



REVUE DE PRESSE*

DU VENDREDI 1^{er} MARS 2024

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

8 | Ici on agit ! Environnement

La transition écologique

En France, près de 4 millions de professionnels travaillent dans l'économie verte. Par La transition écologique s'étend à l'ensemble des secteurs d'activité

Les métiers de l'économie verte

Des métiers locaux 100 % verts

Un **métier vert** contribue à mesurer, prévenir, maîtriser, corriger les impacts négatifs et les dommages sur l'environnement.

141 000 personnes exercent un métier à finalité environnementale soit **0,5 % de l'emploi en France** (en 2019), **-3,4 %** entre 2014 et 2019.

Répartition de l'emploi par métier (en 2019)



Le marché du travail



17,5 % des offres d'emploi en France concernent les métiers de l'économie verte (en 2020).

Intentions d'embauche sur les métiers verts (en 2021)



Métiers verts rencontrant Des difficultés de recrutement (en 2021)



Des professions qui "verdissent"

Un **métier "verdissant"** intègre de nouvelles pratiques pour prendre en compte de façon significative et quantifiable la dimension environnementale dans son activité.

3,81 millions de personnes exercent un métier qui évolue pour intégrer les enjeux environnementaux, soit **14 % de l'emploi en France** (en 2019).

Part de l'emploi dans les professions verdissantes (en 2019)



En France, l'Ademe prévoit un **bénéfice net en emplois positif** en dépit d'une baisse des emplois dans les secteurs dépendants des énergies fossiles.



2035 +340 000 emplois
2050 +900 000 emplois

Sources : Ademe, France Travail, Ise, ministère de la Transition écologique.



Le, créatrice d'emplois ?

Près de 140 000 exercent un métier qui vise à protéger directement l'environnement. Et, pour presque tous, avec des emplois à différents niveaux de qualification.



Quels emplois et quelles formations ?

Quelques métiers verts

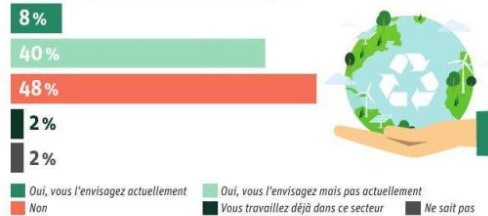
- Agent/e d'exploitation du service des eaux
- Technicien/ne d'exploitation EDF/GDF...
- Éboueur/se
- Technicien/ne de station d'épuration...
- Animateur/riche environnement
- Technicien/ne des espaces naturels...

Quelques métiers "verdissants"

- Architecte
- Couvreur/se
- Électricien/ne
- Maçon/ne
- Peintre...
- Designeur/se industriel/le
- Technicien/ne du contrôle qualité
- Technicien/ne de laboratoire...
- Conducteur/riche routier/ère
- Conducteur/riche de transport en commun
- Responsable d'entrepôt...
- Chercheur/se
- Directeur/riche de recherche
- Ingénieur/e de bureau d'étude...
- Conseiller/ère agricole
- Jardinier/ère
- Technicien/ne en génie rural...
- Accompagnateur/riche de randonnée
- Animateur/riche socioculturel/le et de loisirs...
- Responsable des achats durables...

L'intérêt des Français pour une carrière "verte"

Pourriez-vous envisager ou non de travailler dans le secteur de la transition écologique ?



Selon un sondage Opinion Way réalisé en septembre 2023 pour l'Institut supérieur de l'environnement, un Français sur deux envisage de travailler dans le secteur de la transition écologique.

L'orientation des jeunes

- Le centre d'information et de documentation jeunesse**
Le CIDJ informe les jeunes dans tous les domaines et accompagne depuis 1969 l'expertise du réseau Info jeunes, tout comme celle des professionnels de l'Accueil Information Orientation.
<https://www.cidj.com/>
- Le réseau étudiant pour une société écologique et solidaire**
Le RESES peut contribuer à nourrir sa réflexion. Il propose une boîte à outils pour en savoir plus sur une orientation réussie vers les métiers de la transition écologique.
<https://le-reses.org/>
- Les pépites vertes**
Composées d'un site internet et d'une chaîne Youtube, les Pépites vertes mettent en lumière les métiers de la transition écologique.
<https://www.lespitesvertes.fr/>
- My road**
L'application My Road permet de simuler des choix d'études et de carrière sur une carte interactive. La carte révèle tous les chemins possibles pour exercer un métier.
<https://join.myroad.app/>

Lyon 4^e

Rue du Mail, les piétons ne se prendront pas les pieds dans les nouveaux pavés

L'association Les Droits du piéton s'inquiétait de la nature des pavés lyonnais qui seront installés au centre de la rue du Mail piétonnisée. Elle craignait notamment qu'ils soient identiques à ceux de la rue Saint-Jean, dangereux par temps de pluie et inadaptés à la marche des personnes âgées ou des jeunes enfants.

Dans un courrier daté du 13 février adressé au maire de Lyon Grégory Doucet et au maire du 4^e arrondissement Rémi Zinck, l'association Les Droits du piéton, via son président Pierre Rauzada, exprimait toute sa satisfaction mais aussi son inquiétude concernant la piétonnisation de la rue du Mail, cette artère commerçante située au cœur de la Croix-Rousse.

« Les pavés adaptés à tous les marcheurs »

« Bien évidemment, nous sommes satisfaits de ce projet de piétonnisation qui va gran-



La nature des pavés lyonnais installés au centre de la rue du Mail piétonnisée a été pensée pour que le revêtement soit le plus plat possible. Visuel agence Folia

dement améliorer le cadre de vie et la sécurité des piétons. Toutefois, nous avons des inquiétudes car nous craignons qu'il s'agisse de memes pavés que ceux du quartier piétonnier Saint-Jean dans le 5^e arrondissement, pavés si malcommodes et inadaptés – par leur relief excessif et leur glissance dangereuse par temps de pluie – à la marche des per-

sonnes handicapées, des personnes âgées, ou pour les poussettes d'enfants », s'interrogeait l'association lyonnaise dédiée à la défense des piétons et à la valorisation de la marche.

« Le désir de faire beau est louable, mais il ne faut pas que ce soit au détriment de la fonctionnalité », soulignait son président.

Contactée, la Ville de Lyon s'est voulue rassurante : « Les pavés utilisés pour la piétonnisation de la rue du Mail seront des pavés lyonnais scies afin d'obtenir le revêtement le plus plat possible. De l'asphalte grenailé sera également installé le long des façades. Ainsi la requalification de la rue du Mail sera-t-elle adaptée à tous les marcheurs et mar-

cheuses », précise le service de voirie.

Un projet d'aménagement à 1,5 million d'euros

Alors que les travaux de réseaux ont commencé et se poursuivront jusqu'au mois d'avril, la livraison de la piétonnisation est prévue en novembre 2024. Ce projet à 1,5 million d'euros vise à piétonniser la rue du Mail entre la petite place de la Croix-Rousse et la rue du Chariot d'Or ainsi que la partie de la rue Dumenge située entre la rue du Mail et la rue du Pavillon. La requalification du quartier sera accompagnée d'une modification du plan de circulation visant à l'apaisement du trafic motorisé en dirigeant les véhicules vers la sortie du périmètre concerné. Les ayants droit continueront de pouvoir accéder à la zone piétonne par les rues du Chariot d'Or ou d'Ivry. L'accès sera maintenu en matinée pour permettre les livraisons.

● De notre correspondant Yves Le Flem

Saint-Genis-Laval

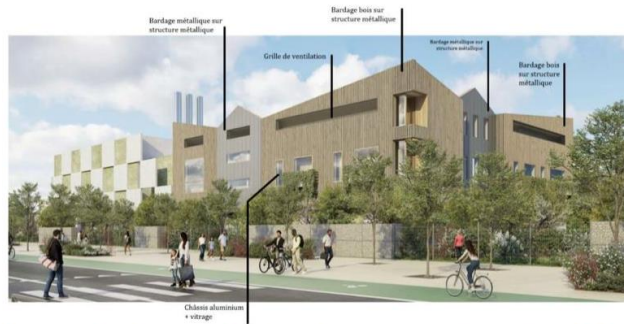
Un terrain vendu 1,6 million d'euros pour la future chaufferie bois

Le conseil municipal de Saint-Genis-Laval vient de voter la vente à la Métropole d'un terrain de 4 125 m², situé allée de la Noue, pour la construction d'une chaufferie bois. Cet équipement doit permettre de chauffer le Vallon des hôpitaux, des bâtiments municipaux et des entreprises, aussi bien dans la commune qu'à Oullins-Pierre-Bénite et à La Mulatière. La mise en service est prévue pour 2025.

La future chaufferie bois de la Métropole se profile à Saint-Genis-Laval. Lors de sa séance du jeudi 8 février, le conseil municipal a donné son feu vert à la cession d'un terrain de 4 125 m² à la collectivité métropolitaine. Le vote est intervenu à l'unanimité. Montant de la transaction au crédit de la Ville : 1,6 million d'euros.

Une élue se demande si le projet verra le jour

« Compte tenu de la polémique autour de ce dossier actuellement à la Métropole,



Une image 3D de la future chaufferie bois qui doit être construite allée de la Noue à Saint-Genis-Laval. Visuel extrait du rapport de la Métropole de Lyon

on peut être interrogative. Verra-t-il le jour ? »⁽¹⁾, avait d'abord questionné Éliane Naville, conseillère municipale indépendante. « Ce débat ne remet pas en cause la vente de la parcelle », lui a répondu la maire (divers droite), Marylène Millet.

Le terrain cédé pour ériger la chaufferie se situe à l'angle

de la rue Guilloux et du chemin de la Mouche. L'unité produira une eau très chaude qui sera acheminée par des canalisations souterraines jusqu'aux hôpitaux du secteur (Lyon sud), mais aussi, jusqu'à des bâtiments municipaux, des copropriétés et des entreprises de Saint-Genis-Laval, Oullins-Pierre-Bé-

nite et La Mulatière.

Le calendrier précis des travaux pas encore communiqué

Avec ce nouveau dispositif, près de 14 500 « équivalents » logements pourraient être raccordés. La chaufferie serait fournie en énergie

100 % renouvelable, avec mixité (68 % bois, 3 % biogaz, 29 % récupération de chaleur de la station d'épuration d'Oullins-Pierre-Bénite). Le calendrier des travaux n'est pas encore connu de manière précise.

Mais on sait que les premiers coups de pioche dans la chaussée seront donnés cette année pour installer les canalisations en sous-sol, ce qui entraînera des difficultés de circulation. La mise en service de la chaufferie est prévue courant 2025. Ce sera le 9 réseau de chauffage urbain de l'agglomération lyonnaise.

• R. M. avec E. C.

⁽¹⁾ Le conseiller municipal écologiste Eric Perez a rappelé que « côté Métropole, il y a une plainte pour dénonciation calomnieuse partie d'un e-mail anonyme ». Fin janvier, la Métropole de Lyon a décidé de confier le contrat de chauffage urbain du sud-ouest lyonnais à l'entreprise Coriance. Le perdant, Idex, veut saisir le tribunal administratif de Lyon.

Rhône | Ain

Projet Rhonergia : cent manifestants pour faire barrage au barrage

Le projet de barrage hydroélectrique Rhonergia, en phase de concertation préalable, mobilise déjà sur le terrain. Ses opposants à Lyon étaient devant la CNR vendredi.

« **N**o Barragan. » Vendredi, devant la Compagnie nationale du Rhône (CNR), on a compris que projet le barrage ne passait pas. « Moins de barrages. Plus de castors. Rhonergia dehors », ont scandé les manifestants rassemblés à l'initiative des Soulèvements de la Terre de Lyon et de l'Ain et du Collectif de riverains Stop barrage. En cause, le projet de réalisation d'un nouvel ouvrage sur le Rhône en limite de l'Ain et de l'Isère.

« Nous sommes favorables à l'hydroélectricité mais pas à n'importe quel prix »

Lyon et sa métropole sont concernés. Ce que les opposants au projet identifient comme « un nouveau projet d'appropriation



Une centaine de participants se sont retrouvés devant la CNR pour dire stop au barrage. Photo Dominique Menvielle

de l'eau dans un contexte de sécheresse », pourrait avoir des incidences sur la capacité de la métropole de Lyon à s'approvisionner en eau potable. Le barrage hydroélectrique prévu serait en effet situé en amont du champ captant de Crépieux-Charmy dont dépendent les Grands-Lyonnais.

