



REVUE DE PRESSE 10 JUILLET 2022

Presqu'île « étouffante » : pour les Lyonnais, l'état des lieux n'est pas fameux

Habitants, commerçants ou usagers ont encore 116 jours pour imaginer la Presqu'île de demain. L'invitation est lancée par la Métropole de Lyon qui organise une concertation dans le cadre d'un projet de réaménagement où plusieurs scénarios sont à l'étude. Toutes les idées sont les bienvenues.

Réunis ce lundi soir dans l'un des amphis de l'Université Catholique de Lyon, les participants, venus nombreux, se prennent à rêver. D'une Presqu'île idéale presque utopique tant il faudra du temps (on parle de 2030) pour que tous ces espaces à l'air bien minéral se transforment radicalement. Peu importe. C'est bien un projet d'apaisement dont il est question à plus ou moins brève échéance, puisque les toutes premières transformations souhaitées par la Métropole et la Ville de Lyon sont annoncées pour 2023. « Ce projet est très attendu », déclarait en préambule le maire de Lyon Grégory Doucet (EELV).

Besoin de respirer

L'idée est d'imaginer la Presqu'île de demain. Et les premières réactions du public laissent à penser que ce projet de réaménagement n'est pas hors sujet tant le besoin de respirer ou en tout cas de voir s'améliorer la qualité de vie via davantage d'espaces plantés, et une plus juste répartition des déplacements en ville est patent. L'état des lieux ne semble en effet pas fameux. « Place des Jacobins ? Trop minéral, il y a quelque chose à faire », estime un Lyonnais. « Trop de bruit dans la Presqu'île et cela devient insupportable », déclare un habitant. « Rue de la République, on étouffe », enchaîne un riverain qui met aussi l'accent sur la pollution sonore. Et que dire de « l'autoroute qui traverse encore la



L'un des scénarios proposés rue de la République, dans sa partie Nord. Photo Folia, urbanisme, paysage et arc

Presqu'île », interroge un autre.

« Il faut creuser des parkings »

L'idée est donc bien de rendre ce quartier « plus vivable » avec un projet composé de plusieurs « étapes clés » sur lesquelles « tous les acteurs de la Presqu'île » sont invités à donner leur avis. Ainsi, neuf secteurs à aménager en priorité entre 2023 et 2025 ont été identifiés en raison de certains dysfonctionnements comme rue Emile-Zola, rue du Bât-d'Argent, rue de l'Ancienne-Préfecture ou rue de la Martinière, par exemple. Les interventions projetées font la part belle aux plantations et aux déplacements piétons. Croquis à l'appui. « Pas assez ambitieux pour redonner l'envie aux Rhônalpins de venir en centre-ville », assure l'un des participants. Pour cela, propose-t-il, « il faut creuser des parkings pour créer davantage d'espaces pour les piétons ».

La mise en place de zones

apaisées figure également parmi les propositions. Avec une volonté d'aménager des aires piétonnes, ou même de modifier carrément le plan de circulation « afin de rendre les axes moins compétitifs pour les automobilistes », explique Valentin Lungentrass. Sont à l'étude, les secteurs de la rue Puits-Gaillot où il est question d'installer une borne escamotable, ajoute l'adjoint au maire de Lyon.

« 1 300 bus par heure dans le secteur des Terreaux »

Dans un périmètre placé entre Bellecour et Cordeliers c'est une zone à trafic limité (ZTL) dédiée aux modes doux et accessible aux seuls ayants droit, livreurs ou riverains qui est envisagée. « Avec les ZTL on crée des zones brouillons », dira-t-on du côté de l'association Les Droits du Piéton, qui cite l'exemple de la rue de la République dans sa partie Nord.

La réorganisation de la des-

serte des transports en commun fait aussi partie de la concertation. Il s'agit, note Fabien Bagnon, vice-président de la Métropole de Lyon, « de s'interroger sur la place du transport collectif, notamment dans des secteurs comme les Terreaux où circulent 1 300 bus par heure. Jusqu'à remettre en cause, le cas échéant leur positionnement, via divers scénarios ». L'un d'eux évoque ainsi un report de lignes sur la rue Grenette ou sur les quais de Saône. Un habitant de Saint-Genis-les-Ollières proposera une solution pour « débarrasser la Presqu'île des lignes de bus » : faire circuler des navettes électriques.

En lançant ce travail de réflexion sur la Presqu'île, élus et participants en ont tous convenu ou presque : c'est bien « toutes nos pratiques du quotidien qu'il faut changer ».

Aline DURET

Concertation sur le site je participe grandlyon.com « Imaginons la Presqu'île de demain »



Un des scénarios envisagé rue Emile-Zola. Photo Folia, urbanisme, paysage et arc



Et si la rue de la Martinière ressemblait bientôt à ça ? Photo Folia, urbanisme, paysage et arc

Rive droite du Rhône : c

Le projet de requalification de la rive droite du Rhône s'invite au conseil municipal le 7 juillet. L'occasion pour Le Progrès de se plonger dans les conclusions de la concertation préalable lancée auprès des habitants. Que veulent-ils, que rêvent-ils ? Qu'est-ce qui d'ores et déjà a été retenu dans le programme d'aménagement par la Ville et la Métropole ?

« Si demain, sur le haut des quais, l'espace public est libéré en partie de son usage routier qu'aimeriez-vous trouver en priorité. » C'est l'une des questions, centrale, du questionnaire proposé dans le cadre de la concertation « Imaginez les quais demain ! » sur le projet d'aménagement de la rive droite du Rhône dont le bilan vient d'être publié. La réponse est sans appel. À 54,2 % des répondants, on veut des espaces de promenade, de repos et de détente. À 51,6 % des répondants, des parcs et des jardins. Plus de fleurs, de grands arbres, de massifs, de façades végétalisées. Et de l'apaisement, s'il vous plaît. On veut se poser, méditer ou lire. On veut observer la nature. On veut se balader. Les répondants ont une image en tête qu'ils connaissent bien : ambiance rive gauche du Rhône avec ses pelouses et ses chemineaux. En résumé, l'idée est d'apporter « un maximum de verdure et de nature pour créer des espaces de détente et de fraîcheur en idée ».

« À l'image de ce qui existe déjà sur les quais d'en face »

Dans leurs réflexions, les Lyonnais s'imaginent aussi déambuler sur des itinéraires en bord de fleuve, notamment le long du tronçon République Nord/Passerelle du collège.

Mais il n'y a pas que la contemplation ou le repos. Bien au contraire. « À l'image de ce qui existe déjà sur les quais d'en face », on parle « d'installation d'aire de jeux, de terrains de pétanque, de panier de basket, de terrain de volley, de table de ping-pong, de fontaine... » La demande en espace de loisirs et de



Fin du stationnement côté quai : c'est acté. Photo Progrès/Tatiana VAZQUEZ



Le projet prévoit la limitation de la circulation à trois ou quatre voies. Photo Progrès/Tatiana VAZQUEZ

sports est très présente. Au premier rang, on trouve évidemment l'idée de rendre le Rhône baignable. Une piscine en écho de celle du Rhône, une barge piscine, une plage, un espace aménagé dans le fleuve : le champ des possibles est large.

Dépasser la simple liste de souhaits : ce qui est acté

Qui dit équipements de loisirs dit vie de quartier. Bars, terrasses, guinguette, paillote... 22,5 % des répondants au questionnaire aimeraient que ces quais accueillent des commerces, des marchés ou encore des services de proximité. Ils réclament des aires de jeux pour enfants, des tables de pique-nique.

Du rêve à la réalité. Comment dépasser la simple liste de souhaits ? Comment faire cohabiter tous les usages ? Comment passer de la concertation à l'action ? L'expression citoyenne doit venir alimenter le programme de maîtrise d'œuvre destiné aux futurs concepteurs de l'opération.

