



REVUE DE PRESSE*

DU VENDREDI 29 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

Samedi 23 mars 2024

Actu Lyon et région | 11

Rhône

Destruction en vol d'un avion : il faudrait un ordre du Premier ministre

Gabriel Attal était en déplacement, vendredi matin, à la base aérienne de Lyon, où il a été briefé sur le rôle crucial qui serait le sien, s'il fallait un jour neutraliser un aéronef au-dessus du sol français.

C'est un déplacement incontournable pour tout nouveau Premier ministre. 71 jours après sa nomination, dans un contexte géopolitique tendu, Gabriel Attal s'est rendu vendredi matin à la base aérienne 942 de Lyon Mont-Verdun (Poleymieux-au-Mont-d'Or). Il lui a été rappelé qu'il serait le donneur d'ordre, s'il fallait un jour détruire en vol un avion menaçant, au-dessus du sol français. Une chaîne décisionnelle courte remonte, depuis Lyon, jusqu'à lui, pour éviter notamment un scénario du type 11-Septembre.

Une partie des échanges, classifiés, étaient fermés à la presse. Le Centre national des opérations aériennes, qui assure la police du ciel, en détectant et identifiant chaque aéronef qui survole l'Hexagone (plus de 12 000 appareils par jour), a notamment été présenté au Premier ministre. Il est situé dans l'ouvrage enterré de la base, plus de 100 mètres sous terre. Chaque année, quelque 900 situations anormales nécessitent l'intervention d'un avion de chasse ou

d'un hélicoptère (problème de trajectoire, perte de contact radio, etc.).

Le 13 janvier, les militaires ont par exemple mené une mission d'assistance en vol, pour un aéronef privé de train d'atterrissage, qui s'est posé sur un tapis de mousse à La Rochelle. Pilote et passager sont indemnes. Le 24 juin, les aviateurs ont intercepté un avion qui transportait de la drogue et avait survolé une zone interdite. Le pilote avait jeté six colis, en voyant l'Armée de l'air voler à ses côtés.

« Dispositif inédit » pour la cérémonie d'ouverture des JO

« L'espace aérien doit être imperméable à toute forme hostile », a indiqué à la presse le lieutenant-colonel Philippe. La base aérienne de Lyon, où sont commandées les opérations extérieures (opex) dans le champ aérien, sera à la manoeuvre, pour « un dispositif totalement inédit pour la cérémonie d'ouverture des JO, a exprimé le général Arnaud. Tous les aéronefs seront interdits dans une zone de 150 km » autour de Paris. Des bulles de protection aérienne autour des zones les plus sensibles seront mises en place, durant la compétition.

La lutte anti-drones fait partie des enjeux, pour les Jeux olympiques. Gabriel Attal a pu



Gabriel Attal chemine dans les tunnels de l'ouvrage enterré de la base aérienne du Mont-Verdun (Poleymieux-au-Mont-d'Or), accompagné de Patricia Miralles (à sa droite), secrétaire d'État auprès du ministre des Armées. Photo Maxime Jegat

tenir dans ses mains, vendredi, un fusil brouilleur, qui, sans tirer de munitions, permet de couper le lien entre une télécommande et un drone.

Il a également échangé avec une vingtaine de jeunes, qui participent aux Escadrilles Air Jeunesse. « On a appris la météorologie, la cohésion de l'équipe, le sens de l'orientation », a précisé un jeune, interrogé par le Premier ministre.

● J. M.



La salle de contrôle du CNAO (Centre national des opérations aériennes) à Poleymieux-au-Mont-d'Or. Photo Maxime Jegat

Samedi 23 mars 2024

Actu Lyon et région | 15

Rhône

Les habitats coopératifs, c'est quoi ? Venez les découvrir à la foire de Lyon

Ce sont des coopératives d'habitants, souvent méconnues : Cap Habitat coopératif et Habicoop Aura tiennent un stand au village ecoresponsable de la foire de Lyon pour faire connaître ce modèle de logement. Nous sommes allés visiter le village vertical de Villeurbanne, le premier apparu en France.



La plus ancienne coopérative d'habitants en France a accueilli ses occupants à Villeurbanne en 2013. Isabelle Marguier mène la visite. Photo Frédéric Chambert

Isabelle Marguier habite le Village vertical à Villeurbanne depuis trois ans. Avant, elle était propriétaire mais après une séparation, elle a choisi de vivre ici « pour une meilleure qualité de vie » grâce à « ce que l'on construit humainement parlant » : « Ici, nous sommes propriétaires collectivement en parts et nous sommes locataires de notre logement », résume Isabelle Marguier. Elle nous fait visiter les quatre étages de cet habitat participatif : comme dans n'importe quelle copropriété, les surfaces vont du T1/

T2 au T5 : il y a 14 logements dont quatre sont gérés par Alloj, une association d'hébergement pour les jeunes à visée sociale réinsérés dans la vie professionnelle.

La différence avec des logements privés réside également dans la présence d'espaces collectifs comme une buanderie avec

machine à laver partagée et un grand salon commun. Car les habitations coopératives sont avant tout un moyen de se retrouver entre habitants et de s'entraider notamment en mutualisant certaines tâches : « C'est une organisation en auto-gestion et en mutualisation : nettoyage, entretien, planning de la salle commune avec des activités, potager, réparations... Chacun participe... », explique Nicolas Ferro, d'Habicoop Aura. Avec la société Cap Habitat coopératif, son association est à la foire de Lyon - « une formidable » - pour toucher un public plus large.

« On vieillit mieux en habitat coopératif »

« L'enfer, c'est les autres », disait Sartre. Au Village, c'est plutôt le paradis car les autres sont une force. Sur laquelle on peut s'appuyer. Un atout même. Affiche sur l'un des murs du salon : « Solidarité, démocratie, écologie ».

La solidarité passe ici par les quatre chambres consacrées à des personnes en recherche de logement. Un couple d'Ukrainiens loge d'ailleurs depuis deux ans avec les autres habitants. Une solidarité que l'on retrouve dans des projets comme Chamarel à Vaux-en-Velin, une coopérative de séniors : « Ce projet s'y est monté principalement pour ne pas être des poids pour leurs enfants », résume Valérie Morel. « Des études montrent qu'on vieillit mieux en habitat coopératif car il y a de l'entraide, de l'échange, des activités de stimulation intellectuelle », renchérit Nicolas Ferro.

« Des loyers 30 % moins chers »

Financièrement, la construction n'est pas plus intéressante que le marché, « c'est même parfois plus cher à cause des matériaux biosourcés utilisés ». Mais, au final, les coopérateurs peuvent avoir « des loyers 30 % moins chers » par rap-

port à ceux du marché actuel dans certains arrondissements et la « société s'y retrouve » avec une volonté non spéculative immobilière assumée et en termes d'économies d'énergie, surfaces...

Métropole et Rhône bien dotés

Depuis dix ans, ces habitats sont en plein essor. Avec Villeurbanne (le premier de France en 2013), Chamarel les Barges, le Cairn à la Croix-Rousse et le Moulin, dans le 7^e arrondissement, la métropole et le Rhône sont les mieux dotés en habitations coopératives sur l'Hexagone. Et beaucoup sont sur le point de voir le jour, multigénérationnels ou non. Ou sont dans les cartons, en attente de permis de construire ou en recherche de terrains (dans les 7^e et 8^e arrondissements, à Saint-Fons, L'Arbresle...).

● Sandrine Rancy

Foire de Lyon : jusqu'au 1^{er} avril à Eurexpo, Chassieu

Tassin-la-Demi-Lune

Travaux sur l'avenue Charles de Gaulle : les commerçants révoltés

À partir du 2 avril, et durant 4 mois, des travaux d'enfouissement des réseaux vont entraîner des coupures de circulation de l'avenue Charles de Gaulle, en direction du Rond-Point d'Alai. Les commerçants concernés, prévenus par une réunion en mairie, sont très inquiets des conséquences sur leurs chiffres d'affaires.

Julie Preda du magasin July Cartouche ne décolère pas ce mercredi matin, elle rentre à peine d'une réunion organisée par la mairie à l'intention des commerçants situés entre le Carrefour de la Libération et le rond-point d'Alai, sur l'avenue Charles de Gaulle. « On nous a annoncés que des travaux allaient commencer le 2 avril avec pour conséquence la fermeture d'une partie de l'avenue dans le sens Libération-Alai, je peux vous dire que ça a été houleux ».



En mai, plus aucune voiture ne circulera sur la voie longeant le magasin « Carré Fleurs » avenue Charles de Gaulle, « cela va avoir des conséquences lourdes » craignent ses gérants. Photo Coralie Desmarescaux

Un sens unique en deux phrases

Le service de communication de la société Enedis confirme le chantier. Il consistera dans la modernisation du réseau élec-

trique moyenne tension sur 1,4 km, et son « planning a été calé avec les services de la mairie et de la Métropole ». La réalisation du chantier impliquant un sens unique sur l'avenue Général de Gaulle est program-

mé en 2 phases : du carrefour de la Libération, à la route de Brignais d'avril jusqu'à fin mai, puis de la route de Brignais jusqu'à 'Alai, de début juin jusqu'au 19 juillet. Enedis précise également « qu'afin d'améliorer la visibilité des commerçants durant le chantier, l'accès aux commerces est maintenu », et sera indiqué sur les totems devant les commerces.

« On est fatigué »

Pas suffisant pour les commerçants. « Mais pourquoi ne sont-ils pas venus nous voir avant, pourquoi n'y'a-t-il pas eu de concertations ? vous savez, c'est compliqué d'être commerçant, on est fatigués ».

Ce cri du cœur c'est celui de Bertrand Petit et Franck Parmentier, gérants du magasin Carré Fleurs. Si rien ne change, aucune voiture ne longera leur commerce en avril et mai : « pile au moment du premier mai et de la fête des Mères... C'est maintenant que nous construi-

sons notre trésorerie pour les mois d'été plus calmes.

Cela va avoir des conséquences lourdes sur notre magasin, alors que nous remboursons encore nos dettes du Covid ». Ils ne remettent pas en cause le bien-fondé des travaux, mais le timing et ils souhaiteraient avant tout intervertir les deux phases, ils ont d'ailleurs écrit une lettre à ce sujet à Pascal Charriot, maire de Tassin.

