



REVUE DE PRESSE 12 MARS 2022

ZFE : « On veut étendre les aides à 70 % de la population »



La Zone à faibles émissions (ZFE) sera étendue progressivement sur le territoire de la Métropole de Lyon avec l'objectif de bannir les véhicules diesel au 1^{er} janvier 2026. Ici, un panneau ZFE qual Fulchiron (Lyon 2e). Photo d'archives Progrès/Joël PHILLIPPON

Après six mois de concertation publique, la Métropole de Lyon a organisé mardi soir une réunion de synthèse sur la Zone à faibles émissions (ZFE). L'occasion pour son président, Bruno Bernard (EELV), et son vice-président, Jean-Charles Kolhaas, de dresser les grandes lignes d'un projet qui doit progressivement s'étendre à l'horizon 2026.

Alors que la Zone à faibles émissions (ZFE) est amenée à s'étendre progressivement jusqu'en 2026, *Le Progrès* relève les points saillants défendus par la Métropole lors de la réunion de synthèse du 1^{er} mars.

■ Améliorer la qualité de l'air

« La ZFE est un enjeu de santé publique. 86 % de la population

de la Métropole souhaite une amélioration de la qualité de l'air. La pollution cause 48 000 morts prématurés en France chaque année. Cela passe par des mesures comme limiter la vitesse des voitures, réduire le flux de véhicules grâce à l'extension progressive de la ZFE et apporter des alternatives de transport aux citoyens », a d'abord rappelé Bruno Bernard.

■ L'exclusion des Crit'Air 2

Alors les véhicules Crit'Air 5 et non classés des particuliers seront interdits de circuler dans la

ZFE dès le 1^{er} juillet 2022, l'exclusion des Crit'Air 2 prévue avant le 1^{er} janvier 2026 est loin de faire consensus.

Pourtant Jean-Charles Kolhaas, vice-président, défend bec et ongles cette mesure : « Les Crit'Air 2 sont polluants pour les trajets de courte distance, le filtre à particules n'étant pas efficace à froid. On sait que 80 % des trajets réalisés en ville font moins de 3 kilomètres. Mais je le répète, l'objectif est d'y aller marche après marche pour éviter de se casser la figure et repartir à zéro. »

« La ZFE est un enjeu de santé publique. 86 % de la population de la Métropole souhaite une amélioration de la qualité de l'air »

Bruno Bernard, président de la Métropole de Lyon

« Cela va accroître la facture sociale »

« Vous mettez la charrue avant les bœufs. Il est hors de question que je change mon véhicule », peste un habitant du Val de Saône, en pleine réunion de synthèse.

« Je dois parfois me rendre à la gare chercher mes enfants tard le soir. Mon quartier est très mal desservi par les transports, quelle solution proposez-vous ? » questionne ce propriétaire d'un véhicule Crit'Air 2.

C'est peu dire que le projet d'extension de la ZFE fait grincer des dents. « Les aides pour les professions intermédiaires sont ridicules », tacle un ingénieur retraité du 5^e arrondissement. Même son de cloche pour cet autre retraité de

l'industrie chimique. « On va se retrouver avec une catégorie d'automobilistes à deux vitesses. Le coût de la voiture électrique est encore important. La ZFE va accroître la facture sociale, notamment pour ceux qui vivent en périphérie. »

Également perplexe sur le projet, ce gérant d'une entreprise de BTP, qui réside à la Croix-Rousse, apostrophe Bruno Bernard sur « une offre de transport insuffisante. 70 % du parc véhicule sera concerné dans les quatre ans. L'extension de la ZFE est précipitée. Vous n'avez pas une vision à long terme. Vous allez mettre une partie de la population hors de la société. »

■ Favoriser les modes de transports

La Métropole de Lyon a affirmé vouloir renforcer les alternatives à la voiture. « Un axe important de notre politique consiste à développer et sécuriser le parcours des cyclistes et les stationnements pour les vélos », insiste Bruno Bernard.

Pour Jean-Charles Kolhaas, la ZFE ne peut fonctionner qu'à condition « d'utiliser la voiture autrement, en développant la pratique et de l'auto partage, et celle du covoiturage. On a sombré dans une addiction à la voiture dont on doit se détacher. »

Le vice-président en charge des déplacements a estimé que le développement des Parcs relais en périphérie souhaitée par les panélistes « n'était pas une solution idéale ».

■ Des aides à l'achat

Alors que certains citoyens craignent que la ZFE pénalise les revenus les plus modestes, Bruno Bernard a réaffirmé l'engagement de la Métropole dans sa politique sociale et solidaire.

« On a mis en place la tarification solidaire et la gratuité dans les transports. 60 000 habitants de la Métropole ne payent plus les TCL. »

« L'État aide déjà les 50 % les plus pauvres, nous allons étendre les aides jusqu'à 70 % de la population », a affirmé Jean-Charles Kolhaas.

Et d'ajouter : « On peut acheter un véhicule électrique à partir de 16 000 euros aujourd'hui. L'argent public ne doit pas tout compenser. »

LyonMag : ville 30 km/h le 30 mars

On ne voit pas de grands chamboulements, pas de panneau, ni de marquages au sol ou encore de communication officielle.

Mais la promesse de Grégory Doucet de passer en ville 30km/h se réalisera bien le 30 mars. En octobre 2021, le maire de Lyon avait fait part de sa décision, en précisant que la mesure serait accompagnée de la mise en place de panneaux de signalisation et de marquages au sol.

