CIL Centre-Presqu'île
Comité d'Intérêt Local

REVUE DE PRESSE 26 OCTOBRE 2022

Sécurité à vélo et à trottinette : opération sensibilisation

L'heure d'hiver approchant, la Préfecture du Rhône et la Ville de Lyon organisaient une opération conjointe ce mercredi. Objectif : sensibiliser les deux roues.

Des dizaines de cyclistes ou d'usagers de trottinettes ont été contrôlées en infraction, cours Lafayette. Photo Progrès/Romain LÉTHUIN

« Vous êtes en infraction, je vous invite à vous mettre sur le côté ». Stoppé net dans sa course, Pierre-Louis ne pensait pas recevoir un sermon en enfourchant son Vélo'v, ce mercredi soir : « Je portais des écouteurs, je ne savais pas que c'était interdit ». La facture peut pourtant être salée : jusqu'à 135 euros d'amende.

« Je n'ai jamais rien raté sur la route, mais j'imagine qu'il y a déjà eu des accidents », déclare le Lyonnais compréhensif, sa non-verbalisation aidant sûrement. Il y aurait pourtant de quoi toucher le jackpot, tant d'innombrables Lyonnais sont épinglés sur le vif. « Au moins huit usagers sur dix le font », affirme un policier. Il note d'ailleurs « une forte hausse des infractions », proportionnelle à l'explosion du nombre d'usagers de deux roues. Sans être mieux informés pour autant. « 95 % des conducteurs de trottinettes électriques ne savent pas qu'ils doivent être assurés », informe Christophe Spaeter, directeur de police municipale.

Ce mercredi, 14 policiers nationaux et municipaux ont été dépêchés sur le cours Lafayette, à Lyon 6e. Soit un des axes « les plus fréquentés par les deux roues », affirme le sous-préfet. Objectif : « Rappeler les règles et l'importance de se rendre visible à l'approche de l'heure d'hiver ».

Si le port d'oreillettes truste nettement le podium des infractions, « la circulation sur les trottoirs ou à plusieurs sur une même trottinette ne sont pas loin », énumère le sous-préfet. Un acte dangereux ayant pourtant conclu au décès tragique d'Iris et Warren, âgés de 15 et 17 ans.

Interpellés en flagrant délit, Matthieu et Logan, sont à peine plus vieux à 21 ans. Le second plaide coupable. « J'étais à la bourre et je lui ai demandé de me déposer », assure le second, pourtant bien « conscient du danger ». Son compère relativise un peu plus : « On roule tout droit sur une piste cyclable, ça devrait aller ».

« Il y a fort à faire auprès des automobilistes »

Les deux jeunes hommes font la queue pour se faire remonter les bretelles par les bénévoles de la sécurité routière. Reconnaissables à leurs gilets verts, ils inspectent les équipements obligatoires. « Aucun de vous n'a de catadioptre », relève l'une d'elles face à deux cyclistes.

Lucie, 34 ans, sort du boulot quand elle se fait alpaguer. « Tout est en règle, sauf mes lampes que je garde dans mon sac à dos », affirme la vélotaffeuse. Ces derniers lui ayant déjà été dérobés à plusieurs reprises. « Je comprends cette sensibilisation, mais il y a fort à faire auprès des automobilistes », assure-t-elle.

En effet, « on constate énormément d'infractions d'automobilistes à l'encontre des vélos », confirme un policier municipal. Aussi travaille-t-il à « un meilleur partage de la route entre les voitures et les modes doux ».

Bien qu'optionnels en agglomération, des gilets rétroréfléchissants sont fournis aux passants. « C'est comme le casque, il n'est pas obligatoire mais fortement recommandé pour limiter les risques », précise Jean-Daniel Montet-Jourdran.

Romain ETHUIN

Presqu'île : 5 000 signataires pour maintenir 1 300 places de parking

Lors du conseil du 2e, Pierre Oliver (LR), a évoqué sa pétition qui a déjà recueilli 5 000 signatures contre la suppression de 1300 places de parking sur son territoire. Il va désormais sensibiliser les commerçants. Objectif : infléchir la décision de la Métropole.

Pierre Oliver et ses adjoints se sont mobilisés et sont partis à la rencontre des utilisateurs pour recueillir leurs avis. Photo d'archives Progrès/Joël PHILIPPON

C'est au rayon des questions diverses que le maire du 2e et président du groupe Droite, Centre et Indépendants a mis sur la table mercredi 19 octobre, un sujet clivant qui oppose depuis deux ans les Écologistes à la droite lyonnaise concernant la place de l'automobile en ville.

« C'est une nouvelle atteinte pour nos familles, nos commerçants »

Le maire LR du 2e, Pierre Oliver, veut empêcher l'exécutif de la Métropole d'appliquer la suppression d'ici à 2027, de 1 700 places de parking à Lyon dont 1 300 sur le 2e arrondissement. Les Verts visent en effet une transformation progressive dans le cadre des nouveaux contrats de la récente Société publique lyonnaise de mobilités (SPLM), organisme qu'ils sont seuls à diriger.

S'il n'y a pas eu de débat en mairie [le principal adversaire du maire, Valentin Lungenstrass (EELV), conseiller du 2e et adjoint aux mobilités de Lyon était absent, tout comme son homologue Oliver Fernoux (EELV)] Pierre Oliver reste plus que jamais mobilisé.