La manifestation festive n'a pas empêché les participants

d'être fermes sur leurs intentions, à savoir qu'ils ne laisseront pas le barrage se faire. Ils en ont fait la promesse.

« Nous sommes favorables à l'hydroélectricité mais pas à n'importe quel prix », résume Luc Bodet, retraité de l'Éducation nationale, riverain du site retenu, ajoutant que « ce 19^e barrage de la CNR aurait la plus petite puissance, 37 mégawatts,

coûterait le plus cher et détruirait les 25 derniers kilomètres sauvages du Rhône ».

« Le faible potentiel du barrage Rhonergia est insignifiant au regard des enjeux énergétiques », ont également souligné vendredi dans un communiqué, les Écologistes de la Région. Était présente devant la CNR, l'élue régionale Albane Colin.

● D.M.

« Un risque sanitaire pour la production d'eau potable »

Le projet inquiète Anne Grosperin, vice-présidente écologiste de la Métropole de Lyon, déléguée au Cycle de l'eau.

Quels sont les risques que le projet fait peser sur la ressource en eau ?

« Premier sujet, le transit sédimentaire des fins et des grossiers par des effets de ralentissement, de stockage, de dynamique sédimentaire altérée. On a déjà connaissance de cette problématique car avec l'abaissement partiel de la retenue du barrage hydraulique de Verbois (NDLR, sur le Rhône, dans le canton de Genève) tous les 3-4 ans, un lâcher sédimentaire nous oblige à suspendre les prélèvements sur le champ de Crépieux-Charmy. Ces lâchers de barrage colmatent en effet notre champ captant. Avec Rhonergia, il y a un vrai risque. »

L'impact sur la ressource en eau tient aussi et surtout au changement climatique.

« Ce contexte du changement climatique nous alerte beau-



coup sur un projet comme celui-ci qui va avoir des conséquences dans le temps long. Avec moins 30 % de débit du Rhône en 2050, on ne sait pas dans quelles conditions on peut continuer à produire pour 1,5 million d'habitants une eau potable de qualité. La régie Eau publique du Grand Lyon lance d'ailleurs une étude de résilience de notre champ captant de Crépieux-Charmy sur ce sujet. Les évolutions du Rhône liées au changement climatique auront des impacts sur des événements naturels avec des épisodes extrêmes plus fréquents et plus nombreux en termes d'étiage, sécheresse, crues, ruissellement et régres-

sion de végétation sur certains massifs. »

Avec quelles conséquences ?

« L'augmentation de la température de l'air - de 1,8° sur la période 1960-2020 - produit une forte hausse de l'évaporation du fleuve et une réduction du débit. Depuis 1970, l'augmentation de la température du Rhône est de 2,2° au nord et de 4,5° au sud et plus l'air se réchauffe, plus l'eau se réchauffe. D'ores et déjà en été, des épisodes de hausse des températures de la nappe phréatique et de l'eau du fleuve nous posent problème. Car au-dessus de 25°, on ne peut plus distribuer une eau conforme pour l'alimentation humaine sans risque bactériologique important. Or, il arrive déjà dans les réseaux d'avoir une eau qui avoisine les 25°. »

Quel lien avec le barrage ?

« Tout le long du fleuve, des barrages contribuent à son réchauffement par le ralentissement, le stockage de l'eau. Le cumul de ces problématiques

créé un risque sanitaire pour la production d'eau potable. C'est pourquoi nous demandons également des études préalables d'analyse de l'impact du projet sur la température en régime normal du fleuve, et aussi dans les phases de canicule. »

La qualité de l'eau est-elle vraiment en jeu ?

« Il n'y a pas eu d'étude sur la hausse des pollutions notamment au PCB, aux perfluorés ou aux pesticides. Or, c'est essentiel. Ces dernières années, plusieurs avis scientifiques mentionnent la présence rémanente et généralisée de nombreux toxiques. »

« Quoi qu'en dise la CNR, le projet produit un déplacement du lit du fleuve. Ce qui signifie que les sédiments vont être brassés sur une longueur importante dans ce secteur, avec des risques très importants sur la qualité de l'eau. Des polluants vont être destockés. »

● Propos recueillis par Dominique Menvielle

RHON-171

Histoire

Lyon

La Croix-Roussienne qui a vu la vierge dix-neuf fois

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 une affaire qui, à la fin du XIX^e siècle, a marqué les esprits et provoqué une petite polémique. Une jeune lingère croix-roussienne assure avoir rencontré 19 fois la Sainte Vierge. L'affaire n'a jamais été confirmée par l'Église. Ni infirmée...

Il existe un dossier dans les archives de l'archevêché portant le nom de la voyante de la Croix-Rousse. Le dossier, composé d'une douzaine de pièces, retrace quelques mois de la vie d'Anne-Marie Coste, jeune lingère de 21 ans. Nous sommes à la fin du XIX^e siècle, moins de trente ans après l'apparition de Lourdes : celle-ci assure avoir rencontré 19 fois la Sainte Vierge. L'affaire n'a jamais été confirmée par l'Église, ni infirmée, mais il semble qu'elle ait eu quelques retentissements.

« C'était le 6 novembre 1882 à l'Hôpital de la Croix-Rousse »

La jeune fille est une habituée des séjours à l'hôpital de la Croix-Rousse depuis son plus jeune âge. Son premier séjour débute le 22 juillet 1879 et se termine le 6 janvier 1882. Mais c'est

lors du quatrième qu'Anne-Marie prétend avoir sa première apparition. Elle était hospitalisée depuis le 16 août 1882 pour une arthrite cervicale et un torticolis.

« C'était le 6 novembre 1882 à l'Hôpital de la Croix-Rousse où j'étais rentrée depuis le 16 août. Je dormais profondément lorsque je me suis entendue appeler Anne-Marie [...] C'est Notre Dame de Fourvière ; elle me dit : "oui". [...] Et elle me dit : "tu souffres beaucoup et bien je viens te consoler [...] Il y aura des inondations bien nombreuses mais je préserverai Lyon, ma ville privilégiée, c'est la troisième fois que je la préserve du courroux de mon fils, mais ce sera la dernière si l'on ne se convertit pas, je serai obligée de le laisser aller" ». À Lyon, le Rhône est monté jusqu'à 5,77 mètres en décembre 1882. La ville n'a pas souffert d'une inondation.

La jeune lingère prétend avoir rencontré la Vierge pour la deuxième fois le 2 janvier 1883. Sur les conseils de son confesseur, la jeune fille raconte l'avoir aspergée d'eau bénite pour s'assurer qu'il ne s'agissait pas d'une illusion. « Elle me regarda et sourit. »

Lors de ce deuxième échange, Marie aurait réclamé que des neuvaines soient faites dans toutes les paroisses : 9 Pater, 9 Ave et 9 fois l'invocation : « Mère abandonnée, priez pour nous, mère affligée par des



La statue de Marie à l'intérieur de la basilique. Photo N. Grisay

cœurs ingrats, priez pour nous. » Elle aurait également demandé que des médailles soient frappées.

« Elle me dit : si je te guérissais ? »

Anne-Marie affirme avoir réclamé une preuve de cette rencontre, à donner à son confesseur. « Elle me dit : si je te guérissais ? » Dans le dossier de l'Archevêché figure un certificat de l'hôpital de la Croix-Rousse, daté du 2 janvier 1883, stipulant qu'Anne-Marie Coste est « complètement guérie de son torticolis ». De nombreuses au-

tres apparitions auraient ensuite eu lieu entre la soupente dans laquelle elle vivait, 26, rue Claude-Joseph-Bonnet (Lyon 4^e), un couvent à Gandris, et ses lieux de travail à Bellecour et à Vaise.

L'Église est restée très prudente sur cette histoire. Dans une lettre écrite à l'Archevêché le 11 mars 1883, un prêtre du Séminaire Saint-Irénée montre son scepticisme à l'égard de la jeune fille : « Je resterai donc en défiance à l'égard de celles-ci (les apparitions), les circonstances dans lesquelles elles se sont produites. Le langage qu'on prête à la Sainte Vierge, l'objet

même des apparitions, les secrets, les recommandations. Tout cela ne me paraît pas offrir les garanties suffisantes. »

Quelques jours après cette lettre, Anne-Marie affirme avoir eu une nouvelle apparition, sur son lieu de travail. Lors de cette entrevue, la Vierge lui aurait demandé si les médailles étaient frappées.

Bizarrement, le dossier de l'Archevêché ne contient pas d'exemple de médailles françaises, mais une médaille italienne. De là à imaginer que l'histoire de la Croix-Roussienne ait dépassé les frontières. D'après une lettre de Louis de Cissé à l'Archevêque le 12 juin 1883, on peut supposer qu'elles ont été frappées, avec l'accord de l'Église. On raconte que la soupente de la rue Bonnet s'est longtemps visitée : « Chaque jour, 500 personnes grimpent l'échelle qui y conduit. De nombreux miracles ont lieu. Pourtant, devant les pressions religieuses, l'atelier fut interdit au public. La chambre resta murée jusqu'en 1950. » Anne-Marie Coste est décédée dans un couvent à Saint-Priest-en-Jarez en 1924.

● De notre correspondante

Julie Bortet

Sources : *Chroniques croix-roussiennes*, de Georges Rapin
Relation des visions d'Anne-Marie Coste par elle-même, 22 pages manuscrites (archives de l'archevêché de Lyon).

Lundi 26 février 2024

Actu Est métropole | 27

Histoire
Locale

Bron

Qui est Jean Desparmet, ce pionnier de l'aviation décédé en 1911 ?

À 25 mètres du monument aux morts au bout de l'allée en direction de l'Est, un tombeau monumental interpelle les passants : celui de Jean Desparmet décédé en 1911.

Un mausolée en pierre claire, un des plus beaux du cimetière communal, présente 2 bas-reliefs. Sur l'assise, un gisant aux ailes brisées est étendu face contre terre. Au-dessus, une stèle montre un aviateur s'envolant au-dessus des nuages, vers le soleil levant, moustaches conquérantes. Une palme de bronze évoque le héros. Le cartouche indique : « A l'aviateur Jean Desparmet 1890-1911. Chef pilote de la maison Blériot. Tombé au concours d'aviation militaire de Reims, le 27 octobre 1911. »

Un jeune audacieux à la carrière prometteuse

Âgé de 21 ans et, muni du brevet supérieur militaire récemment obtenu, il avait été nommé en août 1911, chef-pilote de l'école Blériot à Étampes avec



Le pilote Jean Desparmet à l'École nationale d'Aviation de Bron.
Photo fournie par la SHLADA.

la charge de réceptionner les appareils destinés à l'armée.

Jean Desparmet était né à Lyon le 31 juillet 1890 dans une famille déjà connue. Son père, professeur, et sa mère, directrice du lycée de jeunes filles Edgar-Quinet, étaient militants féministes, défenseurs de l'éducation populaire et de la pratique sportive pour tous.

Passionné de sports mécaniques, Jean était membre du Motocyclisme club de Lyon.

Un engouement qui conduisit le jeune homme en Angleterre, dès sa sortie du collège, pour une formation de mécanicien pilote. C'est à l'École Nationale d'aviation de Bron qu'il revint se perfectionner avec le célèbre Albert Kimmeling. Il obtint son Brevet de Pilote (n° 451) le 23 mars 1911 et commence alors une carrière prometteuse.

Réputé pour son audace, il est un des premiers à prati-

quer l'acrobatie aérienne. Deux ans auparavant, Louis Blériot avait traversé la Manche à bord de son aéroplane et, à Bron comme ailleurs, les Fêtes de l'Aviation déplacent les foules émerveillées par les démonstrations des pilotes.

Un accident mortel, causé par de mauvaises conditions

Sur biplan ou monoplan, les performances des aviateurs -

Védrières, Prévost, Voisin, Leblanc - suscitent l'enthousiasme. C'est lors d'une course, de Reims à Montcornet, que Jean Desparmet se tue le 27 octobre 1911. Il avait décollé à 7 h 35 par un vent terrible provoquant l'abandon de plusieurs pilotes.

