermés dans un ghetto, pas de sortie en ville possible. C'est inconcevable dans une ville telle que Lyon », ajoute JC V. « Si tu n'habites pas au bout de la ligne, tu ne rentres pas... » enchaîne Stéphane H. Et Angélika L. de poursuivre : « Après 21 heures, je prenais le C21 ou le funiculaire et je finissais à pied. De toute façon,

après 21 heures, c'est la catastrophe sur la colline pour monter, peu de bus. » « Idem pour moi [...]. Pas toujours rassurant d'ailleurs car le quartier Saint-Just/Point du jour est peu animé le soir ! », confirme Cris T. « On est remonté de Vaise jusqu'à Champvert, à pied, la nuit, avec des valises. Super, non ? Vive la gestion des TCL », conclut Cat L sur le réseau social.

### Fusionner les lignes pour assurer le service

Interrogé sur le sujet, le Sytral est évidemment plus mesuré,

expliquant l'adaptation permanente du réseau TCL. « Lorsque plusieurs lignes enregistrent des taux de remplissage faibles, notamment en soirée et qu'elles desservent un même secteur, il peut être décidé de les fusionner pour assurer la continuité du service. C'est le cas sur les lignes 46 et 90, depuis 2016. Sur certaines lignes couplées, des véhicules adaptés au taux de fréquentation sont déployés, comme sur la ligne 46/90 sur laquelle circule un véhicule huit places d'un transporteur partenaire », poursuit le Sytral.

« D'autres lignes desservent des arrêts communs ou proches de cette ligne : les lignes C21, 45 et 55 qui constituent des alternatives efficaces et, en cas d'affluence dans la ligne 46/90, le conducteur doit diriger les usagers concernés par ces arrêts. Par exemple, à l'arrêt Gorge de Loup, il sera proposé à l'usager souhaitant se rendre à l'arrêt Église Demi-Lune d'emprunter la ligne C21, desservant cet arrêt ».

Restent les retours sur la qualité du service. « Au regard de la situation présentée, une analyse complète de la situation a été demandée au délégataire afin d'identifier et de proposer un dispositif conforme aux besoins s'ils sont avérés », termine l'autorité organisatrice de transports de la métropole de Lyon.

• D. T.



**Lyon 5e**

# À Saint-Just, des habitants mobilisés contre la fermeture du bureau de poste de la place de Trion

© UCIL - LA

Plus de 200 messages de mécontentement ont été collés sur la façade de La Poste, située place de Trion, ce samedi. Une manifestation d'habitants du quartier de Saint-Just, qui dénonce la fermeture définitive de ce bureau de poste le 16 mars.

« C'est peut-être un détail pour vous, mais pour nous ça veut dire beaucoup ! » Dans le quartier Saint-Just, la colère gronde. Une cinquantaine de personnes est venue exprimer son mécontentement en collant plus de 200 expressions d'incompréhension sur la façade du bureau de poste, situé place de Trion. Au cœur des griefs : la fermeture annoncée de ce service public dans un mois.

« Nous apprenons par la Délégation régionale de La Poste que ce bureau de poste fermera le

16 mars 2024 à midi, décision qui nous met devant le fait accompli. Cet épisode semble clore la chronique d'une mort annoncée. Les pétitions et reports de fermeture n'auront pas suffi. Nous ne nous résolvons pas à cette décision que nous déplorons et qui va impacter au quotidien les professionnels et les habitants du quartier », clament les responsables associatifs et habitants.

**Baisse de fréquentation**

Déjà en 2021, la Poste, justifiant de la baisse structurelle de fréquentation depuis plusieurs années, avait tenté de réduire les horaires de la structure de Saint-Just, mais une mobilisation des élus et des habitants avaient permis de renverser la tendance. La mairie d'arrondissement écologiste était montée au créneau en affirmant « l'importance du maintien de ce service de proximité et de son lien

social dans le quartier ».

Le député de la circonscription Thomas Rudigoz était lui aussi intervenu pour refuser le réaménagement d'horaires qui laissait planer une menace de fermeture.

Trois ans plus tard, alors que cette dernière est désormais d'actualité, le parlementaire était aux côtés des manifestants ce samedi, tandis que nombreux clients de passage qui n'étaient pas au courant de cette décision apportaient leur soutien au mouvement.

« Le CIL Saint-Just Saint-Irénée Fourvière estime que cette décision déséquilibre un quartier en pleine évolution commerciale entre autres », rapporte une de ces bénévoles.

« On marche sur la tête, dans le bureau de poste, il est indiqué pudiquement un « changement d'adresse » ! De qui se moque-t-on ? », souligne enfin un commerçant. Contactée par *Le Pro-*



Professionnels et habitants se sont mobilisés ce samedi. Photo Éric Baule

grès, la direction de la Poste explique cette fermeture : « Le groupe poursuit sa transformation en collant aux usages et modes de consommation. On constate à Saint-Just des baisses de fréquentation (-46% entre 2016 et 2023). On cherche à développer des formats cohérents. Pour cela, nous développons des partenariats. Un bureau de tabac au 22 rue de

Trion est devenu un relais Poste. Un autre au 91 rue de Trion est un point contact. Nous espérons l'ouverture de ces services dans d'autres adresses dans le quartier. De plus, les locaux de Saint-Just étaient devenus inadaptés et vétustes sans conformité pour le travail de nos collaborateurs. »

● De notre correspondant  
Eric Baule

Lyon 7e

## Le centre de santé ferme cours Gambetta : où iront les centaines de patients ?

Installé depuis deux ans au 44 cours Gambetta, le Cossem, organisme de santé médical, va fermer ses portes jeudi 29 février comme celui de Saint-Etienne. Une fermeture qui laissera des centaines de patients totalement démunis, regrette ce médecin qui travaillait ici.

Depuis deux ans, le Cossem (Coordination des œuvres sociales et médicales), propriétaire des locaux, a pignon sur rue, 44 cours Gambetta, sur près de 1 000 m<sup>2</sup>.

Huit spécialistes (deux cardiologues, un ORL, deux sages-femmes, une psychologue, un psychiatre, un endocrinologue) et un médecin généraliste officient en rez-de-chaussée, quatre assistantes à l'accueil, quatre dentistes à l'étage.