La mairie annonce comprendre et vouloir aider les commerçants, notamment par une signalisation en amont et une publication dans le prochain magazine municipal signalant qu'ils restent ouverts pendant les travaux, qu'elle considère cependant comme « très importants ». À l'heure où nous écrivons, il n'y a pas d'informations comme quoi les deux phases de travaux pourraient être inversées.

● De notre correspondant
Coralie Desmarescaux

Auvergne-Rhône-Alpes

Rénovés de fond en comble, les TER prêts à rouler 20 ans de plus

La région Auvergne Rhône-Alpes et la SNCF ont présenté, ce vendredi 22 mars, l'un des premiers modèles de TER Regio 2N rénové et réparé du sol au plafond. Âgée de 20 ans, la rame est prête à repartir pour 20 années supplémentaires. La Région prévoit de rénover une vingtaine de trains par an d'ici à 2035.

Si on ne nous avait rien dit, nous aurions aisément pu croire qu'il s'agissait d'une toute nouvelle rame de train. Car les peintures extérieures étaient d'un bleu clair éclatant. Et l'intérieur sentait encore le neuf. Avec un plancher en parfait état, de nouvelles prises USB, des fauteuils immaculés aux couleurs et étiquettes inédites.

Mais ce vendredi 22 mars, à la gare de Lyon Perrache, c'est un TER vieux de 20 ans que la presse a été invitée à



L'exécutif régional a prévu de remettre à neuf 171 rames de train d'ici à 2030 pour un montant de 686 millions d'euros. Photo Pierre Comet

visiter. Un modèle Regio 2N de chez Alstom qui vient de subir une rénovation complète au sein du technicentre industriel Nevers (Nièvre), durant trois mois.

« Il a été intégralement dé-sossé afin de traiter la corrosion, réparer les pièces abîmées et reprendre l'étanchéité. Ceci dans le but de continuer à offrir un ni-

veau de sécurité absolu et parfaire la fiabilité, a présenté Olivier Devaux, directeur régional de SNCF voyageurs. La totalité fauteuils et des sols ont également été changés. La rame est repartie pour 20 années supplémentaires. »

« C'est de l'économie circulaire »

Cette rénovation de fond en comble a été financée par la région Auvergne-Rhône-Alpes à hauteur de 4 millions d'euros. Et elle en appelle beaucoup d'autres. Dans le cadre du plan de mobilités 2024-2035 voté en décembre dernier pour un montant de 5,7 milliards d'euros, l'exécutif régional a prévu d'investir 1,2 milliard d'euros dans la rénovation et la modernisation d'une vingtaine de rames par an (dont 171 rames d'ici à 2030). Ce qui va mobiliser

600 personnes durant 10 ans au technicentre de Nevers.

« Nous aurions pu faire le choix de mettre au rebut toutes les rames après 25 ans de vie comme le fait l'Allemagne, mais nous avons privilégié les restaurations complètes de nos machines. C'est plus vertueux. C'est de l'économie circulaire, s'est félicité Frédéric Aguilera, vice-président de la Région délégué aux transports. Si les restaurations sont effectuées au fil de l'eau jusqu'en 2035, c'est pour limiter l'impact sur le réseau car les rames sont fatalement inutilisables quand elles sont restaurées. Nous nous sommes fixé l'objectif de ne pas immobiliser plus de 10 rames simultanément. En sachant que sur la période, de nouvelles rames vont venir renforcer l'offre (130 nouveaux trains sont annoncés dans les 11 ans. »

● P. C.

Métropole de Lyon

Les nouvelles urgences de l'hôpital Lyon Sud ouvrent le 28 mars

Le service d'accueil des urgences réintègre le bâtiment 3B, réhabilité, agrandi et réaménagé pour optimiser les flux afin de minimiser les temps d'attente des patients. Trois filières distinctes sont désormais organisées et de nouveaux métiers ont été créés.

Après deux ans de travaux de réhabilitation et d'extension, le nouveau Service d'accueil des urgences (SAU) de l'hôpital Lyon Sud, situé dans le bâtiment 3B, ouvrira ses portes aux patients ce 28 mars. Alors que l'ancien SAU, ouvert dans les années 90, avait été dimensionné pour 10 000 passages annuels, ce nouveau service pourra accueillir 40 000 patients/an.



Le nouveau service d'accueil des urgences (SAU) de l'hôpital Lyon Sud sera opérationnel le 28 mars 2024. Photo Sylvie Montaron

33 000 patients en 2023

Cependant, la fréquentation des urgences, 33 000 patients en 2023, semble se stabiliser à Lyon Sud comme ailleurs en France, sans doute en partie en raison du déploiement des SAS (Services d'accès aux soins) destinés à orienter les patients nécessitant des soins non program-

més. Pour autant, le SAU provisoire, installé dans le bâtiment 3A depuis octobre 2021, a quand même connu de nombreux épisodes de saturation ces derniers mois. Plus fonctionnel, le nouveau SAU a été imaginé pour optimiser les flux.

« Ici, l'architecture a été pensée pour être simple, pour ne pas créer de ralentis-

sement », explique le Dr Véronique Pottier, cheffe du SAU.

Le SAU retrouve aussi une localisation proche du service d'imagerie et de l'UHCD/Puma (unité d'hospitalisation de courte durée/Post urgences médecine aiguë), ce qui facilitera le parcours des patients.

« Nous avons aussi retrainé sur le poste d'infirmière d'accueil et d'orientation (IAO), qui est la cheffe d'orchestre du service. C'est elle qui doit orienter le bon patient dans la bonne filière. Et nous créons un poste d'infirmière de parcours qui supervisera et sera en mesure de voir « là où ça coïncide », par exemple s'il y a un retard au scanner », poursuit le Dr Pottier.

À l'issue des soins, les patients rejoindront désormais un « salon de sortie » où un aide-soignant d'aval les assistera et assurera le lien avec les transporteurs et les familles.

En semaine, la Cuppa 5Cellule d'urgence parcours personnes âgées, interviendra, comme elle le fait depuis 2019, pour organiser, avec des aides, le retour à domicile des personnes âgées autonomes. Des professionnels et des patients-partenaires ont été associés à ces nouvelles organisations.

Par ailleurs, sur la soixantaine de lits de médecine fermés, une trentaine devraient rouvrir d'ici l'été, rendant un peu moins tendue la gestion des lits d'aval.

● S. Montaron

Le déménagement en pratique

Le déménagement des urgences sera réalisé le jeudi 28 mars entre 4 h et 7 h du matin, heure à laquelle le nouveau SAU (Service d'accueil des urgences) de l'hôpital Lyon Sud sera opérationnel. Les urgences resteront ouvertes pendant tout ce laps de temps, cependant, il est vivement conseillé aux usagers nécessitant une prise en charge en urgence de se présenter à l'un des autres services d'urgences du secteur. Les véhicules SMUR, des pompiers et les ambulances privées seront détournés vers ces autres services des Hospices civils de Lyon du mercredi 27 mars au soir jusqu'au jeudi 28 mars 12 heures.

Trois filières distinctes

À leur arrivée, après avoir été vus par l'IAO, les patients sont répartis, suivant leur état, en 3 filières : « chaude » (urgence), « froide » (peu urgent), « tempéré » (intermédiaire). Ces 3 filières sont matérialisées par trois couloirs distincts donnant sur 14 box. Chaque zone est dotée de sa salle d'attente équipée de toilettes. Certains soins comme les sutures ou les douleurs thoraciques simples seront être pris en charge directement par deux infirmières en pratiques avancées (IPA), sous la supervision d'un médecin.



Le nouveau service a été conçu pour optimiser les flux. Photo Sylvie Montaron

Un mouvement de grève pour des effectifs supplémentaires

Un mouvement de grève reconductible, soutenu par FO, a été lancé ce 22 mars chez les personnels des urgences de l'hôpital Lyon Sud. Ils demandent notamment la mise en place d'une équipe de brancardiers dédiés, avec le maintien des effectifs ASH (agent de service hospitalier) dont le nombre avait été porté à 9 et demi aux urgences provisoires

pour transporter les patients jusqu'aux services d'imagerie. « Nous devons revenir à 7 dans le nouveau SAU mais à 7, ça ne tourne pas », explique l'un d'eux.

Les infirmiers, eux, demandent le maintien des binômes avec des aides-soignants et déplorent d'être appelés en renfort au Puma (Post urgences médecine aiguë). « On doit pallier le manque

d'effectifs du Puma. Ce n'est pas comme cela que l'on va fidéliser les jeunes infirmiers au contraire », souligne un infirmier. En réponse, la directrice de l'hôpital Anne Decq-Garcia, précise que le service Puma est « intégré aux urgences ». Concernant l'équipe de brancardiers, « nous allons étudier s'il faut en créer une », annonce-t-elle.

RÉDACTION



On voit encore, en haut à droite de la façade de l'église, un impact datant de cette nuit-là. Photo Archives Le Progrès

Histoire locale

Lyon

L'Abbé Rozier, tué par un boulet de canon dans son lit

Chaque dimanche, *Le Progrès* se plonge dans l'histoire de Lyon, la grande et la petite. Celle des hommes et du patrimoine. Cette semaine, l'histoire de l'Abbé Rozier. De sa vie, on se souvient essentiellement de sa mort. Lors du siège de 1793, un boulet de canon, tiré depuis les Brotteaux, a atterri dans le ventre du curé de Saint-Polycarpe, endormi tranquillement dans son lit.

L'abbé Rozier est le premier curé de l'église Saint-Polycarpe, dans le 1er arrondissement, en 1793. Âgé pourtant de 59 ans et prêtre depuis 1758, il n'avait encore jamais travaillé pour une paroisse. François Rozier était aussi bien prêtre qu'agronome, botaniste et franc-maçon.

Après être entré au séminaire de Saint-Irénée et ordonné prêtre, il préfère passer son doctorat à Valence plutôt que de servir l'Église. En rentrant à Lyon en 1757, il ne s'en sent toujours pas attiré par le métier de prêtre et se concentre sur la science.

À la mort de son père, son frère lui confie la maison familiale de Sainte-Colombe-les-Viennes. Il peut à loisir se pencher sur l'agronomie, la botanique ou la viticulture. Il publie de nombreux ouvrages tout au

long de sa vie.