D'ores et déjà, les Verts ont acté que ce programme devra comprendre la suppression de la trémie devant l'Hôtel-Dieu, la mise en œuvre de la voie lyonnaise n° 6 sur les quais et n° 11 et 12 sur les ponts, le maintien de 3 ou 4 voies pour la circulation automobile, l'intégration d'un site propre pour les transports en commun, l'élargissement des trot-

toirs et l'aménagement d'une promenade piétonne paysagère côté quai, le confortement des voûtes arborées, et le développement de la trame paysagère, la création d'espaces végétalisés pour la détente, l'aménagement d'une zone d'accès au bord du Rhône pour un équipement sportif sous le pont Morand, la création d'une halte fluviale au niveau du Pont Morand, le réaménagement des ponts Morand et Guillotière, la suppression du stationnement côté fleuve et sur l'actuel terre-plein central et le maintien d'une bande côté façade.

Parmi les principes qui sont laissés à la libre appréciation de ceux qui candidateront : l'avenir de la trémie du pont Morand, la possibilité de supprimer les encorbellements au niveau des ponts Wilson et Lafayette, l'aménagement de quai bas et liaison entre les quais bas existants, la création d'espaces de jeux ou l'intégration d'aménagement sportif.

Tatiana VAZQUEZ

54,2 %
des répondants au questionnaire souhaitent des espaces de promenade, de repos et de détente

La droite fait bloc contre le projet

S'ils sont d'accord pour la végétalisation et l'apaisement, les élus d'opposition critiquent la manière de faire, un manque de vision globale et d'études précises sur la circulation. De plus, la concertation qui démarre en automne est passée de cinq à treize invariants.

« **D**u bricolage » voilà le terme employé par Laurence Croizier, conseillère de l'urbanisme dans le 6^e lors du conseil d'arrondissement le 22 juin. Et la crainte de voir augmenter les tensions au niveau de la circulation ont conduit les élus de droite à voter contre la délibération qui réserve une enveloppe provisionnelle de travaux de 5 millions d'euros affectée aux études et à la première phase de réalisation.

« Des projets qui se recourent et se marchent dessus »

« Il ne s'agit pas de remettre en cause l'opportunité d'améliorer la rive droite du Rhône, mais bel et bien de la façon de faire. Aucune étude globale de circulation en fonction des hypothèses n'a été réalisée. Passer de quasiment six voies de circulation à trois, alors que la Métropole réduit également la circulation sur la rive gauche est visiblement un postulat ».

La vice-présidente du groupe LR à Lyon a dénoncé en prime des projets qui se recourent et se marchent dessus avec l'apaisement de la Presqu'île, les voies lyonnaises sur les deux rives et le projet du Sytral. Elle cite deux exemples inhérents au 6^e. « Pont Morand, nous apprenons par hasard au détour d'une déambulation que des plans existent et ont été travaillés avec les associations de vélo. Plans que nous ne connaissons pas et dont on ignore la cohérence avec le projet rive droite. Pont Lafayette où les simulations du nouveau projet de voie lyonnaise 1 conduit à 600 véhicules heure en trop sur le pont. Ce qui va forcément avoir des retentissements sur le projet rive droite ».

En accord avec les propos tenus par Laurence Croizier, Marc Augoyard (Groupe Lyon), conseiller aux mobilités du 6^e a déploré l'abandon du projet T8. « Ce moyen le plus efficace pour donner une alternative aux automobilistes sur un axe très passant, qui permettait de rejoindre Bellecour à la Part-Dieu, a été écarté en catimini par le président de la Métropole lors de la première réunion de concertation sur le projet rive droite à l'Hôtel de Ville ». L'élu en a profité pour annoncer l'organisation de la réunion publique en mairie du 6^e ce jeudi

30 juin à 18 h 30 où les deux adjoints aux mobilités Fabien Bagnon (Métropole) et Valentin Lungenstrass (Ville de Lyon) sont conviés.

Sur les invariants qui ont glissé de cinq à treize, jeudi 23 juin, Jean-Bernard Nuiry, conseiller du 2^e aux finances et au patrimoine a réagi « Le programme est quasi définitif. On sait que les habitants sont contre la suppression de la trémie routière de l'Hôtel-Dieu. On a le sentiment d'une concertation biaisée ».

Une réunion publique le 4 juillet à l'UCLY

Pour le maire LR du 2^e, Pierre Oliver : « Le procédé, une liste d'invariants imposée par la ville et la Métropole qui n'a cessé de s'allonger et la suite des événements qui nous inquiète, voilà pourquoi on votera contre. Les projets sont présentés alors même qu'ils ne sont pas soumis auparavant. La population n'aura pas son mot à dire. Pour autant, sur le fond, cela nous intéresse comme le fait d'avoir moins de véhicules sur le quai du Rhône. Si demain, il y a des aménagements, nous défendons systématiquement des zones de rencontres où les piétons restent prioritaires mais où la circulation est possible » a martelé l'élu.



La trémie de l'Hôtel-Dieu sera supprimée. À ce sujet, Pierre Oliver, maire LR du 2^e, martèle : « Si demain, il y a des aménagements, nous défendons systématiquement des zones de rencontres où les piétons restent prioritaires mais où la circulation est possible. » Photo Progrès/Tatiana VAZQUEZ

Valentin Lungenstrass, adjoint aux mobilités de Lyon a rappelé que la concertation ouverte depuis le 20 juin, propose une première phase de mise en ligne sur la plateforme, format boîte à idées (remarques, propositions, idées). Il annonce une première réunion publique le 4 juillet au soir pour le lancement du projet dans l'amphithéâtre de l'UCLY. « L'objectif

du projet, c'est d'apaiser la Presqu'île dans tous les sens du terme avec un accent fort sur les mobilités et les espaces publics, de donner toute sa place aux piétons. 84 % des déplacements en interne se font déjà à pied en Presqu'île. L'idée c'est d'avoir d'une discussion autour de l'organisation des mobilités dans leur ensemble. La question du stationnement sera évoquée ». L'occasion pour le conseiller du 2^e d'évoquer une nouvelle manière de livraison avec le lancement ce mercredi 29 juin de la solution ULS, logistique fluviale avec apports des marchandises du port Edouard-Herriot en bateau jusqu'au Pont Morand puis approvisionnement pour le dernier kilomètre à vélo cargos.

Nadine MICHOLIN

Moins de place pour la voiture : ce postulat de départ qui divise les répondants

C'est l'élément phare de la consultation sur l'aménagement de la rive droite du Rhône. Sans doute aussi le plus clivant. Celui autour duquel on décide si on est "pour" ou "contre" le projet alors que le questionnement posé par la concertation ciblait davantage les transformations attendues des quais que la réduction du trafic plutôt présentée comme une hypothèse de départ.

« C'est une priorité de laisser les Lyonnais et les autres accéder au centre-ville »

Que faire des flux automobiles ? Par où passeront ceux qui n'ont pas d'autres choix que de passer par là pour aller travailler ? Combien de bouchons en plus ? Et de pollution par ricochet ? Quid de l'attractivité du centre-ville, du devenir économique des commerçants de la Presqu'île si on limite la circulation ? Où pourra-t-on à l'avenir stationner quand on est rési-

dent, professionnel ? « C'est une priorité de laisser les Lyonnais et les autres accéder au centre-ville de Lyon. La survie des commerçants de la Presqu'île en dépend ».

Navette fluviale, transport en commun, vélo...