Ce centre de santé (association loi 1901) tourne à plein régime tous les jours, samedi matin compris, et pratique des tarifs conventionnés et le tiers payant, sans nécessité d'avancer les frais. En moyenne, il dénombre sur un mois complet, 1 680 patients en médical et 320 personnes au dentaire.

**Jusqu'à 70 consultations par jour pour un seul praticien**

Pour autant, il doit fermer ses portes le 29 février car depuis mai 2023, la quinzaine de centres de santé du Cossem en France est placée en redressement judiciaire.

« On ne comprend pas. Économiquement, à Lyon, ça se passe bien », argumente ce médecin qui reçoit en moyenne 70 consultations par jour et travaille quatre jours à temps plein.

« En janvier, j'ai dénombré 406 nouveaux patients et j'ai reçu 1 163 patients. Les autres médecins sont surchargés. Ici, on a une population polymorphe. On soigne tout le monde, de l'avocat au réfugié, en passant par les enfants placés en centre. Certains viennent avec un interprète. Cette patientèle n'a pas de médecin traitant et ne peut accéder aux soins de spécialistes. Mon inquiétude ne porte pas sur le personnel médical qui va retrouver du travail, mais sur le devenir des patients, à qui on a redonné de l'espoir, de la sérénité, où vont-ils aller ? On est

# 1 680

C'est le nombre de patients que reçoit le Cossem sur un mois en médical. Le centre dénombre aussi 320 personnes au dentaire par mois.



Le Cossem, à Lyon tournait à plein régime tous les jours, samedi matin compris. Photo Nadine Micholin

dému face à cette situation. »

**Une question de santé publique**

Le praticien est d'autant plus remonté que Paris et Marseille vont rester ouverts malgré un redressement judiciaire global de Cossem : « La rapidité de la décision de fermer nous a surpris. Au CSE du 11 janvier 2024, il est question de fermer cinq centres employant 120 personnes au total. Or, on a reçu un mail du directeur le 2 février nous informant que les fermetures de Lyon et Saint-Etienne étaient fausses et infondées. Voilà, que lundi 12 février, on nous annonce que l'on doit fermer Lyon jeudi 29 février car nous sommes en difficultés financières. »

**« À ce jour, on n'a pas reçu de lettre de licenciement mais on me demande de fermer le planning »**

À l'accueil, les assistantes sont dépitées face à cette situation confuse : « Certains jours, il y a la queue sur le trottoir. On ne sait pas où les réorienter. On leur conseille de consulter Doctolib et de chercher le nom de leur praticien pour le suivi », souligne l'une d'elles qui craint pour sa reconversion. Sauf à choisir de migrer en Ile de France ou à Marseille...

Pour la directrice, c'est l'incompréhension : « Pourquoi m'a-t-on autorisée récemment à signer des contrats de

**« Certains jours, il y a la queue sur le trottoir. On ne sait pas où réorienter les patients. On leur conseille de consulter Doctolib »**

Une des assistantes à l'accueil du centre

travail en CDI et à faire des commandes, si on doit fermer ?

À ce jour, on n'a pas reçu de lettre de licenciement mais on me demande de fermer le planning », déplore Elsa D'Angelo qui a essayé d'obtenir en vain le soutien de la mairie de Lyon.

Dans un courrier signé conjointement, les maires de Saint-Etienne et Amiens ont demandé à la justice de recourir à la justice de leur centre afin de prendre le temps d'étudier des offres de

reprise.

Sollicitée, la Ville de Lyon informe qu'elle n'a jamais été en lien avec le Cossem. « Leur fermeture le 29 février relève d'une décision administrative. Les chiffres officiels du nombre de personnes suivies ne sont, par ailleurs pas encore connus. L'équipe dirigeante du Cossem a été soupçonnée en 2023 de détournement de fonds publics.

Pour ces raisons, la Ville de Lyon n'interviendra pas auprès du ministre de la Santé ».

● Nadine Micholin

**Les centres du Cossem en redressement judiciaire depuis mai 2023**

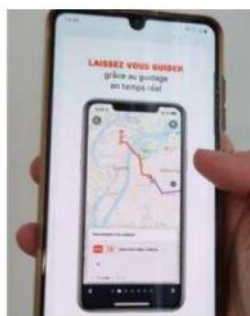
Le Cossem, Coordination des œuvres sociales et médicales, organisme de santé à caractère non lucratif créé en 1945 est financé par des fonds publics (remboursements de la Sécurité Sociale et subventions). Il compte une quinzaine de centres en France dont Paris, Marseille, Lyon, Saint-Etienne, Amiens, Evry, Orléans, Caen.

Le Cossem, dirigé par Samy Dimermanas, emploie 1 400 salariés dont 550 médecins et revendique deux millions de consultations médicales et dentaires par an, assurées par 700 praticiens. Ces centres sont visés par une enquête judiciaire sur leur gestion financière confiée à la brigade de répression de la délinquance économique, à la suite d'alertes émanant du Comité social et économique (CSE) et de la Caisse primaire d'assurance maladie (CPAM). Ils sont placés en redressement judiciaire depuis mai 2023.

Le directeur du Cossem Samy Dimermanas n'a pas donné suite à nos sollicitations.

**Métropole de Lyon****L'application des TCL  
subit un coup de lifting**

Elle a été lancée dans le même temps que le ticket dématérialisé rechargeable : la nouvelle application des TCL est opérationnelle. Disponible sur Google Play et App Store, elle a été élaborée avec la promesse d'une ergonomie améliorée, « avec une interface plus intuitive » et un guidage en temps réel. Elle propose également des itinéraires multimodes, alliant trajet en transports en commun, vélo, Vélo'v et marche à pied. Les actualités du réseau, telles les perturbations, y sont visibles.



**La nouvelle mouture de l'appli propose un guidage en temps réel.** Photo F. B.

Lyon 3e

## Gare Part-Dieu : le passage Pompidou rouvert en 2024 mais pas aux bus TCL

Les travaux devaient, à l'origine, permettre la circulation des bus, des vélos et des piétons, sous le pont de l'avenue Pompidou. Finalement, le passage ne sera autorisé qu'aux piétons sur « des trottoirs confortables » et aux cyclistes sur « des pistes sécurisées ».