Le quotidien « L'Aéro » du lendemain raconte l'accident : « Peu après l'envol, les habitants du hameau de Pontgivart voient le monoplan [...] piquer presque verticalement vers le sol. À quelques mètres de l'avion complètement broyé, Jean Desparmet est mort, atteint de multiples fractures. Il avait été projeté avec une telle violence que la terre portait l'empreinte de sa tête ».

Le 30 octobre, ses funérailles sont suivies par un immense cortège. Ses parents reposent près de lui.

Merci à la Société Lyonnaise d'Histoire de l'Aviation et de Documentation Aéronautique (SHLADA) pour les renseignements.

Site de l'association : <https://www.shlada.fr/>

Il existe une rue Desparmet à Lyon 8e.

Lundi 26 février 2024

Actu Lyon et région | 13

Rhône

Contrôle technique obligatoire pour les voiturettes : « Ça va être un carnage »

À partir du 15 avril, le contrôle technique des voitures sans permis, obligatoire à partir d'avril, sera plus souple que pour les voitures. Mais au regard du parc roulant, ancien et en mauvais état, de nombreux propriétaires vont se retrouver avec des voiturettes épaves.

Le 31 octobre 2022, le Conseil d'État a décidé de casser le décret gouvernemental du 25 août 2022 exemptant les motos françaises d'un contrôle technique. Ce que l'on sait moins, c'est que sa mise en œuvre, à partir de 15 avril prochain, concerne l'ensemble des véhicules à deux ou trois roues et quadricycles à moteur (catégorie L), donc les voitures sans permis.

À la différence de l'univers de la moto où les pilotes sont attentifs à l'état de leur machine, celui de la voiturette est moins regardant. « Les propriétaires de voitures sans permis (VSP) viennent nous voir quand leur véhicule est en panne. Mais avant, ils s'arrangent avec des connaissances. Ce qui fait qu'il y a beaucoup d'épaves roulantes sur les routes », affirme Brahim Ketif de « Lyon sans permis » à Lyon 8^e. « Une partie de nos clients vient de milieu modeste et ne souhaitent pas réaliser de réparations onéreuses. Il faut souligner que les pièces détachées sont souvent chères. »

Selon l'Agence nationale des titres sécurisés (ANTS), 2 348 voitures sans permis circulent dans le département du Rhône. Un marché de niche en progression régulière depuis la crise du Covid et l'arrivée de véhicules électriques style Citroën Ami.

Le contrôle pour les VSP sera



« On a beaucoup de véhicules des années 2010 qui roulent et beaucoup de poubelles roulantes qui ne passeront pas le contrôle », estime Olivier Tonadre, gérant d'ASP Center Lyon, distributeur d'Aixam, leader français de la voiture sans permis. Photo Damien Lepetitgaland

Périodicité du contrôle technique et spécificités

Le contrôle doit intervenir 5 ans après la première immatriculation du véhicule, puis tous les 3 ans. Le nouveau contrôle technique pour les véhicules de la catégorie L sera échelonné jusqu'en 2027, afin de ne pas engorger les centres de contrôle technique.

En 2024, les voitures sans permis (VSP) prioritaires au contrôle technique seront celles immatriculées avant

2017. En 2025, les VSP immatriculées entre 2017 et 2019, en 2026, les VSP immatriculées entre 2020 et 2021.

Afin d'être autorisées à circuler, en plus d'avoir un contrôle technique à jour, les voiturettes sans permis doivent être assurées. Leur conducteur doit avoir au moins 14 ans et être titulaire du permis AM (ancien BSR).

Pour qu'une automobile soit considérée comme VSP, celle-ci doit avoir une vitesse maximale de 45 km/h, une capacité de deux personnes, une cylindrée de 50cm³ si allumage commandé, 500cm³ si allumage par compression (ou une puissance inférieure à 4 kW pour les L6-A, et jusqu'à 6 kW pour les L6-B) et un poids à vide de 425 kg.

2 348

Le nombre de voitures sans permis qui circulent dans le Rhône.

identique à celui des deux-roues. « Au total, 78 points seront vérifiés, contre 133 pour un véhicule léger (VL), avec 165 défaillances possibles, contre 613 pour le VL, précise Karine Bonnet, directrice générale de Dekra, leader mondial du contrôle technique de véhicules. Mais on retrouve bien les trois niveaux de défaillances : mineures, majeures et critiques. » Le propriétaire du véhicule aura toujours deux mois pour réaliser le contre-visite. Mais, en cas de défaillance critique, si l'automobiliste continue de rouler, il s'expose à une amende de 135 € (90 € si paiement immédiat).

« On a beaucoup de poubelles roulantes »

Pour Olivier Tonadre, gérant d'ASP Center Lyon, distributeur d'Aixam, leader français de la VSP, la mise en place du contrôle technique va être « un carnage ». « On a beaucoup de véhicules des années 2010 qui roulent et beaucoup de poubelles roulantes qui ne passeront pas le contrôle. » Les garages mettent petit à petit en place des pré-contrôles pour permettre de faire le point sur les éventuels travaux à réaliser pour éviter des contre-visites ou même le risque d'immobilisation du véhicule.

● Damien Lepetitgaland

Mardi 27 février 2024

Actu Lyon | 17



Une casse de l'un des meubles récupérés à l'imprimerie du Progrès, à Chassieu. Photo Marine Issartel



Martian Ayme de Lyon, artiste, montre les différents caractères qu'il a en sa possession. Photo Marine Issartel

Lyon

Cet artiste offre une deuxième vie aux caractères d'imprimerie du Progrès

Martian Ayme de Lyon, artiste lyonnais, a récupéré dans les années 1970, au moment du passage à l'imprimerie offset, de nombreux caractères de typographie. Nombre de sa collection vient du journal *Le Progrès*, qu'il utilise toujours à ce jour.

Des caractères d'imprimerie, il y en a des milliers dans l'atelier de Martian Ayme de Lyon. « Impossible de dire le nombre exact », avoue-t-il. Ce qui est sûr, c'est que la plupart d'entre eux viennent du *Progrès*.

Au premier abord, l'atelier paraît désordonné. Mais on comprend vite, au fil de notre découverte, qu'il est en fait parfaitement rangé. Simplement, du haut de ses 87 ans, l'artiste a beaucoup accumulé.

Il sait exactement où se trouve chaque œuvre, chaque outil. Pour atteindre les caractères d'imprimerie (ou type) et la presse, il faut se faufiler au milieu des cartons, et avancer avec une infinie précaution, sans renverser quoi que ce soit.

Une collection qui sort de l'ordinaire

« J'ai récupéré les caractères quand l'imprimerie du *Progrès*, à Chassieu, se débarrassait de tout le matériel parce que les imprimeurs passaient à l'offset (actuel moyen d'impression) », rapporte-t-il. Faisant à l'époque le tour des imprimeurs qui vendaient leurs matériels, et ayant déjà visité celle du *Progrès*, il a pu facilement faire son choix.

« J'ai donc rapporté un en-

semble composé d'un meuble et de casses », raconte le collectionneur. Tous remplis de caractères et d'éléments qu'il aime toucher du bout des doigts. Une sensation qu'il apprécie particulièrement.

Alors qu'on entend le bruit des caractères qui s'entrechoquent dans les tiroirs ou du meuble qui grince, l'artiste dévoile sa collection, commencée dans les années 1970, qui occupe désormais une grande place dans l'atelier.

Les tiroirs sont lourds car plusieurs centaines de caractères y sont entreposées. Le plus souvent fait de plomb (pesant à peu près 25 kilos), ou de bois, plus légers. L'odeur qui se dégage des meubles est particulière, un mélange entre de la fécule de maïs, qui recouvre les caractères les

moins utilisés, et de poussière. Ses casiers sont remplis de différentes polices, caractères, tailles, formes. Martian Ayme de Lyon a même complété sa collection en gravant lui-même ses propres caractères, « parce que je n'avais pas ce que je voulais ». D'après ses estimations, les types doivent remonter aux années vingt.

Il fait ses propres impressions depuis 1977

L'utilisation de l'imprimerie pour son activité lui est venue assez naturellement. « J'ai voulu, en 1977, imprimer les poèmes écrits lorsque j'étais étudiant », dit-il, tout en feuilletant les pages. Déjà artiste à l'époque, il décide de se

lancer dans l'imprimerie pour mettre sur papier, ses textes engagés, et ce, en partie grâce aux types récupérés du *Progrès*. Toute sa vie, il a acheté des pièces « qui avaient déjà vécu », particulièrement attiré par leur côté imparfait, leurs histoires. Il les utilise quasiment chaque semaine.

Plus récemment, il a récupéré de l'imprimerie Combier, à Mâcon, plusieurs casses. Le coût de la casse dont le poids est d'environ sept kilos est estimé entre 150 et 200 €. Avec cette collection, il écrit des livres, réalise des affiches et des cartes de vœux. Un livre, lui prend du temps. « Au minimum un mois ». En contact régulier avec le musée de l'Imprimerie (Lyon 2^e), il souhaite lui léguer sa collection.

● Marine Issartel



Les caractères de l'imprimerie Combier, à Mâcon, pèsent sept kilos au total. Photo Marine Issartel



Les caractères majuscules en bois, recouverts pour certains d'une couche de fécule de maïs. Photo Marine Issartel

73-20189

Immobilier

Logements vacants : un taux en forte augmentation

Selon une étude de l'Insee, le taux de vacance des logements est en hausse dans presque tous les départements français sur la période 2009-2020 et augmente plus rapidement là où il était déjà élevé.

Le nombre de logements inoccupés ne cesse de grossir sur le territoire national, comme le révèle la dernière étude de l'Insee, qui détermine le taux de vacance des biens au niveau départemental entre 2009 et 2020 avec le recensement de la population. Tous les départements ne sont pas logés à la même enseigne.

Près d'1,2 million de logements vacants en plus

En 2023, le nombre de logements vacants a atteint 3,1 millions, soit 8,2 % du parc total de logements en France, en hausse de 60 % depuis 1990. Cela correspond à près d'1,2 million de logements vacants supplémentaires.

Cette hausse intervient essentiellement à partir de 2005 et atteint depuis 2,5 % en moyenne par an, selon l'Insee. Le nombre de logements vacants augmente ainsi 2,3 fois plus vite que le nombre total de logements entre 2005 et 2023.



La Corse est le seul département où le taux de vacance, mesurée au niveau départemental entre 2009 et 2020 avec le recensement de la population, a baissé. Photo Michelle Terrier

Plus élevé dans les départements déjà touchés par le phénomène

La forte augmentation du taux de vacance, mesurée au niveau départemental entre 2009 et 2020 avec le recensement de la population, concerne tous les départements, à l'exception de la Corse (-0,8 %

en Corse-du-Sud et -0,4 % en Haute-Corse) et de l'Hérault (-0,3 %).

« Cette hausse a tendance à être plus marquée dans les départements pour lesquels le taux était déjà élevé », souligne l'Insee. Ainsi, le taux de vacance augmente de plus de 2,5 points entre 2009 et 2020 et atteint ou dépasse le 11 % dans la Creuse (15,9 %), la Nièvre (14 %), le Cher (12,9 %), les Ar-

dennes (11,7 %), les Vosges (11,3 %) ou encore l'Orne (11,1 %).

Isère, Jura, Meurthe-et-Moselle, ... Une hausse qui n'excède pas 2 %

Entre 2009 et 2020, la hausse du taux de vacance ne dépasse pas les 2 % dans les Alpes-de-Haute-Provence et en Côte-d'Or (+ 1,1 %), en Drôme

(+ 1,2 %), dans l'Ain et le Bas-Rhin (+ 1,3 %), en Meurthe-et-Moselle (+ 1,6 %), en Isère, Vaucluse, Saône-et-Loire et dans le Jura (+ 1,7 %), en Ardèche (+ 1,8 %), dans la Loire (+ 1,8 %) et en Moselle (+ 2 %).

En ce qui concerne le taux de vacance, il est dans la plupart de ces départements inférieur à 10 % comme en Isère (7,7 %), dans le Bas-Rhin (7,9 %), en Drôme (8,5 %) ou encore en Moselle (9,2 %).

Une vacance plus faible dans les grandes aires d'attraction des villes

En moyenne, plus le nombre d'habitants d'une aire d'attraction (soit une ville ayant une influence sur les communes environnantes) est élevé, plus le taux de vacance des logements est faible.