D'un côté il y a ceux qui défendent la place de la voiture, souhaitent le maintien de la circulation telle qu'elle est organisée aujourd'hui voire une augmentation. Et parce que le sujet est clivant, de l'autre, on trouve ceux qui souhaitent réellement voir la circulation diminuer. Ceux-là estiment que les espaces laissés à la voiture depuis trop longtemps ont créé nuisances et pollutions. Et qu'il est temps de reconquérir l'espace public pour d'autres usages. « Les voitures stationnées partout, c'est moche et ça prend de la place ».

En filigrane, se pose évidemment la question de l'alternative à la voiture, de l'offre de transports en commun - et les attentes sont nombreuses, de la possibilité d'utiliser les fleuves pour se déplacer - 37,4 % des répondants au questionnaire rêvent de navette fluviale sur le modèle du vaporetto -, de la place accordée au vélo que l'on veut pouvoir utiliser en toute sécurité sur des pistes sécurisées et fluides, et évidemment des déplacements piétons, le premier mode de transport cité dans la boîte à idées. Faut-il séparer les flux pour qu'à pied, on se sente en sécurité ?

Une chose est sûre, d'après les conclusions de la concertation, pour la suite, le projet semble avoir intérêt à être resitué dans une réflexion plus large, comme si l'aménagement de la rive droite était intimement lié à l'avenir de la Presqu'île.

La mise en garde du CIL Centre Presqu'île

Oui pour réduire le trafic automobile mais tout en gardant une Presqu'île habitée et vivante, c'est le message délivré par le président du comité d'intérêt local Centre Presqu'île lors du Comité d'initiative et de consultation d'arrondissement (CICA) le 23 juin précédant le conseil du 2^e au sujet du projet de la Rive Droite du Rhône.

Limitier le transit en Presqu'île des non-résidents

« Nous ne sommes pas opposés à une zone à trafic limité en Presqu'île Nord Bellecour dans la mesure où les objectifs sont respectés. Une bonne politique de mobilité

doit permettre d'améliorer la vie en Presqu'île et non le contraire » a alerté Bernard Colombaud. Les adhérents du CIL militent pour réduire la circulation des voitures qui ne participent pas à la vie de la Presqu'île et visent ceux qui cherchent à se garer en surface sans nécessité, les véhicules en transit et les véhicules vrombissant.

« En revanche, il faut avoir comme objectif de maintenir et même faciliter les usages nécessaires pour garder une Presqu'île vivante et habitée » a souligné Bertrand Colombaud qui souhaite l'amélioration des livraisons difficiles, faciliter l'accès à tous les logements pour les ré-

sidents et les artisans et l'augmentation de la végétalisation notamment sur les places publiques.

« S'attaquer à la mobilité et aux modes de vie des habitants de la Presqu'île, c'est se tromper de cible et contribuer à leur départ »

S'attaquer à la mobilité et aux modes de vie des habitants de la Presqu'île, c'est se tromper de cible et contribuer à leur départ.

Le CIL s'inscrit en défenseur des résidents ayant un véhicule : « Il faut tenir compte de la liberté des habitants de posséder ou non une voiture, ce qui correspond à leur besoin. Les places de stationnement rési-

dentiel doivent être proposées en nombre suffisant (N.D.L.R. : Il existe un déficit de stationnement sur voirie de Perrache jusqu'à la place des Terreaux par rapport aux autres arrondissements) pour des raisons de coût et de vie familiale. Les résidents de la Presqu'île utilisent peu leur voiture et ne le font que lorsque c'est nécessaire. Leur comportement vis-à-vis des mobilités est vertueux. S'attaquer à la mobilité et aux modes de vie des habitants de la Presqu'île, c'est se tromper de cible et contribuer à leur départ » a conclu le président du CIL. Une analyse que partagent les élus de la majorité du 2^e.

N.M.

La Métropole de Lyon veut faire gagner du terrain aux piétons

Après avoir accéléré sur le développement des pistes cyclables, la Métropole de Lyon passe à la vitesse supérieure pour un autre mode de déplacement : la marche à pied. Elle a voté, ce lundi, son premier plan piéton.

« Un mode de déplacement essentiel, décarboné, propre, économe, excellent pour la santé et vecteur d'autonomie pour les populations les plus fragiles » : Fabien Bagnon, vice-président écologiste de la Métropole, en charge des voiries et mobilités actives, a égrainé, ce 27 juin, lors du conseil métropolitain, les avantages de la marche, en présentant le premier plan piéton de la collectivité. Aujourd'hui, 18 % des voiries de la Métropole n'ont pas d'aménagement piéton.

125 millions d'euros

Globalement, la collectivité consacre 320 millions d'euros aux mobilités actives, un budget doublé par rapport à la



10 millions seront consacrés à résorber la discontinuité piétonne.

Photo d'archives Progrès/Frédéric CHAMBERT

précédente mandature. 25 millions seront dédiés au plan piéton. Une nouvelle ligne budgétaire est créée pour améliorer les cheminements piétons existants (15 millions d'euros sur le mandat). 10 millions seront consacrés à résorber la discontinuité piétonne, apaiser et sécuriser les abords des collèges, créer de nouveaux aménagements en faveur des piétons...

Une « magistrale piétonne » à Lyon

Parmi les nouveautés, évoquées par Fabien Bagnon, la création de haltes piétonnes pour permettre aux marcheurs de faire une pause durant leur parcours ou encore la réalisation d'une « magistrale piétonne », à Lyon. « On a lancé une étude. Ce sera un axe extrêmement lisible et engageant, entre Bellecour et le quartier de

la Part-Dieu » a-t-il indiqué.

« À Lyon, les attentes sont grandes. Le dernier baromètre des villes marchables de 2021 nous donne la note D, soit moyennement favorable aux piétons », a rappelé le maire écologiste de Lyon, Grégory Doucet.

Si l'opposition est favorable à de nouveaux aménagements, elle a tiqué sur les financements. Ils proviennent majori-

tairement des budgets FIC (Fonds d'initiatives communales) et Prox (Proximité). « Sur les 142,9 millions d'euros d'investissements que vous nous présentez, 86 % sont constitués des crédits FIC et Prox, normalement à la main des communes », a regretté Séverine Fontanges (Rassemblement de la droite et du centre).

« Devons-nous en conclure que votre ambition, sur la marche à pied et le développement des modes actifs, tient à la création d'une ligne budgétaire de 10 millions en plus sur le mandat et que l'énorme partie sera prélevée sur les FIC et Prox ? Si tel et tel cas, nous sommes loin de la révolution des modes actifs que vous présentez », a taclé Eric Vergiat (groupe Synergies).

« D'autres enveloppes ne sont pas dans cette délibération, puisque, à chaque fois qu'on fait un projet urbain, il y a naturellement la prise en compte de la place du piéton », leur a répondu le président de la Métropole, Bruno Bernard. Le plan a été adopté (119 voix pour et 30, contre).

Anne-Laure WYNAR



Un employé de l'entreprise ULS décharge les marchandises à hauteur du pont Morand. Des livreurs en vélo à assistance électrique acheminent les marchandises jusqu'aux commerçants du centre-ville. Plusieurs élus, dont Grégory Doucet, maire de Lyon et Bruno Bernard, président à la Métropole, avaient fait le déplacement. Photos Progrès/Stéphane MONIER

LYON

Centre-ville livré en bateau : la verte stratégie du “dernier kilomètre”

La société de transport ULS inaugurerait, ce mercredi 29 juin, un nouveau type de livraison du centre-ville de Lyon, associant voie fluviale et vélos électriques, dans la logique d'un dernier kilomètre moins gourmand en émission de gaz à effet de serre.