Son cabinet était l'un des rendez-vous de l'Europe savante

Il rencontre de nombreux autres savants dans les loges maçonniques. Il fait notamment la connaissance de Claude Bourgelat, futur directeur de l'école vétérinaire de Lyon. Rozier le convainc de l'embaucher comme professeur. Il quitte sa demeure familiale en 1761 pour Lyon et devient professeur de botanique et de matière médicale. Il crée alors un jardin botanique de 4 000 m² dans l'enceinte de l'école. Quelques années plus tard, il est nommé directeur de l'école, jusqu'à sa destitution en 1769, causée par diverses querelles avec Bourgelat.

Il retourne à Sainte-Colombe et se reconcentre sur ses travaux. Il reçoit plusieurs fois la visite de Jean-Jacques Rousseau et publie *Les Démonstrations élémentaires de botanique*. Après le professorat, il embrasse le temps d'une décennie le métier de directeur de publication en rachetant à Paris *Le journal de physique*.

La nouvelle revue paraît en juillet 1771, sous le titre d'observations sur la Physique, l'Histoire naturelle et sur les Arts et

Métiers. L'abbé la dirige pendant 10 ans, s'employant à réunir des scientifiques de tous les pays. Son cabinet devient de ce fait l'un des rendez-vous de l'Europe savante. Quelque temps plus tard, à Béziers, il rédige son Cours complet d'agriculture... ou Dictionnaire universel de l'agriculture, par une société d'agriculteurs (douze volumes dont neuf de sa main, 1781-1800). Parmi ses grands travaux : l'étude de la vigne.

Une présence de courte durée à l'église Saint-Polycarpe

« Il a voulu établir une synonymie des vignes. Il avait préparé quand il mourut un plan raisonné et plausible confié à une commission de naturalistes et de dessinateurs coloristes, qui se mettait en route au commencement de la maturité du raisin, procédant des régions les plus précoces vers les plus tardives. Elle devait faire dans chacune le portrait pour ainsi dire des variétés observées, puis au retour, on devait comparer les sarments les feuilles et les cartons et en déduire le grand œuvre synonymique. Il voulait faire plus au point de vue de la variation des espèces : on trouve dans son

travail le projet d'une école normale de vignes à ses propres frais pour observer sur un sol commun, à Béziers, les modifications subies dans une culture encyclopédique prolongée pendant quinze années.

Il pensait par ce double moyen sortir de la Babel des variétés qu'on évaluait alors à plus de 3,000 par l'effet de la confusion des langues. » Tel est le texte rédigé d'après *Les Mémoires* par l'Académie des sciences et des belles lettres d'Angers.

Inhumé dans les caveaux de l'église

De retour à Lyon, l'abbé fonde l'école pratique d'agriculture avant de devenir curé, à 59 ans, de l'église Saint-Polycarpe en 1793. Mais sa présence sera de courte durée. La guerre civile de 1793 à Lyon fait de nombreuses victimes, dont l'abbé. Rozier a reçu un boulet de canon dans son lit. Le boulet a été tiré depuis le quartier des Brotteaux. On voit encore, sur la façade de l'église, un impact datant de cette nuit-là. L'abbé Rozier est inhumé dans les caveaux de l'église. Une rue non loin de son église et un buste dans le parc de la Tête d'Or lui sont dédiés aujourd'hui.

● De notre correspondante **Julie Bordet**

©BROZ-VI

Dimanche 24 mars 2024

► JE SUIS... La statue équestre du Roi Soleil

Lyon

« Dans un mois, je régnerai de nouveau sur Bellecour »

Ce printemps, la statue équestre de Louis XIV, fondue en 1825 et inscrite au titre des monuments historiques, remontera sur son trône. Après neuf mois de restauration effectuée dans un atelier installé au pied de l'œuvre, elle régnera de nouveau sur la place Bellecour. *Le Progrès* s'est glissé dans la peau du cheval du roi Soleil.

« **J**e ne veux pas faire ma bourrique. Et être trop à cheval sur les délais. Mais ça commence à faire long ce petit séjour sous la tente... On m'avait promis de remonter sur mon piedestal pour la fête des Lumières.

Et voilà qu'on murmure désormais à mes oreilles que je ne pourrai pas me dégourdir les sabots à l'air libre avant la fin du mois d'avril. Voire le début du mois de mai. J'en ronçe mon frein. Et je ne suis pas le seul à m'impatienter. Mon cavalier aussi compte les jours. Si vous saviez comme il a hâte de régner de nouveau sur la place Bellecour. Sous son si cher Soleil...

Colosse aux pieds d'argile

J'ai néanmoins pleinement conscience que notre propriétaire, la Métropole de Lyon, se devait de nous administrer un remède de cheval d'1,4 million d'euros. Après 198 ans à rouiller au cœur de la plus grande place de Lyon et à subir les assauts de centaines d'intrépides, j'étais devenu un colosse aux pieds d'argile.

On craignait même que je m'effondre à cause d'une vilaine blessure à ma patte avant gauche. Or, mieux vaut éviter que 10 tonnes de bronze ne tombent sur la tête de quelqu'un. J'en sais tristement quelque chose. Lors de ma naissance en 1825, j'ai écrasé, bien malgré moi, un menuisier en me redressant. Le pauvre n'a pas survécu...

Heureusement, un tel drame ne pourra pas se reproduire quand je ferai mon re-



Effectuée dans un atelier installé au beau milieu de la place Bellecour, la restauration complète de la statue équestre de Louis XIV aura duré près de neuf mois. Photo Maxime Jegat

tour au milieu des Lyonnais, avec mon bon roi Louis XIV.

Parfaitement remis en selle

Car, pour la toute première restauration complète de mon histoire, j'ai été parfaitement remis en selle par les équipes de la Fonderie de Coubertin, qui avaient déjà bichonné mes congénères de la fontaine Bartholdi aux Terreaux en 2018. Sous le regard attentif de l'architecte en chef des monuments historiques Didier Repellin, elles sont parvenues à redonner une santé de fer à mon armature oxydée, au cours des neuf derniers mois.

Au beau milieu de Bellecour, elles ont aussi su rattraper toutes les petites marques du temps en me brossant délicatement dans le sens du poil, avec de la poudre à base de noyaux de pêche et d'abricot. Ou en refaisant, çà et là, quelques soudures au bronze avant d'appliquer une jolie patine

« Si je suis chevauché à la romaine, c'est que cela avait été expressément demandé par Louis XIV »

La statue équestre de Louis XIV

gris-vert.

Initialement, la Ville avait misé sur un autre cheval

C'était drôle de les voir tous s'atteler autour de moi. Il ne se passait pas un jour sans qu'ils ne s'émerveillent du travail de mon père, le sculpteur lyonnais François-Frédéric Lemot. Quel génie, quel artiste, celui-là. Il n'avait vraiment pas les deux pieds dans le même sabot.

Je peux, d'ailleurs, dire merci à la Révolution française de lui avoir permis de se pencher sur mon cas. Car, certains ne le savent peut-être pas, mais sans elle, je n'aurais jamais existé.

Initialement, la ville de Lyon avait misé sur un autre cheval conçu par Martin Desjardins. Cette première statue équestre du Roi Soleil a trôné au centre de la place Bellecour (baptisée alors place Louis-le-Grand) entre 1713 et 1792, avant que le peuple ne décide de lui couper la tête pour le fondre en canon.

Cependant, les Lyonnais ont vite regretté ce crime de lèse-majesté. Et sous la Restauration, décision a été prise de faire remonter Louis XIV à cheval. Et c'est mon père qui a alors eu son mot à dire en 1820, fort d'une solide réputation acquise à Paris avec la confection de la statue équestre d'Henri IV sur le Pont-Neuf.

Après avoir fait défiler des dizaines de chevaux pour

JE SUIS ► Votre nouvelle rubrique

Une fois par mois, un journaliste du *Progrès* se glisse dans la peau d'un objet, d'un édifice... et vous raconte son histoire, son actualité, ses secrets. Premier volet ce dimanche : la statue équestre de Louis XIV sur la place Bellecour à Lyon.

trouver l'étalement idéal, François-Frédéric Lemot a mis près de cinq ans à me donner la vie, en utilisant la technique de la fonte du bronze à cire perdue.

Cette rumeur, quelle anerie !

Ça peut paraître long mais vous n'imaginez pas à quel point mon père était minutieux. Un vrai maniaque du détail. Il est allé jusqu'à reproduire des veines sous mon ventre, alors que personne ne peut les voir en contrebas... Croyez bien, alors, qu'il ne risquait pas d'oublier mes étrières. Et encore moins de se suicider en le découvrant. Cette rumeur, quelle anerie !

Une demande royale

Si je suis chevauché à la romaine, c'est que cela avait été expressément demandé par Louis XIV, en 1688 pour la confection de la première statue. Il souhaitait être représenté tel un empereur romain, sans étrières. Ça fait un peu mégalo, on est d'accord, mais François-Frédéric Lemot se devait de s'y soumettre.

Ainsi, quand je suis sorti de mon moule à l'automne 1825, j'étais parfait. Et il ne me restait plus qu'à trotter jusqu'à la capitale des Gaules à bord d'un chariot tiré par 20 chevaux. Mon accueil par les Lyonnais fut absolument royal. Je n'attends rien d'autre que de revivre ça dans quelques semaines. Rien que d'y repenser, j'en ai les poils qui se dressent. »

● Pierre Comet

BIBI (V)

Rhône

Transformer les morts en compost : ils veulent l'expérimenter

Le sénateur du Rhône Bernard Fialaire a défendu au Palais du Luxembourg un nouveau rite funéraire : l'humusation, qui consiste à transformer les corps des défunts en compost. Avant lui, la Ville de Lyon s'était déjà montrée intéressée par ce mode de sépulture naturel, même si cela choque son opposition.

On aimerait pouvoir se passer de cette question existentielle. Mais la vie ne laisse guère le choix, et un jour ou l'autre, pour soi ou pour ses proches, il faut choisir une façon de partir. Il faut trancher entre inhumation ou crémation. Car, il n'y a pas d'autre option. Ce sont les seuls rites funéraires autorisés en France depuis la loi du 15 novembre 1887 sur la liberté des funérailles, complétée par le décret du 27 avril 1889 relatif à l'incinération.

