



REVUE DE PRESSE*

DU VENDREDI 19 AVRIL 2024

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

Lyon

Voie lyonnaise : devant le Palais de Justice, « c'est la pagaille »

Des bouchons à répétition, des incertitudes et des questionnements. Mais que se passe-t-il en ce moment sur les quais de Saône à hauteur du Palais de Justice ? Une voie de circulation a été neutralisée pour les besoins d'un chantier, celui de la Voie lyonnaise n° 3. Et du coup, c'est bouché partout.

C'est un concert de klaxons qui se joue à peu près tous les jours sur ces quais de Saône. « Et en particulier aux heures de pointe », lance l'un des commerçants du quai Fulchiron. « Il faut attendre 20 h 30 pour que le calme revienne », dit-il.

« Je ne comprends rien »

Avant, c'est une longue file de voitures ininterrompue sur les quais, depuis le pont Kitchener jusqu'au pont Marchal-Juin. Raison de ces embarras quotidiens qui touchent tout le secteur et remontent même jusqu'au pont Bonaparte et à Bellecour ? Une des deux files de voitures neutralisée quai Romain-Rolland à hauteur du Palais de Justice, pour les besoins d'un chantier.

« Franchement, je ne comprends rien », admet une pas-



Quai Romain-Rolland : une voie de circulation a été neutralisée pour les besoins du chantier. Photo Aline Duret

sante, ce vendredi, en fin de matinée. Elle vient de jeter un coup d'œil attentif à l'unique information mise à disposition du public. Un simple panneau nous indique que les travaux en cours concernent la ligne 3 des Voies lyonnaises qui ici, doit relier le pont de l'Île-Barbe et le pont Kitchener, via les 5^e et 9^e ar-

rondissements. Et qu'il est question de travaux liés à la voirie et aux espaces verts.

20 minutes de Perrache au pont La Feuillée

Pour le reste, il faut imaginer ou extrapoler. « Des travaux pour une piste cyclable ? », se demande cette même passante, mais il y en a

déjà une à double sens. Elle a été aménagée dans les années 2010. En attendant, « c'est bouché partout », s'exaspèrent les riverains, un rien agacé, parmi les gaz d'échappement et le bruit des moteurs.

« C'est la pagaille », fulmine David en avançant au pas. Vingt minutes pour rejoindre

« On mange le trottoir pour mettre plus de vélos ? »

Frédéric Auria, président d'association

le pont La Feuillée depuis Perrache, ça fait beaucoup. L'accès au parking LPA Saint-Jean devient lui aussi difficile.

« Les travaux ont commencé il y a une semaine et nous, on découvre et on interroge », explique Frédéric Auria, président d'association. Car il voit bien que l'intervention concerne les trottoirs et le redoute une réduction de leur largeur à cet endroit, pour élargir la piste cyclable existante. « Et on ne sait pas sur quelle longueur. On mange le trottoir pour mettre plus de vélos ? », interroge-t-il, favorable à un rééquilibrage entre les vélos et les voitures « mais pas au détriment des piétons en réduisant les trottoirs quai Romain-Rolland ». « À force de réduire, les voitures ne passeront plus », se désole l'un des commerçants du quai. « Et notre clientèle ne viendra plus », lâche-t-il inquiet.

● A. Du.

68020 - V1



Quai Fulchiron, avec l'ajout de la signalétique. Visuel fourni par la Métropole de Lyon

« Le chantier devrait se terminer début mai »

Interrogés, les services de la Métropole de Lyon confirment : « Ce chantier s'intègre dans la programmation de la Voie lyonnaise 3. » Dans le secteur qui nous intéresse, cette ligne qui vient des quais Pierre-Scize et Chauveau (Vaise) dans le sens Sud-Nord en rive droite de la

Saône se prolonge en direction des quais Fulchiron et Romain-Rolland.

« Entamés début avril, les travaux devraient se terminer début mai. » L'idée est bien d'agrandir la piste cyclable existante, l'ouvrage passerait ainsi de 2,50 mètres actuellement à 4,10

mètres de large. Il s'agit de « répondre à la forte fréquentation », soulignent les mêmes services. « 3 500 cyclistes circulent chaque jour sur ce tronçon ».

Quant aux cheminements piétons, ils « seront restitués à l'identique à l'issue des travaux ».

Histoire
Locale

Lyon

Les heures glorieuses des voyages entre Lyon et Neuville

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 la Guillotine, le tramway qui reliait Lyon à Neuville-sur-Saône, remplacé plus tard par le Train Bleu, quand la ligne est électrifiée en 1932.

« Moi, disait un canut, quand je vais à la pêche, je prends la galoche, pas la guillotine. Faut bien être fou pour s'embarquer dans cette machine ». On est à la fin du XIXe siècle. Le tramway reliant Lyon à Neuville-sur-Saône s'appelait La Guillotine à cause des innombrables accidents qu'il a causés. « Elle longeait de trop près les entrées de propriétés et circulait indifféremment à droite ou à gauche de la chaussée (32 changements sur tout le parcours). »** Il ne fallait, paraît-il, pas se risquer à passer la tête par la fenêtre du wagon pour ne pas être guillotiné. C'est à partir de 1888, que la Compagnie du tramway de Lyon à Neuville, la TLN, ouvre une ligne longeant les quais de Saône, à partir de la Pêcherie. D'abord jusqu'à Fontaines-sur-Saône, et jusqu'à Neuville dès 1890.

Pannes en série

Ce sont les nouvelles automobiles à vapeur type Rowan qui sont d'abord choisies pour



La ligne est électrifiée et la Guillotine laisse la place au Train bleu en 1932. Photo Domaine public

cette ligne. Elles ont une capacité d'une soixantaine de passagers, se conduisent avec un seul agent et émettent peu de fumée. En revanche, lorsqu'elles ont une remorque chargée, elles manquent de puissance pour escalader les côtes, et tombent souvent en panne. Elles sont également obligées de faire une manœuvre de retournement aux terminus. « Faut de place pour installer une plaque tournante sur le quai de la Pêcherie, on la remplaça par un triangle américain, placé rue de la Platière, sorte de boucle triangulaire à trois aiguilles

pour changer la direction de la machine ».*** En 1897, face au succès de la ligne, la TLN décide de changer de machines et opte pour des locomotives vapeur. Plus puissantes, elles peuvent tracter facilement plusieurs remorques. Équipées de deux cabines de conduite, une à l'avant et une à l'arrière, elles n'ont pas besoin de manœuvre de retournement.

45 minutes de voyage

Mais ce train déraillait régulièrement. Il est d'ailleurs tombé une fois dans la Saône, avec ses passagers. La Guillotine

était réputée pour ses accidents.

En 1924, la TLN est rachetée par le département du Rhône qui confie l'exploitation à la Compagnie des omnibus et tramways de Lyon (OTL), le fameux Train bleu. Ce nouveau train tient son surnom de sa couleur bleue et crème.

Quatre ou cinq voitures par rames transportent 450 passagers. Et le trajet s'effectue en 45 minutes au lieu des 90 de la Guillotine. Les Lyonnais peuvent enfin partir se délasser sur les bords de Saône rapidement et sans risque... Les ouvriers du Val de Saône peuvent

aussi rapidement partir travailler à Lyon. Le Train bleu partait toutes les 30 minutes.

Après 25 ans de trajet, le Train bleu est remplacé par un autobus en 1957

Dès le deuxième semestre de 1932 de septembre au 31 décembre, les recettes s'accroissent de 304 % par rapport à la même période de l'année précédente, 1931. Le nombre de voyageurs transportés atteint 507 793 alors qu'il n'était que de 115 149 en 1931.

Après 25 ans de trajet entre Lyon et Neuville, le Train bleu est remplacé par un autobus en 1957. La ligne 40 relie désormais les deux communes. Pour désengorger les quais de Saône en heures de pointe, et faciliter l'accès à Lyon pour les habitants du Val de Saône, une nouvelle ligne va bientôt ouvrir entre La Part-Dieu et Trévoux : un bus à haut niveau de service devrait voir le jour d'ici quelques années. Il prévoit de relier Neuville-sur-Saône à la Part-Dieu en 45 minutes sans correspondance, en utilisant une partie de l'ancienne voie ferrée du Val de Saône.

De notre correspondante

Julie Bordet

* D'après Le Littéré de la Grand-Côte, de Nizier de Puitspelu

** D'après Les Transports à Lyon, de Guy et Marjorie Borgé et René Chavaud

Lundi 15 avril 2024

Actu Lyon – Caluire | 25

Lyon 4^e

L'Hôpital de la Croix-Rousse raccordé au réseau de chaleur Plateau Nord

L'Hôpital de la Croix-Rousse est depuis décembre 2023 raccordé au réseau de chaleur urbain Plateau Nord. Le chauffage de l'établissement hospitalier sera désormais assuré grâce à des ressources locales et renouvelables, un pas important pour la décarbonation de la Métropole de Lyon et des Hospices civils, s'est félicité Bruno Bernard, Président de la Métropole de Lyon.

« Le raccordement de l'hôpital de la Croix-Rousse au réseau de chaleur urbain Plateau Nord, c'est non seulement une étape importante pour la décarbonation de la Métropole de Lyon et des Hospices civils, mais c'est aussi 300 000 € d'économies attendues sur les factures annuelles de chauffage de cet établissement hospitalier de 130 000 m² », a déclaré Bruno Bernard, président de la Métropole de Lyon, lors de l'inauguration officielle ce mercredi 10 avril, de la fin des travaux de l'Antenne principale du réseau de chaleur Plateau Nord et du raccordement au réseau de



Visite de la chaufferie de l'Hôpital de la Croix-Rousse dans le cadre de l'inauguration du raccordement de l'établissement hospitalier au réseau de chaleur Plateau Nord.

Photo Yves Le Flem

l'Hôpital de la Croix-Rousse.

« Alimenté à 92 % par une énergie renouvelable et de récupération »

« Le réseau est aujourd'hui terminé. Son extension au quartier de la Croix-Rousse a

permis de passer de 11 km de canalisations en 2011 à 46 km aujourd'hui et de multiplier par trois le nombre d'abonnés, passant de 100 à près de 300 soit au total plus de 12 000 équivalents-logements. Le réseau desservira à l'horizon 2030 environ 25 000 équivalents-

logements », a indiqué le président de la Métropole.

L'élu avait auparavant procédé à une visite guidée de la chaufferie principale de l'Hôpital en présence de Raymond Le Moign, directeur général des Hospices civils de Lyon (HCL) et de Walter Roy, directeur de Plateau Nord énergie d'Engie Solutions. « Le chauffage de l'établissement hospitalier était antérieurement assuré par quatre chaudières à gaz », a expliqué l'ingénieur, en charge de l'installation.

« Depuis le raccordement effectif au réseau de chaleur urbain Plateau Nord en décembre 2023, le site sera dorénavant alimenté à 92 % par une énergie renouvelable et de récupération (déchets brûlés, bois et biomasse), permettant d'éviter l'émission d'environ 3 000 tonnes de CO₂ par an. Trois chaudières ont été gardées en secours en cas de panne du réseau et garantissent ainsi l'autonomie énergétique de l'établissement », a indiqué le spécialiste.

● De notre correspondant
Yves Le Flem

Lyon 9^e

900 places de stationnement deviendront payantes en septembre

Dès septembre, 900 places de stationnement du 9^e arrondissement deviendront payantes, pour un total de 4 436 places payantes sur 6 800. Les habitants n'ont pas tous été convaincus.

Comme dans le reste de la ville de Lyon, la zone de stationnement payant va s'étendre dans le 9^e arrondissement. À partir de septembre, 900 places de parking, aujourd'hui gratuites, deviendront payantes. Au total, en septembre, 65 % des places de stationnement seront payantes dans le 9^e. « Le but est d'unifier le périmètre de la zone payante existant », explique la direction des mobilités urbaines de la Ville à l'occasion d'une réunion d'information à laquelle une vingtaine de personnes assistait.

Les deux nouveaux secteurs concernés sont le quartier Vaise-Valmy derrière le chemin de



En septembre, 65 % des places de stationnement seront payantes dans le 9^e arrondissement...Photo Maxime Jegat

fer, et le quartier Gorge de Loup-René-Cassin.