Alors que le secteur de la Gare de Part-Dieu est totalement en chantier, Fabien Bagnon, vice-président (EELV) aux mobilités, publie sur Facebook une vue de ce que le passage Pompidou, fermé à la circulation, entre la rue de la Villette et le boulevard Vivier-Merle, depuis plusieurs années, sera, une fois les travaux terminés. Rendez-vous en septembre, donc, avec annonce-t-il, un passage, que l'on devine lumineux, rouvert aux piétons et aux cyclistes composé de deux larges trottoirs pour le confort des uns et une Voie



Le passage sera ouvert aux piétons et aux cyclistes. Capture d'écran Facebook @F. Bagnon

lyonnaise, la VL 10, de 4 mètres de large pour celui des autres. »

### Un détour pour les bus TCL

L'élu se sent « serein », affiche-t-il. Ce n'est pas forcément le cas de certains habitants du quartier Villette-Paul-Bert, insatisfaits que les

bus ne puissent plus emprunter ce passage une fois terminé. Et pour cause : la création de la galerie Pompidou a nécessité de réduire la largeur de l'avenue Pompidou au niveau du passage sous les voies.

Résultat, les TCL devraient continuer à contourner le secteur de la gare par la rue

de la Villette pour rejoindre le boulevard Vivier-Merle, ce qu'ils font depuis le début des travaux. Un détour, estime les riverains, qui allongerait notamment le trajet du bus C9, qui relie la place Bellecour aux hôpitaux-Est, d'une dizaine de minutes, voire plus en cas d'embouteillages.

10 **Actu** Lyon et région

Rhône

# Éclairage public : « Il y a des alternatives douces à l'extinction totale »

Lyon est une référence majeure de la lumière en Europe. Elle accueille un Hub situé dans le quartier de Confluence, proposant des espaces et des équipements de classe mondiale, aux acteurs de la recherche et l'innovation, de la formation et du monde économique autour de l'éclairage et de la lumière. Au cœur de ces espaces innovants, se trouve le Cluster Lumière créé en 2008 et présidé par Philippe Baradoux.

Le Cluster Lumière, acteur phare de la lumière lyonnaise, a été créé en 2008 pour créer de la valeur en rapprochant innovation technologique, formation et usages. Ses 160 adhérents apportent leurs compétences sur l'ensemble de la chaîne de valeur de la lumière. La double dimension innovation et usages du Cluster Lumière l'amène naturellement à créer des opportunités d'affaires, à l'échelle régionale, nationale et internationale.

Le Covid, la guerre en Ukraine,

la flambée du prix de l'énergie de ces derniers mois et la volonté d'accélérer la transition face à l'urgence climatique font que toute la filière connaît une véritable révolution qui avait déjà débuté, il y a quelques années, avec l'arrivée de la technologie Led.

**« On se demande si on n'est pas allé trop loin et trop vite dans ces coupures d'urgence »**

Pour le président du Cluster Lumière, Philippe Baradoux, la volonté de certaines communes d'opérer des coupures d'éclairage public en milieu de nuit ne date pas d'aujourd'hui. « Cela a commencé à la fin des années 90, plus particulièrement dans le rural. La nouveauté, c'est la généralisation de cette solution au niveau national suite à l'envolée des prix de l'énergie. Mais contrairement à ce qu'on avait vécu les vingt dernières

années avec des stratégies élaborées et réflexions globales, on se demande aujourd'hui si, depuis 2021-2022, on n'est pas allé trop loin et trop vite dans ces coupures d'urgence. Est-ce qu'on n'a pas jeté le bébé avec l'eau du bain ? », s'interroge le professionnel qui souligne que « la lumière et l'éclairage public vivent une révolution technique ».

**Un sujet clivant**

L'absence d'éclairage est un sujet clivant, la prise de décision pour un maire n'est pas toujours facile. « Je prends souvent l'exemple de l'importance de l'éclairage pour aller chercher les enfants à l'école l'hiver. À cette période, à la tombée de la nuit, l'environnement est complexe avec des piétons, vélos et voitures qui se croisent, des véhicules garés en double file... Des moments où l'on a besoin de lumière pour voir et anticiper les dangers », explique Philippe Baradoux. Plus tard, quand la ville est endormie, on peut pas-

ser en mode balisage ou veilleuse. Le spécialiste estime que ce sont des alternatives intéressantes à l'extinction totale : « Avec une gradation douce, les riverains ne se rendent pas compte, à l'œil nu, de la baisse de l'éclairage. Il se montre suffisant pour se repérer et éviter les dangers, il offre une transition énergétique en douceur. Une ville plongée totalement dans le noir, c'est très angoissant. »

Des évolutions techniques qui sont aujourd'hui possibles grâce aux systèmes d'éclairage public Led intelligent (smartlighting)\* qui se démocratisent, même s'ils ont un certain coût.

« Des investissements importants qui peuvent être financés par différents moyens dont le Fonds vert et via des plans sur plusieurs années en collaboration avec des syndicats de gestion des énergies à l'image du Sigerly (Syndicat de gestion des énergies de la région lyonnaise), qui regroupe 66 communes », précise Philippe Baradoux qui estime que ce sont des choix qui

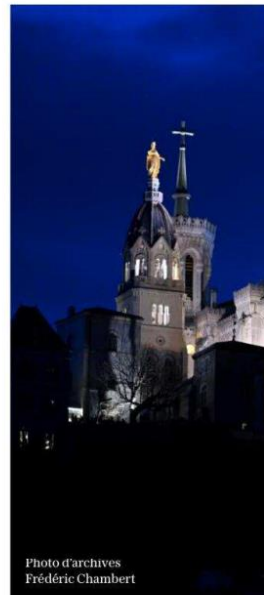


Photo d'archives Frédéric Chambert

reposent avant tout sur des volontés politiques.

● **Damien Lepetitgaland**

\* Éclairage intelligent : les avancées technologiques offrent de nombreuses possibilités aux collectivités en matière de pilotage personnalisé et à distance des abaissements de puissance ou de l'extinction en fonction des besoins.

## Lyon doit moderniser ses équipements pour mieux les piloter

Depuis 1989, dans la dynamique du premier Plan Lumière élaboré par la Ville, la lumière a été considérée comme un outil de transformation urbaine à part entière. En 2023, la Ville a signé son troisième Plan Lumière, comment se traduit-il ? Sylvain Godinot, adjoint au maire de Lyon chargé du Patrimoine et de la Transition écologique, le détaille.