Ce jeudi, Fabien Bagnon le vice-président de la Métropole de Lyon chargé des Mobilités Actives nous a confirmé que *"des panneaux sont bien en cours d'installation aux extérieurs de la Ville"*. Ces derniers sont actuellement bâchés, et seront révélés aux Lyonnais le 30 mars.

Les marquages au sol seront réalisés progressivement dès cette date. Sur l'asphalte, des inscriptions "50 km/h" seront réalisées où il sera encore possible de rouler à cette vitesse, *"car cela deviendra l'exception en termes de voirie"* précise Fabien Bagnon pour qui cette décision est *"une étape extrêmement importante sur l'apaisement de nos voiries, dans l'objectif de la réduction de l'accidentologie"*. L'élu rappelle notamment que *"17 piétons sont décédés en 2019 dans des accidents dans la Métropole de Lyon"*. Les axes qui resteront à 50 km/h seront communiqués dans les jours qui viennent.

Reste que **tous les axes qui passeront à 30km/h devront être à double sens pour les cyclistes**. C'est ce que dit l'article R110-2 du code de la route. Grégory Doucet compte *"révéler des annonces plus précises dans quelques jours"*, où il sera encore une fois question de la circulation des vélos. L'écologiste se veut néanmoins rassurant : *"tout est prêt, évidemment. Nous ne sommes pas en train d'ouvrir les pots de peinture"*.

Voies lyonnaises : l'acte 1 est lancé

Les travaux de la ligne 1 des Voies Lyonnaises qui reliera Vaulx-en-Velin et Saint-Fons, sont les prémises du réseau de voies cyclables larges et sécurisées qui maillera le territoire d'ici 2026. Mot d'ordre, de la place pour chaque moyen de transport et du végétal.

La star était moins le deux-roues que la pelle mécanique électrique à l'œuvre, jeudi matin, sur le chantier préliminaire aux Voies Lyonnaises. Conçu à Annecy par le constructeur Mecacalac, l'engin urbain multi-fonction évite les rejets dans l'atmosphère et présente l'avantage d'être silencieux. « Une garantie de sécurité puisque la majorité des accidents de chantier résulte de l'impossibilité de se parler », rappelle Marc Michaud, directeur de centre chez Perrier TP (filiale du groupe Colas).

Des enjeux de santé publique

Une raison supplémentaire de boire du petit-lait pour les élus écologistes, présentant le lancement du réseau express vélo, réalisation phare du mandat, appelée à traverser 49 communes.

« À terme, la totalité des emplois et des habitants de la Métropole sera à moins de 10 minutes à vélo des Voies

Lyonnaises », communique l'exécutif écologiste qui prévoit de réaliser 250 km d'aménagements (dont 100 km existants à améliorer et labelliser). En 2026, l'infrastructure comprendra 355 km.

Les enjeux demeurent ceux d'une amélioration de la qualité de l'air, d'une lutte contre les nuisances sonores. Contre la sédentarité également.

Ainsi, tout roule ou presque. Concernant l'objectif de multiplier par trois les déplacements vélos d'ici 2026, « on est bien partis », commente Fabien Bagnon, vice-président délégué aux mobilités actives et à la voirie. Ceux-ci sont en hausse de 40 % depuis fin 2019.

Une seule voie jusqu'en mai

Celui de réduire la place de la voiture est à l'œuvre également, dans le cadre d'un « rééquilibrage ». « La voiture représente 26 % des déplacements, mais occupe 60 à 70 % de l'espace », rappelle Bruno Bernard, président écologiste de la Métropole de Lyon.

Sur une portion du quai Claude Bernard, cette réduction est drastique puisque seule une voie est utilisable, ce jusqu'au 4 mai, travaux obligent.



Les travaux préliminaires à la ligne 1 des Voies lyonnaises ont débuté quai Claude Bernard à Lyon. Photo Progrès/Maxime JEGAT

À terme, sur ce quai de la rive gauche du Rhône où un pic de 17 000 vélos a été enregistré en septembre 2021, contre 12 000 véhicules/jour, deux voies de circulation seront maintenues, totalement indépendantes des voies cyclables à double sens, larges de 4 mètres au total. Des cheminements piétons propres seront, eux aussi créés. Le tout séparé par des espaces végétalisés.

Des corridors de fraîcheur

Grégory Doucet, maire écologiste de Lyon, insiste sur ces « corridors de fraîcheur » dont bénéficieront les cyclistes. Les piétons auront de l'ombre également, car on ne touche pas aux platanes. Quant aux parties très minérales du trottoir d'en face, elles feront l'objet de plantations.

« Nos étudiants, mais aussi le per-

sonnel, se déplacent de plus en plus à vélo, y compris pour se rendre sur les autres campus », souligne Nathalie Dompnier. La présidente de l'université Lyon 2, venue en voisine, affiche sa satisfaction face à ce qui se trame.

Oui, mais ne risque-t-on pas d'aggraver les bouchons ? « On s'aperçoit qu'il n'y a pas plus de bouchons lorsqu'on réduit les voies », argumente une nouvelle fois Grégory Doucet. Face à lui, une cycliste a mis pied à terre pour poser des questions sur les aménagements cyclables. Pour dire également qu'elle a besoin de sa voiture lorsqu'elle véhicule sa mère de 91 ans. « Notre objectif n'est pas d'obliger tout le monde à monter sur une selle », rassure le premier édile. « Il est d'inciter », ajoute Fabien Bagnon.