Selon l'Insee, dans l'aire de Paris et dans les autres aires d'attraction des villes de 700 000 habitants ou plus, le taux de vacance est en général proche de 7 %. Toutefois, il varie, en 2020, de 5,2 % dans l'aire de Nantes à 8,1 % dans celle de Grenoble. Ce taux n'augmente que modérément dans les années 2010.

L'aire de Paris mise à part, cette évolution est en rapport avec la forte augmentation de la population (+ 10,6 %).

● **Caroline CHALOIN**

Calendrier DPE

FAITES-VOUS ACCOMPAGNER PAR VOTRE NOTAIRE

EN VENTE

ENTRÉE EN VIGUEUR DU DPE PETITES SURFACES (INFÉRIEURES À 40 M2) AU 1ER JUILLET 2024

AUDIT ÉNERGÉTIQUE AVANT VENTE OBLIGATOIRE
Logements étiquette DPE E

AUDIT ÉNERGÉTIQUE AVANT VENTE OBLIGATOIRE
Logements étiquette DPE D

POUR LE LOGEMENT

1er JANVIER 2025

1er JANVIER 2028

1er JANVIER 2034

EN LOCATION

LOCATION INTERDITE
Logements étiquette DPE G

LOCATION INTERDITE
Logements étiquette DPE F

LOCATION INTERDITE
Logements étiquette DPE E

CHAMBRE INTERDÉPARTEMENTALE DES NOTAIRES DE LA COUR D'APPEL DE LYON (CIN-LYON.NOTAIRES.FR)

Sommaire

Demain : Emploi

Mutations du travail et contexte économique : quels métiers vont le plus recruter en 2024 ?

Mercredi : Santé

Dépigmentation : éclaircir votre peau n'est pas sans dangers

Jedi : Le droit et vous

L'export de fonds non déclaré peut être puni deux fois

Vendredi : Auto

Superéthanol E85, un parc en forte augmentation

Samedi : Vie de famille

Comment le smartphone est devenu l'ennemi des couples

Dimanche : Alimentation

Dans notre assiette : ce qui est français, ou pas

RHOE - V1

402891900

Mardi 27 février 2024

Actu Lyon et région | 15

Métropole de Lyon

Vélo'v qui couinent : « Ce qui est embêtant, c'est surtout qu'on a l'air c... »



Les utilisateurs de Vélo'v lyonnais soulèvent depuis des années les bruits qui émanent de leur monture. Photo d'archives Richard Mouillaud

Pour se balader ou pour aller au bureau les Lyonnais, sont de plus en plus nombreux à grimper sur un Vélo'v. Avec des pistes cyclables toutes neuves, on s'imagine une autoroute du bonheur. Sauf que... les vélos de la Métropole couinent de façon disgracieuse. Pas de danger mais de quoi taper sur le système des usagers fréquents. Alors d'où ça vient et est-ce parti pour durer ?

« Pourquoi tous les Vélo'v font un bruit infernal en ce moment ? », se questionnait déjà en 2023 Berthouz sur X, « Heureusement que les Vélo'v à Lyon ont des pneus qui font du bruit, ça nous permet de les entendre arriver quand on traverse la rue », semble lui répondre un autre internaute.

« Crouch, crouch », « pouik pouik », « couic couic », « bruit de pneu dégonflé »... Si la dénomination du son n'est pas toujours la même, les utilisateurs de Vélo'v lyonnais soulèvent depuis des années les bruits qui émanent de leur monture. Et à l'heure où les véhicules électriques filent dans un silence surprenant, cette irrégularité irrite ceux qui ont fait le choix de la bicyclette.

« Ce sont de grosses bestioles, pas des vélos de course »

« Ça vient de la roue arrière, je pense que c'est un problème de pneumatique. C'est surtout sur les vélos les plus récents du parc », constate cette utilisatrice en reposant son vélo rouge à la Confluence. « J'ai remarqué que le problème se posait surtout sur les Vélo'v qui viennent d'être révisés. Ce qui est embêtant, c'est surtout qu'on a l'air c... quand on se promène avec ce bruit », note plus loin un passionné de vélo de route. « C'est vers la période de l'hiver, les pneus doivent être à plat et collent sur le sol, c'est un enfer », analyse cet habitué qui relativise, « les pédaliers aussi grincent un peu. Mais en même temps, ce sont de grosses bestioles qui pèsent 20 kilos, pas des vélos de course ».

Si l'entreprise JC Decaux, en charge du parc de Vélo'v pour la Métropole de Lyon n'ignore pas cette remarque des utilisateurs, difficile d'en savoir plus sur la raison exacte de ces petits bruits.

« Il s'agit d'un léger frottement du pneu arrière »

Après une longue attente, le service communication ne nous donnera comme explication que cette phrase « il s'agit d'un léger frottement du pneu arrière ». Soit. Malgré tout, JC Decaux assure travailler « à la résolution du son émis par les vélos avec le bureau d'études de (son) partenaire Hutchinson, basé à Montargis, qui fournit les pneus arrière ». Et l'entreprise rassure : « Le bruit n'est nullement le signe d'un défaut technique des vélos et ils peuvent être utilisés en toute sécurité. »

« Qui ne pouik pas n'est pas lyonnais ! »

Connu de tous, mais pas encore résolu, le « couic » des Vélo'v semble donc s'imposer dans la durée. Les utilisateurs devront rester fiers en poussant sur leurs pédales et pourquoi pas, faire de cette particularité un signe distinctif des vélos de la ville ? « Qui ne pouik pas n'est pas lyonnais ! »

● Alice Emorine

Les abonnements Vélo'v en augmentation de 5 % en 2023



Trois utilisateurs de Vélo'v. Photo Alice Emorine

Qu'ils fassent « couic » ou « pouik », les Vélo'v gagnent du terrain. En 2023, JC Decaux note une augmentation de 5 % de ses abonnés dépassant la barre des 88 000.

Un enseignant, habitant à Lyon 7^e, a fait le choix du vélo au quotidien : « Je n'ai pas de voiture. Pour tous mes déplacements intra-muros, sauf quand il pleut trop, c'est mon mode de déplacement principal. » Ou cet étudiant de Lyon 3 : « Avant, j'utilisais le bus mais depuis sept ans j'ai coupé mon abonnement TCL pour passer uniquement sur

l'abonnement Vélo'v. Avec le retard, les travaux, c'était finalement plus lent que le vélo, en plus ça me permet de faire du sport. La plupart des vélos marchent très bien. »

Même sans s'abonner, le Vélo'v s'impose sur les pistes cyclables avec 10,5 millions de locations en 2022. Un visiteur de Haute-Savoie utilise ce système pour la première fois : « C'est un bon moyen de réaliser des trajets intermédiaires, un peu trop longs à pied mais plus rapides qu'en transports routiers. »

BIBI/STV

Mardi 27 février 2024

Actu Ouest Lyonnais | 23

Champagne-au-Mont-d'Or**Pierre Diamantidis, ex-conseiller municipal et métropolitain, est mort**

Pierre Diamantidis s'est éteint à l'âge de 82 ans. Il avait été élu (sans étiquette) au conseil municipal de Champagne mais aussi, à la Métropole de 2014 à 2020 (groupe centriste Synergie à partir de 2016).

Ceux qui l'ont côtoyé se souviendront de sa gentillesse, de son ouverture d'esprit et de son sens profond de l'intérêt général. Pierre Diamantidis vient de s'éteindre à l'âge de 82 ans.

« Force de proposition »

Membre de l'Ucil (Union des comités d'intérêts locaux de la



Pierre Diamantidis.
Archives Stéphanie Founès

métropole), élu municipal (sans étiquette) et conseiller métropolitain de 2014 à 2020, il n'a eu de cesse que de s'investir dans différentes associations.

« Nous sommes force de proposition et non d'opposition », avait-il souligné lors de la récente assemblée générale (AG) de l'association "Champagne citoyen", qu'il pilotait.

Un « côté écologiste mais avec du bon sens »

Marc Grivel, président du groupe Synergie à la Métropole invité à cette AG, se souvient : « Nous avons discuté de l'évolution de la Métropole, des projets avec les communes autour de Champagne, de la Voie lyonnaise, de mobilité, de ses contraintes. Pierre menait des actions percutantes et intéressantes dans le milieu associatif, pour l'ensemble de nos

concitoyens. »

Bernard Dejean, ancien maire (sans étiquette) de Champagne, évoque aussi les combats pour l'environnement de Pierre Diamantidis, en notant « son côté écologiste mais avec du bon sens » : « Membre du Sevdor (Sauvegarde des espaces verts des monts d'Or), il a milité pour la préservation des espaces verts, prôné le tri déchets avec des campagnes de sensibilisation, incité au nettoyage de la commune ». Et de rappeler son principal cheval de bataille : la lutte contre l'ambrosie, dont les pollens provoquent d'importantes allergies.

● **De notre correspondante**
Virginie Founès

2 **Actu** Le fait du jour

Mobilité

En finir avec le « permis à vie »... pour sauver des vies

Un projet de loi européenne sur le permis de conduire souhaite imposer une visite médicale au moins tous les 15 ans à tous les conducteurs de l'Union. Ces visites existent déjà dans presque tous les pays de l'Union européenne, mais pas en France où le permis est « à vie ».

C'est une question délicate à laquelle toute famille est un jour confrontée : va-t-il falloir planquer les clés de voiture de papy ? Certains ont la chair de poule en pensant au grand-père qui vient les voir "en suivant les lignes blanches sur la route", d'autres en appellent discrètement au médecin de famille pour qu'il convainque leur mère que son état de santé ne lui permet plus de conduire en toute sécurité...

Pauline Déroulède, joueuse de tennis-fauteuil de 33 ans qui représentera la France aux Jeux paralympiques, a sa propre histoire sur le sujet, dramatique. Il y a cinq ans, alors qu'elle marchait sur un trottoir de Paris, elle a été « fauchée par un auto-

mobiliste de 90 ans » et y a perdu une jambe, arrachée. Elle ne dit pas « faucher par une voiture », à dessein : « On entend trop souvent "une voiture a percuté", etc., mais non : ce n'est jamais une voiture toute seule, il y a toujours un conducteur », explique l'eurodéputée écologiste Karima Delli, qui a négocié le texte du Parlement européen sur le permis de conduire qui sera voté ce mercredi. Il propose d'imposer des visites médicales au moins tous les 15 ans à tous les conducteurs de l'Union européenne (UE).

Une responsabilité individuelle ?

Pauline Déroulède était à Strasbourg ce mardi pour soutenir ce projet de législation. Le conducteur qui lui a arraché la jambe, et aurait pu lui ôter la vie, « a perdu le contrôle de son véhicule parce qu'il a confondu le frein et l'accélérateur. » Le nonagénaire, en plein Paris, roulait à 80 km/h.

Alors la jeune femme s'est sentie investie d'une mission : en plus de préparer les Jeux para-

lympiques en tennis-fauteuil, elle milite pour la sécurité routière. Au fil de ses rencontres, elle s'est bien rendu compte que « la voiture en France, c'est sacré : on touche à un électorat, à la mobilité des gens, à l'idée de liberté. On m'a souvent dit que c'est une question de responsabilité individuelle, et que ça doit reposer sur les familles de sensibiliser leurs proches. Mais c'est beaucoup demander aux familles ». L'auteur de l'accident « a aussi été brisé par ce drame. Il m'a dit qu'il repoussait l'échéance d'arrêter de conduire, mais que si la loi ou une visite médicale le lui avait interdit, il l'aurait respectée ».

« Cette loi ne vise pas à embêter les gens, résume l'eurodéputée Karima Delli. D'ailleurs beaucoup de pays en Europe imposent déjà des visites médicales régulières (*lire par ailleurs*). » Cette visite aurait pour but de vérifier l'aptitude physique et mentale à la conduite, soit la vue, l'ouïe et les réflexes – fonctions qui peuvent se dégrader, progressivement ou subitement, en cas d'AVC par exemple, à tout âge de la vie.

Objectif zéro mort sur les routes en 2050

Le texte s'inscrit dans un projet pour le moins ambitieux : « plus aucun décès lié à la circulation d'ici 2050 », expliquait la Commission européenne l'an dernier. Les accidents de la route ont fait 19 800 morts et 160 000 blessés graves dans l'UE en 2021.