Lancée mi-octobre par les élus du 2e, la pétition pour défendre les 1 300 places sur leur territoire, a déjà recueilli 5 000 signatures. Cette semaine encore, l'édile a tenté de convaincre Fabien Bagnon, vice-président à la Métropole chargé des mobilités de ne pas appliquer cette décision.

À la rencontre des utilisateurs de parking

« Avec les parkings République, Grolée, Célestins, le centre d'échanges de Perrache, c'est près de 30 % de nos parkings souterrains qui vont être supprimés. Avec ce type de décision, nous aurons du mal à garder en ville nos familles. C'est une nouvelle atteinte à la fois pour nos familles, nos commerçants et tous les emplois qui y sont liés » Et l'édile de plaider « Cette décision n'est qu'un marche-pied ou un tremplin pour les différentes plateformes et autres géants de la distribution numérique ».

> « C'est près de 30 % de nos parkings souterrains qui vont être supprimés »
>
> **Pierre Oliver, maire (LR) du 2e**

Samedi 8 octobre, le maire, accompagné de ses adjoints Pauline Grosjean, Anne-Sophie Condemine et Jean-Stéphane Chaillet, était allé à la rencontre des utilisateurs de parking LPA pour recueillir leurs avis. « Beaucoup viennent de Lyon, de la Métropole mais aussi de l'ensemble de la Région et nous ont dit clairement que s'ils ne pouvaient plus stationner, ils ne viendraient plus consommer en ville », déplore Pierre Oliver.

Prochaine étape pour le maire : aller à la rencontre des commerçants pour qu'ils mettent à disposition des registres afin d'étoffer la pétition, et pouvoir alors demander au président de la Métropole, Bruno Bernard, de revoir sa position.

Nadine MICHOLIN

LYON 2E

Gare de covoiturage quai Gailleton : pourquoi c'est un fiasco

De sa fenêtre, Ludivine est aux premières loges… et elle ne voit pas de voitures s'arrêter à la gare. Photo Progrès/David TAPISSIER

Depuis son installation fin novembre 2021 par le Grand Lyon, la gare de covoiturage reste vide. Faute d'utilisateurs, les huit emplacements sont squattés pour du stationnement et le feu installé pour l'occasion insupporte les riverains. Ambiance.

« On le savait dès le lancement. C'est novateur et ce n'est pas une gare de covoiturage installée là qui va fonctionner du jour au lendemain ». Interrogé sur le sujet la semaine dernière, Valentin Lungenstrass (EELV), adjoint au maire de Lyon en charge des mobilités était assez lucide.

De sa fenêtre, qui donne sur la fameuse gare, située à quelques centaines de mètres de Perrache, Ludivine confirme les dires de l'élu. La Lyonnaise va même plus loin : elle n'a jamais vu une seule voiture s'arrêter pour prendre quelqu'un. « Ce n'est pas de la mauvaise foi ! Les huit places sont vides ou squattées par des voitures en stationnement qui ne trouvent pas d'emplacements pour se garer. J'ai pu observer les allées-et-venues depuis novembre et c'est finalement assez logique que ça ne prenne pas » explique-t-elle. « Cette gare, quai Gailleton a surtout été mal pensée et mal réalisée, réfléchie comme un relais de covoiturage où les voitures ne peuvent pas se garer. Il suffit de l'observer pour se rendre compte que c'est une somme d'incohérences… qui expliquent, au moins pour partie, la non-utilisation du lieu ».

En onze mois, rien n'a vraiment changé

Il est 9 heures, ce mardi matin. En onze mois, rien n'a vraiment changé : sur les huit places -quatre vers le Sud et autant direction Nord- deux voitures sont -illégalement- stationnées. Durant une heure, pas une seule personne ne vient appeler un covoiturage. L'abri reste désespérément vide. « C'est comme ça tous les jours. Elle est sur un axe passant, loin de la gare et des parcs relais » décrit Eric, qui gare sa voiture pour faire une course. « Seuls les piétons peuvent l'utiliser et ils n'ont pas encore pris le coup. En observant le lieu, on se rend vite compte qu'il est déjà très mal indiqué… et que l'accès n'est pas simple ».

Ce n'est pas faux. Juste après le pont de l'université, les panneaux sont à peine visibles et un embranchement juste derrière créé la confusion : c'est un parking pour voitures. Or pour rentrer sur la zone, il faut rouler une centaine de mètres de plus et sans autre indication, prendre un second embranchement. « Par contre, la sortie est commune au parking et à l'aire. Ce qui justifie le feu pour retrouver la circulation ».

Un feu qui fait débat, des marquages désarmants

« Ah ce feu tricolore ! Tout une histoire » ajoute Ludivine en riant. « Le seul du quai sans véritable croisement, créé pour la zone, sans bouton piéton et 50 mètres après un radar. Une ineptie : il fonctionne toute la journée, même si personne n'utilise la gare. Le soir, avec le parking, il y a du monde mais les piétons doivent attendre le cycle de circulation. Et que dire de l'aspect écologique de faire arrêter et redémarrer les voitures alors qu'il pourrait être mis en alternatif la nuit. On peut rajouter que certains marquages sont désarmants : le passage piéton par exemple donne sur une voie de bus. Incompréhensible ».