La Ville vise différents objectifs. « Cela va inciter les personnes qui ne résident pas dans le quartier à venir autrement, ce qui augmentera la capacité de stationnement des résidents ». Les propriétaires des « véhicu-

les-ventouses », qui restent longtemps stationnés sans déplacements, seraient encouragés à mettre leur voiture ailleurs. Enfin les stationnements devenant plus contrôlés, le parking illicite pourrait être réduit, avec plus de sécurité à la clé.

« Vous me forcez à grignoter mon budget un peu plus ! »

Reste qu'après de certains habitants, cette mesure ne passe pas. « Je prends le vélo pour mes trajets du quotidien mais je suis parfois obligée de circuler en voiture », témoigne cette résidente, « vous me forcez à grignoter mon budget un peu plus ! ». La question des visiteurs a aussi créé du mécontentement. « Comment vont faire mes enfants qui restent parfois deux semaines quand ils me rendent visite ? », demande une autre riveraine.

La réponse de Quentin Carpentier ne la satisfait pas. Ils devront payer, ou « se rendre dans une zone au stationnement gratuit et rejoindre votre habitation en transport ».

La nouvelle tarification, prévue en juin dans toute la ville,

s'appliquera à ces nouveaux stationnements payants. Les habitants des zones concernées devront déboursier 15 €, 30 € ou 45 € par mois selon que leur véhicule est léger, moyen ou lourd, après avoir souscrit à un abonnement annuel de 40 €.

Entre 35 € et 80 € pour une journée complète

En plus des propriétaires de véhicules légers, les familles nombreuses et personnes précaires bénéficieront du tarif à 15 €, soit « plus de la moitié des Lyonnais » au total selon Quentin Carpentier, adjoint à la mobilité urbaine du 9^e.

Le parking sera payant du lundi au samedi de 9 h à 19 h, sauf en août et les jours fériés. Il faudra compter entre 35 € et 80 € en fonction du véhicule des visiteurs pour une journée complète de stationnement.

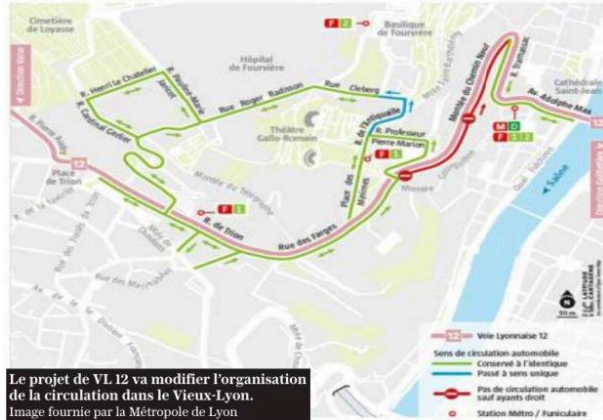
● **De notre correspondante Agathe Mourey**

Lyon 5e

Montée du Chemin-Neuf sans voiture : l'expérimentation commencera cet été

La Métropole annonce que la montée du chemin Neuf sera interdite à la circulation automobile à compter de cet été. C'est une expérimentation qui va durer 9 mois, menée dans le cadre de la création de la voie lyonnaise n°12, dont le tracé passe par Saint-Just pour rejoindre le Vieux-Lyon.

La Métropole de Lyon vient d'annoncer que le début de l'expérimentation du nouveau plan de circulation qui accompagnera la création de la voie lyonnaise n°12 allait débuter cet été, entre la place de Trion sur la colline de Fourvière et l'avenue Adolphe-Max dans le Vieux-Lyon. Concrètement, le haut de la rue de l'Antiquaille passera en sens unique et la montée du Chemin neuf sera réservée aux ayants droit.



Le projet de VL 12 va modifier l'organisation de la circulation dans le Vieux-Lyon. Image fournie par la Métropole de Lyon

Près de 10 000 cyclistes par jour attendus d'ici 2030

Cette expérimentation débutera après le festival des Nuits de Fourvière, à l'été 2024, et durera 9 mois. L'expérimentation permettra de vérifier les évolutions réelles des flux, des temps de parcours et de la sécurité sur les axes concernés et sur les axes de reports. « Nous devons mener cette expérimentation pour avoir une approche réaliste et ainsi mesurer factuellement les impacts et bénéfices », déclare dans un communiqué Fabien Bagnon, vice-président en charge de la Voirie et des mobili-

tes actives qui annonce, pour la mi-mai, une nouvelle rencontre avec l'ensemble des partenaires et des acteurs locaux.

D'ici là, le débat très animé autour de cet aménagement entre partisans et opposants n'est pas près de s'arrêter. Le projet de la ligne 12 doit relier Lyon 9^e depuis la rue Sergent-Michel-Berthet à Bron. Ce parcours dédié aux vélos doit pouvoir se faufiler à travers six arrondissements (5^e, 2^e, 3^e, 7^e, 8^e et 9^e) dans des axes de circulation aux profils bien différents. D'où les réactions des habitants de plusieurs quartiers.

Dans le Vieux-Lyon plus précisément, la collectivité



Un cycliste entame la montée. Photo Frédéric Chambert

veut « répondre au manque d'accès vélo sécurisé entre le plateau du 5 et le centre-ville de Lyon et élargir les trottoirs qui ne respectent pas aujourd'hui les minimums exigés par la loi handicap de 2005. Près de 10 000 cyclistes par jour sont attendus sur ce secteur d'ici 2030. »

d'hui les minimums exigés par la loi handicap de 2005. Près de 10 000 cyclistes par jour sont attendus sur ce secteur d'ici 2030. »

2 000 signatures contre la fermeture de la montée

Lancée depuis plus de trois semaines par l'association Renaissance du Vieux-Lyon (RVL) et plusieurs comités d'intérêts locaux du haut de la colline (Point-du-Jour, Champvert, Saint-Juste-Fourvière) ainsi que Saint-Georges Village, la pétition a rassemblé à ce jour un peu plus de 2 000 signatures. Tous s'opposent à la fermeture de la montée du chemin Neuf aux voitures (qui déjà ne peuvent plus monter) envisagée par la Métropole de Lyon dans le cadre d'un plan de circulation dont la mise en place est liée à

l'aménagement de la voie lyonnaise n° 12.

Un chiffre plus qu'honorable, estiment les responsables des associations dont certains se disent très étonnés par la réaction des habitants interrogés. « Les gens débarquent, explique Frédéric Auria président de la RVL. En haut, l'information n'est pas passée, en bas dans le Vieux-Lyon, les gens ont du mal à croire. » En supprimant cet accès, il redoute « un phénomène d'isolement » du Vieux-Lyon et un report de circulation sur Choulans « bien

engorgée ». L'engorgement existe déjà, il est lié à la géographie des lieux, avance-t-il. « Notre priorité, est que ces quartiers restent habitables et habités. Et pour cela, il faut que les gens puissent venir. Il faut développer les pistes cyclables, cela peut empiéter sur les espaces dédiés aux voitures mais il ne faut pas les supprimer. »

Un projet qui n'a pas que des opposants dans le quartier. Il y a un mois, des habitants et des commerçants avaient créé un collectif, Saint-Just

Respire, favorable au projet de requalification qui ne concerne pas que les cyclistes, disaient-ils.

Faisant valoir un autre point de vue, face à tous ceux qui se sont mobilisés contre le projet de la voie lyonnaise n° 12, ils sont pour leur part convaincus que le quartier « a beaucoup à gagner de ce projet » entre opportunité d'un retour au calme, suppression du trafic de transit, baisse de pollution et mise aux normes de trottoirs trop étroits.

● A.Du.

Mardi 16 avril 2024

Actu Lyon | 21

Lyon 7e

Jean-Macé, Mazagran, Teol : toujours les mêmes questions des habitants

De très nombreux résidents du 7^e arrondissement ont assisté à l'assemblée générale du comité local d'intérêt local (CIL) Gerland-Guillotière-Jean-Macé, le jeudi 11 avril à 18 heures. Étaient présents Bertrand Jabouley, président de l'Union des CIL de la Métropole de Lyon, de représentants du CIL Monplaisir et Presqu'île, d'un représentant du collectif Guillyver et d'un seul élu : Vincent Monot, conseiller délégué Arrondisse-

ment apaisé. Tranquillité publique et Mobilités. Des sujets récurrents, qui n'ont pas pour le moment de solution, ont été à nouveau exposés par Gilles Querrien, président du CIL et par Marc Pertosa, le trésorier.

● **Présence de SDF et manque de propreté sous la gare Jean-Macé**

Selon Vincent Monot, le problème est « très complexe ». Il explique que des toilettes, de

l'eau et du nettoyage ont été mis en place.

● **Projet de terminus du Teol à Jean-Macé**

Vincent Monot a rappelé que les trois options sont en consultation et que le choix du Sytral devrait avoir lieu au mois de mai. Selon lui, la circulation du T2 de St-Priest à Alai ne semble pas pertinente mais un terminus à Jean-Macé (au lieu de Confluence) puis une circula-

tion du Teol de Jean-Macé à Alai semblent crédibles.

● **L'aménagement de la place Mazagran**

Pour le collectif Guillyver, rien de change, et ses membres maintiennent qu'il n'y a que deux caméras et non trois comme annoncé. D'après eux, les jeux des enfants le terrain de boules ne suffisent pas. Des questions posées lors de la réunion de mi-mandat avec le mai-

re de Lyon Grégory Doucet, et toujours sans réponses en actes.

● **Manque d'écoute**

Les habitants représentés au CIL Gerland-Guillotière-Jean-Macé ont l'impression de ne pas être écoutés, comme cet artisan qui dit refuser tous travaux dans Lyon, ne pouvant plus garer son véhicule. « Les décisions sont prises à marche forcée. »

© UCIL - 11

Lyon 7e

Transformation de la place Mazagran : pour les riverains, ce n'est « pas suffisant »

Symbole des trafics de drogues, l'aire de jeux de la place Mazagran a été démontée pour laisser place à de nouveaux équipements. Pas de quoi changer l'ambiance du quartier, estiment certains habitants qui dénoncent toujours l'insécurité.

Opération place nette ou presque sur la petite sœur de la place Gabriel Péri. Dans le cadre du réaménagement de la place Mazagran, en vue d'apaiser le site, la mairie a entrepris une série de travaux. Adieu les coins de deal, ici, espérait-elle il y a un an, en lançant le projet après la concertation. Au cœur de leur action, l'amélioration du cadre

de vie. Le tout renforcé par une augmentation de la présence policière et l'installation de caméras de vidéosurveillance.

Toboggans ou jeux en cordage

Si de nombreux riverains s'étaient félicités de cette orientation, des parents résidant dans le quartier avaient fait entendre leur voix pour réclamer le maintien des installations orange. Ceux-là n'auront pas eu gain de cause. En définitive, tout le mobilier de l'aire de jeux a sauté, notamment les cabanes, où les trafiquants étaient plus nombreux que les enfants. De nouveaux équipements ont été installés avec des toboggans ou des jeux

en cordage. Les enfants du quartier sont-ils satisfaits de la transformation ? Qu'en pensent les riverains ? À entendre le collectif Guillyver (Guillotière Lyon Véritable) présent lors de l'assemblée générale du comité local d'intérêt local (CIL) Gerland-Guillotière-Jean-Macé, jeudi dernier, ces aménagements ne sont « pas suffisants ». Ses membres qui voulaient que la place soit clôturée pour être fermée la nuit comme c'est le cas pour certains parcs publics, le square Saint-Michel par exemple continuent de dénoncer l'insécurité au quotidien. La réhabilitation de la place prévoyait aussi la suppression de l'allée séparant l'aire du jardin parta-



08X25 - VI

L'aire de jeux de la place Mazagran était squattée par les dealers.

Photo Jean-Marc Manificat

gé, le retrait des murets et de la végétation ainsi que l'agrandissement du jardin partagé.

Lyon

Travaux avenue Barthélemy-Buyer : les usagers s'attendent à des mois compliqués

La Métropole de Lyon lance cette semaine un nouveau chantier avenue Barthélemy-Buyer en amont de l'arrivée de la Voie Lyonnaise 8. Il vise à réhabiliter le réseau d'assainissement. Premiers passages difficiles prévus à partir du 29 avril avec la mise en place d'un alternat par feux.