Pour autant, le sujet divise nettement le Parlement : en commission parlementaire des Transports, où il a été discuté, il n'a été approuvé qu'à une voix près (22 pour, 21 contre et 2 abstentions). Les trois formations de gauche et les libéraux ont voté pour, la droite et les eurosceptiques d'ECR contre. L'extrême droite ID s'est partagée entre pour et abstention. Mais les élus du Rassemblement national français tiennent une position résolument contre : leur chef de file organisait ce mardi soir une conférence de presse au titre sans équivoque : « Réforme du permis de conduire : Bruxelles persécute encore les voitures. »



Le vote de ce mercredi midi n'est qu'une étape : s'il est approuvé, le texte du Parlement européen va ensuite être négocié avec les États membres (en l'espèce les ministres des Transports). Les discussions prendront plusieurs mois, et n'aboutiront pas avant les élections européennes en juin.

● **Au Parlement européen à Strasbourg.**
Anne-Camille Beckelnyck

« La sécurité routière, c'est une histoire de courage politique »

Questions à ►

Jean-Yves Lamant, président de la Ligue contre la violence routière

La fin du permis de conduire valable à vie est une mesure que la Ligue contre la violence routière soutient depuis longtemps. Pourquoi ?

« Dans ce type de débat, il faut savoir rappeler les enjeux. On parle de 20 000 morts et 160 000 blessés totalement évitables chaque année en Europe (3 500 morts et 16 000 blessés en France). Quand on regarde ces chiffres, on se rend compte que c'est un bilan de guerre, un véritable désastre humain : ce sont dix fa-



milles détruites chaque jour, l'équivalent d'un Airbus A309 tous les quinze jours... Le permis de conduire à vie n'a plus de sens. Cela ne concerne pas que les personnes âgées. Il y a trop de gens qui roulent avec des pathologies qui ne sont pas connues, qui peuvent être un danger pour eux et pour les autres. »

Vous soutenez également l'instauration d'un permis probatoire...

« Oui, il est hors de question de permettre à des jeunes de conduire dans les mêmes conditions que des gens plus expérimentés. L'entrée dans la conduite est complexe. Il n'y a pas d'équivalent d'activité qui demande de prendre autant de décisions en quelques minutes ou secondes. Cela s'apprend progressivement. »

Ces mesures modifieraient pourtant profondément le rapport que l'on a avec le permis de conduire, et la liberté qui y est adossée ?

« L'histoire de la sécurité routière montre que les avancées sont une question de courage politique. Il y a eu, en

1972, Jacques Chaban-Delmas qui a dit stop à la mortalité routière avec la mise en place de la limitation de vitesse et la ceinture de sécurité. En 2002, c'est Jacques Chirac qui dit "ça suffit" avec les radars automatiques : résultat, en dix ans, on est passé de 8 000 morts par an à 4 000. Il ne s'agit pas juste de dire qu'on a une vision. Il faut des mesures fortes et se retrousser les manches. Nous espérons que ce débat sur le permis de conduire va faire évoluer les mentalités, en le transformant en contrat de conduite. Quand on est au volant, on peut circuler, mais on a des obligations. »

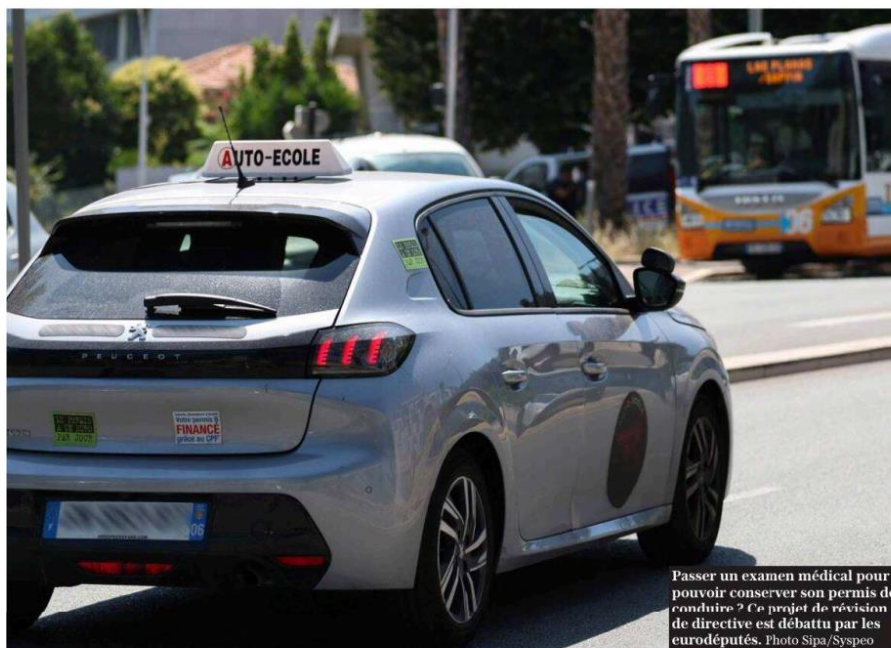
L'Europe s'est fixée comme objectif de diviser par deux le nombre de

tués et de blessés sur les routes entre 2020 et 2030, et d'arriver à zéro mort en 2050. Est-ce réalisable ?

« Oui, si des engagements sont pris. Quand on se fixe une telle ambition, il faut établir une feuille de route. Sur ce sujet, la France est dans le déni. On vient d'annuler les pertes de points pour les petits excès de vitesse et d'autoriser la conduite dès 17 ans. C'est irresponsable. On est à la traîne : en Europe, on fait partie des six derniers pays à avoir un permis valable à vie. Alors qu'au Portugal, par exemple, un examen médical est obligatoire à partir de 40 ans... »

● **Propos recueillis par Aurélien Poivret**

BIBIAC - VI



Zoom ► L'exception française du permis sans date limite

On l'ignore trop en France : notre « papier rose » sans date de péremption est quasiment une exception. Parmi les 27 pays de l'Union européenne, seuls trois délivrent le permis de conduire classique sans obligation de renouvellement : la France, l'Allemagne et la Pologne. Partout ailleurs des visites médicales sont obligatoires pour conserver le droit de conduire.

En Italie, la visite est obligatoire à partir de 50 ans, à partir de 65 ans en Espagne, en Grèce et en République tchèque, 70 ans en Suède, au Danemark et en Irlande, 75 ans aux Pays-Bas, 80 en Slovaquie. Au Portugal, tout conducteur de 40 ans doit passer une visite médicale, puis être à nouveau examiné tous les 10 ans jusqu'à 75 ans où les visites doivent être faites tous les 2 ans.

En Slovaquie, l'examen médical est obligatoire dès l'obtention du permis puis tous les 5 ans, et 2 ans à partir de l'âge de 65 ans.

Passer un examen médical pour pouvoir conserver son permis de conduire ? Ce projet de révision de directive est débattu par les eurodéputés. Photo Sipa/Syspeo

« Drame évitables » ou « condamnation » à l'isolement ?

Et si empêcher certains de conduire permettait d'épargner des vies ? Une mesure qui fait débat chez nos lecteurs, comme dans l'opinion publique.

Maxime, 38 ans de Bischoffsheim (Bas-Rhin) pense qu'« une voiture peut être une arme et que permettre à quiconque de la conduire alors qu'il a passé le permis il y a des dizaines d'années auparavant est inconcevable ». Nathalie, 43 ans, d'Essey (Côte-d'Or) est aussi favorable à la mesure : « Passer 70 ans, le droit de conduire devrait être soumis à avis médical. Les facultés cognitives et parfois physiques de certaines personnes âgées sont des dangers sur la route. » Valérie, 55 ans de Paris, dont la mère a été mortellement percutée sur un passage piéton par une automobiliste de 86 ans, est du même avis : « Cette dernière portait des lunettes de soleil sur ses lunettes de vue et avait ajouté un pare-soleil. Elle conduisait à l'aveugle, une visite médicale aurait permis d'éviter le drame de notre famille », confie-t-elle. Catherine, 45 ans, de Marly (Moselle) souligne que ce contrôle

médical « ne viserait pas que les seniors. Nos capacités de conduite peuvent être altérées à tout âge par la maladie, des traitements. Et peut-être devrions-nous aussi aller plus loin et mettre en place des stages de remise à niveau du code, de la conduite à partir de 60 ans. »

« Ce n'est pas à l'Europe de décider cela »

Mais chez certains de nos lecteurs, l'idée de la fin du permis à vie passe mal. Sophie, 54 ans, de Dijon (Côte-d'Or), trouve qu'« il serait plus opportun de contrôler les conducteurs sur les stupéfiants et les infractions *in situ*. » Philippe, 71 ans, ne comprend pas le délai de 15 ans avant un nouveau contrôle médical : « Je suggère que le médecin traitant envoie ses patients, en cas de constat d'une perte partielle des fonctions physiques et cognitives, vers une commission *ad hoc* qui décidera, à la suite d'un examen approfondi, d'une éventuelle interdiction ou restriction. » Pour Hubert, 67 ans, de Reichshoffen (Bas-Rhin) « ce n'est pas à l'Europe de décider cela. Chaque conducteur avec son entourage et



L'Union européenne veut diviser par deux la mortalité routière d'ici 2030 et atteindre zéro victime sur les routes à horizon 2050. Photo Sipa/Michel Gile

son médecin est à même de décider », estime-t-il.

Nos lecteurs s'imaginent déjà les conséquences que pourrait avoir une telle mesure dans leur quotidien ou celui de leurs proches : « Si une personne au bout de 15 ans se retrouve avec une interdiction de permis de conduire et en incapacité de se déplacer pour sa vie professionnelle, cela risque de causer d'autres problèmes que l'aristocratie

parlementaire européenne ne considère certainement pas », fustige Sacha, 45 ans, de Stiring-Wendel (Moselle). Isolde, 66 ans, de Fréland (Haut-Rhin) anticipe les effets d'un retrait de permis si elle était jugée inapte à la conduite : « Je deviendrais dépendante sans permis, habitant un village sans commerce sauf une boulangerie ! Étant seule sans aucune famille autour, c'est la condamnation à vie à la dé-

pendance et l'isolement. »

Des inquiétudes partagées par Nicole, 71 ans, de Bragny-sur-Saône (Saône-et-Loire) : « Habitant la campagne, sans enfants sur place, comment ferais-je pour mes achats de nourriture et mes rendez-vous médecins ? Les voisins sont très gentils mais ne peuvent pas toujours être libres. Ne resterait donc que l'Ehpad ? », interroge-t-elle.

• Delphine Bancaud

BIBOUD VI

Mercredi 28 février 2024

Métropole de Lyon

Billet sans contact TCL : les réponses à toutes les questions que vous vous posez

Le remplacement du ticket cartonné des TCL suscite encore des questions d'usagers, bouleversés dans leurs habitudes. Le ticket rouge, qui peut encore être validé jusqu'au 15 mars, n'est plus disponible à l'achat, remplacé par le billet sans contact. Mais qu'en est-il, concrètement, de cette nouveauté ?

● **Le billet sans contact (BSC), combien ça coûte ?**

Indisponible à la vente depuis le 15 février, le ticket de métro en carton rouge est remplacé par le BSC ou billet sans contact. Ce nouveau système se présente sous la forme d'une petite carte rechargeable. Il est disponible (et rechargeable) aux distributeurs automatiques, dans les agences TCL ou auprès des points Service TCL. Le support, seul, coûte 20 centimes au premier achat. Il est rechargeable dix fois.

● **Que charger sur ce support ?**

Tous les titres occasionnels peuvent être chargés sur un billet sans contact. Ce qui inclut le ticket à l'unité, le ticket 2 heures, 4 heures, 24, 48 ou 72 heures. Les tickets soirées, funiculaire, tick'Air, TCL en fête ou le Pass 7 jours sont par exemple concernés, sans compter les carnets de 10 tickets.

Attention : si le BSC est rechargeable, l'utilisateur ne peut y charger qu'un seul type de titre à la fois. Il faut avoir utilisé tous les titres présents dessus, pour pouvoir changer de type de titre. S'il vous reste ainsi un ticket à l'unité sur la carte, vous ne pourrez recharger que des titres à l'unité. Si la carte est vide, vous pourrez charger un autre type de titre. Il est bien sûr possible de charger plusieurs titres du même type sur un billet sans contact. Le prix des différents tickets reste le même.