Finalement, la Lyonnaise de 48 ans se veut philosophe. « Elle a été imposée pour supprimer des places de stationnement auto et personne ne s'y est vraiment habitué. De plus, la conjoncture actuelle n'est pas favorable au partage de sa voiture. Et surtout, qui connaît et utilise l'application En Covoit'Grand Lyon ? Sans être pessimiste, je ne vois pas comment ça peut changer » conclut-elle.

David TAPISSIER

300 000 €
C'est le prix estimé, il y a deux ans, de cet aménagement

« Un secteur sur lequel nous allons revenir lors du prochain mandat »

Fabien Bagnon (EELV), vice-président de la Métropole de Lyon, en charge de la voirie et des mobilités actives fait le point sur le fonctionnement de cette gare de covoiturage.

Au regarde des dix premiers mois, votre analyse sur cette gare de covoiturage ?
« C'est un fait, elle ne fonctionne pas. Je rappelle que c'est un projet que nous avons récupéré, en relation avec les voies de covoiturage. Or l'État ne nous a jamais vraiment aidés à les mettre en place et en poussant à la verbalisation… De plus, il y a des imperfections, comme la partie piétonne qui s'arrête au niveau du feu. Mais les enveloppes sont limitées et honnêtement, c'est un secteur sur lequel nous allons revenir, notamment lors du prochain mandat ».

Que manque-t-il pour que ça marche ?
« C'est une brique essentielle du dispositif, arrivée trop tôt : elle n'est même pas encore référencée sur BlaBlaCar ! L'aménagement sécurisé est stratégiquement situé : accessible en modes actifs, en transports en commun, et directement lié aux voies réservées M6/M7 et aux grands axes A7 et A6. Mais la logique veut que nous repensions le schéma directeur des aires pour y voir plus clair sur la Métropole ».

Vous croyez au covoiturage sur Lyon ?
« Complètement. Depuis l'augmentation du prix de l'essence, il s'est considérablement développé. Mais le frein principal à l'usage est le manque d'information et de visibilité. Déjà, nous allons travailler sur une uniformisation de la signalétique, puis faire un gros travail de communication pour sensibiliser les Lyonnais aux mobilités alternatives et à l'utilisation de notre plateforme (1). L'agence des mobilités, lancée en septembre va grandement nous y aider ».

(1) 30 716 personnes sont déjà inscrites à https://encovoit-grandlyon.com/

Le métro E enterré, vive le tramway express de l'Ouest lyonnais

Le tracé du Tramway express de l'Ouest lyonnais qui relie Alaï à Jean-Macé, sans sa prolongation possible vers Craponne. Document Sytral

L'exécutif écologiste a acté l'abandon du métro E au profit de TEOL « réaliste et réalisable ». Visant à désengorger l'Ouest lyonnais, le projet de tramway semi-enterré entre Alaï et Jean-Macé, beaucoup moins cher, intéresse aussi par sa connexion possible jusqu'à Craponne.

Sans triomphalisme excessif, Bruno Bernard n'a pas caché sa satisfaction à l'heure d'enterrer un projet de métro E qui aura déchaîné les passions. Le président de Sytral Mobilités lui préfère TEOL, « projet énorme pour le Sytral. Le plus gros de très loin depuis 30 ans et depuis le métro D, avec 750 millions d'euros de budget ».

« À peu près 1 milliard de moins »

C'est ainsi que l'élu écologiste a présenté lundi le projet de Tramway express de l'Ouest lyonnais déjà dévoilé par voie de presse, mais cette fois lancé. La poursuite des études a en effet été votée lundi à l'unanimité, moins une voix.

Plusieurs arguments prévalent. « TEOL est réalisable budgétairement - c'est à peu près 1 milliard de moins que le métro E. Il répond à un vrai besoin des habitants et aux objectifs de capacité et de desserte avec un temps de trajet de 10 minutes entre Le Point du jour et Perrache, et moins de 25 minutes entre les terminus Alaï et Jean-Macé. » Autres atouts mis en avant : sa réalisation pour 2031 et la possibilité d'envisager un prolongement de sa ligne jusqu'à Craponne.

Beaucoup de monde pour s'en réjouir, dont Nadine Georgel, élue au Sytral mais aussi maire écologiste d'un 5e arrondissement pleinement concerné par l'infrastructure. Dont Valentin Lungenstrass ou encore Matthieu Vieira qui s'entendent pour « en finir avec le dogme du tout enterré ». Et d'appeler à regarder ce qui se fait ailleurs en Europe et qui s'appelle aussi métro sans être enterré de bout en bout.

S'arrêter à Ménival

Car le projet de métro E conserve de fervents défenseurs. « Globalement il y a un regret des élus de Tassin, Francheville et Sainte-Foy », a souligné Bruno Bernard qui vient de les sonder et juge leurs réactions « légitimes ».

Pour autant, maintenant « il s'agit de savoir si ce projet a l'adhésion des maires et des populations car si à Tassin il n'est pas possible de faire une voie de tramway, on s'arrêtera à Ménival pour le dire crûment ».

« J'appelle de mes vœux un retour à la raison des maires en question », a embrayé l'écologiste Hélène Dromain pour qui « s'arc-bouter sur le métro est parfaitement démagogique ».