D. M.

Rue Mercière, la circulation automobile est inversée

À la suite de la programmation des travaux de réhabilitation de l'immeuble situé au coin des rues Longue et Chenavard, dans le 1^{er} arrondissement, de nombreux poids lourds et engins de chantier sont attendus dans le secteur. Pour leur permettre de livrer les matériaux nécessaires et de stationner en toute sécurité, il a été décidé de modifier la circulation à partir de la place d'Albon.

Du nord au sud

En venant de la place Saint-Nizier, n'ayant plus la possibilité de rejoindre la Saône par les rues Chavanne et Longue, il faut emprunter la rue Mercière jusqu'à la rue Grenette. Si l'on est rue Dubois, il en est de même.

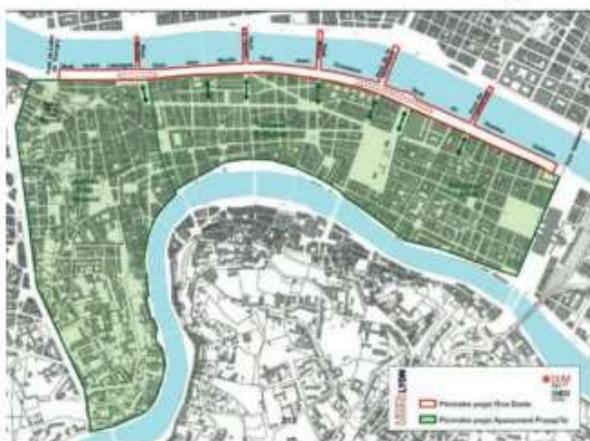
Ce changement de sens de circulation, du nord au sud et non plus du sud au nord,



Le marquage en jaune, orienté nord-sud, est provisoire. Photo Progrès/
Michel NIELLY

est marqué au sol et signalé par panneaux. Il s'effectuera le temps du chantier. De nombreux commerçants et riverains des 1^{er} et 2^e arrondissements regrettent qu'il n'ait pas été prévu un passage provisoire place d'Albon.

Piétonnisation. Expérimentation et concertation dès juin



Piétonnisation, apaisement, limitation du trafic : les grandes manœuvres s'appêtent à commencer en Presqu'île. C'était évidemment l'une des grandes promesses de campagne des écologistes : l'apaisement de la Presqu'île s'appête à entrer dans sa phase opérationnelle. Une concertation s'ouvrira d'ailleurs à Lyon en juin. Le conseil de la Métropole de Lyon étudiera lundi 14 mars une délibération prévoyant l'organisation d'une concertation jusqu'en octobre 2022. Des aménagements sont prévus dans « une zone comprise entre le boulevard de la Croix-Rousse et la place Carnot ». Au sein de ces quelque 2,5 km², courant sur trois arrondissements, « les modalités d'intervention sur l'espace public seront différenciées selon les secteurs ».

Sont ainsi prévus : l'extension des aires piétonnes dans le centre de la Presqu'île (entre Bellecour et Terreaux), la réorganisation de la desserte dans les Pentès de la Croix-Rousse et le secteur de Carnot-Bellecour, la modification du plan de circulation, la création de « zones à trafic limité » (dispositifs de limitation des accès et des ayants droits) et la modification des circuits des lignes de bus.

800 000 euros. Ces aménagements s'accompagneront de travaux « visant à rafraîchir et végétaliser les espaces publics » au travers d'« interventions ponctuelles réparties sur l'ensemble de la Presqu'île, mais aussi d'opérations de requalification d'espaces publics de plus grande envergure », précise la délibération.

Après avoir déjà engagé 200 000 euros afin de définir les contours du projet, 800 000 euros supplémentaires vont être mobilisés « pour mener à bien les expérimentations et engager les études préalables » dès le second semestre 2022.

Ces aménagements doivent venir s'articuler avec la requalification du quai Saint-Antoine côté Saône, le projet de réaménagement de la rive droite du Rhône, ainsi que la création des Voies lyonnaises dont les lignes 6 (rive droite du Rhône), 7 (Pentès de la Croix-Rousse), 8 et 11 (Perrache) et 12 (Bellecour) doivent traverser la Presqu'île.

RODOLPHE KOLLER

Transports : pour les écologistes, il n'y a pas que le métro dans la vie !

Aux différents projets de métro, extensions ou ligne E, l'exécutif écologiste de la Métropole de Lyon semble préférer les alternatives : tramway, bus à haut niveau de service, train...

« Ensemble, dessinons l'avenir du métro. » C'était l'intitulé de la grande consultation lancée par le syndicat des transports en commun lyonnais présidé par l'écologiste Bruno Bernard. Après trois mois de consultation, le dépôt de 7000 avis et la mise en place de deux panels (citoyens/acteurs socio-économiques et associatifs), une commission générale (retransmise sur la chaîne Youtube de la Métropole de Lyon) était organisée, ce jeudi, dans l'hémicycle de la collectivité, afin de recueillir l'avis des élus métropolitains sur le développement du réseau « structurant » des transports en commun, à long terme.