Partant de la montée de Choulans pour rejoindre Tassin-la-Demi-Lune via le quartier Saint-Just, l'avenue Barthélemy-Buyer est un axe de circulation important qui permet aux automobilistes venant du centre de Lyon de rejoindre l'Ouest Lyonnais. C'est dire si les travaux qui ont démarré ce lundi 15 avril sont observés avec attention.

Et même avec acuité, puisque cette voie s'apprête à accueillir, le tracé de la voie lyonnaise n° 8 dans sa partie Nord qui relie la place Vaubois (Tassin-la-Demi-Lune) à la rue Pierre-Audry (Lyon 9e). Ce nouveau chantier serait-il donc un avant-goût de

ce qui attend, à terme, usagers et riverains avec l'aménagement de la future liaison cyclable ? La période s'annonce en tout cas délicate sur cet axe de circulation qui, en certains endroits, voit défiler quelque 10 000 véhicules par jour.

Un chantier « nécessaire » au regard de l'état des ouvrages

D'où le choix de la période scolaire pour entamer cette opération pilotée par la Métropole de Lyon. Il s'agit là de mener des travaux de réhabilitation du collecteur d'assainissement et de 50 branchements sur cette avenue qui fait office de frontière entre le 5e et le 9e arrondissements. C'est un chantier « nécessaire au regard de l'état des ouvrages » qui a été programmé « en amont de l'arrivée de la Voie Lyonnaise 8 », avancent les services de la Métropole.

La longueur de la rue suppose l'organisation de plusieurs phases, ne serait-ce que pour « limiter l'impact



Les travaux visant à réhabiliter le réseau d'assainissement sur l'avenue Barthélemy-Buyer doivent commencer au niveau des deux groupes scolaires. Photo Aline Duret

sur la circulation automobile et les transports en commun », précisent les mêmes services. Un travail avec Sytral Mobilités a été réalisé pour « coordonner les passages » des différentes lignes

de bus. Le 45, 55, 46 et 90 empruntent chaque jour cet itinéraire. Il n'empêche. Les usagers s'attendent à des moments compliqués. Une première phase programmée à partir de ce lundi 15 avril est

engagée à hauteur des groupes scolaires (école Hector-Berlioz et école Champvert). Les premières installations n'ont pas, pour l'instant et en tout cas ce mardi, d'impact sur la circulation.

Des difficultés à partir du 29 avril ?

Les premières difficultés pourraient avoir lieu à partir du lundi 29 avril, jour de rentrée scolaire. Là, « les différentes interventions sur la chaussée seront réalisées avec un alternat par feux à partir de 9 heures du matin pour limiter l'impact sur la circulation, notamment pour les cars scolaires », précise-t-on du côté de la collectivité.

C'est bien « un chantier mobile » qui est mis en place pour cette opération qui doit se déplacer « au fur et à mesure de l'avancée des travaux dans les deux arrondissements ». Et il faudra être patient. Ces interventions devraient prendre fin à la mi-août.

● **A. Du.**

Lyon 3^e

L'Hôtel de Métropole se barricade

Plusieurs grilles métalliques vont être installées à différents points d'accès du bâtiment situé à la Part-Dieu (Lyon 3^e). La Métropole explique officiellement vouloir éviter les intrusions, tandis que son dossier d'urbanisme évoque un « mésusage » des passages couverts.

Des barrières sont en train d'être posées à différents points d'accès du siège de la Métropole de Lyon situé dans le quartier de la Part-Dieu à Lyon (3^e). « Des travaux de sécurisation du bâtiment destinés à éviter les intrusions », explique le service presse de la collectivité. On se souvient de l'arrivée tonitruante de plusieurs dizaines de chauffeurs de taxi en juin 2023 pendant la séance du conseil métropolitain. Selon nos informations, des agents ne se sentiraient pas en sécurité au moment de quitter leur travail avec la présence de recoins.

Un dispositif provisoire dont le coût n'est pas indiqué

La Métropole évoque aussi un « mésusage des passages couverts » dans le dossier déposé au service de l'urbanisme de la ville de Lyon pour avoir le droit de planter les grilles.

La collectivité profite-t-elle de cette « sécurisation » pour faire déguerpir les sans domicile fixe installés dans des abris de fortune tout autour du bâtiment ? « Il n'y a aucun lien avec le campement qui n'est d'ailleurs pas impacté », répond-on de même source. Vrai pour les tentes rue du Lac. Une partie de celles localisées rue Paul-Bert et place du Lac sera, en revanche, bel



Avec l'arrivée des clôtures, une partie des sans domicile fixe, ici côté place du Lac, sera contrainte de déménager.

Photo Sophie Majou

et bien concernée.

On se souvient qu'en avril 2023, de nombreux potelets avaient fleuri contre les façades du bâtiment, la Métropole expliquant alors, contre l'évidence, qu'ils se transformeraient en arceaux vélos. Ces dispositifs étaient alors suspectés par la droite d'empêcher l'arrivée de tentes contre les murs de l'Hôtel de la Métropole pour récupérer un peu de chaleur, ce que le service presse de la collectivité déniait.

Des arceaux vélos en nombre étaient également plan-

tés contre les murs et à distance de ceux-ci, dont la majorité reste désespérément vide.

Et au fait, combien coûtent toutes les barrières posées à titre provisoire dans l'attente de la rénovation du bâtiment d'ores et déjà dans les cartons ? La Métropole n'a pas répondu. Elle n'a pas non plus expliqué si elle œuvrait pour obtenir la mise à l'abri et le logement des SDF, en majorité des étrangers, et dont certains disent être là depuis plus de 20 mois.

● **Sophie Majou**

Mercredi 17 avril 2024

Actu Lyon et région | 17

Lyon

Vélos, batteries, téléphones... les plongeurs ont encore trouvé de tout dans le Rhône

Depuis trois ans, l'association Diving for future organise régulièrement des sessions nettoyage du Rhône et de la Saône. Aux abords des ponts, la "pêche" est malheureusement souvent miraculeuse. Ce mardi, ils étaient huit bénévoles dans l'eau et autant sur le quai pour remonter ce que d'autres jettent sans vergogne.

12 °C dans l'eau ce mardi 16 avril. Pas de quoi effrayer les plongeurs de l'association Diving for future. Majoritairement pompiers plongeurs, ils ont l'habitude. Natacha, 50 ans, habite Létra. Cette biologiste experte en empreintes génétiques a trouvé à occuper son mardi matin de manière utile. « Je pratique la plongée depuis 2006. Bon, d'habitude, c'est dans la mer, pour le plaisir. Mais il y a de la satisfaction à enlever du fond de l'eau tous ces déchets. » Pont de l'Université, en contrebas du quai Gailleton, à peine la tête sous l'eau les plongeurs exhument deux batteries de voiture en très mauvais état.

« Il y a des gens qui prennent les rivières pour des déchèteries »

Bruno, retraité depuis quelques jours est de l'équipe du quai. Lui qui travaillait dans la chimie explique à son collègue combien les batteries sont polluantes. Solvants, acide, métaux lourds, elles sont des poisons à diffusion lente une fois qu'elles ne sont plus étanches. « On a sorti 44 tonnes depuis le début », rappelle Sylvain Co-



Les plongeurs bénévoles de Diving for future participent au nettoyage du lit du Rhône à Lyon. En trois ans, l'association a sorti 44 tonnes de déchets lors de ses sessions nettoyage du Rhône et de la Saône. Photo Nicolas Liponne

pier, trésorier de Diving for future. Il fait partie des fondateurs avec Julien Cottart, le président : « Vélos, trottinettes, voitures, téléphones portables, ordinateurs, caisses enregistreuses - sans doute braquées -, batteries de camion ou voiture, gravats de chantier... Il y a des gens qui prennent les rivières pour des déchèteries. On nettoie sous un pont, on revient six mois après et c'est à nouveau pareil... On essaie malgré tout de garder la motivation. »

Un flou juridique autour du fond des fleuves et des rivières

De la motivation, il leur en faut. Car le fond des fleuves et des rivières est victime d'un flou juridique. Si tout propriétaire est responsable de la portion de cours d'eau qui traverse son terrain, personne ne l'est clairement quand il s'agit de son nettoyage. En ce qui concerne le Rhône et la Saône, la gestion en a été donnée à Voies navigables de France (VNF) et

la Compagnie nationale du Rhône (CNR) en fonction des endroits. Mais leur mission est de garantir leur navigabilité dans le chenal, pas davantage. Elles ont cependant toutes deux une convention avec l'association et la CNR la soutient financièrement. La Métropole précise, quant à elle, être compétente en matière de gestion des déchets ménagers et assimilés.

Les plongeurs ont trouvé une oreille attentive auprès du groupe français Deriche-

bourg, dont la filiale Purfer est spécialisée dans le recyclage du déchet métallique. « Nous mettons à disposition de l'association une benne amenée par un chauffeur. Elle est ensuite apportée sur un de nos sites de traitement et nous leur rémunérons au poids », explique Marie-Christine Carves, présidente de la filiale Purfer.

Bilan de la matinée, 1 200 kg de déchets en moins dans le Rhône.

● **Émilie Charrel**
| www.divingforfuture.fr

Métropole de Lyon

Billet TCL rechargeable : il y a encore des améliorations à apporter

Lors de l'impression du nouveau billet pour les transports en commun lyonnais, il n'est pas possible d'inclure directement le nombre de trajets. Des usagers se retrouvent ainsi avec plusieurs billets entre les mains, comme à l'époque des tickets de métro rouges.

En circulation depuis le 15 février dernier, les nouveaux billets TCL peuvent être rechargés jusqu'à 10 fois. Censés respecter davantage l'environnement par rapport aux anciens tickets rouges à usage unique, leur sélection et impression sur les bornes TCL posent cependant question. Ainsi, lorsqu'un usager néophyte commande un billet rechargeable incluant plusieurs voyages, la machine imprime d'emblée plusieurs titres de transport, correspondant au nombre de trajets payés, tout en facturant 0.20€ l'unité.

À la station Perrache, Nathalie, en visite à Lyon, se retrouve ainsi avec deux billets : « Je voulais bien deux voyages, mais sur le même billet. Même quand on est seule la machine imprime en double » Une situation étrange, alors que les quantités imprimées devaient diminuer avec la nouvelle formule.

Deux voyages déduits

Contactée par *Le Progrès*, la société Keolis, en charge de la gestion du réseau TCL, affirme que le problème doit être résolu : « C'est l'une des premières remontées reçues

des usagers. Nous cherchons une solution avec l'industriel pour que les clients puissent charger autant de tickets unitaires qu'ils le souhaitent sur un seul billet du premier coup. À cet instant, la seule alternative est de ne choisir qu'un voyage au départ, puis de recharger le billet une fois celui-ci imprimé. »

Autre problème soulevé par certains utilisateurs : deux passages sont parfois déduits pour un seul. En effet, ce nouveau billet permet à plusieurs usagers de voyager ensemble avec un titre unique, à la condition que celui-ci ait été rechargé avec un ticket de groupe ou un carnet de 10. Le dernier voyageur à franchir les portes garde le billet entre les mains, et le valide dans les 15 secondes suivant celui qui l'a précédé.

Cependant, cette nouvelle alternative, conjuguée à la sensibilité des portes et du détecteur, entraîne parfois un problème de double validation : « Si la personne est trop proche des portes au moment où elle passe son billet, celles-ci ne vont pas s'ouvrir. L'utilisateur va alors avoir le réflexe de revenir en arrière en validant à nouveau, ce qui peut décompter un trajet supplémentaire, car la machine considère qu'une seconde personne a validé son transport », nous détaille une source chez Keolis.

Heureusement, cela n'arrivera pas si la personne n'a chargé son billet qu'avec des tickets unitaires, qui ne prennent pas en compte l'option de groupe, comme nos anciens coupons rouges.

● J. A.



Il n'est pas possible d'inclure deux trajets lors de la première impression du nouveau billet TCL rechargeable. Photo J.A

Le métro B à l'arrêt pendant quatre jours

La ligne B du métro lyonnais sera à l'arrêt pendant 4 jours, du samedi 20 au mardi 23 avril inclus.

C'est dans le cadre d'une fermeture programmée que la ligne du réseau TCL est interrompue afin de « réaliser des travaux et des tests d'augmentation de la capacité et de confort voyageurs ».