● **Il me reste des titres en carton, que faire ?**

Pas de panique : les titres en carton peuvent être échangés sans contact jusqu'au 15 juillet dans les agences TCL (Bellecour, Part-Dieu, Grange-Blanche, Gorge-de-



Le ticket rouge, qui peut encore être validé jusqu'au 15 mars, n'est plus disponible à l'achat, remplacé par le billet sans contact. Il est disponible (et rechargeable) aux distributeurs automatiques, dans les agences TCL ou auprès des points Service TCL. Photo Joël Philippon

Loup, Vaulx-en-Velin/La Soie).

● **Comment et où valider le BSC ?**

Dans les bus, les tramways, les billets sans contact se passent sur les nouveaux valideurs gris. À ne pas confondre avec les valideurs rouges, qui permettent d'acheter un ticket par carte bleue. Dans le métro, il suffit de passer les BSC à l'endroit indiqué, devant le lecteur, pour que les portes s'ouvrent.

● **Peut-on voyager à plusieurs avec ?**

C'est possible. Vous disposez de trois minutes pour valider le billet sans contact autant de fois qu'il y a de personnes dans le groupe. Le BSC est donc à valider autant de fois qu'il y a de voyageurs, y compris lors des correspondances. Dans le cas d'une famille, le titre le plus adapté peut être le ticket famille.

● **Quid des correspondances ?**

Selon Keolis, opérateur des

transports lyonnais, « le BSC reprend les mêmes caractéristiques d'utilisation » que les anciens titres. Un ticket reste valable une heure et peut être utilisé sur plusieurs lignes successives (bus, tram, métro...).

● **Connaitre le nombre de tickets restants**

Il peut être connu de plusieurs façons : en agences, en points de services TCL, en distributeur automatique ou en validant le billet sans contact à la montée dans les bus,

tramways, métros. Le solde s'affiche alors sur l'écran du valideur.

● **Et si des voyageurs se séparent en correspondance ?**

Ce cas de figure impose, selon le Sytral, que la personne qui quitte le groupe ait « son propre titre de transport, pour poursuivre son trajet sur le réseau, comme cela était déjà le cas avec les tickets ». Chacun devra donc avoir sa carte sans contact, qui ne peut dans cette configuration se partager. Moins pratique et rapide, donc, que la distribution de tickets à chacun des protagonistes d'un groupe de voyageurs voulant se séparer.

● **Valérie Bruno**



Dans les bus, les tramways, les billets sans contact se passent sur les nouveaux valideurs gris. Photo Joël Philippon

► **Sur le web**

Pour savoir comment fonctionnent les nouveaux tickets, visionnez notre vidéo en scannant ce QR code



BIBIEXY.VI

Métropole de Lyon**Métro : la clim sur toute la ligne D, oui, mais pas avant 2035/2038**

Si les 18 nouvelles rames de métro D prévues pour 2030 seront climatisées, il faudra attendre pour que la totalité du parc de la ligne le soit aussi. L'horizon 2035/2038 est avancé par le Sytral, autorité organisatrice des transports en commun, qui évoque également la réforme des rames actuelles.

Un récent message de Bruno Bernard, président écologiste de la métropole de Lyon, sur plusieurs réseaux sociaux, fait état de la modernisation de la ligne de métro D. Il évoque l'achat d'une vingtaine de rames et leur climatisation, le tout à l'horizon 2030.

Un système simple de ventilation sur l'existant

A y regarder de plus près, rien de plus, au travers de cette annonce aux allures de piqûre de rappel, que ce qui avait été présenté lors du conseil du Sytral de juillet 2023, lors de l'évocation du plan de modernisation du métro lyonnais sur



La ligne de métro D, automatisée, a été mise en service en 1991. Photo d'illustration Norbert Grisay

2023-2035. Mais ce post sur les réseaux sociaux donne envie d'en savoir plus sur la climatisation des rames de la ligne D et sa généralisation.

Interrogé, le Sytral, autorité organisatrice des transports en commun lyonnais, explique que les 18 rames de deux voitures qui seront acquises à l'horizon 2030 (pour 81 millions d'€, N.D.L.R.) seront « climatisées par ventilation réfrigérée » et que « ces rames neuves viendront compléter le parc

de matériel actuel circulant sur la ligne D de 36 rames non climatisées, sur lesquelles existe un système simple de ventilation ».

A l'horizon 2030 donc, il y aura « une mixité de rames neuves climatisées et de rames actuelles non climatisées ». Et c'est donc à l'échéance 2035/2038 que « la totalité du parc du matériel de la ligne D sera composée de rames climatisées avec la réforme des rames actuelles, qui auront alors fonctionné 45 ans ».

La ligne D, automatisée, a en effet été mise en service en 1991. Elle relie gare de Vénissieux à gare de Vaise. Le Sytral ajoute que « la ligne D est une ligne nettement plus profonde que les lignes A et B ; elle est donc moins impactée par les fortes chaleurs en période de canicule ». Sa modernisation globale d'ici à 2030 est évaluée à 339 millions d'euros. Outre l'acquisition des nouvelles rames, cette enveloppe inclut, par ailleurs, le remplacement des automates de conduite.

● **Valérie Bruno**

Bron

Le radar antibruit va bien sanctionner les véhicules trop bruyants

Après deux ans d'attente, le radar antibruit sera bientôt homologué. Les automobilistes pourront alors se faire flasher si leur véhicule est trop bruyant et encourront une amende de 135 €. Explications de ce futur dispositif national, expérimenté à Bron notamment.

L'annonce avait fait grand bruit quand un radar sonore avait été installé en test à Bron, en février 2022. Depuis, c'est silence radio sur la suite donnée à cette expérimentation. Trafic, dates, seuil sonore, amende... *Le Progrès* a réussi à en savoir davantage et fait le point.

Un dispositif test à déployer au niveau national

Pour rappel, cette expérimentation nationale est une première mondiale. Elle a pour objectif de mettre en circulation un appareil capable de sanctionner les véhicules trop bruyants, à la manière d'un radar classique qui réprime les excès de vitesse.

Lancée par le Ministère de la Transition écologique, l'expé-



Le prototype de radar sonore ici lors de son installation avenue Camille-Rousset, en février 2022. Photo Maxime Jegat

rience est supervisée par le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), basé à Bron. Sept communes volontaires ont éprouvé trois technologies distinctes en fonction de son milieu : urbain (Nice, Paris, Toulouse), périurbain (Bron, Villeneuve-le-Roi, Rueil-Malmaison) ou rural (Haute vallée de Chevreuse).

Lancement avec près de deux ans de retard

À Bron, le dispositif a été retiré à l'été 2022 de son mât, situé au croisement de l'avenue Camille-Rousset et de la rue Ampère. La seconde phase, celle où les amendes peuvent être appliquées, aurait dû démarrer en novembre 2022. Elle devrait finalement être lancée avec deux ans de retard sur les

délais prévus : « courant 2024 », ébruite le Ministère. Selon nos informations, cela ne serait probablement pas avant la rentrée de septembre.

« Deux industriels - Bruitparif et MicroDB - sur les trois testés préparent l'homologation de leur radar sonore », certifient les services ministériels. Celui testé à Bron était issu du fabricant MicroDB, basé à Écully. Composé de trois ca-

méras et de plus de 50 micros, il était fixé à 5 mètres de hauteur sur un lampadaire. « Un radar sonore sera de nouveau installé à Bron, mais le site précis pour cette deuxième phase reste à confirmer », détaille la collectivité, confirmant que les engins « pourront alors dresser des amendes ».

Jusqu'à 135 € d'amende

La contravention sera de quatrième classe, c'est-à-dire une amende forfaitaire de 135 € maximum. Pour en faire les frais, l'automobiliste devra toutefois dépasser un niveau d'émissions sonores de 85 décibels pondérés A (niveau réellement perçu par l'oreille). Seuil décidé par l'arrêté du 7 juillet 2023, et correspondant à des sons nocifs pour l'oreille en situation d'écoute prolongée. L'équivalent d'un abolement, une tondeuse à gazon ou encore un klaxon, une moto, un tracteur, etc.

Durant la phase 1, sur le site de Bron, cette limite sonore a été dépassée environ une fois tous les deux jours, avec un trafic de près de 8 000 véhicules par jour.

• **Laurie Abadie**

Vaulx-en-Velin

Déclaré d'utilité publique, le tramway T9 est réellement lancé

L'aménagement du tramway T9 est sur de bons rails. Le projet vient d'obtenir sa « déclaration d'utilité publique » par la préfecture. Un tournant qui permet notamment le lancement du chantier. Cette ligne connectera Villeurbanne-Charpennes à Vaulx-en-Velin La Soie en passant par le Mas du Tauréau.

La préfecture du Rhône vient de déclarer l'utilité publique du projet de tramway T9, après la réalisation d'une concertation étalée sur plusieurs années. Cette officialisation permet d'acter le projet et autorise le lancement des travaux de cette future ligne de transport en commun.

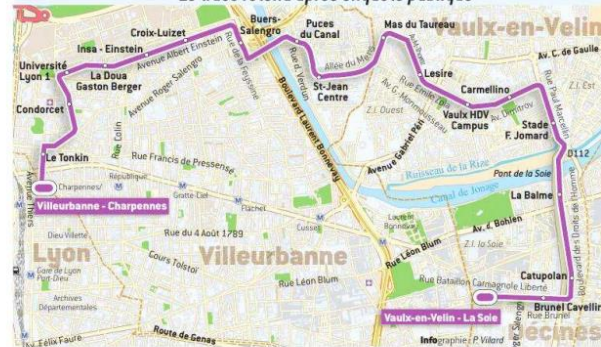
Désenclaver plusieurs quartiers

D'ici à 2026, les rames relient en 36 minutes Les Charpennes à La Soie en passant par plusieurs quartiers enclavés de Villeurbanne (Croix-Luizet, Les Buers, Saint-Jean) et de Vaulx-en-Velin (Mas du Tauréau, Centre-Ville, La Tase). Les habitants de ces quartiers populaires auront ainsi un accès direct au centre de l'agglomération, et la Métropole espère que cela favorise la mixité sociale dans des secteurs où les réserves foncières sont encore importantes.

Pour enjamber le canal de Jo-

T9 Future ligne de tramway T9 : Vaulx-en-Velin-La Soie / Villeurbanne-Charpennes

Le tracé retenu après enquête publique



nage, un pont sera bâti. Il sera réservé aux modes doux - à la manière du pont Raymond-Barre à Confluence -, c'est-à-dire aux piétons, aux cyclistes et au tramway.

Le tracé choisi parcourt 11,3 km, dont 8,8 km d'infrastructure à créer, avec 19 arrêts, dont 12 nouvelles stations à créer. Les 38 000 voyageurs quotidiens attendus profiteront d'une rame toutes les 10 minutes en heure de pointe ainsi que de la connexion aux tramways T1, T3, T4, futur T6

Nord, T7, au Rhônexpress, aux métros A et B. Une opération à 290 millions d'euros dont le chantier démarre à la mi-2024. Les travaux de réseaux ont toutefois déjà commencé.

Des doutes chez les commerçants...

Si la population s'accorde sur l'opportunité d'accéder à cette ligne forte de transport, les inquiétudes ont été nombreuses à parvenir au Progrès. À commencer par l'emplacement du terminus rue Belle-

combe, dans le 6^e arrondissement de Lyon : les voisins craignent les nuisances, l'apparition « de points de deal ». Leur mécontentement est d'autant plus fort qu'ils attendent peu de bénéfices de ce nouveau tram.

Les commerçants sont d'ailleurs les premiers concernés par l'impact des travaux et de la suppression de stationnement. Avenue Salengro à Villeurbanne, le gérant de la boutique Interlook constate que « les gens passent moins »,

À Vaulx aussi, les craintes sont présentes ; comme au restaurant La Boule en Soie, où on considère que « si nos clients ne peuvent plus se garer dans la rue, ils ne viendront pas ».