Le Sytral n'entend pas lésiner sur les moyens puisque le nouvel exécutif double les investissements, à hauteur de 2,5 milliards d'€, sur le mandat 2020-2026, un « niveau jamais atteint », selon Bruno Bernard, par ailleurs président de la Métropole. Pour autant, ce n'est pas le... métro qui est privilégié par l'équipe aux manettes du Sytral et de la Métropole, qui lui préfère des alternatives en tramway, voire en tramway en partie enterré, en bus à haut niveau de service et même en train puisque les 35 gares SNCF qui constellent le terri-



Le prolongement du métro B jusqu'aux Hôpitaux Sud, à l'horizon 2023, pourrait être la prochaine extension avant un très long moment. Photo d'archives Progrès/Stéphane GUIOCHON

toire de la Métropole sont sous-exploitées.

« Il y a des réponses en métro léger »

Ainsi, un tram est-il envisagé entre Caluire et Rillieux-la-Pape (plateau Nord de l'agglomération), de même qu'entre Bellecour et Tassin, dont une partie serait enterrée. Pour aller à Ecully, depuis Vaise, un bus à haut niveau de service ou un tramway tiennent la corde. « Il y a des réponses en métro léger, qui sont plus efficaces et plus rapides à mettre en œuvre, permettant de faire deux lignes plutôt qu'une seule dans les vingt ans qui viennent » a lancé Jean-Charles Kohlhaas, vice-président aux Transports.

Ce choix n'a pas recueilli que des vivats du côté des conseillers métropolitains. « Dans une société où se déplacer est

un droit, nous devons proposer des transports en commun rapides et sûrs [...]. Abandonner tout projet de métro n'est pas à la hauteur des besoins », a déclaré la communiste Marie-Christine Burricand, quand la centriste Florence Asti-Laperrière (groupe Synergies Métropole) a estimé que « nous élus ne comprendrions pas, et sans doute les citoyens consultés non plus, que vous renonciez au développement du métro », présenté, « certes, comme très coûteux mais permettant de désenclaver les territoires et d'améliorer la qualité de vie des habitants, tout en ayant un impact positif sur la défense de l'environnement ». « Si nous ne le faisons pas, nous ne le réaliserons jamais », a prédit l'élue, exhortant Bruno Bernard à rechercher des financements du côté de l'État. S. M.

VERSEMENT MOBILITÉ : ÇA MONTE

Les entreprises assujetties au paiement du « versement mobilité » (+ de 10 salariés) vont devoir mettre la main au porte-monnaie. Idem pour les administrations, dont les communes. Le Sytral va augmenter la taxe au maximum prévu par la loi, à savoir 2 %, contre 1,85 %, aujourd'hui.

« Cette annonce avait été faite durant la campagne électorale » a tenu à rappeler Bruno Bernard, quand son vice-président aux Transports Jean-Charles Kohlhaas explique que « toutes les autres métropoles appliquent déjà les 2 % ». Cette hausse devrait permettre au Sytral d'enregistrer quelque 30 millions d'€/an en plus, sur une enveloppe de 350 millions d'€ annuelle (chiffres 2020). Le versement mobilité contribue à 40 % dans les recettes de fonctionnement, contre 35 % pour la billetterie et 25 % au titre de la contribution des membres du Sytral (dont la Métropole et des communautés de communes). Les entreprises qui prennent en charge la moitié des abonnements de leurs salariés participent aussi au budget de l'autorité organisatrice des transports en commun.

« 30 000 emplois restent mal desservis avec les transports collectifs », a dénoncé Gilles Gascon, le maire (LR) de St-Priest. « Aucun chef d'entreprise ne me parle du versement mobilité mais plutôt du fait qu'il faut améliorer les transports en commun », a répondu Bruno Bernard.

Haro sur la Région

Les oreilles de Laurent Wauquiez ont sifflé, ce jeudi, dans l'hémicycle de la Métropole de Lyon. Plusieurs élus ont appelé de leurs vœux un véritable RER à la lyonnaise, pointant des cadences insuffisantes dans les 35 gares qui parcourent le territoire de la Métropole. Gilles Pillon, le maire (DD) de La-Tour-de-Salvagny a exhorté Bruno Bernard de rencontrer le président de la Région (en charge des transports régionaux) pour booster la ligne de train dans l'Ouest lyonnais. Et pourquoi pas, soyons fous, pour mettre en œuvre « la tarification unique tram/train et réseau TCL », dont on parle depuis au moins vingt ans.

« Nous défendons très fortement cette tarification unique. Il n'est pas possible qu'un habitant de La-Tour-de-Salvagny ou de Givors paye d'abord le train, puis le réseau TCL. Il y a un problème d'équité territoriale ! », lui a répondu le président de la Métropole, d'autant qu'il se dit prêt « à rembourser à la Région la différence du coût pour parvenir à cette solution de tarification unique. [...] Avec Laurent Wauquiez, c'est compliqué d'avancer ; on avait obtenu que ses services puissent discuter avec les nôtres sur le sujet, mais après une réunion, ils n'ont déjà plus l'autorisation » a déploré Bruno Bernard.

« Le président de la Région n'interdit à personne de travailler avec la Métropole », a corrigé Gilles Gascon, maire (LR) de St-Priest et conseiller régional. Avant que Bruno Bernard ne s'inscrive en faux. Ambiance.

Le Vaporetto reprend du service avec des nouveautés



Le vaporetto peut transporter jusqu'à 90 passagers.

Photo d'archives Progrès/Maxime JEGAT

La navette fluviale, qui relie le quartier de Vaise, au centre commercial Confluence, naviguera, à nouveau, sur la Saône, à compter du 5 mars. Christian Desbois, le gérant des Yachts de Lyon, dévoile les nouveautés et lance un appel à la Métropole pour faire voguer plus de bateaux.