Un deuil à faire

« On se demande si Sainte-Foy-lès-Lyon a conscience qu'à force d'être centrée sur le tout voiture, elle risque de ne plus attirer personne et notamment les jeunes », a poursuivi la vice-présidente avant de juger l'argumentaire du maire de Tassin « encore plus extraordinaire. Il dit qu'il ne faut pas faire de place à un tramway sur une voirie très largement saturée, or c'est justement parce que la voirie est saturée qu'il faut faire un tramway ».

Beaucoup moins véhément, Régis Chambe, président de la communauté de communes des Monts du Lyonnais, considère que les maires en question « font le deuil du métro. Or faire un deuil ça prend du temps ». Tandis que Daniel Malosse, faisant entendre « la voix d'un élu encore plus à l'ouest », « préfère un tram en 2030, qu'un métro en 2050 ou 2060 ».

Enfin, Jean-Charles Kohlhaas a porté le coup de grâce au métro E en soulignant que « sa prolongation vers Craponne Bel Air en souterrain, était inadaptée par rapport à la densité de population, tandis que celle vers la Part-Dieu présentait des difficultés techniques irréalistes aussi si l'on veut continuer à avoir de l'eau potable pour nos habitants. Car taper dans la nappe phréatique n'est plus possible ». Fin du ban.

Dominique MENVIELLE

Le retour du fluvial

Bruno Bernard, président de Sytral Mobilités, a souligné lancer une étude pour une navette fluviale, « sans doute sur la Saône, pour une ouverture en 2025 ou 2026 ». Le projet n'avait pas encore été évoqué. D'autant moins que jusqu'alors, l'élu écologiste également président de la Métropole de Lyon, n'avait pas priorisé ce type de déplacement, torpillant même la question du transport fluvial de personnes, sujet absent du plan de mandat. L'exécutif revoit ainsi ses positions.

Les habitants de l'ouest lyonnais s'interrogent

La ligne E du métro jetée aux oubliettes ? C'est avec un brin de scepticisme que certains habitants du 5e arrondissement accueillent la nouvelle. Proches des secteurs qui devraient accueillir les futurs arrêts d'un futur tramway express, ces riverains ainsi que plusieurs élus ont réagi ce lundi après-midi.

Ainsi Jean-Pierre, qui vient de Lentilly et travaille à Ménival, estime que « le projet de tramway express semble assez séduisant s'il peut faciliter le transport. Mais je garde à l'esprit le but de l'écologie, mettre la voiture au placard avec moins de voies pour la circulation. Cela devient insupportable ». Pour lui, « tout a été fait pour enterrer le projet du métro, très cher ».

« J'ai entendu parler du projet, admet de son côté Adélaïde Lorne, infirmière au Point-du-Jour. Je ne voudrais pas une solution anti-voiture. J'ai besoin aussi de la mienne. Le métro était séduisant. Mieux qu'un téléphérique « qu'on nous a vendu un temps, on était sur une autre planète ». Direction Saint-Just où demeure Maxence qui est à la recherche d'un emploi. Pour lui, la fin des embouteillages dans ce secteur très chargé n'est pas pour demain.

« On parle d'une livraison potentielle en 2031, c'est loin », soupire-t-il. Quant à Eric qui attend un bus à l'arrêt « clinique Charcot », il s'interroge : « Est-ce une solution hybride pour sortir l'ouest lyonnais de l'impasse ? Elle est moins chère c'est clair, mais il n'est pas certain que cela facilite la circulation en surface, la ligne empiétant forcément sur une voie de circulation. Il faut trouver une solution en accord avec l'usage du plus grand nombre ».

« La liberté, c'est la liberté de déplacement » indique Guy Pellet, président du Cil Lyon-La-Plaine Sainte-Foy, qui est plutôt favorable à un bouclage du périphérique. « La solution était le métro et il fallait repenser l'ensemble des lignes de bus à partir du métro. On fait des bricolages. Le rôle d'un élu est de faciliter la vie et non mettre des bâtons dans les roues. »

Député de la circonscription, Thomas Rudigoz (Renaissance) était un partisan d'un projet d'infrastructures lourd de type métro. « C'est le plus efficace en matière de desserte et de cadencement. » Mais voulant « regarder le verre à moitié plein », l'élu considère ce scénario comme « un moindre mal » ou en tout cas « un projet dont on peut se satisfaire ». Mais non sans inquiétude : « Il faut que d'ici la fin du mandat, ce chantier puisse démarrer et que ce soit irréversible ». Un vœu que partagera sans doute Nadine Georgel, maire écologiste du 5 arrondissement qui affiche, « une grande satisfaction ». « Enfin » une infrastructure pour l'ouest lyonnais » ajoute l'élue, qui parle d'un « effort budgétaire sans précédent ».

E.B et A.DU.

À Perrache, les voyageurs transitent entre les crottes et les déchets

La grève des agents de propreté d'Arc-en-Ciel continue au centre d'échanges de Perrache. Au bout d'une semaine, la gare est déjà dans un état lamentable.

Quand il n'y a plus de poubelles, les usagers en créent de nouvelles à même le sol. Photo Progrès/Romain ETHUIN

Montagnes de déchets, poubelles pleines à craquer et flaque de café gravée dans la roche… La verrue lyonnaise n'a jamais aussi bien porté son nom cette semaine. « C'est tout bonnement dégueulasse », s'emporte Yves, 70 ans, sur la passerelle. Et c'est sans compter les « immondices » à l'intérieur.