**Pouvez-vous nous détailler concrètement les orientations de la ville de Lyon en matière d'éclairage public ?**

« Notre politique est très claire dans notre Plan lumière (le troisième depuis 1989), axé sur la qualité, la sobriété et la citoyenneté. Nous souhaitons une qualité de lumière, pas

juste une quantité. Nous comptons 370 mises en valeur de bâtiments et sites remarquables. Les horaires du Plan Lumière ont évolué. Ils ont été recalés sur trois jours par semaine : les jeudis, vendredis et samedis de la tombée de la nuit jusqu'à 22 heures en hiver et minuit en été. Avec deux dérogations qui sont les monuments phares de la ville, la basilique de Fourvière et l'Hôtel-Dieu qui sont allumés tous les soirs, sur le même créneau horaire. »

**Le dispositif d'éclairage de la basilique Notre-Dame de Fourvière cofinancé par EDF commence à dater. Que comptez-vous faire pour la rénover et l'optimiser ?**

« Effectivement, EDF cofinancé précédemment un certain nombre de mises en lumière de la Ville. Aujourd'hui, ils ont décidé de réorienter leur financement exclusivement vers la Fête des lumières. Sur la rénovation de l'éclairage de la basilique de Fourvière, c'est vrai qu'il est assez ancien. On sait faire beaucoup mieux aujourd'hui, quelque chose de plus fin et de moins consommateur. On a beaucoup de grosses installations lumineuses à rénover. Fourvière est dans la liste, on s'est engagé auprès de la fondation à refaire l'installation prochainement, mais on en a d'autres qui passent avant. Je partage l'enjeu touristique et de faire plaisir aux Lyonnais en illuminant ce symbole, mais je ne suis pas sûr qu'on y arrivera pendant ce mandat. »

**Quelles sont les évolutions concernant le volet sobriété ?**

« C'est réduire les consommations d'électricité, réduire la pollution lumineuse, à la fois pour la qualité de sommeil des habitants et pour protéger la biodiversité nocturne. On a étendu l'extinction nocturne dans les parcs et jardins qui sont fermés la nuit. On a aussi fait l'expérimentation d'extinction de l'éclairage public pendant trois mois l'hiver dernier de 2 heures du matin à 4 h 30 heures, dans la période où le métro était complètement coupé. On a vu que les forces de l'ordre, les secours arrivaient à gérer la situation en l'absence d'éclairage public. Mais le bilan montre que notre capacité technique d'extinction n'était pas cohérente pour être pérennisée. On savait éteindre une partie de la ville, mais plutôt les quartiers les plus fréquentés la nuit. L'expérimentation nous a permis d'acter qu'on avait

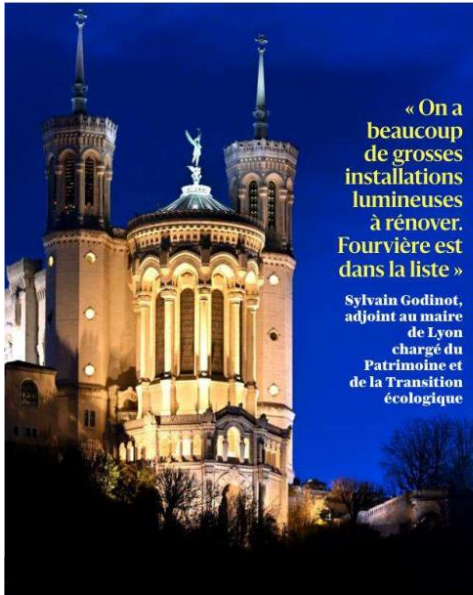
besoin de revoir les équipements techniques qui nous permettent de piloter l'éclairage public. »

**Et du point de vue de l'efficacité ?**

« Il y a un travail sur l'efficacité des sources lumineuses avec la question des Leds. Comme toutes les villes, la Ville de Lyon remplace ses sources lumineuses par cette technologie. Il y a un peu plus d'un tiers des lampes de la Ville qui sont en led. On a 78 000 lampes. Nous investissons sur ce mandat environ 40 millions d'€ sur l'éclairage public. Toutes les lumières ne seront pas changées d'ici la fin du mandat, il y en a trop. On était à moins de 30 % au début de mandat, on va être autour de 35 à 40 % à la fin. »

● **Propos recueillis par Damien Lepetitgaland**

BIBIEN VY



« On a beaucoup de grosses installations lumineuses à rénover. Fourvière est dans la liste »

Sylvain Godinot, adjoint au maire de Lyon chargé du Patrimoine et de la Transition écologique



« Une ville plongée totalement dans le noir, c'est très angoissant »

Philippe Baradoux, président du Cluster Lumière

## Saint-Genis-Laval module la puissance des lampes à l'aide d'horloges astronomiques

Chaque mois de septembre depuis 2021, Saint-Genis-Laval participe à l'opération "La nuit est belle !". Un événement qui est coordonné sur la région lyonnaise par l'Observatoire astronomique de Lyon-Saint-Genis-Laval. C'est l'occasion depuis 3 ans pour la municipalité d'attirer l'attention de la population sur les nuisances de la pollution lumineuse.

« La commune entend être équipée à 100% de Leds d'ici 2025 »

« La commune s'équipe également d'horloges astronomiques. » Si en 2021, l'idée de couper l'éclairage public ne faisait pas consensus, depuis la flambée des coûts de l'énergie, l'idée a fait son chemin à l'instar d'une vingtaine de communes de la métropole. Depuis août dernier, 60 % des points lumineux de la commune sont éteints de 1 à 5 heures du matin. « Les axes structurant ont été maintenus à la demande de la police municipale et de la gendarmerie, cela ne pose pas de problème de sécurité particulier. Pour protéger la biodiversité, l'espace naturel sensible du plateau des Hautes-Barolles est également plongé dans l'obscurité », précise Frédéric Ragon, délégué à la Transition écologique pour la commune



L'éclairage Led, priorité de la Ville, devrait permettre une très importante économie d'énergie. Photo Laurette Duranel

de 22 000 habitants située au sud-ouest de Lyon.