Plus que quelques jours avant d'entendre de nouveau le klaxon du Vaporetto retentir dans la darse de Confluence. Après une pause hivernale nécessaire pour réaliser l'entretien et les peintures, le petit bateau blanc et bleu reprendra du service ce samedi 5 mars. Rendez-vous à 13 h 30 à Confluence pour le premier trajet.

Il pourra être privatisé

Christian Desbois, gérant des Yachts de Lyon, la société qui exploite le bateau, est optimiste avant d'entamer cette nouvelle saison, après deux années marquées par la crise du Covid. « D'habitude, on lance la saison mi-avril, mais là, on a eu pas mal d'appels et ils annoncent de belles journées début mars, donc on a pris un peu d'avance. »

Le vaporetto, qui va fêter ses 10 ans cette année, relie le centre commercial Confluence à Vaise, avec des arrêts à Bellecour et Saint-Paul. Le temps de trajet entre les deux terminus est de 35 minutes et le prix du ticket, quel que soit le trajet, effectué, de 5 euros. Le service fonctionne du mercredi au dimanche, de 13 h 30 à 19 heures, hors vacances scolaires, et tous les jours de la semaine, pendant les vacances.

À bord, les passagers peuvent profiter d'une terrasse sur la proue et à

l'arrière du bateau.

Nouveauté : la possibilité de privatiser le bateau en soirée, après la fin du service, à 19 heures. « On peut accueillir une trentaine de personnes, précise Christian Desbois, la navette ne fonctionne pas le lundi et mardi, en dehors des vacances scolaires donc on peut aussi imaginer des locations en journées pendant ces deux jours. » Le tarif annoncé est de 25 € par personne sur une base de 20 personnes.

Autre innovation : le lancement d'une carte d'abonnement, qui permet d'effectuer un nombre de trajets illimité pour 39 € par an.

Un nouveau mode de mobilité ?

Face au succès du vaporetto depuis sa mise en service (plus d'1,5 million de passagers transportés), Christian Desbois voit plus grand. En ligne de mire : l'achat d'un ou plusieurs bateaux supplémentaires. « On espère pouvoir offrir un vrai mode de transport. À ce stade, avec quatre allers-retours par jour, la fréquence est trop irrégulière pour être efficace. Les infrastructures existent, il faut aller plus loin », estime le gérant, qui lance un appel à Bruno Bernard, président écologiste de la Métropole, pour qu'il autorise la circulation de bateaux supplémentaires. Christian Desbois, rappelle que son bateau est écologique. « Il navigue avec une propulsion électrique. Grâce à ça, on économise 16 000 litres de gazole par saison. J'entends Bruno Bernard dire qu'il veut moins de voitures dans Lyon, je lui réponds que le bateau peut être un bon moyen de report. Le vaporetto peut transporter jusqu'à 90 passagers », rappelle le gérant.

Nicolas FORQUET

Radar sonore à Bron : une première mondiale

La commune de Bron fait partie des sept villes de France sélectionnées par le ministère de la Transition écologique pour expérimenter un radar sonore. En phase test depuis le début de l'année, il a été inauguré ce jeudi. Comment fonctionne-t-il ? Quelles sont les prochaines étapes ? On vous explique tout.

À l'angle de l'avenue Camille-Rousset et de la rue Ampère, en plein centre-ville de Bron, les chasubles orange des techniciens ne sont pas passées inaperçues ce jeudi 3 mars. Ni l'installation perchée à cinq mètres de haut, accolée à un lampadaire et composée de trois caméras et de plus de 50 micros.

Trois caméras et une cinquantaine de microphones

Le radar, unique en son genre, a fait son apparition il y a un mois. Commandé par le ministère de la Transition écologique, il vise à lutter contre les nuisances sonores. En France, seules sept collectivités en sont actuellement pourvues : les métropoles de Nice et Toulouse, la ville de Paris, les collectivités de Bron, Villeneuve-le-Roi et Rueil-Malmaison, et la communauté de communs de la Haute Vallée de Chevreuse. L'objectif étant de mener une expérimentation de grande ampleur, trois modèles de radars sont testés. Celui de Bron a été fabriqué par la société Microdb basée à Écully. La directrice Lucile Pinel nous explique son fonctionnement : « Tout en haut, il y a un microphone qui mesure le bruit am-



Le radar sonore situé au 86, avenue Camille-Rousset à Bron a été inauguré. Il est en phase d'expérimentation jusqu'au mois de mai. Sa mise en service n'est pas prévue avant novembre 2022.

Photo Progrès/Maxime JEGAT

pliant. En dessous, il y a un système de caméras qui détecte les véhicules. Si le bruit global passe un certain seuil, on va s'intéresser aux autres sources de bruit ». C'est à ce moment-là que l'antenne acoustique composée d'une cinquantaine de microphones et conçue par l'entreprise lyonnaise Adeneo entre en jeu.