Sous la chaleur écrasante du début d'après-midi, une vingtaine de fûts de bières et quelques palettes sont agrippés par une grue tout électrique, puis déposés sur un bateau, sous le regard curieux de nombreux journalistes, de partenaires économiques et de responsables politiques invités pour l'occasion. L'embarcation, amarrée au port Edouard-Herriot (Lyon 7^e) s'engage sur le Rhône à contre-courant, pour un voyage d'une cinquantaine de minutes, direction le Pont Morand (Lyon 1^{er}).

Objectif : 40 000 tonnes de marchandises décarbonées livrées chaque année

Là-bas, des employés récupèrent les marchandises, les chargent sur des vélos à assistance électrique, avant de les livrer aux commerçants du centre-ville lyonnais. Aujourd'hui, le convoi prend la direction de la place des Terreaux et s'arrête à la Brasserie des 3 Rivières. Demain, ce type de livraison pourrait approvisionner des professionnels et particuliers de tout l'hyper-centre lyonnais.

Car ce mercredi 29 juin marque les débuts d'une nouvelle offre de livraison, plus propre, vouée à rendre le « dernier kilomètre » moins gourmand en émission de gaz à effet de serre, à l'heure où Lyon souffre de bouchons à rallonge aux heures de pointe et d'une mauvaise qualité de l'air, entraînant des nuisances pour les riverains.

En octobre 2021, c'est la société ULS (Urban Logistic Solutions) qui a remporté l'appel



150

Le nombre de camionnettes que la rotation d'un bateau et de 15 vélos permettra de remplacer.

Les marchandises sont déchargées du bateau à hauteur du Pont Morand (Lyon 1) à l'aide d'une grue électrique, puis sont installées sur des vélos avant d'être livrées aux commerçants du centre-ville. Photo Progrès/Stéphane MONIER

à projet émis par les Voies navigables de France (VNF) et la Compagnie nationale du Rhône (CNR), en association avec la Ville de Lyon et la Métropole. L'entreprise ambitionne, à terme, d'acheminer 40 000 tonnes de marchandises décarbonées chaque année. Selon elle, la rotation d'un bateau et de 15 vélos permettra de remplacer 150 camionnettes, réduisant les émissions de plus de 92 % par rapport au tout diesel.

« Un changement porteur d'espoir pour le mode de vie lyonnais »

Ayant fait le déplacement pour l'occasion, de nombreux

responsables politiques se félicitaient de voir naître une solution de transport résolument écologiste. « C'est un événement majeur, une révolution logistique. C'est un changement porteur d'espoir pour le mode de vie lyonnais », jurait Grégory Doucet, maire de Lyon, quand Bruno Bernard, président à la Métropole, disait vouloir « donner des avantages économiques aux acteurs qui portent des modèles plus vertueux ».

Thomas Castan, président et fondateur de la société ULS, savourait quant à lui l'achèvement d'une année de travail : « Quand on enlève Paris, qui est la capitale et n'obéit pas aux mêmes règles, et Marseille

-92%

La réduction, à terme, des émissions de gaz à effet de serre.

qui est un port maritime, Lyon est la première ville de France. Nous remettons la voie d'eau au centre des besoins de la logistique urbaine ».

Les fleuves lyonnais deviendront-ils, à partir de ce mercredi, un levier d'avenir de la politique écologiste pour repenser les transports lyonnais ? « En tout cas, c'est une infrastructure qui existe, sur laquelle il n'y a pas besoin de faire d'investissement, qui ne

gêne pas les habitants. On a un espace qui existe, autant l'utiliser », confirme Jean-Charles Kohlhaas, vice-président de la Métropole en charge des déplacements. L'élu assure désormais réfléchir au lancement d'une solution de transport public sur la Saône, sans préciser de calendrier. « Pour le moment, on travaille pour voir si c'est possible », sourit-il.

Stéphane MONIER

69X17 - V1

ZFE: changer de voiture, c'est maintenant!

À partir de janvier prochain, les véhicules Crit'Air 5 seront interdits à l'intérieur de la Zone à faibles émissions (ZFE) qui englobe pour l'heure les communes de Lyon, Villeurbanne, Vénissieux, Bron et Caluire-et-Cuire. S'en suivra entre 2023 et 2026 l'interdiction progressive des véhicules classés Crit'Air 4, 3 et 2 et la fin annoncée du diesel. Aussi, sur le papier, 70 % des véhicules devront être remisés ou changés d'ici 2026, car considérés alors comme trop polluants ou trop anciens. Comment les consommateurs s'adaptent-ils déjà à cette nouvelle donne? Continuent-ils d'acheter des véhicules diesel ou passent-ils à l'électrique? Et quelles aides existent pour les consommateurs? Revue de détail.

PAR ADRIEN GRAUD

Attention, feu rouge et passage à niveau! D'ici quelques mois, la vieille voiture qui vous avait rendu tant de services sera bannie de Lyon. Le 1^{er} janvier 2023, les véhicules de particuliers classés parmi les plus anciens et polluants n'auront en effet plus droit de cité à l'intérieur d'un périmètre constitué des villes de Lyon, Villeurbanne, Vénissieux, Bron et Caluire-et-Cuire. Il s'agit des voitures classées Crit'Air 5 conformément au lancement de la première étape de la Zone à faibles émissions (ZFE) pour les particuliers, après sa mise en œuvre pour les professionnels en 2021. Cette ZFE, exigence législative et réponse aux nombreuses condamnations de la France par la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE), doit permettre de mieux lutter contre la pollution atmosphérique et de réduire notablement les émissions de gaz à effet de serre.

Une grande majorité des foyers concernés. À Lyon, les écologistes ont ainsi choisi d'en anticiper le processus et d'en durcir certains principes. En effet, le coup de frein encore léger de 2023 marquera surtout l'étape inaugurale d'un calendrier restrictif et accéléré qui doit conduire à proscrire le diesel du Grand Lyon en 2026. Pour ce faire, une nouvelle interdiction sera introduite chaque année, concernant les Crit'Air 4 en 2024, Crit'Air 3 en 2025 et enfin les diesels et Crit'Air 2 en janvier 2026. Serez-vous concernés? Il est fort probable que oui. En effet, la mesure va toucher une très grande majorité de foyers et, à terme, impliquer plus des deux

tiers du parc automobile circulant dans la métropole. Selon les données émises par le Grand Lyon, 29848 véhicules professionnels ont déjà été impactés par les restrictions de circulation et stationnement, soit 35 % du parc roulant des entreprises. En 2023 (Crit'Air 5 et non classés), 19901 véhicules particuliers supplémentaires seront concernés par la réglementation, soit environ 2,5 % du parc automobile, puis 3,2 % et 25 121 voitures en 2024. C'est ensuite que le processus se corse encore pour toucher quelque 81351 véhicules (10,5 % du parc) en 2025 (hypothèse avec les Crit'Air 3) et enfin 365 111 véhicules en 2026 (Crit'Air 2), dont 280406 véhicules particuliers, 8747 poids lourds et 75958 véhicules utilitaires légers. Cela revient, sur cette seule année 2026, à bannir un peu moins de la moitié des 782000 véhicules qui circulent aujourd'hui! Au final, à ce terme, 70 % des voitures ou utilitaires aujourd'hui utilisés auront dû être remisés ou changés... C'est dire si le bouleversement est profond et le choc important. Et s'il est urgent pour chacun d'envisager la façon de s'adapter et de changer son véhicule, cela reste une initiative toujours complexe et fort coûteuse. Les effets de ce calendrier restrictif et accéléré par les écologistes au pouvoir se font ainsi déjà ressentir dans les choix des consommateurs. Qui s'interrogent... Doivent-ils s'adapter dès à présent à ces contraintes? Ce qui n'est pas sans créer des incertitudes. Faut-il changer sa voiture en conséquence? Quel modèle choisir? Hybride, essence ou électrique? Quelles aides sont disponibles? ■

Sécurité : avant le conseil municipal, Grégory Doucet devance les critiques de l'opposition

Alors que le conseil municipal de jeudi s'annonce houleux à l'heure de voter des délibérations portant sur la politique de tranquillité publique des Verts à Lyon, Grégory Doucet devance les critiques de l'opposition pour affirmer, devant la presse, qu'en matière de sécurité, il ne fait pas rien. C'est même « une priorité » depuis deux ans.