Par ailleurs, Saint-Genis-Laval a transféré sa compétence « éclairage public » à l'organisme public de gestion des énergies du Sigerly. L'objectif de la commune est de passer l'éclairage public en 100 % Led, soit 3 200 points lumineux d'ici 2025. Un investissement qui s'élève à plus de 2,5 millions d'€ qui devrait permettre à terme une économie de 77 % de consommation électrique, soit une préservation des ressources et une économie annuelle de 215 007 €. « La commune s'équipe également d'horloges astronomiques pour les 122 armoires de commande de l'éclairage dans le but de permettre un pilotage à distance très fin de chaque secteur avec

la possibilité de moduler à l'avenir la puissance de l'éclairage en fonction des secteurs. Une option qui se révèle très intéressante au moment du crépuscule. « Grâce à cette technologie, on peut allumer ou éteindre un secteur à la demande en fonction d'événements », se félicite Frédéric Ragon.

Il reste encore un gros travail à réaliser dans les copropriétés privées qui disposent d'éclairages style « boules » qui éclairent en permanence durant la nuit, provoquant des nuisances importantes. « On va devoir faire preuve de pédagogie pour faire évoluer les choses », conclut l'élu local, satisfait des choix politiques forts de sa majorité municipale.

● Damien Lepetitgaland

## Traverser la Lumière, projet lyonnais exemplaire

En 2023, la Ville de Lyon a gagné le prix Lumières du Serce, syndicat de l'éclairage, pour une mise en lumière haute qualité d'usage lumineux innovante des quais bas de la Saône.

C'est la deuxième fois, sous la mandature écologiste que la Ville de Lyon se voit décerner ce prix. Le précédent a été obtenu pour la voûte Delandine, sous la gare de de Perrache, où l'on retrouve une mise en lumière de grande qualité esthétique. Des faisceaux de lignes blanches se croisent pour évoquer les rails de la voie ferrée qui est juste au-dessus.

Traverser la Lumière est un projet artistique porté par Joseph Frey, concepteur

lumière pour l'atelier Les éclairagistes Associés, et la direction de l'éclairage urbain de la Ville de Lyon. Il a été mené dans le cadre du réaménagement des bas ports du quartier de Confluence.

**Performance énergétique et respect de la biodiversité**

Il inclut les enjeux techniques permettant la réalisation d'économies d'énergie tout en éclairant les usages et les déplacements des usagers sans interférer avec la nature environnante, ici l'eau et le ciel. La mise en lumière des trois sous tabliers des ponts Kitechener-Marchand, Pont-sur-la-Saône et le viaduc



« Traverser la Lumière » est un traitement de l'éclairage public artistique et ludique du quai Rambaud à Lyon 2.

Photo Michel Djajoui

ferroviaire de la Quarantaine s'intègre dans leur environnement autrefois austère, il apporte une approche ludi-

que grâce à son dynamisme intelligent et pratique qui joue avec les déplacements et la vitesse des passants pour

créer un éclairage juste et raisonné. La conception lumière de ce projet apporte une nouvelle fonction plus adaptée aux piétons aux usagers des modes doux : marche, course, vélo, trottinette, roller...

Alors que les collectivités sont tentées d'éteindre les mises en lumière de leur patrimoine pour répondre aux objectifs de sobriété énergétique, l'édition 2024 du concours Lumières organisé par le Serce se fixe pour ambition « de démontrer que l'éclairage de mise en valeur peut être exemplaire, tant en termes de performance énergétique que de respect de la biodiversité ».

● Damien Lepetitgaland

Jeudi 22 février 2024

Actu Près de chez vous 19

## Saint-Cyr-au-Mont-d'Or

## Neuf logements sociaux : pour ces riverains, c'est hors de question

Une réunion publique de présentation d'un projet immobilier s'est tenue à Saint-Cyr-au-Mont-d'Or. Elle a été houleuse. Le bailleur social Grand Lyon Habitat veut construire neuf logements et autant de places de stationnement sur un terrain de 600 m<sup>2</sup>, en limite de Lyon 9<sup>e</sup>.

À Saint-Cyr-au-Mont-d'Or, les réunions publiques organisées au sujet de futurs programmes immobiliers se suivent et se ressemblent. Théâtre de la colère des habitants, elles sont rarement sereines et les débats, toujours houleux. Parmi les derniers projets immobiliers contestés par les habitants, citons celui de la Baticolière ou, plus récemment, celui de la route de Lyon. Le premier (122 logements) a été livré en 2023, après un long chemin judiciaire de plus de huit ans, jusqu'au Conseil d'État. Un recours contre le permis de construire du second a été déposé devant la justice.

#### Une pétition de plus de 200 signatures

Ce vendredi 16 février, une nouvelle réunion publique était organisée pour évoquer le projet immobilier porté par le bailleur social Grand Lyon Habitat, au 90 rue des Docteurs-Cordier, en limite avec Lyon 9<sup>e</sup>. Une trentaine de riverains ont participé aux échanges très vifs, témoignant leur colère contre la construction d'un immeuble de 9 logements sociaux, sur un terrain de 600 m<sup>2</sup>. Une pétition a recueilli plus de 200 signatures. Emmanuelle Foulon, première adjointe à la mairie de Saint-Cyr, a rappelé l'obligation de la commune de plus de 3 500 habitants à se conformer à la loi SRU (solidarité et renouvellement urbain), en atteignant 25 % de logements sociaux.

Actuellement, ce taux est de 18 %. Le maire Patrick Guillot (divers droite) prévient : « Si la commune n'accompagne pas ce type de projet, nous serons carencés, comme c'est le cas pour sept de mes collègues. Et c'est une catastrophe. Nous voulons garder la maîtrise de nos permis de construire pour travailler sur des projets qui tiennent la route. » Son adjointe à l'urbanisme complète : « Dans ce projet, le zonage au Plu-H (plan de l'urbanisme et de l'habitat) permet



Une trentaine de riverains étaient présents à la réunion publique, organisée dans la petite salle du foyer des Anciens, ce vendredi 16 février à St-Cyr-au-Mont-d'Or. Photo M. M.

une forte constructibilité. Or, nous avons travaillé avec Grand Lyon Habitat pour faire baisser le nombre de logements de 11 à 9 ».