Une expérimentation pour distinguer les différentes sources de bruit

Mais comment faire la différence entre un chien qui aboie et un véhicule qui pétarade ? C'est justement l'analyse des données recueillies

pendant l'expérimentation qui va permettre de distinguer ces différentes sources de bruits. Philippe Dunez, chargé d'études pour le Cerema, centre d'expertise mandaté par le ministère dont le siège est basé à Bron précise : « Les données issues des radars sonores en expérimentation nous sont transmises toutes les douze heures et ce sont différents algorithmes qui vont permettre de distinguer les bruits annexes. » Quant aux trois caméras automatisées qui composent le radar, elles sont essentielles : « L'une d'entre elles va permettre d'enregistrer la scène, et deux autres vont filmer les plaques d'immatriculation »

Pas d'amende avant novembre 2022 au plus tôt

Alors qu'avec l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions, le Cerema réfléchit actuellement à « comment faire en cas de contestation », son directeur Pascal Berteaud annonce : « On est le premier pays au monde à mettre ce système en place. Après la phase test de trois mois, il y aura une phase de trois mois supplémentaires durant laquelle les fabricants devront faire homologuer leur radar (par le Laboratoire national de métrologie et d'essai). Après, viendra la phase test avec verbalisation, puis la phase de déploiement début 2023 ». Les usagers ne devront donc pas rece-

voir d'amende avant novembre 2022 au plus tôt. D'ici là, le Cerema devra fixer le seuil réglementaire à ne pas dépasser si l'on veut échapper à une amende de 135 euros.

À terme, ces radars sonores devraient être déployés à la demande des collectivités. Si, d'après le fabricant d'Écully, il est difficile de préciser combien il coûte, la directrice Lucile Pinel accepte de nous donner une fourchette plutôt large. À savoir entre 10 000 et 70 000 euros. Pour le maire de Bron, Jérémie Bréaud (LR), c'est « peut-être le début d'une longue série de radars sur Bron ».

Solen WACKENHEIM

le maire de Lyon d'en faire plus

Dans un courrier que *Le Progrès* a pu consulter, Pascal Mailhos, préfet de région et du Rhône, demande à Grégory Doucet de renforcer ses actions en matière de sécurité et tranquillité publique. Il souhaite notamment plus de caméras de vidéoprotection à Lyon.

En termes de sécurité, l'État fait sa part : c'est au tour de la Ville de Lyon de renforcer son action. C'est en substance la teneur de la missive envoyée ce vendredi 4 mars par Pascal Mailhos, préfet de région et du Rhône, au maire de Lyon. *Le Progrès* a pu la consulter.

Renforcer la police municipale

Le préfet demande tout d'abord à Grégory Doucet plus de policiers municipaux. « La sécurité étant une politique partenariale et l'État tenant ses engagements concernant l'arrivée de nouveaux policiers dans l'agglomération lyonnaise dans le rythme annoncé par le ministère de l'Intérieur, il est essentiel que l'effort que vous déployez pour renforcer votre police municipale se concrétise effectivement sur le terrain », souli-

gne notamment Pascal Mailhos.

Pour rappel, le ministre de l'Intérieur Gérard Darmanin s'était engagé en octobre 2020, à affecter 300 policiers supplémentaires d'ici 2023 sur la Métropole de Lyon. Par ailleurs, à Lyon, il y a un mois, une nouvelle brigade spécialisée de terrain (BST) de la police nationale a été mise en place pour sécuriser et lutter contre la délinquance sur le secteur Guillotière-Part-Dieu.

Pour le préfet, il est aussi urgent de renforcer la vidéoprotection. « Le déploiement de nouvelles caméras dans des zones identifiées comme prioritaires par la sécurité publique, mais qui ne seraient pas déjà couvertes, m'apparaît toujours comme une nécessité à court terme, sans attendre le résultat de l'audit que votre collectivité vient de relancer. Il serait en effet regrettable que des événements tels que ceux de la Duchère, s'ils devaient survenir de nouveau, voient le travail des services de police gêné par l'absence d'images », alerte le préfet.

Le 25 octobre, des policiers avaient essuyé des tirs dans ce quartier de Lyon 9^e. Le lendemain, le ministre de l'Intérieur avait estimé qu'il fallait « sortir de



Pascal Mailhos, préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes et du Rhône et Grégory Doucet, maire de Lyon. Photo archives Progrès/Joël PHILIPPON

l'idéologie et mettre des caméras de vidéoprotection » dans les endroits où il y a des trafics de stupéfiants. Grégory Doucet lui avait aussitôt rétorqué qu'il y avait 60 caméras dans le quartier.

Un partenariat pour la vidéoprotection

Enfin, le dernier point majeur sur lequel insiste Pascal Mailhos est la nécessité d'un partenariat entre polices nationale et municipale sur la vidéoprotection. Concrètement aujourd'hui, lorsqu'il y

a des incidents lors d'une manifestation par exemple - et ce fut le cas encore ce samedi lors de la manifestation contre Bayer à Lyon - la police nationale n'a pas directement la main sur le joystick qui permet d'orienter les caméras de vidéosurveillance. Elle doit appeler la police municipale. Cela fait perdre quelques secondes qui peuvent avoir un impact important sur le maintien de l'ordre par exemple.

« La présence d'un agent du CSU (centre de supervision ur-

“ Il est essentiel que l'effort que vous déployez [...] se concrétise effectivement sur le terrain ”

Pascal Mailhos à Grégory Doucet

bain) au CIC (centre d'information et de commandement de la police nationale) lors des manifestations est, comme nous en sommes convenus, une expérimentation qui doit être mise en œuvre dans les plus brefs délais », note ainsi le préfet.

Le 27 janvier, les élus de la Ville de Lyon - à l'exception du groupe de droite qui s'est abstenu - ont voté la nouvelle stratégie territoriale de sécurité et de prévention de la délinquance pour 2022-2026. Il avait été notamment question de la création d'un observatoire local de la tranquillité, de médiation nocturne, de caméras de vidéosurveillance nomades et de renforcer la police municipale.