Stop au procès en inaction. Stop au procès en amateurisme. Tel est sans doute le message envoyé à ses détracteurs, ce mercredi, par Grégory Doucet, maire (EELV) de Lyon, qui profite du point presse, à la veille du conseil municipal, pour faire un focus sur sa politique de tranquillité publique.

Lui qui a été élu il y a deux ans (à deux jours près) entend (une nouvelle fois) balayer la question du soi-disant manque d'intérêt de son exécutif écologiste et de gauche pour les affaires de sécurité, alors que les débats avec son opposition de tout bord s'annoncent (une nouvelle fois) houleux à l'heure de voter des délibérations portant sur le quartier de la Guillotière, la vidéovalidation, ou encore les conditions de travail des policiers municipaux.

Tirs de mortiers, rodéos, rixes sauvages de rue, agressions, arrachage de colliers... Ici, on tire à balles réelles en plein centre, là on règle ses comptes à l'arme de guerre, sur fond de trafics. La Guillotière défraie la chronique autant que La Duchère. Alors que les faits divers rythment l'actualité et accroissent le sentiment d'insécurité, des Lyonnais « en colère » réclament des comptes aux Verts. « Que fait la police ? » Et les adversaires politiques renchérisent : « En matière de sécurité, le maire de Lyon met la poussière sous le tapis », souffle par exemple, Pierre Oliver, maire (LR) du 2^e. Gérard Collomb, ancien maire (Pour Lyon), lui, dénonce l'angélisme.



Photo Progrès/Maxime JEGAT

Revalorisation des salaires des policiers

« Je fais de la tranquillité publique une priorité », lance Grégory Doucet. « Priorité. » Le mot est revenu comme un leitmotiv. Et il n'en a jamais été, à l'entendre, autrement. Pour preuve : « Dès notre arrivée à la mairie, nous faisons le constat d'un déficit de la police nationale sur la circonscription dont Lyon fait partie. Dès 2020, nous avons réclamé au ministre de l'Intérieur une augmentation des effectifs. » Ils ont fini par arriver. Au moins pour partie (300 policiers supplémentaires sont prévus sur trois ans). Et une brigade spécialisée de terrain pérenne de 31 agents de police exclusivement dédiés aux quartiers de la Guillotière et de la Part-Dieu a été créée.

Il dit aussi que dès le début, alors qu'il a fait le choix d'augmenter à 365 le nombre de policiers municipaux dans la ville d'ici à la fin du mandat, il a réclamé « et nous étions précurseurs », l'organisation d'un deuxième concours de policier municipal au centre de gestion de la fonction publique du Rhône. Ce qu'il a aussi obtenu. Et ce n'est pas tout : pour rendre le métier attractif à Lyon, il a augmenté les rémunérations des policiers municipaux de 1 400 € brut par an, pour certains. Investi sur

Vidéoprotection : Mohamed Chihi n'aura « pas d'état d'âme à installer des caméras »

« Il y a 571 caméras. Ce n'est pas moins qu'à notre arrivée. Et six caméras nomades supplémentaires que l'on peut déplacer au gré des événements. » Mohamed Chihi, adjoint à la Sécurité de Lyon balaie d'une main la critique. Au-delà du débat sur la reconnaissance faciale et la systématisation de la surveillance, il n'est pas opposé à la vidéoprotection. D'ailleurs, dit-il, « si l'audit dit qu'il faut en installer à des endroits où il en manque, alors, nous n'aurons pas d'état d'âme à en installer. »

Mais d'ici là, il faudra que le diagnostic sur l'usage et l'organisation du dispositif de vidéoprotection ait lieu. Retardé depuis deux ans parce que l'appel d'offres qui le concerne a été déclaré infructueux deux fois de suite, il devrait démarrer à l'automne, conduit par un agent de la Ville qui vient d'être recruté. Il s'agit d'une ancienne magistrate de la Cour des comptes dont Mohamed Chihi loue « l'indépendance ». Comme un écho aux raisons qui l'ont poussé à renoncer à passer

par une procédure de marché public. Les seules offres reçues étaient en effet portées par des entreprises elles-mêmes fournisseurs de dispositifs de vidéosurveillance, ce qui, pour la mairie, posait une question sur leur neutralité et objectivité dans le cadre de l'évaluation sur l'efficacité de la vidéosurveillance. « On ne demande pas à Monsanto de faire une évaluation sur l'utilisation du glyphosate ou à Coca-Cola de faire une évaluation sur le sucre », dit-il. Quant au calendrier : l'adjoint le promet accéléré : « on n'attendra pas 2026. On veut une réponse rapide pour agir. » Critiqués par Gérald Darmanin, ministre de l'Intérieur, par Laurent Wauquiez, président de Région, par Pascal Mailhos, préfet, et toute son opposition, qui, dans un même élan, réclament que soit étoffé le réseau de caméras de la ville pour renforcer la sécurité des habitants, les Verts « assument » de vouloir d'abord « produire de la connaissance pour savoir où quand et comment utiliser la vidéoprotection ».

de l'équipement (caméras piétons). Mis l'accent sur la place Gabriel-Péri, multiplié les patrouilles et les interventions, lancé un travail partenarial avec des associations pour lutter contre les causes des problèmes.

Il ne fait pas rien. Et il sait exactement où il va. Il martèle : « Notre police municipale repose sur ses deux jambes. La prévention et la répression. Les phénomènes comme ceux de La Duchère avec des trafics de stupéfiants et des armes lourdes dépassent le cadre de Lyon. Ils relèvent d'abord de la police nationale. Le rôle de la police municipale est de venir en appui

En complément. La priorité de la police municipale est d'être une police de proximité et de tranquillité. D'être là pour apaiser ou réparer. Je suis pour que chacun agisse sur ses prérogatives. » Pas de dogmatisme, assure-t-il. Ni de laxisme. « Nous assumons d'avoir une vision claire et pragmatique en matière de sécurité », affirme-t-il en convoquant le souvenir des rodéos qui se multipliaient en ville, il y a un an. « Nous avons mené une action ferme sur le sujet avec le préfet et le procureur, aujourd'hui le phénomène est endigué. »

Tatiana VAZQUEZ

À Lyon, les écologistes vont élargir la vidéo-verbalisation sur l'ensemble de la ville

5 JUILLET 2022 À 11:56 PAR ANTHONY FAURE 6 Commentaires

La vidéo-verbalisation va être étendue à l'ensemble des voies couvertes par les caméras de vidéo-surveillance de la ville de Lyon. Le vote va intervenir ce jeudi 5 juillet 2022 lors du conseil municipal de Lyon.

Les écologistes passent la vitesse supérieure en terme de vidéo-verbalisation. Expérimenté sur certains quartiers de la ville depuis 2019, et initié par la précédente majorité, le dispositif va être largement élargi. Une délibération va être proposée au conseil municipal de Lyon, ce jeudi 5 juillet, visant à étendre la démarche de vidéo-verbalisation sur l'ensemble des voies couvertes par les caméras de la vidéo-surveillance de la ville de Lyon jusqu'au 31 décembre 2026.

Dans son projet de délibération, la Ville de Lyon indique que la vidéo-verbalisation est "un des moyens d'action, qui s'intègre dans la réflexion globale relative à l'apaisement des voies et des espaces publics, développée et mise en oeuvre par la collectivité. Elle a pour but de mieux faire cohabiter les différents usages de l'espace public, de limiter les nuisances sonores en particulier la nuit, d'optimiser les déplacements des transports collectifs, de sécuriser les mobilités piétonnes et cyclables et de faciliter les interventions des véhicules d'urgence et de secours".