Des bus relais vont être mis à disposition de gare Part-Dieu à Saint-Genis-Laval Hôpital Lyon Sud. Cependant deux stations ne

seront pas desservies par ces bus, celle du Stade de Gerland et de la Gare d'Oullins. Afin de rejoindre ces stations, TCL recommande pour atteindre le Stade de Gerland Le Lou de descendre à l'arrêt du bus relais Debourg puis de marcher 8 minutes.

Quant à la station d'Oullins il est conseillé de descendre à Orsel ou à Pont d'Oullins.

Afin de faciliter la circulation des usagers, les bus relais circuleront toutes les 6 à 15 minutes.

Lyon 2e

Projet de piétonnisation de la Pré « On trahit la cause écologique »

Un an après sa création, l'Association pour le développement de la Presqu'île de Lyon (ADPL) dédiée à la préservation d'un développement harmonieux de la Presqu'île, représente près d'un millier de personnes. Elle porte la voix des habitants, commerçants, acteurs économiques et s'inquiète du projet de piétonnisation Presqu'île. *Le Progrès* fait le point avec son président Maxime Le Moing.

Depuis un an, l'ADPL se mobilise autour du projet Presqu'île à Vivre, que lui reprochez-vous ?

« On est présent à tous les groupes de travail. Nous ne sommes pas contre l'écologie, la végétalisation ou le vélo. J'ai vendu ma voiture, je roule à vélo, en autopartage ou covoiturage. On milite pour l'usage raisonné de la voiture. On peut adapter nos modes de vie mais il faut penser à ceux qui n'ont pas le choix. On est seulement les messagers. Les écouteurs ne nous écoutent pas. Les modifications à venir vont engendrer pollution, embouteillages, trajets rallongés sur les quais, dégradation des modes de transports en commun avec le risque d'une attractivité en berne de la Presqu'île. On fait du greenwashing ⁽¹⁾, de l'écologisme, on trahit la cause écologique et environnementale. »

« La Métropole n'a toujours pas produit les études »

Que vous inspire le début des travaux préalables sur la rue Grenette en mai ?

« Cela va permettre d'avoir un test grandeur nature et de voir les impacts réels. On le traduit par une volonté d'aller vite, à marche forcée vis-à-vis de notre recours déposé le 26 mai 2023 au tribunal administratif, au cas où la décision nous conforte et que le projet soit rendu illégal puisqu'il a été lancé sans études d'impact. On dénonce la méthodologie et on demande que ces études soient rendues publiques afin d'assu-

rer une prise de décision éclairée et participative ».

Elles ont pourtant été annoncées par Grégory Doucet, lors de sa tournée à mi-mandat le 15 novembre dans le 2^e arrondissement ?

« De fait, il a reconnu publiquement leur absence au moment de la prise de décision et à ce jour, la Métropole n'a toujours pas produit les études. On a observé début avril, durant six jours, des jeunes en mission sur le quartier. On éprouve un doute sur la qualité de ces études menées un week-end de Pâques. »

Les écologistes parlent pourtant de rééquilibrage entre les différents modes de déplacement ?

« On voit bien que 100 % sont dédiés aux pistes cyclables et que la voiture a des voies qu'elle doit partager. Il y a un véritable sujet d'éducation à propos des cyclistes qui n'est pas mené pour sécuriser les piétons. »

Pourquoi l'ADPL a-t-elle envoyé un courrier à la préfète du Rhône en mars ?

« Pour avoir des études d'impact, il faut un projet à 22 millions d'euros. On y est si on ne découpe pas les projets comme c'est le cas avec la rue de la République, la rue Grenette, les rues piétonnisées, la ZTL (zone à trafic limité), les voies des bus, le projet rive Droite... C'est un maquillage. On demande à la préfète de considérer les défauts des projets Presqu'île à Vivre et Rive droite du Rhône qui nous semblent justifier de suspendre les travaux et d'employer toutes les voies de recours qu'elle peut juger utile pour garantir l'intérêt général. Les quais sont des voies à haute intensité et relèvent de la compétence de la préfète. On va passer les manifestations s'il n'y a plus qu'une seule voie, sans créer des phénomènes d'émeutes ? »

Après la saisine du Conseil d'État à la suite de l'absence de réponse du tribunal administratif de Lyon,



Depuis 2019, la Métropole observe une baisse du trafic voiture de 17,5 % dans l'hypercentre et une augmentation du trafic vélo de 54 %. Quelque 10 000 véhicules circulent chaque jour rue Grenette. Photo Richard Mouillaud

« Les modifications à venir vont engendrer pollution, embouteillages, trajets rallongés »

Maxime Le Moing, président de l'Association pour le développement de la Presqu'île de Lyon



vous venez d'obtenir l'appui de Thomas Rudigoz (Renaissance), député du Rhône (1^{re} circonscription)...

« Son soutien est précieux. Dans un courrier du 4 avril, Thomas Rudigoz questionne Vanina Nicoli, préfète déléguée à l'égalité des chances, sur la transparence et la prise en compte des impacts économiques, sociaux et envi-

ronnementaux du projet de réaménagement de la partie nord de la Presqu'île, de l'instauration de la zone à trafic limité et de la réduction du nombre de voies sur les quais du Rhône et de la Saône. Il souhaite aussi attirer son attention sur le respect de la qualification dite 'Routes à grande circulation' (RGC) concernant les quais. »

Dans quel but l'ADPL a-t-elle lancé une enquête auprès des professionnels libéraux sur les projets à venir ?

« En s'appuyant sur un questionnaire, l'ADPL souhaite connaître ce que pensent les professionnels au vu de leurs spécificités et contraintes propres. Les résultats sont encourageants avec des réponses circonstanciées. On s'aperçoit que les professions médicales sont peu informées. Les informations recueillies contribueront à façonner des propositions et des stratégies adaptées aux réalités de notre quartier. »

Propos recueillis par Nadine Micholin

(1) Méthode de marketing consistant à communiquer auprès du public en utilisant l'argument écologique.

©UCIL - V1

Presqu'île : Bataille de chiffres autour des déplacements

Le site de la Métropole de Lyon met en avant l'enquête Déplacements du Sytral de 2015. Le périmètre porte sur 599 communes couvrant la Métropole, le Rhône, une partie de l'Ain et de l'Isère. Il concerne tous les déplacements à destination de la Presqu'île (du boulevard de la Croix-Rousse aux voies ferrées à Perrache) et pas seulement Lyon-Villeurbanne.

tropole observe une baisse de trafic automobile de 17,5 % dans l'hypercentre (périmètre qui inclut la Presqu'île sur un carré quais de Saône/Perrache-Berthelot/Voies ferrées/Tunnel Croix-Rousse-Duquesne), une augmentation du trafic vélo de 54 % sur l'ensemble de la Métropole, un nombre record de 530 000 abonnés TCL. Maxime Le Moing, président de l'Association pour le développement de la Pres-

qu'île de Lyon (ADPL), met en doute cette analyse. « Elle est basée uniquement sur les déplacements des habitants de la zone Villeurbanne et Lyon, affirme-t-il, et non des personnes ayant pour destination la Presqu'île. [...] Cette statistique de 80 % qui viendraient autrement qu'en voiture en Presqu'île, est fautive et trompeuse. D'après mes calculs réalisés à partir de l'enquête, le vrai chiffre est que seulement 35,7 % des

déplacements pour rejoindre la zone Lyon-Villeurbanne étaient réalisés en 2015 autrement qu'en voiture (vs 64,3 % en voiture). Près des deux tiers des personnes vivant à l'extérieur de la zone Lyon-Villeurbanne venaient et repartaient en voiture en 2015. » Dans une lettre ouverte le 16 avril adressée à Grégory Doucet et Bruno Bernard, le président s'inquiète de « l'absence de transparence ».



Une baisse du trafic automobile de 17,5 % dans l'hypercentre
On retrouve les 20 % de part modale pour la voiture et 80 % pour les autres modes soit la quasi-totalité en transports en commun (39 %) et à pied (37 %), 3 % à vélo et 1 % autre. « Si on retire les flux internes (origine et destination du déplacement en Presqu'île), cette part modale alternative descend à 73 %. Ces données sont de plus à mettre en miroir avec les tendances de déplacements observées, l'étude datant de 2015 », explique la Métropole. Ainsi, depuis 2019, la Mé-

Recours au tribunal administratif : la Métropole réserve sa réponse pour les juges

Concernant le recours au tribunal administratif, la Métropole signale que pour tous les projets d'aménagement, la Métropole de Lyon réalise toutes les études réglementaires requises. « Pour mener à bien un projet, plusieurs types d'études sont nécessaires : étude de faisabilité, de trafic, études techniques diverses ainsi que des études de perception des habitants et des visiteurs de la Presqu'île, etc. Celles-ci sont menées en lien avec les partenaires comme la Ville de Lyon, Sytral Mobilités, la préfecture ou avec l'Autorité environnementale. Les résultats sont régulièrement présentés lors des réu-

nions publiques organisées ou lors des comités de suivi. S'agissant des griefs de l'association sur le volet judiciaire, la procédure étant en cours, la Métropole de Lyon réserve sa réponse pour les juges. » Enfin, sur la campagne d'enquête commandée par la Métropole de Lyon début avril, elle a bien été réalisée auprès des automobilistes de la Presqu'île afin d'objectiver et de caractériser finement les motifs des accès motorisés à la Presqu'île. « Les résultats de ces enquêtes serviront à alimenter les études et la concertation sur les modalités de la ZTL », confirme la Métropole.

« Je suis inquiet pour nos activités commerciales » ●



Photo Michel Nielly

► **Cyril, gérant de la boucherie Domaine de Limagne du 2^e arrondissement**
« Averti seulement la semaine dernière par la Métropole du lancement des travaux rue Grenette, je suis inquiet de la durée des travaux qui vont peser fortement sur nos activités commerciales. On nous a garanti les facilités de livraison, mais qu'en est-il après ? La rue piétonnisée, pourquoi pas mais avec quelles contraintes précises ? Les connaître et en parler sont nécessaires, car la concertation en amont a fait défaut. »

« Je vais avoir moins de bouchons » ●



Photo Michel Nielly

► **Alain Feydeau, riverain du 2^e arrondissement**
« Si en dessous de chez moi, je vais voir moins de bouchons au coin de la rue Grenette et du quai Saint-Antoine, je m'attends à pire avec des bus qui auront du mal à se croiser dans le secteur où les livraisons ne pourront sans doute plus s'effectuer. Pour imposer un projet concocté unilatéralement, dommage que la Métropole évite le dialogue avec les résidents et les commerçants du secteur. »

« Un projet exécuté avec précipitation » ●



Photo Michel Nielly

► **Bernard Colombaud, président du CIL Centre Presqu'île**
« Traverser la Presqu'île et circuler sur les quais vont être plus difficiles avec la piétonnisation de la rue Grenette. Quant aux livraisons des commerçants, la question se pose surtout après lesdits travaux, car on sait que la Métropole entend y mettre fin ensuite. Et qu'en sera-t-il des déménagements de résidents ? C'est un projet exécuté avec précipitation qui va pénaliser le secteur. »

« On nous promet aucun souci pour les livraisons durant les travaux » ●



Photo Michel Nielly

► **Françoise, gérante de la charcuterie Bonnard**
« Le changement pour quoi pas ? Mais à condition d'être partie prenante en amont, lors des études de projet. On nous promet pendant les travaux aucun souci pour les livraisons. Nous y tenons fermement et serons intransigeants s'il y a des problèmes, car un commerce doit pouvoir vivre au quotidien. Tout va trop vite et sans études sérieuses des conséquences, semble-t-il. C'est regrettable. »

« L'engorgement des voies de circulation est plus que prévisible » ●



Photo Michel Nielly

► **Patrick, habitant de Tassin-la-Demi-Lune**
« Venant régulièrement dans le secteur en voiture, faute de moyens de transport adaptés à mes besoins, je m'élève contre la piétonnisation de la rue Grenette. Celle-ci va engendrer des conséquences nuisibles, notamment dans le domaine des livraisons, pour les commerçants. Quant à l'engorgement des voies de circulation pour franchir la Saône, avec les bus, c'est plus que prévisible. »

Lyon

La pub XXL de la place Bellecour au milieu de tirs croisés entre la droite et les écologistes

La bache XXL qui recouvre la façade de l'immeuble au 6 place Bellecour et fait la pub pour le géant suédois Ikea n'est pas n'est pas du goût des Écologistes qui dénoncent la concurrence faite aux boutiques du centre-ville. Faux, rétorque la droite, c'est la politique de mobilités des Verts qui fait du tort aux commerçants indépendants.