La palme revient sans conteste à l'usager ayant déposé sa crotte dans les escaliers conduisant au 1er étage. Doit-on y voir un signe de protestation contre la fermeture des toilettes ? « Elles étaient beaucoup trop insalubres », justifie un agent de la Métropole. À la vue de cette vidéo publiée sur Twitter ce mercredi, on veut bien le croire.

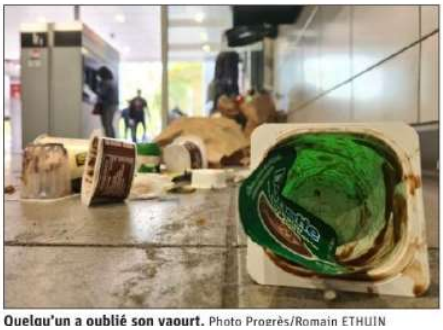
En grève depuis lundi

En l'état, l'ensemble du hall côté place Carnot est insalubre. « C'est sale partout », déplorent Valentine et Dalinda, en immortalisant la colline de crasse attenante aux escaliers. Au risque de voir les rats bientôt débarquer ? Devant le photomaton, Clara se souviendra longtemps de sa première fois à Perrache : « Je n'ai pas envie de revenir ».

Mais d'où vient le problème ? Nombreux sont les voyageurs à se poser des questions. Jusqu'à l'illumination. « Les éboueurs sont-ils en grève ? », s'interroge une passante. Pas tout à fait, mais bingo quand même !

Depuis ce lundi, un piquet de grève se tient sans discontinuer. Celui des 22 agents de propreté d'Arc-en-Ciel, sous-traitant de la Métropole de Lyon, se relayant toute la journée. Autour, des drapeaux CGT, CNT et FO trônent au milieu de ce capharnaüm géant.

Fini le nettoyage des sols, place aux mares de café. Photo Progrès/Romain ETHUIN



Quelqu'un a oublié son yaourt. Photo Progrès/Romain ETHUIN

> **« La Métropole se dédouane de toute responsabilité »**

Les salariés concentrent leurs flèches sur le Grand Lyon, accusé de vouloir « organiser leur licenciement ». Cet imbroglio remonterait à la grève de l'été dernier. Le changement de prestataire, prévu fin décembre, étant perçu comme une vengeance. Et leur réception à l'Hôtel de Métropole, ce mercredi, est loin d'avoir apaisé leur colère.

« Le choix du renouvellement du marché de nettoyage […] réservé à une structure d'insertion s'inscrit dans l'application du Schéma de promotion des achats responsables (SPAR) de la Métropole », se défend la collectivité dans un communiqué. Une promesse de campagne en somme. « La Métropole se dédouane de toute responsabilité », croit plutôt Arnaud (CNT). À l'approche de la grève nationale ce mardi, les quatre agents rencontrés ne comptent pas lâcher du lest.

Toujours pas de service minimum

« La plupart des gens nous comprennent, on a peur de perdre nos postes », déplore Riadh, 35 ans. Quant à ceux qui lui font des remarques ? « Qu'ils aillent nettoyer la gare gratuitement », défie le smicard. « Ce sont les gens qui sont sales », tient d'ailleurs à rappeler Bibbs, originaire d'Annecy.

Derrière le comptoir de son snack-bar, à l'étage, Chabane attend toujours le service minimum réclamé par le Grand Lyon : « C'est infernal ce qu'ils font ». Pire, le sexagénaire se dit aujourd'hui « assailli » de personnes voulant se rendre aux toilettes. Or, « elles sont trop petites pour accueillir tout le monde ».

Poubelle la France

Désabusé, le gérant n'a pas peur des mots : « La gare est sinistrée ». Estelle et Jasmine, deux salariées d'un snack, le voient bien. « L'odeur remonte chaque matin », déplore l'une. « Ce n'est pas agréable », constate l'autre. Résultat : « Les clients se plaignent ».

Notamment dans l'aile Saône, qui ressemble davantage à une décharge qu'à une gare routière. « J'avais un meilleur souvenir la première fois », ironise Gwen, assise sur un banc jonché de détritus. « Et ça ne choque personne », regrette la Bretonne de 26 ans.

Taizo, un Japonais de 40 ans, ne comprend pas non plus. « Nous avons une très bonne image de la France chez nous, mais je vais devoir leur dire que c'est très loin de la réalité », déplore-t-il.

Les gobelets vides s'amoncellent partout en passerelle. Photo Progrès/Romain ETHUIN

Romain ETHUIN

« Qui va vouloir m'embaucher à 61 ans ? »

Si les voyageurs sont parfois importunés par les odeurs, les 22 salariés d'Arc-en-Ciel ont nettement plus à perdre. « On veut sauver nos emplois », expliquent-ils. Car à compter de fin décembre, le marché du nettoyage de Perrache sera réservé à des entreprises d'insertion. Une volonté publique louable sur le papier. « Mais ils n'ont aucune obligation de reprise des salariés », précise Arnaud, développeur syndical à la CNT, d'autant plus en CDI. Sans Perrache, « notre entreprise n'aura jamais assez de chantiers pour tous nous garder », soupire Riadh, 35 ans. « Et qui va me donner du boulot à 61 ans ? », interpelle Mohamed. Ce dernier est d'ailleurs l'exemple type des

Les grévistes sont déterminés à aller jusqu'au bout. Photo Progrès/Romain ETHUIN

dégâts occasionnés par la sous-traitance de ce marché. « Malgré plus de trente ans d'expérience, Mohamed gagne toujours un SMIC », déplore Arnaud. « Les entreprises tournant tout le temps, elles n'ont aucun intérêt à rehausser les salaires », poursuit-il.