La Ville de Lyon explique que depuis le début de l'expérimentation menée il y a presque 3 ans sur plusieurs secteurs de la cité rhodanienne, plus de 15 000 verbalisations ont été effectuées, 6865 procès-verbaux ont été dressés pour des infractions à la conduite des véhicules ne respectant pas la fermeture à la circulation de certaines rues et 8725 contraventions ont été relevées pour des infractions au stationnement.

Une expérimentation qui a permis "de faire apparaître une efficacité et efficacité de ce dispositif"

De plus, toujours selon la Ville, une étude statistique réalisée au 1er semestre 2022 en analysant 2897 vidéo-verbalisations entre octobre 2021 et mars 2022 "permet de faire apparaître une efficacité et efficacité de ce dispositif". En effet, sur les 2897 vidéo-verbalisations, seulement 32 automobilistes ont été verbalisés plus d'une fois, ce "qui met en avant l'effet dissuasif de la vidéo-verbalisation et la prise de conscience des automobilistes du risque qu'ils encourent à ignorer la réglementation".

Le projet de délibération précise donc qu'il est "envisagé d'étendre cette démarche sur l'ensemble des voies couvertes par les caméras de vidéo-surveillance de la Ville, et de la reconduire jusqu'au 31 décembre 2016".

Il manque 78 policiers municipaux

Bien qu'elle ait réussi à recruter 53 policiers municipaux en deux ans, le compte n'y est pas et reste très en dessous des effectifs cibles versés à la hausse par la mairie écologiste. Malgré les revalorisations salariales pour rendre le métier plus attractif, Lyon continue d'enregistrer plus de départs que d'arrivées dans la profession.

« En deux ans, nous avons recruté 53 policiers municipaux. » Deux ans après son arrivée au pouvoir, à l'heure d'un premier bilan concernant sa politique d'attractivité du métier de policier municipal à Lyon, Grégory Doucet sort les chiffres. L'écologiste qui a augmenté les effectifs pour les porter à 365 agents d'ici à la fin du mandat et pris des mesures pour renforcer leur rémunération, analyse les effets de son action. C'est bien. Mais ce n'est pas assez.

« On est face à un plafond de verre qui existe dans toutes les grandes villes »

Car, si 53 policiers municipaux ont été recrutés à la mairie, on compte aussi plusieurs départs du service, liés pour certains à la retraite. Résultat : aujourd'hui, Lyon compte 287 policiers municipaux,



Lyon compte 287 policiers municipaux sur les 365 affichés pour un effectif complet. Photo Progrès/Joel PHILIPPON

sur les 365 affichés pour un effectif complet. Pire : il y a eu plus de départs que d'arrivées. Ainsi, entre 2021 et 2022, on enregistre, sur l'effectif total, un recul de 10 policiers.

« Il ne faut pas se raconter d'histoire. Ce n'est pas propre à notre mairie écologiste et de gauche », explique Laurent Bosetti (Lyon en commun), adjoint aux ressources humaines. D'ailleurs, dit-il, « Lyon

connaissait déjà cette même situation de tension sous M. Collomb. Entre 2019 et 2020, on enregistrait un recul de 30 policiers. Le sujet est reconnu, le problème est permanent. Lyon n'est pas un îlot isolé. On est face à un plafond de verre qui existe dans toutes les grandes villes. »

Lélu en veut pour preuve qu'en France où l'on compte 24 000 poli-

ciers municipaux, il y aurait besoin de 4000 à 6000 policiers supplémentaires. Des postes vacants à pourvoir et qui ne trouvent pas preneur. Une concurrence féroce entre communes qui recrutent à tour de bras. Une tension structurelle entre l'offre et la demande. Alors comment « réenchanter la profession ? », demande Laurent Bosetti. Il y a quelques mois, la mairie avait

apporté une première réponse pour rester compétitive.

Elle passait par une revalorisation salariale du métier. Plus de la moitié des effectifs avaient bénéficié d'une revalorisation de 1 400 € brut par an. Ce jeudi, une nouvelle délibération sera présentée en conseil municipal en faveur de leur salaire : 50 000 € vont être budgétés. Cette hausse va concerner plus d'une centaine de policiers municipaux. « A l'arrivée, un policier de catégorie C à temps complet et dont on cumule tout, gagnera en moyenne 2 500 € net par mois à la ville de Lyon. Compte tenu de leurs missions, ce ne sont pas des privilégiés. »

Les Verts militent pour la création d'une école nationale de police municipale

Mais l'enjeu dépasse le cadre de la ville. C'est dans cet esprit que la mairie écologiste entend bien frapper à la porte du ministre de la fonction publique nouvellement nommé pour que le plafond du régime indemnitaire de la police municipale puisse être remonté. Pour que la revalorisation d'un agent de catégorie C en catégorie B soit possible. « Avec France Urbaine, nous sollicitons enfin la création d'une école nationale de police municipale. »

Tatiana VAZQUEZ

Vidéosurveillance : Pierre Oliver réclame une caméra pour 250 habitants

Alors qu'il y a en moyenne une caméra pour 1 000 habitants dans les rues de Lyon, le maire LR du 2^e arrondissement demande aux Verts de doter la ville d'une caméra pour 250 habitants d'ici à la fin du mandat, « afin qu'aucun criminel ne puisse échapper à la justice ».

Pensait-il vraiment faire taire les critiques ? Sans doute que Grégory Doucet ne se faisait pas trop d'illusions. En tout cas, lors du conseil municipal, ce jeudi, au fil des délibérations, les oppositions ne l'ont pas épargné, montant au créneau de tous côtés pour attaquer le maire de Lyon sur sa politique de tranquillité publique et de sécurité.

Le dernier drame survenu à la Duchère ayant coûté la vie à un adolescent, tué à l'arme de guerre, dans les coursives de la barre Sakharov, a apporté de l'eau au moulin.

D'abord pour dénoncer « l'immobilisme, le scepticisme et l'inaction », selon les mots de Ludovic Hernandez (Pour Lyon) qui a illustré son propos : « Les conséquences de cette inaction sont dramatiques, au premier chef, l'augmentation de l'insécurité à Lyon. L'absence d'un directeur général adjoint, la dégradation de la coopération avec la police nationale et des effectifs insuffisants de police municipale engendrent une perte de la maîtrise du terrain et du lien avec les habitants. Or ces trois facteurs relèvent de votre entière responsabilité, Monsieur le maire. »

288 postes de policiers pourvus sur les 365

Qu'importe que Grégory Doucet ait redit à quel point il faisait depuis deux ans, de la sécurité, une « priorité ». Qu'importe que Laurent Bossetti, adjoint aux ressources humaines ait présenté une nouvelle revalorisation salariale pour rendre la ville attractive et encourager les policiers municipaux à venir y travailler.