Il faut croire qu'ils adorent se chicaner par réseaux sociaux interposés. Au centre de la bagarre cette fois-ci, la bache publicitaire Ikea XXL qui s'étale sur l'une des façades en réfection d'un immeuble situé au n° 6 de la place Bellecour.

D'un côté, les écologistes. Ils dénoncent l'occupation de l'espace public par cette pub pour une multinationale de la distribution laquelle viendrait « concurrencer les commerces indépendants du centre-ville », selon les mots du président de groupe à la Métropole, Benjamin Badouard, ex-militant de Plein la vue, sur X. D'autres de son camp, embrayent pour que l'on soutienne le commerce indépendant « plutôt que d'inciter les Lyonnais à aller consommer dans des grandes chaînes hors de Lyon ».

En face, l'opposition, à droite, répond et critique ce positionnement accusant les Verts de vouloir faire le « buzz ». A l'image de Pierre Oliver, maire (LR) du 2e arrondissement et candidat aux prochaines municipales, qui, (toujours sur X)



Cette bache publicitaire est un dispositif réglementaire et légal validé par la Direction des Affaires Culturelles. Photo Maxime Jegat

souffle : « Si le commerce souffre en Presqu'île c'est avant tout à cause de la politique des mobilités de Grégory Doucet et Bruno Bernard ».

Commerces menacés d'expulsion

Il n'en fallait pas plus pour lancer une nouvelle polémique. Mais qui tue donc le commerce de proximité ? Quid du devenir des commerces indépendants de la place lyonnaise ? Le sujet est sensible alors que depuis plusieurs mois, les fermetures de boutiques his-

toriques semblent s'accélérer en Presqu'île, certaines étant dans des situations financières compliquées face à la hausse des loyers ou menacées d'expulsion.

Ce n'est pas la première fois que les baches publicitaires de Bellecour se trouvent au milieu de tirs croisés. Prises pour cible à de multiples reprises par les activistes du climat, elles échappent à la réglementation sur l'affichage publicitaire de la Métropole. Dans le Progrès, Julien Aguetant, associé chez Lightair, la société

qui crée et installe ce type de publicité, rappelle que « Depuis 2007, la législation française permet aux propriétaires publics ou privés de bâtiments historiques ou monuments classés, d'utiliser légalement les échafaudages pour financer les travaux de rénovation. Cette bache publicitaire est donc un dispositif réglementaire et légal validé par la Direction des Affaires Culturelles (DRAC). Une toile sur échafaudage qui rapporte, à la Ville, chaque mois, environ 800 € de taxe publicitaire. »

Lyon Capitale - Web

15/04/2024 – Vincent Guiraud

Voie lyonnaise 12 : la Métropole va expérimenter la fermeture du Chemin neuf à la circulation

Source de tensions dans la Métropole de Lyon depuis l'annonce du projet de voie lyonnaise 12, la fermeture à la circulation de la montée du Chemin neuf va bien être expérimentée.

C'est désormais officiel : on ne pourra bientôt plus circuler en voiture sur la montée du Chemin neuf. Pendant au moins neuf mois et à partir de l'été 2024, la Métropole de Lyon va expérimenter la fermeture du Chemin neuf à la circulation automobile, sauf ayants droits, dans le cadre d'un nouveau plan de circulation du quartier.

Dans ce secteur reliant la colline de Fourvière au Vieux Lyon, plusieurs rues vont voir leur sens de circulation être modifié pour permettre le passage de la voie Lyonnaise 12 qui devrait relier, à terme, le 9e arrondissement de Lyon à Bron d'ici 2026 puis Saint-Priest à l'horizon 2030.

Des aménagements au cœur des critiques

Au cœur de différentes polémiques ces derniers mois, cette nouvelle "autoroute" à vélo est loin de faire l'unanimité dans la métropole. Au cœur des critiques, les aménagements nécessaires sur la voirie tout au long du tracé de cette VL 12. Si en février dernier, les Hospices Civiles de Lyon et la Métropole avaient annoncé, à travers un communiqué commun, avoir trouvé un accord sur l'aménagement de cette voie lyonnaise aux abords de l'hôpital Edouard-Herriot, ce lundi, la collectivité a donc officialisé le lancement des travaux et les modifications de circulation que ces derniers entraînent.

"Après plus d'un an de consultations et concertations avec les riverains, commerçants, scolaires, services d'urgence et de sécurité ou les différents usagers de l'axe emprunté, la Métropole de Lyon a tenu compte des retours et commentaires émis durant les précédentes consultations" explique la Métropole.

Une expérimentation pendant 9 mois

Si certains travaux, notamment aux extrémités, ne seront pas lancés avant 2026, le premier secteur concerné sera celui du 5e arrondissement de Lyon jusqu'à la place Bellecour. L'expérimentation débutera après le festival des Nuits de Fourvière, qui doit se terminer le 25 juillet. "Sur cette portion, la VL 12 emprunte des rues étroites sur lesquelles la cohabitation entre les usagers représente un fort enjeu" poursuit la Métropole. Dans certaines rues comme la rue de Trion ou encore la montée du Chemin neuf, l'étroitesse de la chaussée ne permet pas de prévoir un aménagement cyclable séparé de la circulation automobile.

"La Métropole a retenu la solution de vélorue pour son caractère mixte, qui ne requiert pas d'aménagements cyclables séparatifs. Ce dispositif nécessite de retravailler le plan de circulation automobile pour ramener le trafic automobile à un niveau compatible avec la sécurité des personnes à vélo, tout en maintenant l'accessibilité locale en voiture" estime la collectivité présidée par Bruno Bernard.

Ainsi, le haut de la rue de l'Antiquaille passera en sens unique et la montée du Chemin neuf sera fermée à la circulation. Une organisation de la circulation qui sera testée pendant 9 mois et qui devrait permettre de "vérifier les évolutions réelles des flux, des temps de parcours et de la sécurité sur les axes concernés et sur les axes de reports". Des annonces qui ne devraient pas calmer les critiques émises par les opposants au projet, qui craignent l'enclavement de certains quartiers, comme le 5e arrondissement de Lyon.

Tribune de Lyon – Web – 15 avril 2024

David Gossart

Voie Lyonnaise à Saint-Just et Grange-Blanche : le plan de la Métropole dévoilé

Dans le cadre de la Voie Lyonnaise n°12, du réaménagement de la traversée de Saint-Just (Lyon 5e), et de celle de Grange-Blanche (Lyon 8e), la Métropole vient de prendre deux décisions très attendues.



La montée du Chemin Neuf sera fermée aux voitures en test pendant neuf mois. ©Florent Duplatre

Depuis de nombreux mois, la question de la traversée automobile de Saint-Just et la manière d'y insérer la Voie Lyonnaise n°12 interroge et inquiète.

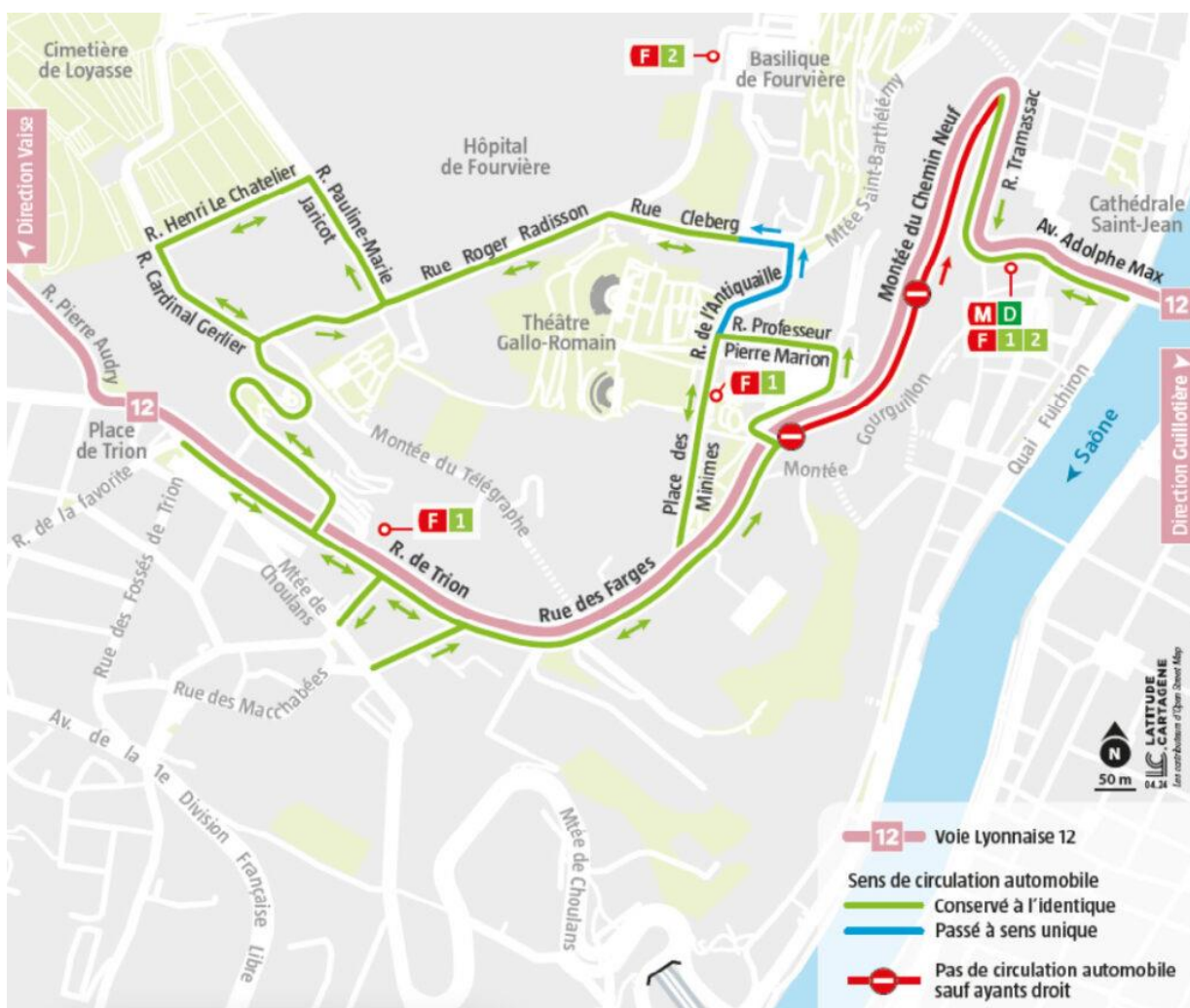
Plus récemment, c'est le sort réservé à la Montée du Chemin Neuf qui tenait en tension riverains, commerçants et automobilistes. Est-ce bien raisonnable de renvoyer tout le trafic

de transit vers la montée de Choulans -entre la Favorite et le quai Fulchiron-, au risque de l’engorger ?

A l’autre bout de cette Voie Lyonnaise, c’est le secteur Grange-Blanche/Trarieux qui a posé question. Et notamment la volonté de passer l’avenue Rockefeller en sens unique descendant vers Lyon, avec des questionnements sur les accès à l’hôpital, et de report de trafic vers le quartier de Montchat par Trarieux. Fin février, HCL et Métropole avaient d’ailleurs annoncé un accord à ce sujet.

Le Chemin Neuf sera fermé aux voitures

La Métropole a tranché sur ces deux cas d’usage : elle testera pendant neuf mois, dans le 5e arrondissement, un 3e scénario produit à partir des discussions autour des deux premiers : la fermeture du Chemin Neuf aux voitures, sauf ayants droit (riverains...). Le Nord de la rue de l’Antiquaille, lui, passera en sens unique au pied de Fourvière pour aider à la mise en place de meilleurs aménagements piétons.



Le test débutera à partir de la fin des Nuits de Fourvière.

Mais la Ville en contrepartie recule sur sa volonté de passer la rue du Trion à sens unique. Le concept restera celui d'une vélo-rue, mais à double-sens. Valentin Lungenstrass, adjoint de la Ville aux mobilités, confirme que l'« on lâche complètement le sens unique sur rue de Trion et rue des Farges. La crédibilité de la vélo-rue passera uniquement par ces deux changements majeurs. Le pari est que le flux automobile soit assez bas pour que ce soit crédible ».