... et des craintes chez les riverains

Dans le quartier de la Tase à Vaulx-en-Velin, un groupe d'habitants dénonce une partie du tracé. « Il faudrait détruire l'usine Nylon, désaffectée rue Bataillon-Carmagnole, qui va obliger le tram à effectuer des virages supplémentaires et les voitures à traverser ses rails. » Rue de la Feysine à Villeurbanne, les riverains ne voient pas non plus d'un bon œil l'arrivée du T9. D'autant que son circuit initial mentionnait un passage avenue Roger-Salengro. Leur courrier, envoyé à la Préfete le 1^{er} février, n'y aura donc rien changé.

Quelques résidents redoutent l'expropriation. C'est le cas de Fatima, dont le logement de la rue Bellecombe est convoité par le Sytral afin de le transformer en local réservé aux chauffeurs du futur tramway. Questionné par *Le Progrès*, le Sytral fait toutefois savoir que « la déclaration d'utilité publique ne met pas fin à la priorité donnée à l'accord amiable pour les acquisitions foncières nécessaires, la procédure d'expropriation intervenant en dernier recours ».

● Laurie Abadie

Jeudi 29 février 2024

Actu Lyon | 19

Lyon 2e

Le ras-le-bol des forains du marché Saint-Antoine, privés d'électricité

Le marché Saint-Antoine ne cesse de se dégrader au fil des ans, entre le grand nombre de bornes électriques défectueuses et les problèmes de propreté liés aux travaux du bas port. Comme en 2022, les forains excédés pointent une inaction de la Ville et d'Enedis, gestionnaire du réseau de distribution.

Comme en 2022, les forains du marché alimentaire Saint-Antoine alertent de nouveau au sujet de leurs mauvaises conditions de travail sur cet important marché du centre-ville qui borde les quais Saint-Antoine et Célestins, tous les jours sauf le lundi. La propreté est un sujet maintes fois pointé depuis les travaux du bas port de déconstruction de l'ancien parking et l'aménagement des terrasses de la Presqu'île. Celui des connexions électriques en est un autre, tout aussi récurrent.

« Sans courant, je fais comment pour couper ma charcuterie ? »

Christophe, de la charcuterie italienne Chez Ignace, enrage d'affronter des problèmes électriques pour travailler. « Depuis des années, un branchement sur dix fonctionne. La Ville de Lyon nous ignore totalement. En revanche, les prix de nos abonnements ne cessent d'augmenter. Le placier a fait son travail et a fait remonter les problèmes. Par deux fois, l'inspecteur de la Ville de Lyon du service des marchés est passé. Il nous répond qu'il n'y a pas les pièces. Personne ne bouge, ni la Ville, ni Enedis. Sans courant, je fais comment pour couper ma charcuterie ? On en a ras-le-bol ! »

Le sentiment d'être délaissé se propage le long des stands du quai Saint-Antoine. Plus haut, Anis, gérant de la Fromagerie du Château, renchérit : « Cela fait quatre ans que l'on se branche à cinq sur une prise, de la charcuterie au poissonnier. On a envoyé 248 SMS et une dizaine de mails. Certains forains doivent passer leur fil électrique de l'au-



Il n'est pas rare d'apercevoir des branchements électriques de fortune sur le marché.
Photo Nadine Micholin



Anis Gharbi, gérant de la Fromagerie du Château, montre qu'un seul branchement sur deux fonctionne sur cette borne.
Photo Nadine Micholin



Le poissonnier du Pêcheur de Sète subit, en outre, une fuite d'eau de l'un des deux branchements du marché Saint-Antoine.
Photo Nadine Micholin

tre côté, c'est interdit et dangereux. « Désabusé, il montre sa borne défectueuse remplie de terre au pied de son véhicule. « C'est indigne d'une grande ville comme Lyon ! »

En prime, le gérant du Pêcheur de Sète ne peut plus utiliser d'eau depuis trois mois. Ennuyeux pour un étal de poissons. « On l'a signalé plusieurs fois au placier. Il y a deux branchements d'eau sur ce quai, l'un à notre hauteur, l'autre au niveau de la rue Grenette. Le nôtre est inexploitable en raison d'une fuite d'eau importante. »

« Un jour, il va se produire un grave accident »

Plus bas, à hauteur du 5 quai Célestins, Daniel, de la Ferme des deux Chênes, se branche avec quatre autres forains sur la même prise, la sienne étant défectueuse. « À cinq sur une même prise, ça disjoncte souvent. J'ai fait intervenir le service juridique de mon assurance Groupama, en vain. En revanche, on paye 2 % d'augmentation depuis deux ans d'affilée. » Face à son stand, Gilles Jasserand, producteur de fruits et légumes, se plaint aussi de ces problèmes électriques qui durent depuis « une éternité » : « On paye de l'électricité qui ne fonctionne pas et un abonnement qui augmente ! »

Reynald Vacher, président du syndicat interprofessionnel des marchés alimentaires (SIMAL) constate que « les blocs électriques sont usés et souvent inondés ».

« Un jour, il va se produire un grave accident. Cette problématique se retrouve aussi quai Angagueur ou au marché des États-Unis. La Ville et Enedis, qui gère l'électricité sur les plus gros marchés lyonnais, se renvoient la balle. Le dernier mail reçu par la Ville nous indique d'être patients, mais ça n'avance pas. La Ville devrait dénoncer son contrat avec Enedis qui n'entretient pas. On avait demandé, en vain, le remplacement des prises Maréchal fabriquées aux USA par des prises de camping-car aux normes européennes. »

• Nadine Micholin

La Ville demande à Enedis de déployer un système d'électrification provisoire

Le service d'électricité proposé aux commerçants sur certains marchés lyonnais, dont le marché Saint-Antoine, est géré par Enedis selon les modalités précisées dans le contrat de concession passé entre elle et la Métropole de Lyon.

Si c'est à Enedis de gérer un matériel et une infrastructure vétuste et obsolète ne répondant plus aux besoins des commerçants, la Ville souligne « qu'aucun fournisseur ne produisant ce type de matériel, ni les pièces de rechange, les délais sont particulièrement longs en raison de la nécessaire adaptation des pièces fournies au système

publiphise ».

Consciente que la situation n'est pas satisfaisante, la Ville de Lyon négocie actuellement pour que ses marchés sortent du contrat de concession et soient gérés, comme les autres marchés, directement par les services de la municipalité.

« Un accord pour acter cette sortie est juridiquement complexe donc relativement long à trouver. En attendant, la Ville de Lyon a demandé à Enedis de déployer un système d'électrification provisoire permettant de répondre aux besoins des commerçants. Une première mise en place devrait être testée sur le marché des États-Unis prochainement.

Dans le cas où cette installation s'avère concluante, ce dispositif sera déployé sur les autres marchés Enedis et en priorité sur le marché Saint-Antoine », précise la Ville.

Pour sa part, Enedis avoue être en contact depuis plusieurs semaines avec la direction de l'éclairage public à la Ville de Lyon. « On a proposé un certain nombre de solutions robustes à court et moyen terme dans le respect de la réglementation. L'objectif est de répondre rapidement aux besoins des commerçants. On attend un retour de la Ville de Lyon sur nos propositions de manière à engager les travaux dès que possible. »

© UCIL

Lyon

Encadrement des loyers : d'après cette étude, un tiers des locations sont hors-la-loi

RÉDITEUR

Une étude de l'Observatoire LFC, publiée ce vendredi, pointe du doigt le faible respect de l'encadrement des loyers à Lyon entre novembre 2023 et janvier 2024. Sur la période, 36 % des annonces de location dépassent le loyer de référence majoré. Les dépassements les plus importants concernent les 2^e et 6^e arrondissements.

Sur la période allant du 1^{er} novembre 2023 au 31 janvier 2024, ce sont un tiers des logements mis en location dans les arrondissements centraux de Lyon (1^{er}, 2^e, 4^e et 6^e arrondissements) qui ne res-

pectent pas la loi d'encadrement des loyers.

C'est le constat dressé ce vendredi par l'Observatoire indépendant loyer formé d'un complément (LFC), qui tient le Baromètre de l'encadrement des loyers lyonnais immobilier et résidentiel (Bellier) basé sur les annonces de location publiées sur le site *Leboncoin.fr*.

Sur 442 annonces (de particuliers et professionnels) publiées entre début novembre et fin janvier sur les arrondissements de Lyon 1^{er}, Lyon 2^e, Lyon 4^e et Lyon 6^e, 159 d'entre elles proposent un loyer hors charges qui dépasse le loyer de référence majoré. Soit environ 36 % des

annonces qui ne respectent pas l'encadrement des loyers.

170€ de dépassement de loyer en moyenne

Les dépassements de loyer concernent surtout les appartements de plus grande superficie : environ 38 % des locations de T3 sont concernées, contre respectivement 36 % et 35 % pour les T1 et T2. Si les professionnels représentent deux tiers des annonces répertoriées par le baromètre, ce sont majoritairement les annonces de particuliers (plus de 52 %) qui affichent des loyers au-dessus des prix réglementaires.

Le niveau du dépassement

moyen du loyer de référence majoré est de 170 €. L'indicateur d'un « niveau élevé de tension sur le marché locatif au centre de Lyon », d'après l'observatoire LFC.

Le dépassement des loyers est plus fréquent dans les 1^{er} et 4^e arrondissements. Environ 40 % des annonces sont concernées contre respectivement 38 % et 28,5 % dans les 6^e et 2^e arrondissements. Par contre, c'est dans ces deux derniers arrondissements que le montant du dépassement est le plus élevé : 200 € en moyenne.

Enfin, si on prend en compte les annonces avec complément de loyer, ce sont 87 % des annon-



D'après une étude de l'observatoire LFC, 36 % des annonces de location à Lyon affichent un loyer qui dépasse le loyer de référence majoré.

Photo illustration Maxime Jegat

ces de location qui ne respectent pas l'encadrement des loyers, en affichant soit un loyer inférieur, soit un loyer supérieur au loyer de référence majoré.

Tribune de Lyon – 949 – 15/02/2024

50 **L'Instant T** PATRIMOINELyon 3^e

En 1989, la Bourse du travail est inscrite sur la liste des Monuments historiques.

© NUNELVO

Il était une fois...

La Bourse du travail de Lyon

De nombreux Lyonnais connaissent la Bourse du travail pour sa salle des fêtes où concerts et spectacles d'humour sont donnés. Pourtant, à l'origine, l'édifice avait une tout autre vocation.

Vers la fin du XIX^e siècle, des Bourses du travail émergent dans différentes villes de France, ayant pour but d'organiser la solidarité ouvrière et des réunions syndicales. À Lyon, en 1891, le maire Antoine Gailleton met à disposition des travailleurs et de leurs syndicats l'ancien théâtre des Variétés (Lyon 6^e). Mais au fil des années, le lieu va s'avérer trop exigü. La municipalité d'Édouard Herriot lance un appel à projets. Le projet initial de la nouvelle Bourse du travail est confié à l'architecte Tony Garnier. Néanmoins, jugé trop onéreux, il sera abandonné. C'est celui de Charles Meysson, connu pour le palais de la Foire ou encore la mairie du 7^e arrondissement, qui est retenu le 11 février 1929.

Organisation des luttes sociales. Après plusieurs années de travaux, la Bourse du travail de Lyon à l'architecture Art déco ouvre ses portes au printemps 1934 place Guichard et est inaugurée le 3 mars 1935. Sur la façade donnant sur la rue de Créqui, une mosaïque représentant *La Ville embellie par le travail* est l'œuvre du peintre Fernand Fargeot. On peut apercevoir Édouard Herriot et les conseillers Rambaud et Charial réunis au milieu

de travailleurs en habits d'époque.

À l'intérieur, une grande salle de réunion, nommée Albert-Thomas (du nom du fondateur de *La Revue syndicaliste* et de *L'Information ouvrière et sociale*), d'une capacité de 3500 places était réservée aux travailleurs et à leurs différents syndicats. C'est ici que s'organisaient les principales luttes sociales de l'agglomération lyonnaise jusqu'en 1968 comme les luttes des tramotins en 1958, ou des fonctionnaires en 1953 contre une certaine réforme des retraites...

Vu la taille du bâtiment, la Bourse du travail ne se résume pas à une seule salle. Cinquante-cinq salles de permanence syndicale sont réparties sur quatre étages. Il y a également cinq salles de réunion de 40 à 112 places, deux salles de congrès de 300 et 350 places, une salle d'archives, une salle de consultation juridique, une bibliothèque et un secrétariat avec salle d'attente.