Le groupe Droite centre et indépendants n'était pas en reste non plus. Pierre Oliver à sa tête pour



La ville de Lyon compte un réseau de 571 caméras de vidéoprotection. Photo Progrès/Joel PHILIPPON

mettre en lumière les difficultés de recrutement d'agents dans les rangs de la police municipale. « Malgré tous vos dires et les efforts annoncés, on voit qu'au 30 juin, sur les 365 postes budgétaires, seuls 288 sont pourvus. 77 manquent à l'appel. Et là où les défauts sont le plus criants, ce sont au Groupe opérationnel mobile pourvu à seulement 64 % et à la police de proximité à 77 %. Pour ces 2 unités de terrain, ce sont 65 agents qui manquent. Vous devez vous mettre à recruter des policiers. La maire de Bron y arrive bien et a réussi à augmenter ses effectifs de 70 %. »

Gérard Collomb :
« D'habitude, M. Chihi fait preuve d'une timidité de violette »

Quant au dossier « vidéoprotection », à l'heure de voter l'extension de la vidéoverbalisation dans les rues de Lyon, les critiques sont tombées de part et d'autre. D'abord avec Gérard Collomb (Pour Lyon), l'ancien maire de Lyon, qui a interrogé l'adjoint à la sécurité au sujet du « deux poids deux mesures » dont sa majorité semble faire preuve au sujet des caméras. « D'habitude, M. Chihi fait preuve d'une timidité de violette. Là, il y va fort. Il

présente les résultats détaillés d'une étude qui prouve le caractère dissuasif de la vidéoverbalisation. Pourquoi un tel enthousiasme pour la vidéoverbalisation alors que vous montrez tant de réticences à la vidéoprotection ? Nous ne comprenons pas cette différence. Si le caractère de la vidéoverbalisation est dissuasif pour les voitures, pourquoi ne le serait-il pas pour les délinquants ? »

Mohamed Chihi :
« Dernièrement, la pire des choses s'est passée sous des caméras »

En écho, Pierre Oliver (Droite centre et indépendants) enchaînait : « Vous fliquez les automobilistes mais vous refusez de développer la vidéoprotection pour les voyous. » Dénonçant la « passivité », il a réclamé plus de caméras « afin qu'aucun criminel ne puisse échapper à la justice ». Alors que la ville compte en moyenne une caméra pour 1 000 habitants, il demande que Lyon se dote d'une caméra pour 500 habitants d'ici l'an prochain. « L'idéal dit-il serait d'arriver à 1 caméra pour 250 habitants à la fin du mandat. » Et ce n'est pas tout. Il réclame des boutons d'alerte dans les zones les plus sensibles



“ Vous fliquez les automobilistes mais vous refusez de développer la vidéoprotection pour les voyous. ”
Pierre Oliver, maire du 2^e

comme à Nice.

En réponse, l'adjoint à la sécurité, Mohamed Chihi, a une nouvelle fois expliqué qu'il n'était pas contre la vidéoprotection. Mais que ce n'était pas la solution à tous les problèmes de délinquance. La preuve : « Dernièrement, la pire des choses s'est passée sous des caméras. Et ces caméras ne nous ont pas permis d'attraper les auteurs. »

Tatiana VAZQUEZ

Tags en Presqu'île : « Un peu comme les traces des chiens qui marquent leur territoire »

Depuis quelques mois, les tags envahissent à nouveau les murs de la Presqu'île, y compris sur les bâtiments historiques. Et si les délais de nettoyage s'allongent, on constate aussi récemment l'arrivée d'un nouveau mode de tags, associé au marketing. Explications.

« Regardez, il y a une surenchère de tags sur les pentes de la Croix-Rousse... Je dis cela mais c'est général je trouve et surtout, la Presqu'île est de plus en plus abîmée et les beaux monuments entachés. Il faut faire quelque chose ! »

À 42 ans, Eric n'en peut plus. Le décorateur d'intérieur, qui habite au cœur des Pentes croix-roussiennes, a le sentiment qu'on laisse tomber son quartier, que les tags fleurissent en cette période. Mais surtout, qu'on retrouve souvent les mêmes et qu'ils sont de plus en plus « encreés » dans les murs de la ville.

La Presqu'île, terre du street-art

Il y a un peu plus d'un an, un autre lyonnais avait déjà tiré la sonnette d'alarme. « L'image peut paraître excessive, mais elle ne l'est pas tellement. Ces signatures médiocres excessives, mais elle ne l'est pas tellement. Ces signatures médiocres sont un peu comme les traces des chiens qui marquent leur territoire. Elles polluent de plus en plus notre cadre de vie. Des visiteurs me remontent souvent une vraie évolution... vers le moins bien » explique-t-il.

Féru d'urbanisme et d'art, le

1M€

Le coût annuel du nettoyage, selon la mairie



Pour Eric, les tags sont devenus une pollution visuelle et il a décidé de partir en guerre contre eux. Photo Progrès/David TAPISSIER

Lyonnais est pourtant fier de son quartier, par tradition terre de street-art. « Le problème, c'est qu'il faut différencier street-art et tags. Les premiers sont de l'art, qui sont l'identité même de ce quartier tourné vers le social. Les seconds, des marques souvent hideuses. Mais est-on obligé de supporter cette dégradation de notre cadre de vie pour flatter quelques egos ? Ces signatures, comme le 1312 -qui veut dire ACAB, qui est une insulte contre la police- à côté d'une menuiserie du XVIII^e siècle ou le OSH sur la façade romaine du Palais Saint-Pierre pour ne citer qu'eux, me rendent triste. D'autant plus que le sablage n'est pas toujours efficace et laisse des traces. Il faut réagir ».

Que faire ? Interrogé sur le problème, un des employés en plein nettoyage concède la recrudescence. « Après le Covid, c'est reparti. Et puis, on le sait, les périodes d'élections, c'est encore pire » précise-t-il, confirmant la difficulté de

tenir les délais. D'autant plus que le service revient cher : du côté de la Ville de Lyon, on annonce le chiffre de pratiquement 1 million d'euros de nettoyage en 2021.

Combattre le marketing par tags

Un avis partagé par Yasmine Bouagga, maire du 1^{er} arrondissement, pour qui le street art est historiquement lié au 1^{er} arrondissement, pour qui le street art est historiquement lié au 1^{er} arrondissement. « Nous investissons dans des œuvres et nous proposons des murs d'expression libre » poursuit-elle. « Et ça se passe bien. Par contre, ce qui est déplorable, c'est que certaines personnes utilisent leur signature comme du marketing, une pratique publicitaire sauvage. Et c'est clair qu'il faut mettre fin à ça rapidement ».

Clairement visé le street-artiste Osh, dont la signature a fleuri ces derniers temps sur les murs du 1^{er}. « Comme un chemin, jusqu'à son lieu d'exposition en haut des pentes et au moment de son expo. Éton-

nant ! » rajoute Eric, qui les a suivis.

Interrogé sur le sujet, l'artiste botte en touche, invoquant des imitateurs qui ont refait sa signature. Même s'il concède en profiter indirectement.

« Je combats la laideur, l'individualisme, l'égo, le minable »

Le minable »

« Nous, habitants, on veut que notre ville soit belle. Je suis écologiste et je vote plutôt à gauche. Je combats la laideur, l'individualisme, l'égo, le minable, l'ignorance et la bêtise. Mais surtout je défends une forme de respect : de quel droit taguer une façade qui ne nous appartient pas ? Il y a trop de laxisme, sans compter que c'est mépriser les concitoyens, mais aussi les gens qui nettoient. J'encourage tous les propriétaires à porter plainte contre X pour faire avancer les choses » conclut-il.

David TAPISSIER

« On ne peut pas tolérer de voir des bâtiments historiques tagués »



Pour la Ville de Lyon, il faut sensibiliser, mais aussi punir en cas de flagrant délit. Photo Progrès/David TAPISSIER

Par le périmètre de leur délégation, plusieurs élus sont concernés par cette recrudescence des tags. Pour Mohamed Chihi,

en charge de la sécurité, « Il n'est pas question de laisser le patrimoine se dégrader ni de laisser la place aux propos inju-

rieux, racistes, insultants, ou dénigrants. Ces tags font l'objet d'un effacement très rapide, en urgence, dès constatation ou signalement. Par son mode de procédé même, réalisé très vite, le tag est un phénomène contre lequel il est difficile de lutter. Pour autant, la Ville de Lyon ne s'interdit pas bien sûr de recourir à la sanction quand un flagrant délit est constaté ».