La plupart des travailleurs sont donc précaires, et souvent d'origine étrangère. « La Métropole veut se débarrasser de nous », peste Maria, une Portugaise de 62 ans. Gabeer, une Tunisienne de 57 ans, craint de ne plus pouvoir subvenir aux besoins de ses trois enfants : « Je ne sais pas ce que je ferais si je perds mon emploi ».

R.E.

Pourquoi les urinoirs tests ont disparu ?

Les urinoirs publics ont disparu : juste quelques marques sur le sol, l'environnement est redevenu tel qu'il l'était avant. Photos Progrès/Michel NIELLY et David TAPISSIER

Après six mois d'expérimentation et une vive polémique, les seize urinoirs ont été enlevés fin septembre. D'après la Métropole, le bilan serait positif. L'opération a coûté 140 000 € et on ignore encore si les vespasiennes mobiles reviendront dans nos rues.

Six mois. C'était le temps prévu pour l'expérimentation autour de 16 nouveaux sanitaires à l'essai, dans quatre zones en manque de WC publics à Lyon.

Un essai à but environnemental, porté conjointement par la Métropole et la Ville de Lyon sur les quais du Rhône, le parc Blandan, la place Louis-Pradel et le quartier de la gare Saint-Paul.

Ces urinoirs d'un type nouveaux, dont 7 urinoirs féminins, 7 urinoirs masculins et 2 toilettes accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR), avaient été mis en place fin mars dans un contexte agité.

La polémique avait enflé sur les réseaux sociaux dès leur arrivée, notamment à cause de la visibilité des vespasiennes… et de leurs utilisateurs qui profitaient (entre autres) d'une vue dégagée sur l'Opéra pendant leurs mictions.

La question de la présence de ces WC mobiles au cœur d'un périmètre classé au Patrimoine mondial de l'Unesco avait aussi été soulevée. Six mois plus tard, « l'urinoirgate » est passé, la Ville a gardé son précieux label et les sanitaires sont repartis.

140 000 euros pour ces sanitaires publics

Les 16 installations ont été progressivement démontées fin septembre. Selon la Ville et la Métropole, qui avaient financé l'expérimentation à hauteur de 140 000 euros… 435 000 litres d'eau ont été économisés et 43 hectares de champs fertilisés, puisque les urines étaient collectées et valorisées.

Bruno Bernard (EELV), le président de la Métropole, assure que le dispositif a connu de « bons retours » issus d'une enquête de satisfaction.

« 94 % des répondants sont satisfaits des emplacements actuels des sanitaires et la quasi-totalité jugent l'état de propreté très bon », a expliqué l'élu sur Twitter.

Reste à connaître l'avenir de cette expérimentation. « Loin des polémiques, il y a un besoin sanitaire. Nous allons travailler avec ces résultats pour y répondre », soulignait l'élu dans son message, sans pour autant évoquer le sort et l'avenir de ces pissotières d'un nouveau type.

Musée des Tissus : ils prennent à partie le maire en fin de conseil

Le maire LR du 2e Pierre Oliver s'est fait prendre à partie en fin de conseil d'arrondissement par Isabelle Belval et Cyrille Glorieux de l'association de préservation du quartier du musée des Tissus, en présence de Jean-Stéphane Chaillet, adjoint à la sécurité. Photo Progrès/Nadine MICHOLIN

Les habitants du quartier du Musée des Tissus veulent montrer qu'ils ne lâchent rien et que leur défiance vis-à-vis du projet architectural d'extension est intacte.

Comme lors du conseil du 14 septembre, Isabelle Belval et Cyrille Glorieux de l'association de préservation du quartier du musée des Tissus, accompagnés de deux autres habitants, sont revenus assister au conseil d'arrondissement du 2e, ce mercredi 19 octobre à 19 heures.

Alors qu'ils ont rencontré Florence Verney-Carron, conseillère du 2e et ancienne vice-présidente à la culture à la Région le 23 septembre dernier, ce soir, en son absence, Isabelle Belval et Cyrille Glorieux ont pris à partie le maire LR du 2e, Pierre Olivier.

« Quel est votre rôle Monsieur le Maire ? À quoi vous servez ? Pourquoi on trouve ça dans la presse alors vous nous dites que vous défendez les habitants ? » a questionné Cyrille Glorieux qui a brandi un article paru dans le Journal des Arts du 17 octobre. Article qui fait état « d'une cinquantaine d'avis favorables concernant le point 361 dans l'enquête publique pour la plupart signés d'élus ou de membres du parti Les Républicains à qui est acquise la mairie du 2e tout comme l'Hôtel de Région. Des changements stratégiques pour remanier l'organigramme du Groupement d'Intérêt public qui porte le projet… »

«Vous faites des pétitions pour les voitures, et pour nous rien »

« Pour l'instant, on n'a pas de garantie. Vous êtes venus voir tous les appartements. On demande de ne pas être emmurés. Je ne vous ai pas vu vous manifester. Vous faites des pétitions pour les voitures et pour nous rien. On veut des réponses » a martelé Isabelle Belval.