« Déjà autorisée dans six États des États-Unis »

Ce strict cadre pourrait toutefois évoluer dans les années à venir. Du moins, c'est le souhait du sénateur du Rhône et ancien maire de Belleville-en-Beaujolais, Bernard Fialaire (Parti radical). Début mars, le parlementaire, membre du groupe du Rassemblement démocratique



« La légalisation de l'humusation pourrait être une initiative écologique car ce mode de sépulture n'altère pas les sols et limite les émissions de gaz à effet de serre », plaide le sénateur Bernard Fialaire. Photo Maxime Jegat

et social européen, a plaidé, au palais du Luxembourg, pour une autre façon de disparaître. En déterrant un vieux dossier : celui de l'humusation, qui consiste, comme son nom l'indique, à transformer le corps humain en humus. Autrement dit en compost, en l'enterrant à même le sol.

« En 2016, le ministre de l'Intérieur Bernard Cazeneuve avait évoqué la nécessité de mener une réflexion approfondie sur le sujet en collaboration avec le Conseil national des opérations funéraires. Mais rien n'a jamais

bougé. La légalisation de ce mode de sépulture pourrait pourtant être une initiative écologique car l'humusation n'altère pas les sols et limite les émissions de gaz à effet de serre, a-t-il plaidé. Elle pourrait, en outre, être une solution économique car elle n'engendre pas de frais de concession. J'ai conscience que le sujet est sensible mais ma requête ne se veut absolument pas polémique, ni provocante. Je suis convaincu qu'il faut étudier de nouveaux modes de sépultures plus respectueux de l'environnement, sans bien sûr,

les imposer. À titre personnel, ce rite me conviendrait bien. »

La majorité volontaire pour tester ce rite naturel sur une parcelle dédiée

Le sénateur Bernard Fialaire n'est pas le seul apôtre de l'humusation dans le Rhône. La Ville de Lyon a, elle aussi, démontré un intérêt pour ce nouveau mode de sépulture. Dans sa nouvelle politique funéraire présentée en novembre dernier, la majorité s'est même déclarée volontaire pour tester ce rite naturel sur une parcelle dé-

diée, en lien avec les professionnels du secteur funéraire.

« Ce n'est pas l'aspect écologique qui prime dans notre démarche, assure Laurent Bosetti (LFI), 4 adjoint en charge du funéraire. Nous voulons avant tout répondre à la volonté de tout le monde. Or, de plus en plus de personnes militent pour ce mode de sépulture. On ne peut pas dire qu'il s'agisse d'une excentricité puisque l'humusation est déjà autorisée dans six États des États-Unis [dont la Californie]. J'entends que l'idée de composter le corps humain puisse déranger. Que cela questionne sur le respect de la dignité. Mais est-ce mieux pour un corps d'être en putréfaction durant plusieurs années dans un caveau en béton ? De même, l'utilisation de flammes n'est-elle pas violente lors de la crémation ? Ce qui convient aux uns ne convient pas forcément aux autres. Je défends l'idée que chacun puisse choisir. »

Mais ce n'est pas l'avis de l'opposition municipale de droite. En novembre dernier, le maire du 2^e arrondissement Pierre Olivier (LR) avait affiché son hostilité face à l'expérimentation de l'humusation. Et il n'a pas changé d'avis : « Cela nous paraît assez choquant de vouloir composter le corps humain. »

● Pierre Comet

« Le gouvernement promet un groupe de travail d'ici trois mois »

La requête du sénateur Bernard Fialaire, qui succède à une proposition de loi portée par Élodie Jacquier-Laforge, une députée de l'Isère (MoDem), ne devrait, a priori, pas rester lettre morte.

Dans les travées du Sénat, Marie Guévenoux, la ministre déléguée chargée des Outre-mer auprès du ministère de l'Intérieur, a assuré que des études sur l'humusation allaient prochainement être lancées : « Un groupe de travail sera constitué avant la fin du premier semestre 2024, sous l'égide du Conseil d'État, afin d'examiner les possibilités d'évolution de la réglementation. Il réunira des parlementaires, des

universitaires, des représentants des collectivités territoriales, des opérateurs funéraires et des familles.

« Le statut juridique des particules issues de l'humusation doit être étudié »

L'humusation nécessite une réflexion et une concertation approfondie, notamment dans ses aspects éthiques, sociaux et environnementaux. Le statut juridique des particules issues de l'humusation doit, par ailleurs, être étudié afin que les restes des personnes décédées soient traités avec respect, dignité et décence. »

Repère ► Comment se déroule une humusation ?

Les défenseurs de l'humusation préconisent d'ensevelir le corps du défunt dans un linceul biodégradable. Avant de le déposer, sur une parcelle dédiée, dans un mélange végétal placé juste au-dessus du sol. La transformation de la dépouille humaine en compost dure environ un an. Cet humus peut ensuite être utilisé pour faire pousser un arbre du souvenir.

L'humusation : « Un retour à la terre »

Julie n'avait jamais véritablement réfléchi à la façon dont elle voulait disparaître, avant qu'une amie lui prête un livre sur l'humusation. Après l'avoir dévoré, ce fut une évidence pour cette Lyonnaise de 50 ans : « Je me suis demandé pourquoi ce rite n'avait pas été inventé et légalisé avant car cela correspond tout simplement à ce qui se passe dans la nature depuis l'apparition de la vie. Et ce retour à la terre se passe

très bien, sans pollution, ni émission de gaz à effet de serre ; à l'inverse de la crémation qui représente 144 000 tonnes de CO² par an en France. » Cette conviction a poussé Julie à devenir une ambassadrice de l'humusation dans le Rhône. « Nous sommes deux amies à défendre ce rite funéraire dans le département, notamment lors de salons comme Primevère. Nous espérons des avancées législatives rapides. »

« J'ai conscience que le sujet est sensible mais ma requête ne se veut absolument pas polémique, ni provocante »

Bernard Fialaire, sénateur du Rhône

► **Sur le web**

Après votre mort, accepteriez-vous que votre corps se transforme en compost ?

OUI 43%

NON 57%

358 votants

RÉMY VZ

Lyon 5^e**Les habitants de Fourvière unissent leurs voix contre la VL 12**

À la suite l'annonce de l'éventuelle prochaine fermeture de la montée du Chemin-Neuf à toute circulation automobile et celle de la rue de l'Antiquaille, l'association Touche pas à Saint-Just et à ma colline et le nouveau collectif, Riverains du Plateau de Fourvière, ont décidé de s'associer contre le nouveau projet de la Métropole.

Ils multiplient les actions, dont la sensibilisation, ce lundi 25 mars au matin, en haut de la montée du Chemin-Neuf. « Nous sommes atterrés par un projet qui parle d'apaisement en détournant la circulation vers un quartier paisible, entre monuments historiques et cimetière de Loyasse. »

La Métropole de Lyon prévoit, cet été, le démarrage des travaux pour la mise en œuvre du nouveau plan de circulation Voie Lyonnaise 12.

Un trafic automobile qui va tripler

« Dans ce projet, seulement deux accès sont prévus depuis la Presqu'île, pour accéder à la colline : Choulans et Saint-Barthélemy, expliquent les habitants. La montée du Chemin-Neuf est réservée aux cyclistes. Depuis la montée Saint-Barthélemy, obligation de passer par les rues Cléberg, Radisson, Jaricot, Le Chatelier, Cardinal-Gerlier pour retrouver la rue de Trion. Soit un trafic estimé par la



La fermeture programmée du Chemin Neuf et de la rue de l'Antiquaille fait réagir dans le quartier Saint-Just et Fourvière. Photo Éric Baule

Métropole à près de 6 000 véhicules/jour contre environ 2 000 actuellement : une augmentation de 300 %. Autant de véhicules, c'est plus de bruit, plus de pollution atmosphérique, plus d'engorgement, plus de risques d'accident (piétons, cyclistes, voitures). A-t-on mesuré l'impact négatif que ce projet aura sur la sécurité et la santé des personnes qui vivent ou passent leurs journées dans le secteur ?

Sans oublier que cet afflux de véhicules contrevient à la recherche d'un « tourisme apaisé » dans un secteur classé au patrimoine mondial de l'Unes-

co. Nous demandons : le maintien à double sens de la rue de l'Antiquaille sur toute sa longueur, une étude d'impact, avec publication des résultats, sur la qualité de l'air et les nuisances sonores, la stabilité du sous-sol du plateau de Fourvière.

Que la prochaine réunion prévue pour avril-mai soit encore une réunion de concertation ! »

De notre correspondant**Éric Baule**

Une pétition, Préservons notre quartier de Fourvière !, est en ligne, pour y accéder suivre le lien suivant : <https://chng.it/WjwgPGDCpB>

Les Comités d'intérêts locaux du 5^e lancent une seconde pétition

Après l'annonce d'un 3^e scénario de la VL 12 sur le quartier de Saint-Just et l'éventuelle fermeture de la montée du Chemin-Neuf à toute circulation automobile, les Comités d'intérêts locaux (CIL) du Point-du-Jour, de Champvert, de Saint-Just-Fourvière, Renaissance du Vieux-Lyon et Saint-Georges Village, ont décidé, il y a une dizaine de jours, de lancer une pétition auprès des habitants contre cette éventualité.

« C'est une première pour les CIL d'agir ensemble, dans une démarche citoyenne et apolitique, la fermeture induirait un accès au centre-ville par Choulans avec une voie de circulation, ou par Vaise (un gros chantier de



L'accès au bas du 5^e et aux autres arrondissements ne serait plus possible avec le 3^e scénario de la VL 12. Photo Éric Baule

réaménagement de la voirie est prévu), expliquent les membres des CIL. La liaison entre le haut (plateau du 5^e) et le bas (Vieux-Lyon) de l'arrondissement deviendrait problématique. Cela signifie l'enclavement de nos quartiers. Les habitants d'autres

arrondissements ou communes seront également impactés par cette fermeture ! ». Le but annoncé par ce scénario de la Métropole est la réduction du flux de transit sur tous les arrondissements.

La pétition : <https://chng.it/XXJQNZjNpK>

Lyon 3e**Un projet citoyen se concrétise :
une borne-fontaine à Montchat**

A quelques mètres de la borne-fontaine, l'un des premiers composteurs collectifs de Lyon (en arrière plan), installé en juin 2014. Photo Paul Poirot

Samedi 23 mars, la maire du 3^e arrondissement, Véronique Dubois Bertrand, inaugurerait une borne-fontaine sur le square Eugénie-Buisson. Lauréat du budget participatif de la ville de Lyon, le projet est salué pour son utilité, mais aussi pour ses origines citoyennes.