Sylvain Godinot, en charge du patrimoine, va dans le même sens. « Nous sensibilisons les jeunes à l'école, nous fonctionnons par le dialogue et on ne souhaite pas une approche répressive. Toutefois, l'architecture est un art majeur, on ne peut pas tolérer de voir des bâtiments historiques tagués, dans ce secteur patrimoine de l'Unesco. C'est comme taguer des œuvres d'art. Nous travaillons sur les sanctions adéquates et il est important de porter plainte pour la symbolique et pour gagner en efficacité. Et lorsque les fautes des incivilités sont pris en flagrant délit, amendes et prises en charge du nettoyage sont des solutions ».

Festival entre Rhône et Saône : un bilan « prometteur » selon la mairie

Il n'est pas encore l'équivalent estival de la Fête des Lumières, mais le Festival entre Rhône et Saône enregistre une bonne affluence pour sa première édition. Selon un décompte de la mairie, organisatrice de l'événement, entre 40 000 et 50 000 personnes ont renoué avec l'histoire fluviale lyonnaise tout au long du week-end.

Les Lyonnais sont-ils attachés à leurs cours d'eau ? La réponse semble être positive, au vu de l'affluence observée lors de la première édition du Festival entre Rhône et Saône, organisée du 1^{er} au 3 juillet. Selon un décompte réalisé par la mairie, organisatrice de l'événement, entre 40 000 et 50 000 visiteurs ont participé à la fête. « Sur le site des berges de la Guillotière, 30 000 personnes sont venues profiter des guinguettes, de spectacles, de nombreuses animations et de la truculente Mâchecroute », détaille la municipalité. Légende populaire lyonnaise, le monstre aquatique était installé près du Pont de la Guillotière (Lyon 7) le temps de l'événement.

Côté Saône, ce sont environ 5 000 personnes qui auraient participé aux activités, notamment du côté de l'île Barbe (Lyon 9^e). Le reporter, photographe et réalisateur Yann Arthus-Bertrand, militant écologiste assumé, avait été choisi pour parrainer le festival.

Pour *Le Progrès*, Audrey Henocque, 1^{re} adjointe en charge des finances et la commande publique, dresse un bilan encourageant : « Les premières estimations comptent entre 40 000 et 50 000 personnes pendant la durée du festival, ce qui est très prometteur pour une première édition. C'est un événement que nous avons voulu populaire, familial, festif et surtout participatif ».

L'événement va « pouvoir s'améliorer d'année en année »

À en croire l'élue, la Fête de l'eau pourrait même monter en puissance dans les prochaines années. « [Le festival] s'appuie sur les acteurs du territoire et va pouvoir encore s'améliorer d'année en année avec la contribution des habitants à travers la plateforme Oyé !. Je remercie les équipes de la ville de Lyon, les porteurs de projets, les nombreuses entreprises et partenaires qui ont soutenu le festival et en ont fait collecti-



Sur les quais du Rhône, ils étaient nombreux à venir observer la truculente Mâchecroute. Photo Progrès/Tatiana VAZQUEZ

vement une réussite », ajoute Audrey Henocque. Il faut dire que pour la première édition de cette Fête de l'eau, la majorité écologiste avait vu les choses en grand, alors que Grégory Doucet, maire de Lyon, disait en mars dernier vouloir faire de cette animation l'un des « marqueurs principaux » de la mandature, à l'image de la Fête des Lumières. Un spectacle lumineux était d'ailleurs mis en scène sur la Saône, vendredi et samedi soir, par la compagnie Ilotopie.

Le Rhône et la Saône, enjeu fort du mandat écologiste

La mairie indique qu'il est encore « trop tôt » pour préfigurer de l'organisation d'une prochaine édition. Elle attend pour le moment l'avis des Lyonnais. Pour rappel, les écologistes font de l'utilisation et de la mise en avant des cours d'eau lyonnais, une thématique importante de leur mandat. La semaine dernière, Grégory Doucet et Bruno Bernard, président de la Métropole, inauguraient en grande pompe un nouveau type de livraison du centre-ville de Lyon, associant voie fluviale et vélos électriques, dans une logique d'un dernier kilomètre plus respectueux de l'environnement.

S. Mo

Ce qu'ils ont pensé de cette 1^{re} édition

■ Safieh, 25 ans, en voyage en France : « Une vraie découverte »

« J'ai vu des panneaux dans les rues annonçant cette fête, je suis donc allée sur le site internet de l'événement pour voir le programme. Avec des amis de différentes nationalités, également en séjour à Lyon [Safieh habite en Allemagne, NDLR] nous sommes allés voir le concert de Zeph près du pont Lafayette. C'était très bien, l'ambiance était très festive, il y avait beaucoup de gens, et tout le monde dansait. Je n'ai pas l'habitude de ce genre de musique, c'était une vraie découverte ! »

■ Guillaume, manager d'une péniche sur les bords du Rhône : « Un manque à gagner »

« Nous avons vu passer beaucoup de monde sur le quai, mais les participants ne se sont pas arrêtés pour consommer.

Pas de retour économique pour nous, donc. Nous aurions apprécié d'être informés par les organisateurs en amont, car le quai a été bloqué pour l'installation avant la fête, puis ce lundi pour le démontage : aucun vélo n'étant autorisé à circuler sur le quai, c'est un manque à gagner. »



Léo a apprécié que Lyon renoue avec ses fleuves. Photo Progrès/S. SILVESTRE

■ Léo, 38 ans : « J'ai envoyé des vidéos à des amis artistes en Lettonie »

« Une amie a participé aux festivités vendredi, j'ai donc cherché à mobiliser d'autres amis pour le samedi. Le festival n'est pas encore entré dans les habitudes des Lyonnais. J'ai défilé avec la foule entre le pont la Feuillée et la passerelle du Collège, c'était très chouette ! J'ai envoyé des vidéos à des amis artistes en Lettonie. Lyon renoue avec ses fleuves, durablement ou de façon éphémère, ils redeviennent plus accessibles, c'est une bonne chose. »

Propos recueillis par Sylvie Silvestre

Une première en France !

L'Exposition « La Chapelle Sixtine » de Michel-Ange, s'installe pour tout l'été à Lyon - au Palais de la Bourse, place des Cordeliers - première ville française à l'accueillir du 5 juillet au 21 août.

Après avoir été présenté à Shanghai, Chicago, Berlin, Londres ou encore Madrid... ce phénomène mondial arrive à Lyon. L'exposition permet de vivre une expérience immersive et de découvrir de près et en taille réelle, la beauté et la majesté de l'une des plus grandes réalisations artistiques du patrimoine mondial.

Les visiteurs auront l'occasion d'interagir avec les œuvres d'une manière tout à fait inédite et d'apprécier ainsi chaque détail, chaque coup de pinceau et chaque nuance de couleur utilisés par l'artiste dans les trente-quatre fresques présentées dans leur taille originale. Les peintures du plafond de la Chapelle Sixtine - y compris la célèbre fresque représentant *Adam et le Jugement dernier* - ont en effet été reproduites avec une précision et un soin particulier à l'aide de photographies haute définition et selon une technique d'impression qui imite l'aspect et le relief des peintures originales.

Chacun pourra s'émerveiller devant ces fresques remarquables et vivre une expérience visuelle et photographique hors du commun qui le marquera à jamais devant la découverte de ce chef d'œuvre mondial.

Les billets sont disponibles depuis le 23 juin directement sur l'application ainsi que sur le site de Fever : <https://feverup.com/m/115463> Il est recommandé de réserver à l'avance car l'exposition est présentée à Lyon pour la toute première fois en France.