Attaqué, le maire a rétorqué : « J'ai constaté dans l'enquête publique, concernant le point 361 sur la liste des témoignages opposés au projet, qu'il y a peu de noms. Il y a des lettres, parfois des points d'interrogations. On peut penser qu'elle a été trafiquée par les opposants. J'ai même vu des gens favorables, marqués défavorables. Je peux être pour le Musée des Tissus sans avoir envie pour autant de vous emmurer. La preuve, j'ai été le premier à saisir la Région pour redessiner le projet. »

À ce jour, le projet retoqué par les riverains est en stand-by. À l'issue de l'enquête publique, les commissaires enquêteurs ont refusé de valider la modification du plan local d'urbanisme et d'habitat (PLU-H), pointant notamment l'impact pour les voisins au regard des nouvelles constructions prévues, incitant la Région à revoir sa copie, et la Métropole, son PLU-H.

N.M.

Chaque jour, la MJC Confluence accueille 1 250 enfants

Le Comité d'initiative et de consultation d'arrondissement (CICA) sur le thème de l'éducation a fait carton plein en mairie en présence de Stéphanie Léger, adjointe à Lyon à l'éducation. Nils Ainas, directeur de la MJC Confluence en a profité pour évoquer l'accueil loisirs et les temps périscolaires.

Nils Ainas, directeur de la MJC Confluence évoque l'accueil loisirs et les temps périscolaires lors du CICA sur le thème de l'éducation en présence de Stéphanie Léger (EELV), adjointe à Lyon à l'éducation, Pierre Oliver (LR), maire du 2e et ses adjoints dont Pauline Grosjean, déléguée aux écoles et aux crèches. Photo Progrès/Nadine MICHOLIN

La MJC Confluence accueille quotidiennement 1 250 enfants âgés de 3 à 11 ans, issus de six groupes scolaires (maternelles et élémentaires) sur onze du 2e : Alix, Condé, Gilibert, Lucie-Aubrac, Michelet et Germaine-Tillion.

En partenariat avec la Ville de Lyon et avec le soutien de la CAF du Rhône, la MJC intervient sur quatre temps. La pause méridienne de 2 h 15 où les enfants jouent dans la cour et participent à différentes activités calmes, le périscolaire après la classe (16 h 45 à 17 h 30), où durant ce moment de transition, de détente et de goûter, des temps éducatifs sont proposés à tous les enfants. La fin de l'après-midi (17 h 30 à 18 h 30) où se déroule un temps d'activités ludiques et d'ateliers périscolaires organisé par cycle (lecture, jeux, sport, éveil corporel…).

Enfin, les ateliers ludiques et éducatifs de 3 h 30, le mercredi de 8 h 30 à 12 heures sont ouverts à tous et organisés à Alix et Condé. Ils sont conçus pour favoriser les apprentissages dans le cadre du Projet Éducatif de la Ville de Lyon.

Dirigée par Nils Ainas, directeur de la MJC et Émilie Guyonnet, coordinatrice du secteur enfance, la MJC Confluence emploie 67 animateurs et animatrices qui encadrent des activités récréatives, sportives, artistiques et culturelles.

« Le chiffre de 67 est important » a admis Nils Ainas, « C'est un métier où l'on est sur des petits volumes à la semaine et forcément, il y a un turn-over. On essaie d'être en lien avec le projet éducatif de la Ville. Le midi notamment on est sur des ateliers sur l'alimentation, on met en place des ateliers sur le pouvoir de la nature lorsqu'il y a des jardins. Depuis deux ans, on a un blog dans chaque école avec des relevés sur les activités. On a de très bons retours des parents. »

La MJC Vieux Lyon s'occupe de l'école Lamartine

Pour sa part, la MJC du Vieux-Lyon (place Saint-Jean) présidée par Bruno Samy a en charge, outre des écoles du 5e, un accueil de loisirs à l'école Lamartine depuis plusieurs années. École du 2e qui a perdu 120 élèves en 4 ans. « Cela représente 179 enfants en maternelle et 173 enfants en élémentaire : soit 70 et 148 sur la pause méridienne, 48 et 78 après classe et 15 et 20 en fin d'après-midi » a détaillé Myriam Lyaudet, directrice adjointe responsable enfance et jeunesse ». En maternelle, l'accueil loisir est complet, avec 17 enfants en liste d'attente et en élémentaire, 11 enfants en attente. La grosse demande se situe au niveau des enfants nés en 2018.

Nadine MICHOLIN

Stéphanie Léger : « Nous engageons dans le 2e, plus de 5 millions d'euros »

En ouverture du CICA, Stéphanie Léger, adjointe à Lyon à l'éducation, a rappelé que la baisse des effectifs scolaires est un contexte national et qu'elle touche tous les centres urbains à Lyon et au sein de la Métropole, pour ne citer que Villeurbanne, Caluire, Vénissieux et Vaux-en-Velin.