Le secteur sera à terme, si le dispositif est pérennisé, sécurisé à son amont par une borne rétractable.

Grange-Blanche : Rockefeller sera bien à sens unique

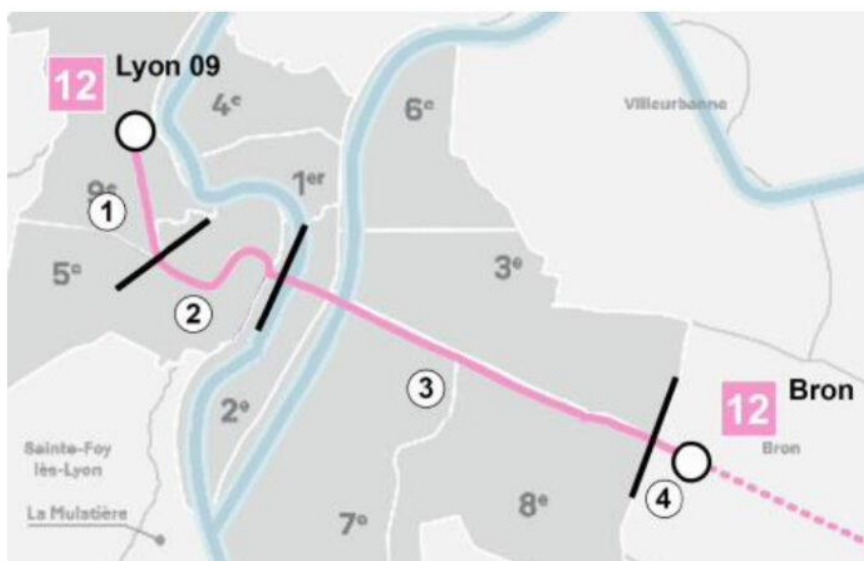
Sur Rockefeller aussi, la mise en sens unique descendant vers Lyon Grange-Blanche de l'avenue Rockefeller sera testée, pendant six mois, à partir de la fin d'année 2024. Un atelier sera engagé avec les habitants du quartier Montchat pour déterminer plus clairement les axes à protéger et les sens de circulation éventuels à modifier.

Repères : la VL 12

Les premiers travaux démarreront en fin d'année 2024 et se poursuivront jusqu'en 2026 pour les secteurs en « cœur » de ville (5^{ème}, 2^{ème}, 3^{ème}, 7^{ème} et 8^{ème} arrondissements de Lyon).

Aux extrémités (9^{ème} arrondissement de Lyon, Bron et Saint-Priest), les premiers aménagements seront lancés en 2026.

Le secteur 5, de Bron à Saint-Priest, sera réalisé à l'horizon 2030.



Secteur n°1 : de Valmy à la rue de Trion
Page 2

Secteur n°2 : du 5^e arrondissement de Lyon à la place Bellecour
Page 3

Secteur n°3 : du pont Bonaparte à l'avenue Rockefeller à Lyon
Page 4

Secteur 4 : de l'avenue Roosevelt jusqu'au giratoire de la Boutasse à Bron
Page 5

BFM - 16/04/2024

VIDEO Durée 1:30

Lyon : la montée du Chemin neuf fermée neuf mois cet été pour créer une Voie lyonnaise

https://www.bfmtv.com/lyon/replay-emissions/bonjour-lyon/lyon-la-montee-du-chemin-neuf-fermee-neuf-mois-cet-ete-pour-creer-une-voie-lyonnaise_VN-202404160235.html

Lyon Capitale – Web - 16/04/2024

Nathan Chaize

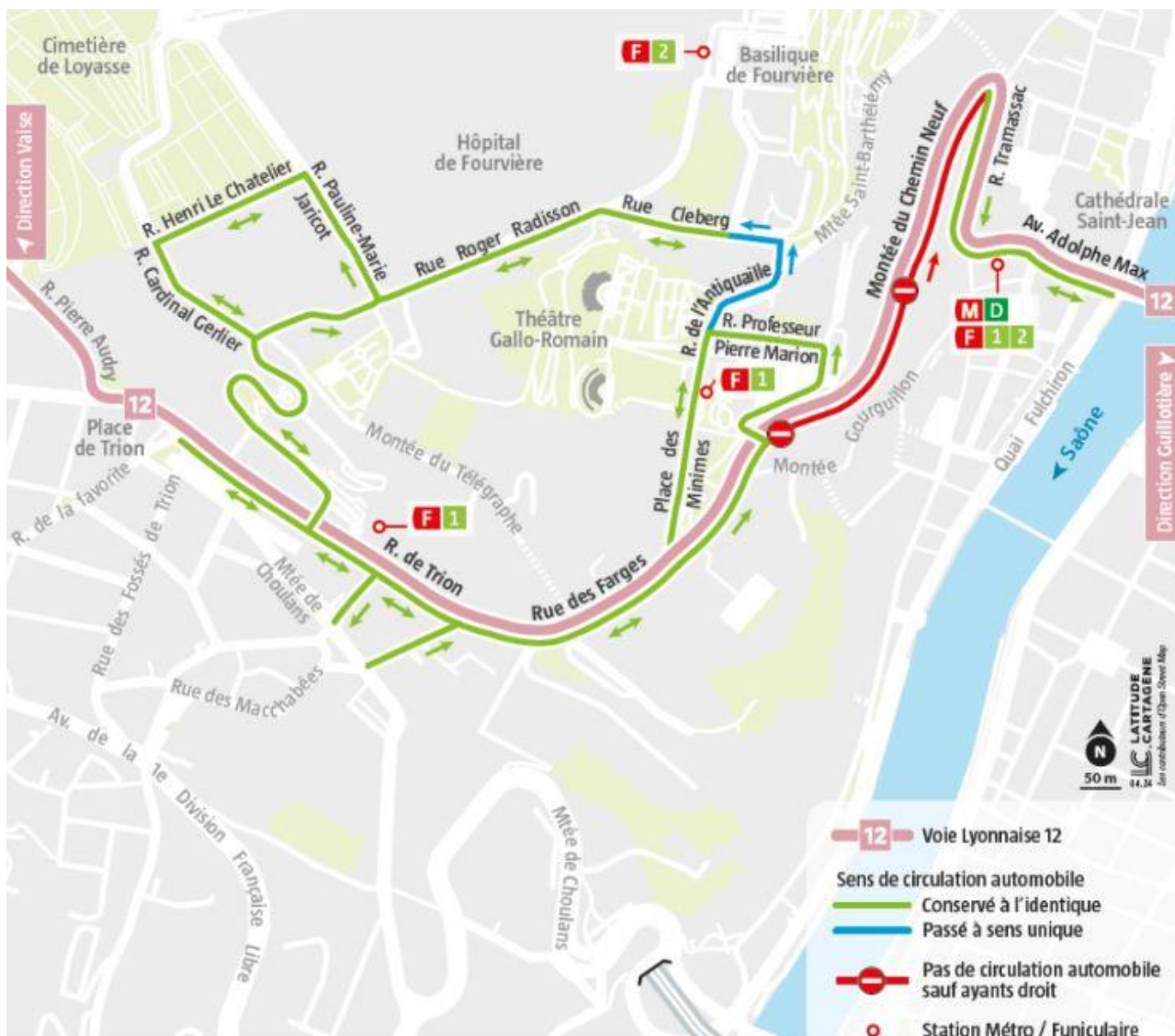
Voie lyonnaise montée du Chemin neuf : "Les gens n'en peuvent plus"

Après plusieurs semaines de contestation des Comités d'intérêts locaux, la Métropole de Lyon a décidé d'expérimenter la fermeture de la montée du Chemin neuf pendant neuf mois, évitant toutefois la période des Nuits de Fourvière.

"On ne voit pas pourquoi ils attendent que les Nuits de Fourvière soient finies pour lancer l'expérimentation...", lance ironiquement Frédéric Auria, président de la Renaissance du Vieux-Lyon, opposé, comme tous les Comités d'intérêts locaux du 5e arrondissement, à la fermeture de la montée du Chemin neuf. "Il est évident qu'ils se doutent que cela va poser problème pendant le festival", ajoute-t-il.

"Ce projet va permettre d'élargir les trottoirs et de réduire le trafic sur la rue Tramassac et la place Saint-Jean" - Frédérique Bienvenüe, co-présidente de l'association La Ville à Vélo

Ce lundi, la Métropole de Lyon a annoncé qu'elle expérimenterait pendant neuf mois la fermeture à la circulation automobile de la montée du Chemin neuf, qui permet de relier le quartier de Saint-Just au Vieux-Lyon dans le sens de la descente, pour permettre la mise en oeuvre de la Voie lyonnaise n°12. Scénario proposé après une vive opposition au projet initial, notamment dans le secteur de Trion, il n'a pas non plus convaincu les habitants. La collectivité a donc décidé, comme elle l'a fait pour Oullins, d'expérimenter, tout en évitant la période des Nuits de Fourvière.



Le plan de circulation prévu pour l'expérimentation.

Pour Frédérique Bienvenüe, co-présidente de l'association La Ville à Vélo, ce réaménagement ne devrait pas poser d'importants problèmes lors du festival. "Les gens y accèdent très peu en voiture. Ils se garent en bas et montent en funiculaire", indique-t-elle. Vice-président en charge des mobilités, Fabien Bagnon rappelle lui aussi que "les circulations automobiles sont déjà très limitées dans le secteur lors des grands événements", expliquant par ailleurs que le projet a été "travaillé avec les Nuits de Fourvière au regard de leur contraintes logistiques".

"Il faut maintenant qu'ils assument de vouloir faire des autoroutes vélo"

Mais pour Frédéric Auria, le projet, même expérimental, ne passe pas : "Il faut maintenant qu'ils assument de vouloir faire des autoroutes vélo. Il n'y avait aucun souci pour les cyclistes sur cet axe. La montée était sécurisée, et en descente, les vélos vont de toute façon plus vite

que les voitures", s'agace-t-il. Alors que la pétition lancée par les CIL contre la fermeture de l'axe a rassemblé plus de 1 000 signatures en ligne et près de 1 500 en version papier, le président de la RVL s'inquiète : "Si le projet est mis en place sans écouter les retours, on va atteindre un point de non-retour, les gens n'en peuvent plus."

Pour Frédérique Bienvenüe, co-présidente de l'association La Ville à Vélo, l'annonce de cette expérimentation est une bonne nouvelle, surtout pour les piétons. "En plein quartier historique, avec beaucoup de tourisme, cela va permettre d'élargir les trottoirs et de réduire le trafic sur la rue Tramassac et la place Saint-Jean", considère-t-elle. Pour Frédéric Bienvenüe, "les gens avaient pris l'habitude d'un autre itinéraire à la montée sans que des reports de circulation problématiques ne soient observés, il n'y aura pas de souci pour la descente".

"Les habitants de Choulans qui ont déjà le nez dans les particules fines seront sûrement ravis d'avoir un nouveau report de trafic" - Frédéric Auria, président de la RVL

Marie-Pierre André, présidente du CIL Point du Jour, demande de son côté aux élus d'adopter un point de vue plus global. "Tout l'ouest lyonnais passe par chez nous, avec Choulans réduite à une voie, des bus saturés, le relief qui rend difficile de prendre un vélo, cela nous paraît précipité de fermer le Chemin neuf", déplore-t-elle, invitant à reconsidérer le projet une fois le Tramway express de l'ouest lyonnais finalisé.

Il faudra pour les opposants et automobilistes ne faisant pas partie des ayants-droits (dont le cadre reste comme toujours à définir), se résigner à emprunter désormais la montée de Choulans pour rejoindre la Presqu'île depuis la colline. Un itinéraire déjà très fréquenté et sujet aux embouteillages. "Les habitants de Choulans qui ont déjà le nez dans les particules fines seront sûrement ravis d'avoir un nouveau report de trafic", maugrée Frédéric Auria.

Le Figaro Web – 17/04/2024

Antoine Sillières

L'autoroute à vélo du Vieux-Lyon déchaîne les passions

La Métropole a acté ce mercredi l'expérimentation pour neuf mois de la fermeture à la circulation automobile d'une des rares montées reliant le Vieux-Lyon au plateau du 5e arrondissement, pour y faire passer une de ses super-pistes cyclables.