#### « Pourquoi ici et pas ailleurs ? »

Neuf de trop pour les riverains qui ne comprennent pas qu'un immeuble de deux étages puisse s'insérer sur 600 m<sup>2</sup>. « Les parkings sont saturés, tempête un habitant. Pourquoi construire, ici et pas ailleurs, 9 logements avec seulement 9 places de stationnement ? Et surtout, comment comptez-vous organiser le quotidien déjà compliqué au niveau de la circulation ? » La présentation du projet par le bailleur a souvent été interrompue par la désapprobation générale. Les objectifs d'intégration dans le paysage ? « On s'en tamponne, coupe un habitant. Pas besoin de nous présenter le projet, il ne fonctionne pas ! Et arrêtez de nous dire que vous respectez les nor-

mes, on s'en fiche ! »

#### La concertation s'ouvre en mars

Après avoir écourté leurs explications, les deux porteurs de projet ont réussi à faire retomber la tension. Lorsqu'une idée a été émise. L'immeuble en R+2 s'achève par un attique (dernier niveau en retrait de la façade). Ce dernier étage compte deux appartements. « Donc, si on supprime un étage, on arrive à 7 logements ? », demande encore cet habitant. Reste à savoir si les conditions économiques seraient réunies pour Grand Lyon Habitat qui réserve sa réponse.

Avec un étage de moins, l'apaisement sera-t-il au bout du chemin ? Ce sera sans doute l'un des enjeux de la concertation qui va s'ouvrir début mars, pour un mois. Les habitants sont invités à donner leur avis, faire des propositions afin de trouver un compromis acceptable par tous.

● M. M.

#### La première adjointe : « On impose une réunion publique au porteur du projet »

« C'est une disposition proposée par la loi Alur [pour l'accès au logement et un urbanisme rénové] dont peu de communes s'emparent ». La première adjointe Emmanuelle Foulon explique comment Saint-Cyr-au-Mont-d'Or est entrée dans la concertation en amont des projets immobiliers. C'est la deuxième réunion organisée dans ce cadre. « Ce n'est pas toujours facile, mais on assume notre action. On impose une réunion publique et l'ouverture d'un cahier de concertation au porteur de projet », indique l'élue. Ici, Grand Lyon Habi-



Emmanuelle Foulon, première adjointe au maire de Couzon. Photo B. T.

« doit ensuite, prendre en considération les remarques des habitants pour présenter son permis de construire ». Le bailleur devrait remettre son dossier de concertation à la mairie, début mars.

Vendredi 23 février 2024

Actu Lyon et région | 17

Rhône | Ain

# Barrage Rhônergia : la ressource en eau potable des Grands Lyonnais, menacée ?

Le projet d'un barrage hydroélectrique en amont du champ captant de Crépieux-Charmy, qui alimente la Métropole de Lyon, inquiète l'exécutif écologiste qui demande à être associé à la décision finale.

Un ultime barrage - il en existe déjà 19 autres sur le fleuve - ou celui de trop ? Telle est la question posée par le projet Rhônergia, qui trouverait place en limite de l'Ain et de l'Isère dans le dernier endroit sauvage du Rhône. Question que se pose aussi l'exécutif de la Métropole de Lyon, car le barrage-usine porté par la Compagnie nationale du Rhône et RTE est prévu en amont du champ captant de Crépieux-Charmy qui alimente en eau potable ses habitants.

## La crainte d'un destockage de polluants

« Nous sommes favorables à l'énergie hydraulique. Elle fait partie du mix énergétique essentiel dans les enjeux pour affronter l'avenir. Mais on ne fait pas n'importe quoi, n'importe où. On ne mène pas un tel projet à 30 kilomètres en amont de la ressource pour 1,5 million d'habitants », défend Anne Grosperin, vice-présidente déléguée au cycle de l'eau à la Métropole de Lyon.



Vue aérienne de la courbure du Rhône où pourrait être érigé le futur barrage, toujours à l'étude. On est ici à la limite de l'Ain et de l'Isère, sur le dernier endroit naturel du fleuve, font valoir ses détracteurs. Photo Benoît Almeras

Si l'elue écologiste ne manque pas d'arguments contre le projet (impact sur la biodiversité... etc.), elle choisit de se cantonner à la protection de la ressource, d'autant qu'il n'y aurait pas de plan B.

« 98 % de l'alimentation de la métropole dépend du champ captant de Crépieux-Charmy, ressource de très bonne qualité mais vulnérable puisqu'elle est unique. Des captages à la marge mais en soutien sur la nappe de l'est, ont dû être stoppés du fait de la présence de perfluorés », révèle l'écologiste pour qui « le projet Rhônergia fait peser des risques qu'il faut vraiment évaluer ».

En attendant toute prise de décision, la Métropole de Lyon demande ainsi la production d'études approfondies. « Dont une analyse précise du projet sur le régime hydraulique du fleuve dans la durée et sur la capacité de la CNR à garantir un débit réservé en phase travaux et dans les périodes ultérieures de tension sur la ressource », précise l'élue écologiste rappelant la pression induite par « le changement climatique, l'agriculture intensive et les pollutions ». Des études ont également été demandées concernant l'incidence sur la température de l'eau. Car qui

dit barrage dit ralentissement et réchauffement.

Autre inquiétude, « ces dernières années, plusieurs avis scientifiques mentionnent la présence rémanente et généralisée de nombreux toxiques sur le site concerné », rappelle Anne Grosperin qui craint, en phase de réalisation, puis d'exploitation du barrage, le destockage de ces polluants.

## Quelle pertinence énergétique ?

« Il est dommage que personne ne parle en soutien du projet et ne souligne la pertinence énergétique », a réagi de son côté le communiste

« On ne mène pas un tel projet à 30 kilomètres en amont de la ressource pour 1,5 million d'habitants »

Anne Grosperin, vice-présidente de la Métropole de Lyon, déléguée au Cycle de l'eau

Pierre-Alain Millet qui, s'il appartient à la Majorité métropolitaine, n'identifie pas que des risques. Pas de pertinence énergétique, selon Anne Grosperin, pointant « la faible production du projet » - 140 gwh/an soit une réponse énergétique pour 60 000 habitants - ainsi que le « gouffre financier de plus de 400 millions d'euros ». « L'investissement que l'on assure à 100 % reste estimé à 330 millions », corrige la CNR qui précise aussi que « les sujets soulevés par la Métropole de Lyon ont bien été identifiés dans le cadre de la concertation et par les maîtres d'ouvrage ». En attendant, une manifestation organisée par les Soulèvements de la terre ce vendredi 23 février atteste d'une mobilisation qui se veut en amont de toute décision. L'Etat doit se prononcer au printemps sur la poursuite ou non des études.