« Elle va nous rendre bien service », souligne Françoise Guellé, retraitée et porteuse du projet de la nouvelle borne-fontaine Square Eugénie-Buisson (Lyon 3). A l'angle des rues Ferdinand-Buisson et du cours Eugénie, dans le quartier Montchat, trône désormais une fontaine à eau potable publique. Mise en eau quelques jours auparavant, elle a été officiellement inaugurée en présence de la maire du 3^e arrondissement, Véronique Dubois Bertrand, le samedi 23 mars.

Sous un soleil printanier, à deux pas du marché de Montchat, on célébrait l'aboutissement de ce nouveau projet. La

maire d'arrondissement s'est réjouie de pouvoir « mettre en valeur les idées des habitants » qui ont émergé lors de la première phase du budget participatif de la ville de Lyon. D'où sa présence, afin d'inciter les habitants du quartier à continuer à proposer des projets.

Un « intérêt collectif »

Étaient présents des membres du comité d'intérêt local de Montchat, du conseil des aînés, mais surtout du collectif de gestion du composteur collectif public situé à quelques mètres de la fontaine. Ce samedi, ils se réjouissaient de la nouvelle fontaine sur la place.

De l'eau dans le square Eugénie-Buisson, c'est la possibilité pour le collectif de se laver les mains et leurs équipements. Mais c'est aussi l'accès à de l'eau potable pour les enfants qui jouent en été sur la balançoire, au ping-pong, ou au baby-foot dans le square. Françoise Guellé, membre du collectif du compost, se félicite : « On a vu l'intérêt collec-

tif. » Et d'ajouter : « On est très content de voir que quand on fait des propositions, elles peuvent être acceptées. »

Qu'est ce que c'est le budget participatif ?

Le budget participatif représente une enveloppe de 12,5 millions d'euros allouée à des projets portés par des Lyonnais. Ces initiatives sont ensuite soumises à une validation technique de la Ville, avant d'être mises au vote des Lyonnais.

La première phase du budget participatif débutait en mars 2022 et s'achève en 2024 par la réalisation des projets lauréats. Dans le 3^e arrondissement, 23 projets seront réalisés à l'issue de cette première phase, sur 110 projets au total.

Du 1^{er} octobre au 8 décembre 2024, les habitants sont conviés à déposer des idées sur la plateforme "Oyé" pour la deuxième phase du budget participatif.

● De notre correspondant
Paul Poirot

Lyon

Elles restaurent des documents qui seront exposés à la bibliothèque de la Part-Dieu

Les commissaires de l'exposition *Représenter le lointain*, qui ouvre au public ce mardi 2 avril, sont allés puiser dans les collections les plus anciennes de la bibliothèque de la Part-Dieu pour y extraire 99 documents. La majorité d'entre eux ont dû être réparés avant d'être présentés au public. Petits détours dans l'atelier de restauration.

Pour accéder à cet atelier, il faut emprunter des couloirs que seuls les professionnels connaissent. Passé la porte, des odeurs de colles fortes et de peintures claires piquent un peu le nez. Là, sur un bureau, une palette de couleurs et des pinceaux. Puis tout à côté, des ouvrages parfois volumineux, à ce point anciens qu'il convient de les manier avec d'innombrables précautions. Bienvenue dans l'atelier de restauration de la bibliothèque municipale de Lyon. Là où les plus vieux documents reprennent vie.

Trois mois de travail

Amanda et Celinève apportent ce jour-là, avec minutie, les dernières retouches sur des documents que l'on s'apprête à installer dans le cadre de l'exposition *Représenter le lointain* qui ouvre au public le 2 avril. Les commissaires au sein de la bibliothèque sont allés puiser dans les collections patrimonia-



Celinève est en train de restaurer un ouvrage de 1674. Ici une carte des constellations. Photo A. Du.

les et ont extrait, en tout, 99 documents. Les plus anciens datent du XV^e siècle, les plus récents du début du XX^e. 94 pièces ont été acheminées en direction de l'atelier. Trois mois de travail ont été nécessaires pour les restaurer.

Qui dit horizon lointain, dit représentation de ces espaces réels ou supposés, via quantité de cartes montrant aux visiteurs « la manière dont les Européens

envisagèrent et représentèrent les contrées lointaines ainsi que leurs habitants ». Il y a des choses que l'on imagine, puis un monde qui s'agrandit au fur et à mesure des « grandes découvertes » du XV^e, puis des récits de ces Européens qui « parcoururent la terre en tous sens ». Puis un jour, des retours d'expéditions qui « ruinent définitivement l'hypothèse de l'existence d'un grand ensemble continen-

tal au sein de l'hémisphère sud ».

Une pointe de marron au bout du pinceau

« Nous avons eu en main beaucoup d'atlas, de cartes et de documents de voyage », précise Amanda. Des documents précieux, dont parfois il manque des éléments quand d'autres, à force d'être manipulés, sont à bout de souffle. Là, une pointe

de marron au bout du pinceau est nécessaire pour teinter le coin d'un ouvrage qui a perdu des couleurs. Sur le bureau, un portulan d'apparat, sorte de carte de navigation utilisée du XIII^e au XVIII^e siècle. « Lorsque les voyageurs rentraient de leur expédition, ils confiaient leurs cartes à des enlumineurs pour en faire des copies d'apparat », expliquent les restauratrices.

Un parchemin et du papier japonais

L'un de ces beaux documents sera exposé. Tout comme un grand livre rédigé en latin et un atlas céleste datant de 1674. « On doit le dépoussiérer et le gommer avant de le réparer. » Puis il faut en combler les lacunes. « Vu l'état dans lequel il est, il a été très consulté », remarque Celinève. Constatant beaucoup de manques et un cuir très dégradé, la restauratrice a dû utiliser deux matériaux, le parchemin et le papier japonais teinté, car « il ressemble le plus à l'original », dit-elle.

Tous ces documents vont rejoindre cette « exceptionnelle épopée » qui est présentée au public, du 2 avril au 13 juillet, à la bibliothèque de la Part-Dieu 30, boulevard Vivier-Merle, Lyon 3^e.

• A. Du.

Programme, conférences et visites guidées sur le site internet : www.bm-lyon.fr

Jeudi 28 mars 2024

Actu Lyon et région 13

Rhône

Des nappes phréatiques un peu plus remplies cette année



La rive droite du Rhône, depuis le quai Jules-Courmont à Lyon. Photo Salomé Curtil-Romand

Voyons les nappes phréatiques à moitié remplies, plutôt qu'à moitié vides : en ce tout début de printemps, leurs niveaux ont sensiblement augmenté dans le Rhône par rapport à la même période en 2023, souligne le Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM), chargé des relevés en lien avec la DREAL de la région.

Des précipitation suffisantes cet automne-hiver

Mais lesdits niveaux restent « modérément bas » pour le couloir Rhône (notamment dans l'Est lyonnais ou la vallée du Garon) par rapport aux normales de saison, ajoute Stéphane Buschaert, directeur Auvergne-Rhône-Alpes du BRGM, et même « basses » pour le couloir Saône, dans le nord du département.

« Les nappes dites réactives se trouvent en situation favorable ou proche des normales »

Bureau de recherches géologiques et minières

Dans un contexte connu de sécheresse accrue, les nouvelles sont quand même bonnes, explique le responsable : « La situation s'est améliorée par rapport à 2022-2023, notamment du fait de la bonne réactivité des nappes alluviales du couloir Rhône, sensibles aux pluies

récentes de cet automne-hiver. »

Des précipitations, il y en a eu pendant la saison écoulée, un peu plus que prévu en décembre, un peu moins en janvier et février ; suffisamment en tout cas pour « laisser entrevoir une tendance convenable » et constater que les nappes dites « réactives » (celles en lien avec le Rhône) se trouvent « en situation favorable ou proche des normales ».

Le niveau de pluie scruté

Même plus au nord, en lien avec le couloir Saône, les tendances « devraient rester orientées à la hausse, avec l'infiltration des pluies, qui y est certes plus lente ». Le phénomène est lié à la nature « inertielle » de ces nappes d'eau, l'avantage étant de permettre de conserver des niveaux peu dégradés à la sortie de l'hiver. En somme, elles se chargent et se déchargent lentement.

Tout le contraire des nappes liées au Rhône, et c'est ici que l'incertitude intervient : « La situation estivale va rester dépendante de la pluviométrie des prochaines semaines », selon la BRGM, la « réactivité » des nappes du couloir Rhône pouvant très bien s'inverser et la situation « se dégrader rapidement en cas de conditions météorologiques chaudes et sèches ». Ce ne devrait pas (trop) être le cas dans un premier temps.

Météo News expliquait au *Progrès* ce 19 mars que le début de printemps pourrait être légèrement plus chaud que la norme, mais moins que ces dernières années. Reste à voir cet été.

● O. P.

Rhône

Voici les radars les plus prolifiques sur les routes du département

Depuis 2017, la prévention routière ne publie plus les statistiques des radars fixes automatiques répartis sur les territoires. La préfecture du Rhône a consenti à nous livrer quelques données datant de 2022. Une année au cours de laquelle ont été relevés 502 417 infractions dans le département. Les radars les plus efficaces ont été ceux de chantiers.

A ce jour, le dispositif du contrôle automatisé (CA) sur le territoire du département du Rhône compte 51 radars fixes : 13 aux feux tricolores, 4 aux passages à niveau, 34 pour la vitesse, dont un tronçon, et plusieurs radars autonomes, dits « chantiers », déployés aléatoirement et périodiquement en fonction des besoins et des disponibilités nationales.

Le radar tronçon de Pontcharra-sur-Turdine sur l'A 89 hors service

Depuis 2017, la prévention routière a fait le choix de ne plus publier les chiffres et statistiques concernant l'activité de chaque radar automatique positionné au bord des routes françaises. Cette année-là, les 37 radars positionnés pour la vitesse dans le Rhône avaient relevé 560 823 flashes.

Le radar tronçon de Pontcharra-sur-Turdine sur l'A 89, dans



Les records de flashes sur les routes du Rhône ont été obtenus sur l'A7 avec des radars chantiers. Photo archive Jël Phillipon

le sens Clermont-Ferrand vers Lyon, avait relevé 16 125 infractions. Ce même équipement, qui a connu plusieurs périodes de maintenance prolongées à la fin de l'été 2023 et qui est en panne depuis le début de l'année 2024 pour une durée encore indéterminée.