« Nous avons enregistré une perte d'enfants de 900 la première année, 1 300 en 2021. En 2022, on attend une consolidation des chiffres mais entre 500 et 700 enfants ne se sont pas inscrits dans nos écoles lyonnaises. Depuis 2020, les 1er, 2e et 4e sont particulièrement touchés avec des fermetures répétées dans le 2e, notamment à Lamartine. La crise sanitaire a multiplié les effets de départs et les effets de non arrivées sur Lyon. Cette baisse n'a pas profité forcément aux écoles privées dont les effectifs stagnent. En revanche, l'inspection académique nous a indiqué que certains endroits du Rhône, comme le Rhône Vert, le Beaujolais ou le Sud de l'Ain ont connu énormément d'inscriptions » a révélé Stéphanie Léger.

Stéphanie Léger, adjointe à l'éducation de la Ville de Lyon Photo d'archives Progrès/David TAPISSIER

Le projet de l'école Condé présenté le 21 novembre

Interpellée par différentes associations, l'élue a reconnu des difficultés à recruter des vacataires pour l'aide aux leçons en CM1 et CM2 ainsi que des personnes pour assurer la sécurité lors des entrées et sorties d'école. Ceci en raison des horaires contraignants.

Concernant les travaux du local situé rue du Port du Temple, ils sont inscrits à la PPI (Plan Pluriannuel d'Investissement) mais les ABF (Architectes Bâtiments de France) sont très précautionneux et cela ralentit » a souligné Stéphanie Léger qui espère une avancée d'ici la fin de mandat.

« Nous engageons dans le 2e arrondissement, plus de 5 millions d'euros » a noté l'adjointe qui a balayé la toiture à Lucie-Aubrac, la troisième phase achevée à Alix, les travaux engagés sur Michelet et le futur aménagement de la cour de Lamartine à l'été en 2023, avec en cours de discussion auprès de la Métropole, le changement de l'usage de la rue. Enfin, à l'école Condé, la ville cherche des solutions pour délocaliser les enfants durant les travaux de construction d'un restaurant pour le groupe scolaire. Le projet sera présenté aux parents le 21 novembre.

N.M.

La salle des mariages de la mairie du 2e était pleine pour abriter le Comité d'initiative et de consultation d'arrondissement (CICA) sur le thème de l'éducation. Photo Progrès/Nadine MICHOLIN

Mal-logement : cet hôtel va expérimenter une colocation inédite

Racheté par 6e Sens Immobilier, le Modern Hotel hébergera durant trois ans un projet d'insertion pour 26 personnes d'âges, d'origines et de parcours différents.

En cœur de ville, la colocation occupera pendant trois ans cet hôtel à deux pas des Cordeliers.
Photo Progrès/Sylvie SILVESTRE

De nombreux partenaires se sont mobilisés dans cette démarche fidèle à l'esprit de l'entreprise humaniste lyonnaise. C'est dans le cadre de la loi Elan, qui sécurise la mise à disposition des biens vacants, et de son fonds de dotation en faveur de la lutte contre le mal-logement que 6e Sens Immobilier a mis à la disposition du Centre communal d'action sociale (CCAS) de Lyon un ancien hôtel, le Modern hotel, à deux pas des Cordeliers, pour une exceptionnelle durée de trois ans (contre 12 à 18 mois habituellement).

La Ville a pu y installer un projet inédit de colocation multiculturelle et solidaire, porté par l'association Caracol avec le soutien de la Métropole.

Une formule de logement couplée à un outil de formation

En présence des maires de Lyon et de l'arrondissement, de la sous-préfète et du président de la Métropole lors de l'inauguration, lundi 17 octobre, Nicolas Gagneux et Alain Mérieux, respectivement présidents de 6e Sens et de l'Entreprise des Possibles, citaient l'abbé Pierre : « Gouverner, c'est bien loger son peuple. » Les porteurs du projet ont souligné combien il est difficile pour de nombreuses catégories d'habitants de trouver un toit : réfugiés sans solution après l'obtention de leur statut, jeunes sans garant, personnes dépourvues de contrat de travail pérenne… Face à la pénurie de logements sociaux, cette formule innovante est par ailleurs couplée à un outil de formation professionnelle porté par Habitat et Humanisme Rhône.

Temps de répit et de construction

Cet « habitat intercalaire » contribuera à rendre les résidents autonomes par des méthodes d'animation et de gestion où tous pourront s'impliquer, indépendamment de leur niveau de langue et d'expérience. Le réseau, qui fait souvent défaut aux nouveaux arrivants, se construira par la cohabitation et aidera au déploiement de projets personnels et professionnels. Ce sera un temps de répit et de construction à l'issue d'un parcours d'asile souvent long et complexe.

« Un fort enthousiasme des partenaires privés ou publics a porté le projet : parmi eux, l'Entreprise des Possibles, Evolem Citoyen, la Fondation de France, diverses structures d'État… »

Le dévoilement d'une œuvre de l'artiste Romain Danchet et la visite des lieux ont précédé un temps d'échange avec les colocataires, lors du cocktail préparé par les résidents.

De notre correspondante
Sylvie SILVESTRE

Comment ça se passe

En amont, douze sessions de rencontres ont été organisées entre futurs colocataires : 16 hommes et 9 femmes âgés de 21 à 47 ans (dont 12 réfugiés), ont emménagé en juillet dernier. Parallèlement à leurs études, travail ou recherche d'emploi, ils s'investissent depuis dans les travaux de finition des lieux : chambres, salle commune, salon, cuisine, et centre de formation. Une fois les aides déduites, le loyer des chambres de 250 à 320 euros leur coûtera environ 75 euros par mois.