A.-L. WYNAR

Tapages et incivilités à Confluence : Pierre Oliver contre-attaque

Pour la première fois, le maire LR du 2^e va convoquer six jeunes et leurs parents, pour des nuisances et incivilités qui se produisent place Camille-Georges afin de rappeler leurs obligations citoyennes. Comme une dernière chance « avant que les faits ne constituent des crimes ou des délits ».

Pierre Oliver (LR), maire du 2^e arrondissement, a décidé de lancer ses premiers rappels à l'ordre aux obligations légales et citoyennes auprès de six jeunes, en lien avec les nuisances, tapages et petits faits de délinquance qui se produisent place Camille Georges à Confluence depuis près de deux ans.

Pour ce dispositif déjà en vigueur à Villefranche, Grigny, Vaulx-en-Velin, Bron, Villeurbanne, Vénissieux, Lyon 8^e, les maires utilisent un protocole validé par le procureur de la république et régi par une convention. Une formalité qui relève plus de l'aspect pédagogique de prévention que de la sanction à la suite de méfaits qui entachent la tranquillité publique mais n'entraînent pas de poursuites judiciaires.

« Ce sujet place Camille Georges mobilise entre trois et cinq appels par jour en mairie », soupire Pierre Oliver qui s'est trouvé confronté au problème mercredi 2 mars à 22 h 30 : « À la suite de tirs de mortiers et de poubelles brûlées au niveau du stade Anderson, grâce à la caméra, des membres de la police du GOM (groupe opérationnel mobile) se sont déplacés pour disperser

les jeunes. Avec mon adjoint à la sécurité, Jean-Stéphane Chaillat, nous avons rassuré les riverains. »

L'édile vient d'envoyer les premières convocations avec le concours du commandant de police du commissariat du 2^e et de la direction de prévention de la Ville de Lyon :

« Notre souhait est d'inclure dans la boucle, le bailleur. Quand il s'agit d'un mineur, il est convoqué en présence de ses parents et/ou représentants légaux. Chacun des six jeunes, reçoit un pli signé du maire remis par un policier en mains propres ».

Pierre Oliver : « La peur doit changer de camp »

Le maire du 2^e mise sur cet acte symbolique mais officiel pour que cessent les nuisances : « On veut montrer que la peur doit changer de camp, rappeler les règles et rappeler que l'ordre doit régner dans la cité. C'est la dernière chance avant que les faits ne constituent des crimes ou des délits. »

Pour traiter les problèmes qui sévissent sur la place Camille Georges, le maire a voulu associer tous les partenaires : la Sauvegarde 69, la MJC de Confluence, le collège Jean-Monnet, l'agence Lyon Tranquillité Médiation (ALTM), les agents de la police municipale et nationale.

En janvier dernier, deux adolescents de 14 et 16 ans ont dégradé la caméra de vidéosurveillance place Camille Georges (12 000 € de dégâts estimés). Le 14 juillet 2021, outre des dégradations dans les parties



Mercredi 2 mars à 22 h 30, le maire du 2^e, Pierre Oliver (LR), s'est déplacé avec son adjoint à la sécurité, Jean-Stéphane Chaillat à la suite de tirs de mortiers et de feu de poubelles. On le voit ici en présence des policiers du GOM (groupe opérationnel mobile) venus disperser les jeunes. Photo DR

communes, des immeubles d'habitations sur cette même place avaient été visés par des tirs de mortiers d'artifice et de pétards. Les casseurs ayant préalablement caillassé les baies vitrées à l'arrière du bâtiment du collège Jean Monnet. Deux mineurs ont alors été interpellés dans la soirée quai Rambaud.

Jean-Stéphane Chaillat : « Au bout d'un an et demi de demande, nous avons enfin obtenu une caméra mobile ! Cette vidéo à distance permet aux opérateurs du centre de supervision urbaine d'élucider les faits délictuels, d'envoyer la police, parfois d'innocenter. C'est l'élément déclencheur de la procédure. »

Nadine MICHOLIN



Depuis sa création dans le quartier Denuzière, la place Camille-Georges est en proie aux incivilités des jeunes. Photo Progrès/Jean GARAVEL

Grandir avec la culture !

Une réunion publique à propos de la nouvelle Salle Rameau, qui après réfection, doit ouvrir ses portes en 2024, s'est tenue mardi 1^{er} mars à la mairie du 1^{er} arrondissement.

Rendre sa splendeur à ce joyau de l'art nouveau

Ce projet, très attendu par les habitants du 1^{er}, permettra de redonner vie à ce lieu emblématique de la création musicale, tout en respectant le lieu et sa qualité patrimoniale, et en garantissant la destination culturelle d'intérêt général des lieux. « Cette salle a une histoire à la fois patrimoniale et musicale qui doit être remise en valeur, pour lui permettre de devenir une locomotive du quartier et de la ville » indique Nathalie Perrin-Gilbert adjointe à la culture.

Au rez-de-chaussée un tiers-lieu culturel que des artistes investiront, sera ouvert sur l'arrondissement, et leur servira de vitrine. Au premier étage la grande salle gardera son lien avec la musique, autour de l'*Orchestre de Chambre de Lyon* qui nouera des passerelles avec d'autres musiques comme le jazz ou la chanson française par exemple. « Nous souhaitons que ce lieu rassemble, et permette à différents publics de se rencontrer pour être un lieu de convivialité », indique Yasmine Bouagga maire du 1^{er} arrondissement. Pour cela, les tarifs resteront abordables. Sur le toit terrasse abrité d'une verrière, un lieu de restauration restera ouvert toute la journée. La rotonde, qui était prévue à l'origine en 1908, sera érigée sur le toit, pour donner du caractère au bâtiment.