Les radars sur le podium

Le top trois des radars les plus efficaces se composait à l'époque de Pierre-Bénite sur la M7 dans le sens Marseille/Lyon (76 220), suivi par Saint-Fons sur le boulevard Laurent-Bonnavay dans le sens Paris/Mar-

seille (66 952) et enfin Givors sur l'A47 dans le sens Lyon/Saint-Etienne (53 617).

Cinq ans plus tard, les trois radars qui ont relevé le plus d'infractions dans le Rhône sont : Feyzin sur l'A7 avec un radar temporaire vitesse installé entre avril et juin 2022 lié à un chantier de travaux de réfection de chaussée et sur le terre-plein central, Sérézin-du-Rhône tousjours sur l'A7 avec un radar temporaire vitesse installé entre septembre et novembre 2022 lié à un chantier de travaux d'entretien des dépendances, de signalisation et dispositifs de

retenue et une nouvelle fois Pierre-Bénite sur la M7 avec son radar fixe limite à 70 km/h dans le sens Marseille/Lyon.

Les infractions à la vitesse en baisse

Plus globalement, les infractions à la vitesse relevées par le CA ont baissé de 14,5 %, avec 500 384 infractions relevées en 2022 contre 670 757 en 2021. En ce qui concerne les contraventions relatives au « franchissement de feu rouge » (feux tricolores ou passages à niveau), elles s'établissaient en 2022 à 2 033. Parallèlement, en 2022, les ac-

cidents de la circulation ont provoqué 2 192 accidents corporels avec 61 tués sur les routes du département, un décès de plus qu'en 2021.

Un nombre de tués en forte augmentation hors métropole

Le bilan du Rhône a été, dans sa globalité, plus favorable qu'au niveau national, qui a connu une augmentation de 11 % par rapport à 2021. Mais il est contrasté.

D'un côté, dans la Métropole de Lyon, on a constaté une diminution significative du nombre de tués (-19 victimes par rapport à 2021), de l'autre le nombre de tués a fortement augmenté hors métropole (-20 victimes par rapport à 2021).

Ilya eue décès d'un cyclomotoriste, d'un conducteur de tracteur, de trois utilisateurs de trotinettes, de six cyclistes, douze motards, quatorze piétons et vingt-quatre automobilistes. Un bilan de l'accidentologie à l'échelle départementale de la sécurité routière qui a vocation à éclairer les pouvoirs publics dans ses actions de contrôle et de prévention.

Les facteurs les plus présents dans les accidents mortels ont été : la vitesse excessive ou inadaptée (31 %), l'alcool (20 %) et les stupéfiants (17 %).

● **Damien Lepetitgaland**

Les radars en zone 30 pas d'actualité pour l'État

Près d'un an et demi après avoir transmis au ministère de l'Intérieur, via la préfecture du Rhône, une liste de 111 sites prioritaires pour accueillir des radars urbains dans l'agglomération lyonnaise, la Métropole de Lyon attend toujours un retour de l'État.

Dans un courrier adressé à Gabriel Attal, le 10 janvier dernier, pour faire avancer le dossier, Bruno Bernard et 22 maires de l'agglomération demandent à Matignon de leur « communiquer le calendrier de déploiement de ces radars » dont une grande part identifiée sur des zones à 30 km/h.

Ils peuvent vraisemblablement les attendre encore longtemps... Questionnée à ce propos, la préfecture rappelle que « la doctrine de sécurité routière consiste à ne pas déployer de manière systématique de nouvel équipement de contrôle concomitamment à la mise en œuvre d'une baisse de la limitation de vitesse. Il convient en effet de disposer du recul nécessaire pour apprécier les effets de la mesure de passage à 30 km/h ». En attendant, le contrôle et la verbalisation devront continuer à être réalisés par de vrais agents...

Du côté des contrôles des

véhicules dans les Zone à faibles émissions (ZFE), l'État refile le bébé aux collectivités. Le ministre de la Transition écologique, Christophe Béchu, vient d'annoncer que « pour les territoires qui le souhaiteraient, les radars de contrôle du respect d'entrée en ZFE seront disponibles au début de l'année 2026 ».

Radar de respect d'entrée de la ZFE pour début 2026

Pour ce qui est des voies de covoiturage, les radars automatiques ne sanctionnent pas encore, mais cela ne devrait pas tarder car, « techniquement, le dispositif fonction-



« La doctrine de sécurité routière consiste à ne pas déployer de manière systématique de nouvel équipement de contrôle concomitamment à la mise en œuvre d'une baisse de la limitation de vitesse », rappelle la préfecture du Rhône. Photo Frédéric Delhay

ne », affirme la métropole de Lyon, qui n'attend plus que le go de l'État pour la mise en vigueur. Les conducteurs utilisant sans en avoir le droit

cette voie, matérialisée par un losange sur un panneau lumineux, s'exposent à une amende de 135 euros.

● **DLPG**

RUBRIQUE VI

Vendredi 29 mars 2024

Actu Lyon | 23

Lyon

Le garage Majestic aux prises avec le projet de réaménagement du quai Tilsitt

Alors que la consultation en ligne de la Métropole s'achève ce dimanche 31 mars sur le projet de réaménagement des quais Tilsitt et Joffre, quatre associations d'habitants aux côtés du Parc Tilsitt-garage Majestic poussent un cri d'alarme. Explications.

Le réaménagement provisoire des quais Tilsitt et Joffre (2e) à l'été 2023 n'a eu de cesse de faire réagir riverains et usagers. Le 21 mars, après sept mois, la Métropole a fait repousser la glissière en béton tant décriée, de 50 à 80 centimètres vers la Saône, élargissant la voie de circulation générale. Les automobilistes mettaient en avant un rayon de braquage trop contraint lorsque l'on débouche des rues perpendiculaires et des accidents avec empalement des voitures sur le rail bétonné.

Les habitants refusent la suppression du stationnement

À l'heure où la concertation publique s'achève le dimanche 31 mars, quatre associations poussent un cri d'alarme : les CIL Centre et Sud Presqu'île, l'association pour le développement de la Presqu'île de Lyon (ADPL) et le conseil de quartier Bellecour Carnot.

Christian Denoyel, membre du CIL Centre Presqu'île, soulève plusieurs points d'achoppement : « La Métropole fait abstraction des difficultés de la portion plus étroite, inférieure à 15 mètres, au niveau du pont Bonaparte et de la rue Saint-Exupéry. Nous avons conduit une enquête sur le quadrilatère formé par les quais Tilsitt-Joffre et les rues Vaubecour-du Plat : les habitants n'adhèrent pas aux deux options qui entraînent la suppression totale du stationnement (environ 80 places)

dans un secteur où il est très difficile de se garer. Les trois solutions proposées sont incompatibles avec l'existence séculaire du garage Majestic, totalement ignoré. Et je ne parle pas du report de la circulation en vue de la fermeture programmée de la rue Grenette », assène Christian Denoyel.

Plus de 200 rotations de véhicules par jour au Parc Tilsitt

Jean Douvre, aux manettes de cette institution depuis 1987, avoue son inquiétude. Il sera reçu par la Métropole le 3 avril, après lui avoir adressé un courrier circonstancié le 19 mars. « Nous avons besoin d'accès et de zone de dégagement pour fonctionner. Nous sommes ouverts 365 jours par an, 7 jours sur 7 de 6 h à 23 h et comptons plus de 200 rotations de véhicules par jour, entre les activités de dépannage du garage, l'approvisionnement en carburant, les entrées et sorties du parking qui compte 170 abonnés ».

Autre écueil, la présence de portes cochères aux n° 12, 13, 14, 15, 18 et 19 du quai Tilsitt, induit que l'usager empruntant la seule voie de circulation, ouvre et ferme la porte, à chaque passage. « Un cycliste roule dans une logique de fluidité et de rythme. Si on met une piste cyclable côté façade, il se mettra en danger en se déportant, les piétons aussi. Seul le scénario 2 pourrait être envisagé avec un dévoiement de la piste cyclable sur la zone de stationnement au droit du 18-19 quai Tilsitt et l'absence de zone de stationnement au sud du 18, permettant de réduire la largeur du profil à 14 mètres », argumente Jean Douvre. Avec ce réaménagement, il redoute une baisse de service et la suppression de postes.

● Nadine Micholin



Les riverains du Parc Tilsitt (170 abonnés)-garage Majestic, le seul qui propose encore du carburant en centre-ville, soutiennent son activité. Photo Nadine Micholin

Les associations réclament un radar fixe et le maintien du stationnement

Avant de commencer les travaux d'aménagement en 2025, la Métropole a mis en ligne une concertation publique le 7 février jusqu'au 31 mars. Un questionnaire en ligne soumet trois scénarios réalisables : un scénario 1 avec un couloir de bus et une piste cyclable double sens côté façade, un scénario 2 où les vélos circulent en nord-sud dans le couloir de bus et en sud-nord sur une bande cyclable côté façade, et un scénario 3 avec une piste cyclable en double sens côté Saône.

L'objectif est de sécuriser la circulation automobile, assurer la performance des bus et une continuité cyclable sur la rive gauche de la Saône, mais aussi améliorer le confort des piétons.

409 contributions sur la plateforme « jeparticipe »

À ce jour, la plateforme « jeparticipe » fait l'objet de 409 contributions. Les CIL Centre et Sud Presqu'île, l'Association pour le Développement de la Presqu'île de Lyon (ADPL) et le conseil de quartier Bellecour-Carnot réclament un plan détaillé des quais, l'utilisation des rues Vaubecour et du Plat peu fréquentées pour les vélos en sud-nord, l'installation d'un radar fixe, les résultats du comptage des passages de vélos en sud-nord tant sur les

trottoirs que sur la voie de bus à contresens, l'extension de l'étude depuis le pont Bonaparte, le respect de l'activité du Parc Majestic, le remplacement du muret béton par un bourrelet permettant l'évitement occasionnel en cas de camions poubelle ou de démenagement et le maintien de la totalité des places de stationnement.

La conception du projet sera soumise pour avis conforme à la préfecture et à l'Architecte des Bâtiments de France au 2^e semestre 2024. Une réunion publique de restitution sera organisée dans quelques mois. Début des travaux en 2025.