Un demi-siècle après avoir sauvé le quartier de la destruction voulue par Louis Pradel pour y faire passer un échangeur autoroutier, l'association Renaissance Vieux-Lyon se mobilise contre une nouvelle autoroute... cycliste cette fois. Baptisée Voie lyonnaise numéro 12, du nom de ce réseau vélo express mis en place par l'exécutif écologiste à la métropole de Lyon pour 280 millions d'euros et 250 kilomètres de pistes d'ici à 2030, elle doit percer l'agglomération d'ouest en est sur 19 kilomètres. Si certaines portions de ces voies, au tracé consensuel, font déjà la joie des cyclistes, dans le val de Saône ou sur les quais de Rhône, la traversée des quartiers les plus denses prend parfois des airs de chemin de croix face aux oppositions locales.

C'est le cas pour faire monter cette VL12 à Fourvière par l'étroite montée du Chemin-Neuf. Battue en brèche par Renaissance Vieux Lyon et plusieurs conseils de quartier, cette solution est pourtant soutenue par un autre collectif, Saint-Just Respire. Et validée, depuis ce mercredi par la Métropole de Lyon, qui a tranché dans le vif en décidant d'expérimenter la fermeture à la circulation de cet axe, l'un des seuls reliant le haut et le bas du 5e arrondissement. Une expérimentation pour neuf mois qui commencera après le festival des Nuits de Fourvière, au cœur de l'été.

Contestée d'est en ouest

Si la métropole promet des réunions de mise en place, cette validation, unilatérale selon les opposants, du tracé a suscité une vague de contestations, tout le long du tracé. Et fait exploser le maire de Bron, Jérémie Bréaud (LR), à l'opposé de l'agglomération. Dans ce secteur où sont installés de nombreux établissements de santé, mêmes les HCL s'étaient émus de la difficulté d'accès des secours à Édouard-Herriot, le principal hôpital de la ville, que risquait d'engendrer le passage de cette large piste cyclable. Avant de s'entendre avec les élus sur un compromis. L'édile brondillant qui se bat aussi contre le tracé de la VL11, et

du super bus l'accompagnant moyennant quelque expropriation potentielle, dénonce « un passage en force » « derrière les discours de façade prônant une pseudo-concertation ».

Un discours qui résonne en écho sur les pavés du Vieux Lyon donc. Dans ce quartier touristique emblématique, la montée du Chemin-Neuf est déjà passée en sens unique en début de mandat. Cette pente à 10% sera désormais exclusivement cycliste, et piétonne, à l'exception de quelques ayants droit. « Il y aura un report sur la montée de Choulans, déjà saturée depuis la réduction à une voie, anticipe Frédéric Auria, président de Renaissance Vieux-Lyon. Nous ne sommes pas contre les voies lyonnaises en soi mais il faut des solutions de report, et le tramway express de l'ouest lyonnais n'est pas encore près ni assez long ».

Plusieurs comités d'intérêt local (CIL) de quartiers environnants pointent aussi la fermeture de cet axe qui permet de gagner Champvert, Tassin ou l'hôpital de Fourvière. « Une ville inclusive se doit de ne pas exclure une partie de sa population et de permettre à tout un chacun de se déplacer librement selon ses besoins et sa vie sociale », s'alarme la pétition en ligne qui cumule 1200 signatures, « en plus des 1800 papiers », souligne Frédéric Auria.

10.000 vélos par jour en 2030

De son côté, la métropole souligne les 10.000 cyclistes attendus sur le secteur à horizon 2030, sur le fond. Sur la forme, elle convoque les « rues étroites sur lesquelles la cohabitation entre les usagers représente un fort enjeu ». « Un aménagement cyclable séparé de la chaussée ne peut pas être réalisé car les largeurs sont insuffisantes. La Métropole a retenu la solution de “vélorue” pour son caractère mixte, qui ne requiert pas d'aménagements cyclables séparatifs, explique-t-elle. Ce dispositif nécessite de retravailler le plan de circulation automobile pour ramener le trafic automobile à un niveau compatible avec la sécurité des personnes à vélo, tout en maintenant l'accessibilité locale en voiture ».

Comme ces riverains menacés d'expropriation à Bron, Frédéric Auria pointe la rigidité du cahier des charges des voies lyonnaises. « On n'est pas obligé de faire du 20 km/h de moyenne partout ». Et le tracé de la VL12 : « Pour rejoindre le 9e arrondissement il y a déjà des pistes cyclables longeant la Saône ». Si la date des travaux n'est pas mentionnée, expérimentation oblige, il craint déjà une désertification du centre historique par les familles, « à force de contraintes ». Sur la portion suivante en revanche, celle qui court de la Guillotière aux hôpitaux de Grange Blanche via le cours Gambetta, les premiers coups de pioche sont attendus pour l'hiver prochain.

France 3 - 17/04/2024

Vidéo 5 mn – Fatima Bouyablane

Voie lyonnaise n° 12 et impact Chemin neuf

https://france3-regions.francetvinfo.fr/auvergne-rhone-alpes/programmes/france-3_auvergne-rhone-alpes_ici-19-20-grand-lyon

Métropole de Lyon

Ils proposent une loi pour réserver le conseil métropolitain à des élus municipaux

Étienne Blanc (LR), au Sénat, et Alexandre Vincendet (Horizons), à l'Assemblée nationale, ont déposé leur proposition de loi pour que la Métropole de Lyon, en redevenant une communauté urbaine conservant toutefois les compétences du Département, permette aux 58 maires de l'agglomération lyonnaise d'y être élus.

L'heure de vérité approche. On saura bientôt si Étienne Blanc, au Sénat, et Alexandre Vincendet, à l'Assemblée nationale, comptent suffisamment d'amis pour faire inscrire leur proposition de loi et... obtenir leur adoption. Au moins les textes sont-ils enfin déposés, ont-ils annoncé conjointement ce jeudi, après plusieurs mois de tractations au sein de leurs assemblées et avec le gouvernement.

Le but des deux parlementaires : faire entendre la voix des communes en ne faisant siéger au conseil métropolitain que des élus issus des conseils municipaux, comme du temps de la communauté urbaine, alors que les 150 conseillers actuels ont été désignés par un scrutin distinct de l'élection municipale.

Des sièges pour les 58 maires

Par la même occasion, ils souhaitent permettre aux 58 maires des communes de l'agglomération de siéger à la Métropole, alors qu'ils ne sont aujourd'hui que 21 sur ses bancs rue du Lac à Lyon 3^e.

Depuis plusieurs mois, 47 maires associés à deux maires d'arrondissement (sur 9), veulent croire à un retour en arrière. Ils souhaitent pouvoir voter sur des sujets intéressants leurs communes aussi importants que l'urbanisme, la col-



Étienne Blanc, sénateur, et Alexandre Vincendet, député, souhaitent que les maires siègent au conseil métropolitain. Photos d'archives Maxime Jegat



lecte des déchets, la propreté des rues, les pistes cyclables, la végétalisation le long des axes, le prix de l'eau ou encore l'implantation des réseaux de chaleur.

« L'instauration d'une élection directe des conseillers métropolitains, décorrélée des conseils municipaux des communes qui composent la Métropole est source de conflits entre les communes et la Métropole », considère

Alexandre Vincendet dans un communiqué, ajoutant qu'« exclure les communes de l'appareil décisionnel revient à paralyser le fonctionnement de la Métropole. Étienne Blanc ne dit pas autre chose dans le préambule de sa proposition de loi, en écrivant que « la protection de l'avenir des communes doit être notre priorité ». Le retour à la communauté urbaine n'est pas total, les deux parlementaires souhai-

tant conserver à la Métropole, les compétences sociales du Département récupérées lors de sa création par la loi Maptam en 2014.

Au Sénat, rien n'est gagné, car il faudra à la proposition de loi d'Étienne Blanc passer par les fourches caudines de la commission des lois dont le gardien est le sénateur (LR) François-Noël Buffet, lequel... a non seulement voté la loi Maptam mais fait sienne la conclusion du rapport d'information sur la Métropole (2022) jugeant « ni possible, ni souhaitable » un changement de cap. Étienne Blanc peut d'ores et déjà compter sur le soutien de Blandine Brocard, une députée de la majorité présidentielle, qui vient d'écrire aux maires de l'agglomération qu'elle appuierait, à l'Assemblée nationale, la proposition de loi concoctée initialement par Étienne Blanc au Sénat.

● **Sophie Majou**

Vendredi 19 avril 2024

Actu Lyon et région | 15

Rhône

Concertation sur les mobilités du sud-est lyonnais : les réponses de l'État attendues

Un an et demi après son lancement, la vaste concertation sur les mobilités dans le sud-est lyonnais n'a toujours pas livré officiellement ses secrets. Le cabinet du nouveau ministre des Transports reste allusif sur les perspectives... Guère rassurant pour les acteurs locaux.

Les mois passent et les espoirs des annonces de Clément Beaune à l'automne 2022 commencent à avoir du plomb dans l'aile, dans un sud-est lyonnais quotidiennement embolisé.

« Nécessaire de réfléchir »
Sur fond de projet d'élargissement de l'A46 sud reliant Ternay à Saint-Priest depuis l'A7, l'ample et insolite concertation qu'il avait lancée sur les mobilités sur ce secteur est bien discrète. Ses réponses sont pourtant souvent présentées



Le nouveau ministre délégué en charge des Transports Patrice Vergriete n'est pas annoncé entre Rhône et Saône pour le moment. Photo Sipa

comme des leviers pour résoudre les problématiques de transport routier dans l'agglomération. Mais voilà, ce ministre des Transports n'est pas revenu en 2023 comme il l'avait promis puis il a été débarqué. Son successeur, Patrice Vergriete, n'a pas été annoncé entre Rhône et Saône depuis.
« Des projets avaient été lan-

cés et prévus il y a plusieurs années, il est normal que cela soit rediscuté » explique son cabinet aujourd'hui dans une référence probable au dossier de l'A46 sud. Un discours made in 2022 ou presque...

« Le ministre s'exprimera en temps voulu sur la poursuite ou non de certains projets, mais au fil de l'eau, projet par projet,

ajoute-t-on depuis Paris. Il est nécessaire de réfléchir l'objectif de ces projets, en tenant compte de ceux qui ont un intérêt à l'échelle nationale et de ceux qui ont un intérêt principalement local. Cela doit se faire dans un travail de dialogue avec l'ensemble des élus concernés... »

« On a vu qu'ils n'avaient pas les infos »

Le principe même d'une concertation... mais bien plus restreinte que la réponse multimodale élaborée avec l'ensemble des acteurs de la mobilité, promise en 2022. Alors, côté sud-est lyonnais ça grince. La Fédération d'associations Fracture ne s'en étonne pas. Cet hiver, elle avait eu une visio avec une partie de l'équipe ministérielle. « On a vu qu'ils n'avaient pas les infos... Ils bottaient en touche en attendant de trouver une réponse qu'ils n'ont pas pour résoudre cette problématique,

ironise son président Gilles Rennevier. Que voulez-vous qu'ils disent ? »

« Ils cherchent à gagner du temps, à trouver une porte de sortie »

Gilles Gascon, maire de Saint-Priest, renchérit pour expliquer le temps pris pour rendre compte de la concertation. « C'est également silence radio pour nous et c'est très étonnant. Je pense qu'ils sont un peu coincés, qu'ils savent que le projet de la prolongation de l'A432 est ressorti de la concertation, pense l'élu. Ils cherchent à gagner du temps, à trouver une porte de sortie. »

Elle pourrait s'esquisser d'ici la fin du deuxième trimestre. Selon nos informations, la préfecture envisagerait d'organiser un nouveau comité de pilotage dans ce délai...

● **Cyrille Seux**

Lyon

Pollution : ces habitants du quai Gillet réclament le passage à une voie sous le tunnel de la Croix-Rousse

Ils disent « subir une pollution persistante », en dépit d'un trafic dont on dit qu'il baisse. Eux qui habitent le quartier Croix-Rousse Saône aux abords du tunnel réclament des mesures transitoires ou définitives. Comme le passage à deux fois une voie. Pour diminuer la circulation et faire de la place à une nouvelle ligne forte de bus. Et là, ce n'est pas gagné.