Le bail emphytéotique signé avec la *Compagnie Phalsbourg* permet que la salle Rameau reste dans le patrimoine de la ville.



Histoire de femmes

Le mardi 8 mars, *Journée internationale des Droits des Femmes*, la mairie du 2^e arrondissement a mis à l'honneur sur les grilles rue d'Enghien, quatre femmes qui ont participé au rayonnement de la ville.

Destins incomparables

Louise Labé née vers 1524, dite la « Belle Cordière » car fille et épouse d'un cordier, s'est rendue célèbre par ses écrits sulfureux. Sa vie et son œuvre reposent encore sur de nombreux mystères.

Pauline Jaricot est née en 1799 rue Tupin dans une famille catholique. Un sermon à Saint-Nizier la toucha particulièrement, et l'incita à faire vœu de chasteté, puis à fonder en 1822 l'association de la *Propagation de la Foi*, qui est la première des *Œuvres Pontificales Missionnaires*.



Germaine Tillon née en 1907, a écrit toute sa vie pour défendre

des valeurs de solidarité et de justice, elle entre dans la résistance en 1940. Arrêtée et incarcérée en 1942, elle sera déportée à Ravensbrück où elle mourra en 1945.

Eugénie Brazier, dite la Mère Brazier, figure emblématique de la gastronomie lyonnaise, ouvre son premier restaurant en 1921 rue Royale dans le 1^{er} arrondissement, qui deviendra rapidement une véritable institution, où passèrent de nombreuses personnalités, et qui depuis un siècle ravit les papilles lyonnaises.

« Ces femmes sont des exemples à suivre, déclare Stéphanie Stan conseillère en charge de la démocratie locale et de la citoyenneté, elles sont entrées dans l'histoire ». A voir jusqu'au 8 mai 2022.

A la bonne franquette

A l'occasion de leurs quatre ans d'existence, *les Petites Cantines de Perrache* situées rue de la Charité, ont organisé une journée festive, le mercredi 2 mars.

Lieu à haute chaleur humaine

Le principe des *Petites Cantines* est que tout le monde met la main à la pâte, certains convives font la cuisine, d'autres le service ou la vaisselle. Et ce côté participatif plaît, la cuisine est un joli prétexte ! De nombreux habitants du quartier ou de plus loin ont plaisir à se retrouver autour d'une table pour déguster ensemble un repas préparé sur place, composé de produits locaux, durables, et bios. Cela permet à certaines personnes de sortir de chez elles, et de faire des rencontres. « Fonder cette structure a été un pari économique, reconnaît la responsable Orlane Quéry, car le prix du repas est libre, ceux qui peuvent donner plus permettent à d'autres moins favorisés de venir ». En fait l'association récupère beaucoup d'inventus des magasins du quartier, ce qui lui permet de rentrer dans ses frais.



Les Petites Cantines de Perrache sont un lieu de vie animé par les habitants, qui reçoit vingt-cinq à trente convives par jour. « C'est un lieu de rencontre exceptionnel qui permet de développer des liens de proximité » assure Marie, une réelle habituée. En somme, un endroit idéal pour faire des connaissances autour d'un concept chaleureux !

Acteur du destin de la cité

Le *Comité d'Intérêt Local Sud Presqu'île* (CIL), a deux vocations, d'abord tenir les habitants informés de l'actualité, puis tisser du lien social et favoriser le bien-être dans le quartier. Le mercredi 2 mars, il a tenu son Assemblée générale pour les années 2020, qui avait dû être annulée en raison de la crise sanitaire, et 2021, aux Archives municipales.

Défense des intérêts collectifs

Malheureusement, en 2020, année très impactée par la Covid, le vide-grenier et la fête de quartier ont dû être annulés, ainsi que de nombreuses réunions internes, le bilan est donc maigre.

En 2021, un nouveau bureau a été mis en place, le vide-grenier, bien qu'un peu moins fourni qu'auparavant a pu avoir lieu en septembre, ainsi que le repas des adhérents en novembre. Le CIL a également participé aux cérémonies mémorielles du 8 mai et du 11 novembre, place de l'Hippodrome et a tenu un stand au Marché de Noël le 4 décembre.

Le CIL a apporté sa contribution aux concertations sur la piétonnisation du cours Charlemagne, sur le transport par câble sachant que le survol du quartier par un téléphérique est rédhibitoire, sur les projets du Sytral et sur la Zone à Faibles Emissions (ZFE), point sur lequel il est favorable car le quartier est très pollué principalement du fait des voies M6-M7. « Nous demandons donc que ces axes soient inclus dans la ZFE, précise le président Jérôme Imbert, il n'est pas logique d'exiger des Crit'air en ville, et non sur M6-M7 ».



Relancer sa dynamique est l'objectif que se donne le CIL pour 2022, d'abord en doublant le nombre d'adhérents qui n'est plus que de cinquante actuellement, puis en recrutant des administrateurs pour mieux se structurer, et surtout en développant les moyens de communications que sont le site internet, les réseaux sociaux, et le journal *Libre Expression*.

Défendre les intérêts collectifs et améliorer le cadre de vie est dans l'ADN du CIL qui souhaite un désenclavement de la Confluence et un réel déclassement de l'axe M6-M7.