● D. M.



Lyon 5<sup>e</sup>

# La montée du chemin Neuf pourrait être interdite aux voitures

Ils ont choisi. Après une levée de boucliers des riverains de la rue de Trion (Lyon 5<sup>e</sup>) lors de la concertation engagée sur le projet de voie lyonnaise 12, les services de la Métropole de Lyon s'étaient engagés à travailler sur un troisième scénario. C'est fait. Mais les esprits vont-ils s'apaiser avec l'idée d'interdire la circulation des voitures montée du chemin Neuf ?

Ils l'attendaient avec impatience, ce nouveau scénario de voie lyonnaise n° 12, itinéraire cyclable entre Lyon 9<sup>e</sup> et Bron via le 5<sup>e</sup> arrondissement. Espérant que leurs arguments, nombreux, soient entendus et qu'ainsi, les craintes liées à un possible enclavement des quartiers du haut de la colline ne soient plus qu'un mauvais souvenir. Ont-ils été entendus ?

« Ils laissent Trion tranquille »

Comme annoncé par le vice-président Fabien Bagnon, la Métropole de Lyon a mené des études complémentaires sur ce projet à la suite d'une concertation réalisée en début d'année 2023. L'idée, était de prendre en compte les différentes contributions des habitants notamment sur le principe de circulations qu'il convient de revoir. Pour laisser davantage de place aux itinéraires vélos, piétons et



La montée du chemin Neuf a été réaménagée en 2020 pour laisser place à une voie cyclable dans le sens Vieux-Lyon/ Fourvière. Photo Frédéric Chambert

bus. Cette nouvelle mouture, selon nos informations, vient de leur être présentée. Principaux changements ? La rue de Trion, identifiée comme point noir du projet (l'une des hypothèses évoquait une interdiction aux voitures), conserverait son double sens de circulation.

« Ils laissent Trion tranquille », réagit Laurence Bufflier, conseillère d'arrondissement (groupe Progressistes et Républicains) et commerçante rue des Machabées. En revanche, la mise en place d'une circulation alternée sur la portion la plus étroite pourrait poser problème, surtout aux heures de

pointe, précisent certains usagers.

Ont-ils échappé au pire ? En fait, admet Didier Gross au nom de l'association Touche pas à Saint-Just, ils ont supprimé des choses qui étaient « parfaitement infaisables ». Du côté de l'association des commerçants Le village Saint-Just-Saint-Irénée que préside Amélie Dalmaso, on salue « un effort fait pour modifier le projet initial ».

Le ton n'est plus tout à fait le même à l'évocation de la montée du chemin Neuf et l'idée d'en interdire totalement l'accès à la voiture. Mesure qui serait assortie de la suppression

de places de stationnement. L'idée de ce « verrou » avait été suggérée lors de la concertation pour « réduire efficacement le trafic de transit » et pour « redéfinir le rôle de cet axe qui présente de beaux points de vue sur la ville ». De quoi redonner un peu d'air aux riverains qui ne verront passer que des vélos et des piétons ? « Cela coupe les deux quartiers, Vieux-Lyon et Saint-Just », argumente Laurence Bufflier qui parle d'un report de la circulation sur la seule montée de Choulans. Ou sur Vaise. Ainsi va cette réflexion, analyse Didier Gross, « on enlève ce qui était impossible à faire

Le quai Fulchiron à une voie pour faire de la place aux bus ?

Parmi les autres propositions, on retient un seul sens de circulation pour les voitures dans le sens de la montée rue de l'Antiquaille. Le quai Fulchiron passerait à une seule voie de circulation pour les voitures afin d'aménager un site dédié aux bus. L'idée d'une piétonisation de la rue Saint-Georges serait à l'étude.

et on maintient ce qui empêche la circulation vers le centre-ville ».

« Ce scénario va faire de Saint-Just une île »

Partager l'espace public, certes très contraint entre piétons, voitures, vélos et bus, tel est l'objet du projet de la voie lyonnaise 12 piloté par la Métropole. Et cette intention semble faire l'unanimité. Mais le scénario 3 est-il la bonne réponse ? « Il va faire de Saint-Just une île », le mot de l'élu du 5<sup>e</sup> revient souvent. « On ne peut pas venir casser le fonctionnement du quartier qui a le fonctionnement d'un village avec des autoroutes à vélo », ajoute-t-elle. Et d'interroger : « Pourquoi ne pas attendre l'arrivée du Teol (tramway express) et aménager une zone de rencontre à 20 km/h ? »

● Aline Duret

## « Ce scénario va être expérimenté »

Habitants et usagers du quartier ont-ils été entendus ?

« Oui. Le fait d'avoir un troisième scénario le montre bien. Les retours de concertation ont été regardés avec plus d'attention. On est dans une dynamique de dialogue et d'écoute sans le moindre doute. C'est un gros dispositif qui a été déployé avec des ateliers et des rencontres, on s'est adapté en fonction de la demande. »

Pourquoi est-ce si compliqué d'aménager une voie lyonnaise rue de Trion ?

« C'est un secteur qui est contraint, sur lequel on ne peut pas réaliser un scénario classique. D'où le choix d'une

vélo rue [qui mêle sur un même axe voiture et vélo] qui convient mieux à une rue très étroite. Mais pour être dans les clous de la vélo rue, sécuriser les déplacements, il faut diminuer le trafic automobile. D'autant plus qu'à cet endroit, il y a du trafic de transit. Donc quelque part, à un moment, il faut une petite forme de verrou, d'entonnoir pour que le secteur soit moins attractif. La question est, où mettons-nous cette contrainte ? C'est sur le chemin Neuf que le choix s'est porté. »

L'inquiétude s'est donc déplacée sur cet axe.

« On entend l'inquiétude, là on va travailler sur la question des ayants droit [ceux qui

seront autorisés à utiliser la montée]. Les habitants, mais aussi ceux qui sont dans une situation particulière. Tout cela va être étudié. La restriction se fait là, sachant que le trafic peut passer sur Choulans. »

Les places de stationnement vont-elles être supprimées ?