Trop de circulation à proximité du tunnel de la Croix-Rousse... Le constat est toujours le même de ce côté-ci de la Croix-Rousse et aujourd'hui faute de réponse, on questionne encore.

Que faire pour que soit prise en compte la pollution essentiellement au niveau du quai Gillet « qui pâtit d'une pollution chronique due à la proximité du tunnel » et de l'école des Entrepôts ? interroge Luc Arbib, président du conseil de quartier Croix-Rousse Saône.

Et la demande se fait pressante. D'autant que de l'autre côté, la Ville de Lyon s'apprête à engager en 2025, à hauteur de 6 millions d'euros, de gros travaux d'isolation à l'école Michel-Servet avec, notamment, la mise en place d'une ventilation double flux avec filtration particule.

Une voie de covoiturage ?

Certes le taux de particules fines aurait baissé mais qu'en est-il du dioxyde d'azote ? questionne le président pour qui « le sujet c'est la pollution de fond ». La solution ? Réduire le nombre de voies affectées aux voitures, autrement dit, passer à un deux fois une voie, et ainsi diminuer la circulation.

« On attend tel le messie que la Métropole ou la préfecture, prenne des mesures transitoires ou définitives pour faire en sorte qu'il n'y ait plus

50 000 véhicules qui y circulent chaque jour », indique Luc Arbib. La Métropole en compte 35 000. Déplorant une ZFE (Zone à Faibles Émissions) qui « tarde à servir à quelque chose sans vidéo-évaluation avant 2025 », le président d'association évoque deux options, aménager une voie de covoiturage ou affecter une file de voitures à un transport en commun de type BHNS ou tramway.

Cette dernière option a déjà été envisagée en mars 2022. Proposition de campagne des élus écologistes, l'intention de supprimer une voie de circulation voiture dans chaque sens pour y mettre une voie de bus est alors développée par Jean-Charles Kohlhaas, vice-président de la Métropole de Lyon. Intention qui doit être assortie d'une autorisation de l'État, dit-il, car il s'agit d'une « route à grande circulation ».

« Nous, simples habitants de la Croix-Rousse, on subit la pollution »

Luc Arbib, président du conseil de quartier Croix-Rousse Saône

Le maire de la Croix-Rousse Rémi Zinck y voyait des avantages : « lutter contre la pollution » et « créer un mode de transport en commun plus important que le C6, la ligne de bus qui passe à l'intérieur du tunnel ».

La LCO relierait la Part-Dieu à Écully en passant par Vaise

Ce projet a un nom : la ligne forte TCL Centre-Ouest ou LCO. Il a été inscrit au plan de mobilité de Sytral Mobilités



Pour le président du conseil de quartier Luc Arbib, c'est « essentiellement le quai Gillet qui pâtit d'une pollution chronique due à la proximité du tunnel sous la Croix Rousse ». Photo Aline Duret

« qui sera prochainement arrêté ». On n'en saura pas davantage. Si ce n'est qu'il faudra sans doute être patient. Ce nouveau tracé qui permettrait, selon la Métropole de Lyon, de relier la Part-Dieu au campus Lyon-Ouest à Écully en passant par Vaise, est évoqué à l'horizon 2030, voire 2040.

Une échéance bien lointaine. « Pour moi, estime Luc Arbib, la situation est bloquée », et non pas pour la raison officielle évoquée précédemment (la route à grande circulation). Cette incertitude reposerait en fait sur ce que l'habitant qualifie de « gué-guerre » entre la Métropole et la ville d'Écully. « Et au final, dit-il, nous, simples habitants de la Croix-Rousse, on subit la pollution ».

● **Aline Duret**

Projet LCO : la Métropole de Lyon et la ville d'Écully pas sur la même longueur d'onde

C'est un « désaccord profond » qui a émergé entre la ville d'Écully et la Métropole de Lyon et qui a été relaté dans les colonnes du Progrès. Et pour lequel le projet LCO (pour Ligne Centre-Ouest) est aux avant-postes.

Comme pour tout projet de ligne forte, les collectivités, ici la Métropole et Sytral Mobilités, examinent avec attention plusieurs critères. Le nombre d'habitants concernés en fait partie. « L'investissement est tel qu'elle doit bénéficier au plus grand nombre », argumentait récemment Renaud Payre, vice-président de la Métropole en charge de l'Habitat. Par conséquent, poursuivait-il, l'arrivée d'une telle

ligne qui « permettrait aux habitants d'Écully centre ou du quartier Sources d'être reliés à la Part-Dieu, grâce à une station proche de chez eux », doit « s'accompagner d'une densification, aux Sources mais pas seulement ».

L'intention passe mal. Le maire d'Écully, Sébastien Michel s'en est expliqué : « Quand Renaud Payre dit que le désenclavement du quartier des Sources se fera par une ligne forte de transports en commun, c'est faux, car on parle d'une ligne qui n'aurait aucun arrêt dans le quartier. En plus de cela, elle ne verrait pas le jour avant 2032 ou 2033 dans le meilleur des cas. » Le dossier serait-il bloqué ?

Vendredi 19 avril 2024

Métropole de Lyon

Prix de l'eau : comment la Métropole noie le poisson pour les familles nombreuses

La Métropole de Lyon minimise le nombre de familles nombreuses impactées par le doublement du prix de l'eau au-delà de 180m³ annuels, n'assumant pas l'effet collatéral d'une mesure prise principalement pour ponctionner davantage les détenteurs de piscines individuelles. Explications.

Inviter à la sobriété pour préserver la ressource en eau. C'est le projet de la coalition Verte/gauche aux manettes de la Métropole de Lyon depuis 2020. Pour y parvenir, elle a décidé de faire payer deux fois le tarif de base au-delà d'une consommation de 180 m³ annuelle à partir du 1^{er} janvier 2025. Dans le viseur : les usages d'agrément et de loisirs « non essentiels » et « sans valeur sociale » selon la collectivité, comme les piscines individuelles, notamment dans les monts d'Or où des consommations jugées excessives ont été relevées par le service métropolitain de l'eau (Régie de l'Eau). Ceux qui arrosent leur grand jardin sans récupérer l'eau de pluie y seront aussi de leur portemonnaie.

Plongée dans l'inconnu
Au total, ce sont « moins de 5 % » des abonnés « (16 000 foyers) qui atteindront le seuil du doublement du tarif à l'échelle de l'agglomération, annonce le président écologiste de la Métropole de Lyon.



La nouvelle tarification vise notamment les détenteurs de piscine individuelle. La Métropole estime que seulement 2 000 familles nombreuses seront concernées par le prix majoré de l'eau. Illustration Philippe Vacher

Mais combien de familles nombreuses, dont la grosse consommation d'eau est légitime, seront victimes collatérales de la mesure votée au conseil métropolitain du 11 mars 2024 ? Problème : « On ne sait pas combien il y a de personnes derrière un compteur », dévoile la Métropole. Intuitivement, on se dit quand même que plus il y a d'habitants dans une maisonnée, plus on consomme de l'eau pour l'hygiène, la préparation des repas, la boisson, le linge, etc. « Toutes nos études confirment que la taille du ménage est un facteur prépondérant », stipule d'ailleurs un document de travail de la collectivité.
En fixant le doublement du tarif à partir de 180 m³, la Métropole annonce mettre à l'abri les familles nombreuses. Et c'est ainsi

qu'Anne Grosperin, la patronne écologiste de la Régie de l'Eau affirme sans fêrir dans un tweet du 6 mars 2024, que « [...] les familles nombreuses ne seront pas impactées par la nouvelle facturation ». Voilà pour la théorie.
Minoration des moyennes
Maintenant, la pratique. Des « familles nombreuses » seront bel et bien « concernées » corrige le président écologiste de la Métropole, élaboussé par le principe de réalité. Mais elles ne sont que 2 000, soit « 0,3 % » de la totalité des abonnés de la Métropole, d'après Bruno Bernard.
Pour parvenir à ce résultat miraculeux, la Métropole s'y est prise en deux temps. Elle a d'abord minoré les moyennes théoriques de consommation d'eau des foyers selon un docu-

ment qu'elle a communiqué au Progrès permettant d'expliquer le calcul des 0,3 % annoncés par Bruno Bernard. Ainsi, alors qu'il est d'usage de considérer qu'une famille de 4 personnes dépense en moyenne 120 m³/an, la collectivité table sur une consommation « raisonnable » à 110m³, et procède de la même manière pour 1 personne (40 m³), 2 personnes (70m³), 3 personnes (90 m³), 5 personnes (130 m³), 6 personnes (150 m³), 7 personnes (170m³), 8 personnes (190 m³) et 9 personnes et + (210m³).
Surfer sur les chiffres
Pour obtenir le chiffre des 2 000 familles nombreuses atteintes par le prix majoré de l'eau, le président de la Métropole n'a comptabilisé que les... familles de 8 habitants et +, laissant

entendre, de facto, qu'elles dépassent toutes 180 m³. Pourtant, dans une même typologie de foyers, certains consomment plus ou moins que la moyenne... Mais où se cachent donc les 14 000 autres foyers percutés par la mesure (« 16 000 abonnés », diminués des « 2 000 familles de 8 habitants et + ») ? D'après le raisonnement de la Métropole, on ne les trouve dans aucun des foyers de 5, 6 et 7 habitants, l'idée, étant, on l'a compris de minorer le nombre des familles nombreuses concernées, mais uniquement dans les foyers de moins de 5 personnes dont les moyennes de consommation sont pourtant moindres.
Conclusion : la Métropole cherche à minimiser l'effet pervers de sa nouvelle tarification sur les familles nombreuses (48 000, au total) en surfant sur la vertéstatistique. Mais comme on ne connaît jamais le nombre de familles nombreuses touchées réellement, ne sachant pas « combien d'habitants sont derrière chaque compteur », personne n'y verra goutte. Sauf les familles nombreuses effectivement concernées par le seuil de 180 m³ doublant le prix de l'eau aujourd'hui fixé à 1,21 € TTC/m³ avant la refonte des tarifs en juin 2024. Elles seront à coup sûr, beaucoup plus nombreuses que « 2 000 ».
● Sophie Majou
* Selon l'Insee, une famille nombreuse se définit à partir de trois enfants

Le vrai faux document

Pour parvenir à déterminer, dans nos précédentes éditions, que près d'un quart des familles de 5 habitants et plus, sera touché par le prix majoré de l'eau (à partir d'un seuil de consommation de 180m³), Le Progrès s'est fondé sur un document estampillé « Métropole Grand Lyon » montrant l'amplitude des consommations d'eau selon chaque typologie de foyers. « Ces courbes ne concernent pas l'agglomération lyonnaise » a toutefois signalé le service presse de la collectivité, mais des « villes et communes de France » sans que Le Progrès obtienne de savoir lesquelles. « Ce ne sont pas

des chiffres lyonnais, ni même français », explique de son côté, Lucien Angeletti, membre de l'Assemblée des usagers de l'eau, un groupe de citoyens ayant co-construit la nouvelle tarification avec les élus.
En conséquence, l'affirmation que 25 % des familles de 5 habitants et plus serait atteint par la facturation majorée est fautive selon la collectivité, elle-même étant bien en peine de produire un calcul statistique probant sur la part des familles nombreuses concernées (lire par ailleurs). L'analyse du vrai-faux diagramme permet in fine de déterminer que 4,8 %



Visual de la Métropole de Lyon extrait des documents de travail de l'Assemblée des usagers de l'eau. Photo Sophie Majou

des abonnés de l'agglô seront touchés par le doublement du prix de l'eau. Un pourcentage finalement... très proche des « moins de 5 % »

annoncés par Bruno Bernard. Pas si mal pour des courbes réalisées au doigt mouillé!
● S. M.

Une aide pour les familles précaires

Si les ménages sont précaires, la Métropole s'engage à prendre en charge directement la facture lorsque celle-ci dépasse 3 % du budget du ménage. Et pour les autres ? Rien n'est prévu si ce n'est une gratuité du prix de l'eau, comme pour l'ensemble des abonnés, des 12 premiers mètres cubes à partir du 1^{er} janvier 2025. A Rennes (Ille-et-Vilaine) où une bascule de tarification a été instaurée à seulement 150 m³, on a opté pour une aide annuelle généralisée de 30 euros/enfant pour les familles d'au moins trois enfants, et ce pour corriger l'effet pervers de la mesure.

BRETEL