© UCIL - YJ

Vendredi 29 mars 2024

Métropole de Lyon

Transports en commun lyonnais : une gestion à la découpe

À partir du 1^{er} janvier 2025, RATP Dev aura en charge le mode lourd du réseau lyonnais, Keolis, les bus et les trolleybus tandis que la billetterie et l'information des voyageurs relèveront d'une structure dédiée opérant sous la houlette des élus.

« Il faut que tout change pour que rien ne change. » Bruno Bernard, le patron de Sytral Mobilités, pourrait faire sien le célèbre aphorisme du Guépard (1). Tout change, en effet, à partir du 1^{er} janvier 2025, avec deux opérateurs différents, RATP Dev et Keolis pour gérer les transports en commun lyonnais (TCL), l'un étant chargé du mode lourd (métro, funiculaire, tramway, Rhônexpress), le second des bus et trolleybus, tandis qu'une société publique locale aux mains des élus s'occupera, elle, de « la billetterie et de l'information voyageurs ».

« Une révolution »

« Une révolution » selon l'élu écologiste, alors que Keolis était le seul et unique opérateur depuis 1993 dans le deuxième plus grand réseau de France après Paris. « Une évidence, une mesure de bon sens nécessitant du courage », se fé-



C'est la RATP Dev qui gèrera le métro dans les transports en commun lyonnais à partir du 1^{er} janvier 2025. Photo V. Bruno

licité le président de Sytral Mobilités, alors que la chambre régionale des comptes avait suggéré aux élus d'allotir le réseau pour stimuler la concurrence.

Le risque est grand pour Bruno Bernard, si les deux ex-concurrents qui s'affrontaient pour gérer chacun des deux lots ne s'entendent pas au quotidien, pour peu qu'un métro en panne doive être remplacé par des bus relais.

L'opération à la découpe doit, en effet, être « neutre pour l'usager », souligne Béatrice Vessiller, administratrice (EELV) de Sytral Mobilités, au moment du vote des nouveaux contrats, ce jeudi au conseil

d'administration de l'autorité organisatrice des transports.

« Il n'y a qu'une seule équipe qui vous transporte tous les jours », annonce la nouvelle campagne de publicité des TCL, histoire de montrer que... rien ne change. Pour les 4 430 salariés actuels de Keolis, en revanche, une partie passera sous pavillon RATP Dev (1 600 agents) et dans la structure dédiée (180 personnes) pour l'information des voyageurs.

Une solution plus économique ?

La nouvelle tripléte est-elle source d'économies ? « Nous

Les communistes appellent à « un service public national des transports urbains »

Raphaël Debù, le patron des communistes dans le département, élu au Sytral mobilités, a rappelé l'objectif de son groupe politique à la Métropole et dans les communes de l'agglomération : « Un retour en régie des transports en commun lyonnais comme nous l'avons fait pour la régie de l'eau ».

Opposé au principe de l'allotissement, l'élu n'a pas

pris part au vote des nouveaux contrats avec les deux opérateurs, même s'il siège dans la majorité, appelant de ses vœux à « un service public national des transports urbains ». Raphaël Debù considère que « l'État organise sa propre concurrence », la RATP étant une filiale à 100 % de l'État, tandis que Keolis est une filiale SNCF à 70 % et à 30 % de la Caisse des dépôts ».

allons payer 2 milliards à RATP Dev sur dix ans et 1,6 milliard sur six ans à Keolis » pour le service rendu, annonce Bruno Bernard, en promettant que le prix issu de la concurrence ne « se fait pas sur le dos des agents, puisqu'un socle social garantit les avantages acquis qui, s'il n'est pas respecté, conduira à la résiliation du contrat de l'opérateur ».

« Il n'y a pas eu le saut de +5 % qu'on voit généralement à chaque renouvellement d'une délégation de service public », pointe encore l'élu, soit une « économie » de « 25 à 30 millions par an ».

Une part variable de la rémunération indexée sur les améliorations du service rendu attendues est par ailleurs actée dans les conventions conclues avec les deux opérateurs.

Mais par rapport au contrat actuel, Sytral Mobilités fait-il une bonne opération ? Le coût serait identique selon Bruno Bernard, même si on ne connaît pas encore la rémunération que Sytral Mobilités versera au troisième opérateur, la société publique locale en charge de la billetterie et de l'information voyageurs, en cours de négociation.

● Sophie Majon | 1- Le Guépard, roman de Giuseppe Tomasi di Lampedusa.

LE FIGARO

Le Figaro (site web) - mardi 26 mars 2024

Sécurité routière : les trottinettes électriques doivent dorénavant respecter la signalisation destinée aux cyclistes

Les usagers de trottinettes électriques doivent, entre autres, emprunter les pistes ou bandes cyclables obligatoires et se conformer à la signalisation du double sens cyclable.

Les panneaux de signalisation routière et les feux à destination des cyclistes s'appliquent désormais aux conducteurs de trottinettes électriques, selon un arrêté publié au Journal Officiel le 23 mars.

Concrètement, les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés (EDPM), comme les trottinettes électriques avec ou sans selle, les gyropodes ou encore les gyroroues, doivent respecter les panneaux d'interdiction de circulation des cycles et les feux tricolores comportant des figurines de vélo.

Multiplication des décès

Les usagers de trottinettes électriques doivent par ailleurs emprunter les pistes ou bandes cyclables obligatoires et se conformer à la signalisation du double sens cyclable. Ils bénéficient désormais également de l'autorisation de franchissement de feu tricolore accordée par le panneau «cédez le passage cycliste au feu», qui permet d'emprunter la direction indiquée par la flèche même si le feu est rouge.

Face à la multiplication des décès liés à des accidents de trottinettes électriques ces dernières années, le gouvernement a dévoilé l'an dernier un plan national de régulation. Depuis septembre, il faut avoir minimum 14 ans pour conduire une trottinette électrique, contre 12 auparavant, et les amendes sanctionnant la circulation à deux personnes sur un même engin ou sur les voies interdites sont passées de 35 à 135 euros.

La fonte des glaces atténue l'étrange accélération de la rotation de la Terre

Anne-Laure Frémont

Si de mystérieux phénomènes à l'œuvre dans les entrailles de notre planète la font tourner de plus en plus vite, le réchauffement contribue au contraire à limiter cet effet, selon une étude parue dans la revue « Nature ».

Le réchauffement de la planète a un impact sur le temps qu'il fait, mais aussi sur le temps qui passe. Une étude parue mercredi dans la revue scientifique *Nature* constate que la fonte accrue des glaces polaires affecte en effet à sa manière la mesure du temps à l'échelle mondiale. Historiquement, l'homme se sert de la rotation de la Terre pour mesurer le temps, découpé en secondes. Depuis 1972 toutefois, le système a changé : le temps universel coordonné (UTC), utilisé dans le monde entier, s'appuie désormais sur les données de 450 horloges atomiques dont tout le dispositif repose sur le caractère invariable des vibrations de l'atome de césium 133. À l'époque, les experts ont toutefois décidé de garder synchronisées ces deux mesures du temps, car « les marins continuent de se fier au soleil et aux étoiles pour naviguer, et ils veulent un étalon de temps qui reste lié d'une manière ou d'une autre à la rotation de la Terre », écrit Patrizia Tavella, du Bureau international des poids et mesures, dans un commentaire également publié dans *Nature*.

Tous les systèmes liés aux communications et aux réseaux informatiques dépendent aujourd'hui de la précision de l'UTC. « Une seconde peut paraître anecdotique, mais, par exemple, la norme européenne pour le chronométrage des opérations boursières impose que leur horaire soit précis à 0,001 seconde près », indique l'auteur de l'étude, Duncan Carr Agnew, professeur à l'institut de géophysique et de physique planétaire de l'Université de Californie (San Diego).

Le problème, c'est que si le temps atomique est stable, celui de rotation de la Terre fluctue, de l'ordre de plusieurs dizaines de microsecondes par jour. Et quand l'UTC a été mis en place, la vitesse de rotation de la Terre avait tendance à ralentir, ce qui allonge la durée du jour. Pour maintenir l'alignement des deux à moins de 1 seconde, on avait donc décidé l'insertion occasionnelle d'une seconde dans l'UTC, dite « seconde intercalaire ».

Au départ, on devait appliquer une seconde intercalaire tous les ans. Elles sont désormais rares. « La dernière remontée à 2016 », note Christian Bizouard, astronome à l'Observatoire de Paris, à qui incombe la décision unilatérale - annoncée six mois à l'avance - d'ajouter ou non cette seconde en plus, « la plupart du temps, un 31 décembre ».

« À chaque fois, cela crée pas mal de bugs informatiques. »

Des journées plus courtes

Si ces secondes intercalaires sont de moins en moins nécessaires, c'est que la rotation de la Terre, depuis un demi-siècle, s'accélère. Les jours raccourcissent. En utilisant la modélisation géophysique, l'auteur de l'étude publiée dans *Nature* dresse en réalité deux constats : le premier, c'est que cette accélération de la Terre est due... à un ralentissement de son noyau. Selon les lois de la physique en effet, « tout ce qui tourne possède un moment cinétique qui ne change pas », précise Duncan Agnew. Donc quand deux pièces tournent indépendamment l'une de l'autre mais sont reliées, si l'une ralentit, l'autre doit accélérer pour maintenir cet équilibre. »

Mais pourquoi le noyau ralentit-il ? « Personne ne sait », explique le chercheur américain. Cette masse de fer en fusion se trouve à environ 3 000 km en dessous de nous (soit la distance entre Paris et Beyrouth à vol d'oiseau) « mais elle est dissimulée sous des milliers de kilomètres de roches ». Faute d'observations directes, les chercheurs ne peuvent se fier qu'à des modèles informatiques.

Le deuxième constat que fait Duncan Agnew, c'est que la fonte accrue des glaces au Groenland et en Antarctique tend au contraire à freiner l'accélération de la Terre, puisque « lorsque la glace fond, l'eau se répand sur l'ensemble de l'océan, ce qui augmente le moment d'inertie et ralentit la Terre ». L'auteur compare cet effet à celui d'une patineuse qui tourne avec les bras au-dessus de

la tête : si elle les abaisse, sa rotation est plus lente.