« Le sujet fait l'objet d'une réflexion. C'est une proposition qui a été évoquée. Elle ne concernerait pas toutes les places. »

Ce scénario va faire l'objet d'une expérimentation.

« Pendant quelques mois, pour voir comment le quartier vit et comment c'est accepté. Elle devrait démarrer après les

Nuits de Fourvière. « Et après ? Le projet peut-il être retiré ?

« Non. Car de toute manière des aménagements pour assurer la sécurité des piétons vont être faits, peu importe s'il y a un retour en arrière. Par exemple, l'alternat prévu rue de Trion sera réalisé quoiqu'il arrive. Cela nous permet d'élargir les trottoirs. On a beaucoup insisté là-dessus à la mairie du 5<sup>e</sup>. La voie lyonnaise nous donne cette opportunité, quels que soient son évolution et son profil définitif. Le gain, il est pour les piétons. »

On vous reproche d'empêcher la circulation...

« La preuve que non. On maintient le double sens à



Nadine Georget, maire du 5<sup>e</sup>. Photo d'archives C. O.

Trion. C'est la version avec le moins d'impact qui est prévue. L'idée, je le rappelle, est de proposer un meilleur équilibre des mobilités. La concertation a été prolongée et va se prolonger avec l'expérimentation qui nous amène à rester dans le dialogue. »

**Rhône**

# Ces cinq projets près de chez vous financés par l'Europe

A quatre mois des élections européennes, focus sur les fonds européens distribués dans le département, à travers cinq projets subventionnés.

**C'**est une manifestation discrète sans tambours ni panonceaux mais c'est un apport bien concret de l'Europe sur le quotidien de ses pays membres.

L'Europe accompagne financièrement de nombreux projets sur ses territoires. Des centaines de millions d'euros sont ainsi régulièrement investies sur l'Hexagone.

Entre 2021 et 2027 ce seront des milliards qui auront été ainsi distribués dont 9,1 via le Feder (Fonds européen de développement régional). Des subsides répondant aux politiques européennes qui se concrétisent par de multiples projets.

Des problématiques d'emploi à des colosses de Lumières en passant par des moteurs innovants... illustrations non exhaustives à côté de chez vous.

● **Valsaona : le bateau vertueux made in VNF**

On le voit sur les cours d'eau lyonnais jouer de sa grue. Le ponton fluvial multifonction Valsaona était, lors de sa mise à l'eau en 2021, le premier bateau en Europe à respecter la nouvelle norme sur les émissions des Engins motorisés non roulants.

Une première due à l'expérimentation réalisée d'une



Un colosse soutenant une pile du Pont Bonparte à Lyon lors de la fête des Lumières 2019. L'Europe a participé au financement de ce projet artistique. Photo d'archives Stéphane Guiochon



L'Union européenne finance le dispositif régional OURA, qui vise à faciliter la vie des voyageurs en Auvergne-Rhône-Alpes. Photo d'illustration Maxime Jegat



Valsaona est un ponton fluvial multifonction innovant mis au point avec Voies navigables de France à Lyon. Photo David Tapissier



Le projet Falcon a permis de mettre sur le route un poids lourd laboratoire très économe en carburant. Photo Renault Trucks



La formation est un atout pour décrocher un emploi pérenne, y compris dans des secteurs en recherche de personnels. L'Europe finance à hauteur de 14,7 millions d'euros le dispositif « Former pour l'emploi ». Photo d'illustration Richard Mouillaud

**► Sur le web**

Retrouvez nos reportages et analyses sur notre portail "Elections européennes" en scannant ce QR code :

REDACTE-VI

motorisation innovante portée par les Voies navigables de France à Lyon. L'Europe y a participé à hauteur de 200 000 €. Une innovation qui permet de réduire considérablement la pollution que génère un moteur traditionnel. « On a même dépassé les normes européennes », se félicite Cécile Cohas qui a porté ce projet pour les VNF.

Mais les aventures du couple VNF/Europe pourraient bien se poursuivre. En projet aux VNF : recharge électrique des écluses et valorisation des sédiments.

● **Falcon : après l'avion, le camion**

Transports et innovation toujours, l'Europe a accompagné un projet de camion économe en carburant à hauteur de 845 000 €. Son nom : Fal-

con. Il était porté par Renault Trucks et un vaste consortium où l'on pouvait trouver Michelin, Total Energies ou bien encore l'Ecole centrale de Lyon.

Il s'agissait de réaliser un poids lourd plus économe en carburant en jouant notamment sur son aérodynamisme et ses pneumatiques. Après 18 mois de mise au point, 6 mois d'essais sur piste et route ouverte soit 15 500 kilomètres parcourus, les recherches, lancées en 2017, ont abouti à un véhicule affichant une consommation réduite de 12,5% en 2021.

● **Colossale aventure : l'Europe en mode fête des Lumières**

Pendant quatre jours en 2019, ils ont soutenu les piles du Pont Bonparte en face de la place Bellecour à Lyon dans

le cadre de la Fête des Lumières.

Les deux colosses de lumières qui ont fait briller les yeux des enfants étaient nés via 47 000 euros de fonds européens. Ces géants lumineux symbolisaient les liens et rapports de l'homme et la nature. Entre puissance des éléments et volonté humaine de les dominer, le discours porté par l'œuvre a tant séduit qu'elle a été reprise lors d'autres événements sur le bassin Rhône-Saône.

● **Pacte pour l'emploi**

La somme est conséquente, à l'échelle des enjeux probablement. L'Europe finance à hauteur de 14,7 millions d'euros le dispositif « Former pour l'emploi ».

Son objectif : permettre aux personnes en recherche d'emploi d'en trouver un pé-

renne. Un investissement pragmatique consistant à financer des formations dans des filières qui recrutent.

● **Bip bip OURA !**

Beaucoup connaissent la carte, bien moins savent ce qui se cache réellement derrière le nom « OURA ».

Ce dispositif régional dont les racines remontent à 2005 a pour objectif de faciliter la vie des voyageurs en tissant une toile entre les acteurs des transports du territoire volontaires de la Région. Aujourd'hui, on en dénombre une quarantaine en Auvergne-Rhône-Alpes qui partagent des données, mutualisent les systèmes billettiques et œuvrent pour l'intermodalité... Un ouvrage aussi ambitieux que tentaculaire que l'Europe cofinance à hauteur de plusieurs millions d'euros.

● **C. S.**