Changement de vocation. En novembre 1966, Louis Pradel, le maire de Lyon, fait adopter en conseil municipal le changement d'affectation de cette salle balayant ainsi la première vocation de la Bourse du travail.

Actuellement, elle accueille principalement des concerts, des spectacles d'humour ou de danse, mais elle continue d'accueillir des salariés pour les renseigner sur le droit du travail.

EMMA RESSEGAIRE

Le jour où...

Interpol s'est installée à Lyon

En 1989, Interpol, la plus grande organisation de police mondiale, installait ses bureaux dans la capitale des Gaules.

Créée le 7 septembre 1923, l'Organisation internationale de police criminelle, dite Interpol, est née notamment sous l'impulsion d'Edmond Locard, professeur de médecine légale lyonnais. Si dès 1910, le premier bureau de police scientifique fut installé à Lyon, ce ne fut pas le cas pour le siège de l'organisation internationale. D'abord installée à Paris et Saint-Cloud (92), c'est le 16 mai 1986, après un attentat revendiqué par Action directe (un groupe terroriste communiste), qu'Interpol décide de déménager à Lyon. Une ville qui a du sens « *au vu de son passé riche dans ce domaine* » selon Gérard Collomb, encore maire en 2019 pour les 30 ans

d'Interpol à Lyon. C'est donc le 27 novembre 1989 que le secrétariat général d'Interpol est inauguré en présence du président François Mitterrand.

Le bâtiment, qui se trouve au nord-ouest du parc de la Tête-d'Or et près du Rhône, dénote quelque peu avec la verdure environnante. C'est un grand bâtiment de béton cubique avec une seule voie d'accès, le tout bordé par des barrières, barbelés, clôtures électriques et caméras. Aucune mention d'Interpol n'est faite sur le bâtiment, seul un arrêt de bus à proximité porte ce nom. Un peu plus de 100 ans après sa création et 35 ans passés à Lyon, Interpol a, maintenant, des bureaux dans le monde entier,



© BRICELION

notamment à Singapour, dans plusieurs pays d'Afrique, dans le reste de l'Europe (Bruxelles et Vienne) et en Amérique. Mais pour son secrétaire général, Jürgen Stock, « *c'est depuis notre siège mondial, à Lyon, que l'organisation œuvre chaque jour pour un monde plus sûr* ».

ANTONIN ROLLION

Qui est-ce ?

Danielle Faÿnel-Duclos

Née en 1930, Danielle Faÿnel-Duclos a créé le premier service de transports collectif pour les personnes en situation de handicap de Lyon. À l'âge de 29 ans, en août 1959, la jeune femme est victime d'un grave accident de la route qui la laisse tétraplégique. Sa rééducation est très longue et elle s'occupe parallèlement de ses quatre jeunes enfants. Dans les années 1970, Danielle Faÿnel-Duclos cherche à s'engager auprès des personnes en situation de handicap. En janvier 1976, elle fonde la délégation Rhône-Alpes du Groupement pour l'insertion des personnes handicapées physiques (GIHP). Elle met alors en place un service de transport collectif à la demande, adapté aux personnes à mobilité réduite n'ayant pas d'autres moyens pour se déplacer dans l'agglomération lyonnaise. En 1979, le GIHP est reconnu d'utilité publique. Le service se développe et devient l'actuel Optibus qui dessert plus de 70 communes du Rhône. En 1989, à cause de problèmes de santé, elle laisse sa place à Antoine Duflot, mais reste active dans différentes instances faisant avancer la cause des personnes en situation de handicap : Creai (Centre régional d'études d'actions et d'informations en faveur des personnes en situation de vulnérabilité) ou encore Handimat. En janvier 1991, elle reçoit la croix de chevalier de l'ordre national du Mérite pour son engagement social. En 2000, Danielle Faÿnel-Duclos décède à l'âge de 70 ans. Pour lui rendre hommage, une rue dans le 3^e arrondissement de Lyon porte son nom.

EMMA RESSEGAIRE

Parlons lyonnais.

Tarabate

PAR JEAN-BAPTISTE MARTIN

L'adjectif tarabate signifie « turbulent, remuant » (en parlant surtout d'un enfant) (« Oh, que ces gones sont tarabates! »). Il a été relevé dans le Lyonnais, le Forez et le Dauphiné.

Tarabate fait partie des mots que les puristes lyonnais Molard et Vincent voulaient, il y a deux siècles, faire disparaître du parler de leurs contemporains, comme le montre l'extrait suivant : « Tarabate. Dites remuant; qui touche, qui manie tout, qui est toujours en mouvement. » (Vincent)

Le verbe dérivé tarabater avait attiré l'attention de l'Angevin G.-J. Du Pineau lors du séjour qu'il effectua à Lyon au milieu du XVIII^e siècle, car dans ses notes on peut lire : « Tarabâter, faire du bruit soit en parlant, soit en remuant quelque chose. » Bien attesté dans le substrat dialectal, tarabate vient du radical onomatopéique tar- exprimant la confusion et le vacarme.

Tribune de Lyon – 950 – 22/02/2024



Il était une fois...

Le parc des Célestins

Combinant praticité et œuvre d'art, le parc des Célestins est l'un des parkings les plus utilisés de la ville, mais aussi un lieu incontournable pour les touristes de passage à Lyon.

Tout commence en 1991 lorsque Serge Guinchard, alors président de Lyon Parc Auto (LPA), propose d'associer parcs de stationnement et œuvres d'art. De cette idée va naître une alliance entre l'artiste Daniel Buren, chargé de la réhabilitation de la place des Célestins, et deux architectes, Michel Targe et Jean-Michel Wilmotte.

Un parking à l'italienne. Comme le théâtre qui le recouvre, le parc des Célestins est lui aussi d'inspiration italienne. Les deux architectes chargés du projet vont directement emprunter les idées de leurs homologues transalpins pour en faire les plans, notamment celles d'Antonio da Sangallo le Jeune. Architecte italien du XVI^e siècle, ce dernier est à l'origine du puits de Saint-Patrice dans la ville d'Orvieto, chef-d'œuvre de deux escaliers en spirale éclairés par 72 fenêtres. Presque 500 ans plus tard, Targe et Wilmotte le prennent comme exemple

pour créer l'œuvre que l'on connaît aujourd'hui.

Petit plus artistique : la touche de Daniel Buren. Déjà connu pour avoir participé à la rénovation de la place des Terreaux, l'artiste français est mandaté pour le réaménagement de celle des Célestins. C'est lui qui donne l'idée de pouvoir observer le parking à travers un périscope implanté en face du théâtre. On y retrouve les célèbres rayures noires et blanches, empreinte significative de Buren, qui décide alors de nommer son projet Sens Dessus Dessous...

Inauguré le 3 décembre 1994, soit trois ans après sa construction, le parc reste gratuit pendant le week-end d'ouverture. Les Lyonnais ont alors l'opportunité de se perdre dans cette illusion vertigineuse. Avec ses 435 places, il s'enfonce à plus de 20 mètres sous terre, soit deux niveaux en dessous de la norme de l'époque.

Fort de sa réputation, le parc des Célestins a reçu de nombreuses distinctions comme l'*European Parking Association Award* en 1996 et une étoile au *Guide vert Michelin* en 2017. En 2013, il a également été nommé parmi les dix parkings les plus cool au monde par le *Daily Mail*, quotidien britannique. **LEÏLA BACQUÉ**

Le jour où...

Une Lyonnaise a remporté le premier Ballon d'Or féminin

La première femme de l'histoire du football à remporter le prestigieux trophée du Ballon d'Or féminin est une Lyonnaise : Ada Hegerberg.

A jamais la première. Le lundi 3 décembre 2018, l'attaquante de l'Olympique lyonnais, Ada Hegerberg, remporte le premier Ballon d'Or de l'histoire décerné à une footballeuse.

Une consécration pour la Norvégienne, alors âgée de 23 ans seulement. Couronnée sous les verrières du Grand Palais à Paris lors de la cérémonie annuelle organisée par France Football, elle reçoit cette récompense individuelle après une saison 2017-2018 lors de laquelle elle affiche des statistiques folles : meilleure buteuse de D1 féminine avec 31 buts, mais également de la Ligue des champions qu'elle a remportée pour la troisième fois avec l'OL cette saison-là en inscrivant 15 buts dont un en finale.

Son profil, efficace devant les cages et combatif sur le terrain, a convaincu la quarantaine de journalistes du monde entier qui élisent le gagnant ou la gagnante du Ballon d'Or.

Un palmarès qui en fait rêver plus d'une. Ce sacre n'a certainement pas surpris son président en club, Jean-Michel Aulas, qui avait déjà affirmé au printemps 2016 qu'elle était « en route pour devenir la meilleure joueuse du monde ». Arrivée en 2014 à l'Olympique lyonnais, Ada comptabilise 235 matchs pour 260 buts. Un ratio remarquable. Son palmarès ferait rêver plus d'un sportif : huit fois championne de France, six fois vainqueur de la Coupe de France, six fois vainqueur de la Ligue des



champions, joueuse de l'année en 2016 et BBC Women's Footballer of the Year en 2017 et 2019. L'un des palmarès individuels et collectifs les plus riches de la discipline sportive. **EMMA RESSEGAIRE**

La «serial buteuse» de l'OL est unanimement reconnue comme l'une des joueuses phares du football féminin grâce à ses performances sportives, mais également pour ses prises de position engagées.

Qui est-ce ?

Jean-Marie Vianney

Jean-Marie Vianney, dit le Curé d'Ars, naît le 8 mai 1786 à Dardilly. À sept ans, il fait sa première communion auprès d'un prêtre caché par ses parents pendant la Terreur (1793-1794), et c'est à l'âge de 17 ans qu'il exprime son souhait de devenir prêtre à son tour. Face à la réticence de son père et le refus de l'abbé Balley de le prendre en formation, Jean-Marie ne renonce pas à sa vocation. En 1809, alors que la guerre d'Espagne fait rage, il se rend à Lyon pour y commencer sa formation militaire. Dès son arrivée, il tombe malade et est transporté à l'Hôtel-Dieu. Après 16 jours d'hospitalisation, il déserte et se réfugie dans un petit village de la Loire. Là-bas, il vivra sous un faux nom et sera instituteur. En octobre 1812, il rejoint le séminaire de Verrières, et un an plus tard, il est admis au grand séminaire de Saint-Irénée à Lyon pour y étudier la théologie pendant deux ans. C'est ainsi qu'il sera ordonné prêtre à 29 ans le 13 août 1815, et nommé vicaire à Écully. C'est en 1818 que Jean-Marie Vianney devient curé d'Ars-sur-Formans. Pendant 41 ans, il prêche dans ce village de l'Ain, où il aurait accompli de nombreux miracles et guérisons. Il s'éteindra le 4 août 1859. Le 8 janvier 1905, le pape Pie X proclame sa béatification posthume et le déclare « patron de tous les curés de France ». Vingt ans plus tard, il sera canonisé par Pie XI, le 31 mai 1925, et est déclaré « patron de tous les curés de l'univers » en 1929. Aujourd'hui, de nombreuses églises et paroisses de la métropole portent son nom, dont celle de Rillieux-la-Pape. **ACHILLE MEZIÈRE-VRAY**



Parlons lyonnais.

Berchu

PAR JEAN-BAPTISTE MARTIN

L'adjectif berchu (f. berchue) signifie « ébréché » en parlant d'un objet (lame de couteau, assiette...) ou « à qui il manque une ou plusieurs dents de devant » en parlant d'une personne ou d'un animal (« Sa dent vient de tomber, il est berchu. »). Berchu peut être considéré comme un régionalisme phonétique puisqu'en français a existé l'adjectif bréchu qu'on trouve encore dans certains dictionnaires avec la mention « rare ». Le français possède d'ailleurs un autre adjectif de la même famille et de même sens. Il s'agit de brèche-dent (formé de brèche et de dent) qui figure dans les dictionnaires avec la mention « vieilli », ce qui signifie que ce mot, comme bréchu, n'est pratiquement plus employé. Berchu, forme bien attestée dans le substrat dialectal, vient, comme le français brèche, du germanique *breka « cassure, fracture ».