En conjuguant ces deux tendances, et en les associant à d'autres « phénomènes perturbés », le géophysicien conclut que la Terre tourne donc plus vite qu'avant, même si cet effet est atténué par la fonte des glaces. Et les jours rétrécissent tellement que, pour la première fois, il va sans doute falloir non pas ajouter une seconde mais en retirer une ! Ce bouleversement aurait dû intervenir dès 2026, ajoute-t-il : mais comme le réchauffement climatique ralentit l'accélération de la Terre,

l'échance est potentiellement reportée à 2029. Quoi qu'il en soit, la dernière minute du dernier jour de l'année aurait donc 59 secondes au lieu de 60.

Tout cela n'est pas gravé dans le marbre, rappelle Duncan Agnew, puisqu'on ne peut prévoir ce que fera le noyau ; il faut néanmoins « se préparer à introduire cette correction inédite dans les différents réseaux informatiques », sachant que « peu voire aucun système ne dispose d'un logiciel capable de supprimer une seconde ». « On ne l'a jamais fait, cela produirait beaucoup de confusion », anticipe Christian Bizouard, à

qui reviendra de prendre « l'ingrate décision ». Patrizia Tavella entvoit également des problèmes « sans précédent ». Cette décision censée être appliquée avant 2035 « repousserait d'au moins un siècle la nécessité de procéder à un ajustement », selon Patrizia Tavella...

La mise en œuvre rapide de cette décision pourrait notamment éviter le problème de cette seconde à retirer. Pour Christian Bizouard, il est grand temps d'en finir avec « ce système complètement artificiel de rajoutement de l'UTC sur le temps de rotation de la Terre, qui est devenu caduque ». ■

tant la tolérance entre l'UTC et le temps de rotation de la Terre (la navigation céleste n'étant plus vraiment la norme). Cette décision censée être appliquée avant 2035 « repousserait d'au moins un siècle la nécessité de procéder à un ajustement », selon Patrizia Tavella... La mise en œuvre rapide de cette décision pourrait notamment éviter le problème de cette seconde à retirer. Pour Christian Bizouard, il est grand temps d'en finir avec « ce système complètement artificiel de rajoutement de l'UTC sur le temps de rotation de la Terre, qui est devenu caduque ». ■



La fonte accrue des glaces au Groenland et en Antarctique tend à freiner l'accélération de la Terre. STOCK.ADOBE.COM

Quand le réchauffement redessine la carte des vignobles

Delphine Chayot

Vendanges de plus en plus précoces, recrudescence des épisodes de gel printanier et des orages dévastateurs, disparition de certains vignobles dans les régions les plus chaudes et sèches : voici des années que les scientifiques alertent sur l'impact prévisible du réchauffement climatique pour la viticulture. Mais ces prévisions pessimistes sont contrebalancées par des perspectives d'adaptation et de développements qui pourraient favoriser l'écllosion de nouveaux domaines dans des régions inexploitées. « Toute la question est de savoir si les profession-

« 12 cépages occupent la moitié des surfaces agricoles alors qu'il en existe des milliers »

Cornelis van Leeuwen
Chercheur à Bordeaux Sciences Agro et à l'Inrae

nels confrontés à cette évolution auront s'y adapter, par exemple en misant sur des cépages plus résistants et sur des techniques de culture permettant de retarder la maturation du raisin », explique Cornelis van Leeuwen, chercheur à Bordeaux Sciences Agro et à l'Inrae, qui publie une cartographie mondiale des bouleversements à venir dans la revue *Nature Reviews Earth & Environment* du 26 mars.

Selon cette synthèse de la littérature, qui compile plus de 250 publications produites depuis vingt ans, près de 50 % des régions viticoles pourraient être confrontées à un risque substantiel de perte de rentabilité à l'horizon 2050, dans la trajectoire de

réchauffement actuelle (et 70 % en 2100). « Cela ne veut pas dire qu'elles ne pourront pas produire, mais leur vin sera moins bon, donc plus difficile à vendre, et leurs rendements seront altérés », note le chercheur à l'unité de recherche Ecophysiology et génomique fonctionnelle de la vigne. En Espagne, en Italie et en Grèce, par exemple, 90 % des régions viticoles traditionnelles sur les côtes et dans les plaines connaîtront une forte baisse de la qualité du vin ou des rendements en raison de la sécheresse et des fréquentes vagues de chaleur. La Californie du Sud sera confrontée aux mêmes difficultés. L'adaptation y sera très compliquée, voire impossible d'ici à la fin du siècle, selon l'ampleur du réchauffement.

La sécheresse entraine des baisses de rendement, tandis que la hausse

des températures accélère le développement des cycles de la vigne : la maturation des raisins n'intervient plus à l'extrême fin, mais au cœur de l'été, alors qu'il fait encore très chaud. Dans la plupart des régions viticoles du monde, les vendanges se déroulent déjà deux à trois semaines plus tôt qu'il y a quarante ans. Or si la production d'un vin de qualité suppose une chaleur suffisante pour que le raisin mûrisse, des températures trop élevées donnent des fruits plus sucrés, moins acides, et un vin plus alcoolisé. La chaleur « altère aussi les arômes, qui sont moins nobles et plus confusés », selon Cornelis van Leeuwen. Certaines régions seront par ailleurs confrontées à d'autres défis : l'émergence de nouvelles maladies et d'insectes ravageurs, ainsi que la multiplication des événements météorologiques

extrêmes - plus abondantes ou gré-

Dans le tableau dressé par les scientifiques, la France apparaît plutôt préservée. Seul le sud du pays est soumis à « un risque modéré » dans une trajectoire +4 °C. Des mesures d'adaptation seront cependant nécessaires. La plus prometteuse consistera à planter des variétés plus résistantes à la chaleur et à la sécheresse, par exemple des cépages d'origine méditerranéenne comme le grenache et le mourvèdre (en rouge) ou le cinsault (en rosé). « Aujourd'hui, 12 cépages occupent la moitié des surfaces agricoles alors qu'il en existe des milliers », souligne le scientifique. Les plus prisés - merlot, sauvignon blanc, pinot noir, chardonnay - ne supportent pas les conditions climatiques difficiles. « Il faudra que les consommateurs jouent le jeu et choisissent le vin selon sa région de production plutôt que son cépage », note-t-il. La culture de ces variétés adaptées permettra par ailleurs de réduire les besoins en irrigation, qui a souvent « un impact environnemental défavorable ».

L'étude identifie aussi les « gagnants » du changement climatique. Selon les chercheurs, 25 % des régions pourraient bénéficier d'une amélioration de leur aptitude à produire des vins de qualité. C'est le cas du nord de la France et de la Bretagne, de l'état de Washington aux États-Unis, de la Colombie-Britannique au Canada et de la Tasmanie en Australie. Par ailleurs, 26 régions verront s'installer un climat propice à la viticulture, dont le Royaume-Uni, la Belgique ou les Pays-Bas. Les auteurs de l'étude préconisent cependant de veiller à ce qu'une éventuelle extension des vignobles n'intervienne pas « au détriment d'autres cultures ou de zones naturelles encore préservées ». ■

Bientôt des vins bretons et suédois ?

Dans le cas d'un réchauffement global de 2 à 4 °C



Source: Nature reviews earth & environment

Nouveau Lyon – 75 – Mars 2024

NEWS



PLU-H
CE QUI VA CHANGER

La modification 4 du plan local d'urbanisme et de l'habitat (PLU-H) entre en enquête publique le 23 avril, son adoption étant prévue pour la fin de l'année. Près de huit cents points changent. Parmi eux, les toits plats des nouveaux immeubles qui seront mis à profit, avec l'obligation de les équiper en panneaux photovoltaïques, de les végétaliser ou de les rendre accessibles aux habitants. Cette exigence de solarisation est aussi imposée aux aires de stationnement de plus de 1000 m². Certaines hauteurs de bâti seront déplafonnées le long de lignes fortes de transports en commun. Exemple : aux abords de T4, quartier des États-Unis, où des émergences de 50 mètres seront possibles. Les normes de stationnement en garage sont encore abaissées, à 0,1 place par appartement dans le

cœur du 3^e arrondissement (Part-Dieu, préfecture). De même, le stationnement ne sera plus exigé pour les surélévations. La plus grosse évolution concerne la protection de la nappe phréatique avec des "périmètres de sensibilité" qui englobent une bonne partie de la rive gauche de Lyon et de Villeurbanne. Un seul niveau de souterrain sera permis, et à la condition que ladite nappe soit au-delà de quatre mètres de profondeur. Au global, 96 hectares sont octroyés à l'urbanisation, dont 30 classés actuellement en zone agricole ou naturelle (par exemple à La Tour-de-Salvagny ou Corbas), le restant étant déjà fléché pour des urbanisations futures. Ainsi la friche ABB, à côté du Grand Stade, pourra accueillir des programmes. À l'inverse, 81 hectares sont retrozonés en terre agricole ou naturelle.

-10%

C'est l'objectif de baisse des consommations énergétiques du bailleur Dynacité en huit ans, après une première baisse de 20 % depuis dix ans. Cette fois l'opérateur a retenu, à l'issue d'un appel d'offres, l'énergéticien Dalkia. Parmi les mesures qu'il mettra en œuvre, la création de deux réseaux de chaleur à Montréal-la-Cluse et Miribel, 22 chaufferies biomasse (bois), huit pompes à chaleur et 100 m² de panneaux photovoltaïques. Sont concernés 18 800 logements, sur cinq départements ; 4 300 tonnes de CO₂ seront ainsi évitées par an, soit l'équivalent de 2 000 véhicules retirés de la circulation. Dynacité mobilise à cette fin 14 millions d'euros.

MARCHÉ DU LOGEMENT
BAISSE DES VENTES ET DES PRIX

Avec une baisse de 16,5 %, les ventes de logements anciens ont nettement reculé dans le Rhône en 2023 selon les chiffres de la Fnaim (Fédération nationale des agents immobiliers). Le total s'établit à 22 933 transactions contre 27 651 en 2022. Les prix marquent également le pas avec une baisse de 5,1 % par rapport à l'année précédente. Il faut aujourd'hui compter 3 720 €/m² pour un logement dans le Rhône. À Lyon, les prix chutent de 6,3 %, passant de 4 975 €/m² en 2022 à 4 716 €/m² en 2023. À l'inverse, faute de logements neufs, les prix à la location augmentent : +2% dans le Rhône et +2,4% à Lyon. Soit en moyenne 14,2 €/m² dans la capitale des Gaules.