



REVUE DE PRESSE*

DU VENDREDI 24 JANVIER 2025

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

Samedi 18 janvier 2025

Actu Lyon | 23

Lyon

Panne des ascenseurs dans le métro : Antoine Durand reçu par le Sytral

Lors de la rencontre, l'établissement public qui a en charge l'exploitation des transports en commun de l'agglomération a confirmé que le nombre de pannes d'ascenseur dans les métros est en augmentation et que le contrat de délégation de service public passé avec la RATP, pour la gestion des métros, inclut des obligations de résultat renforcé.

Le dossier avait été remis sur le devant de la scène par Antoine Durand. Confronté aux pannes fréquentes des ascenseurs dans les stations du réseau TCL, Le Lyonnais, atteint de myopathie Duchenne (une maladie neuromusculaire dégénérative), avait lancé une pétition pour réclamer « des actions immédiates pour améliorer l'accessibilité des transports publics à Lyon. »

Une mobilité « pour tous »

Pas seulement pour les personnes en situation de handicap, comme lui qui se déplace en fauteuil roulant électrique, mais « pour tous », les parents dont les enfants sont en poussettes ou encore les personnes âgées. Une initiative qui visait à obtenir des engagements clairs et des ac-



Antoine Durand est en fauteuil roulant électrique.
Photo Jean-Marc Manificat

tions rapides de la part du Sytral, notamment concernant la maintenance renforcée des ascenseurs pour prévenir les pannes fréquentes et le raccourcissement des délais de réparation des ascenseurs en panne, afin de limiter au maximum l'impact sur les usagers.

L'homme a été reçu avec Jean-Joseph Parriat, président du collectif des associations du Rhône pour l'accessibilité (CARPA) par Vincent Monot, vice-président du Sytral, adjoint à la mairie du 7^e et président de la commission voirie et déplacements de la métropole de Lyon, par

Eric Plantier Doyon, chargé de projet accessibilité et handicap au Sytral et par Lorenza Tomasoni-Pradel, cheffe de service relations et services aux usagers. Le but de la rencontre : aborder la gestion et la maintenance des ascenseurs, ainsi que l'information sur les pannes.

La durée de vie d'un ascenseur est de 31 ans sur la ligne D

Des propositions concrètes ont émergé et des engagements ont été pris face à un constat, celui que le nombre de pannes d'ascenseurs est en augmentation. À noter que la durée de vie des ascenseurs du réseau, selon les lignes varie. Elle est de 31 ans sur la ligne D, 19 ans sur les lignes A et C, 14 ans sur la ligne B. Le remplacement complet des ascenseurs de la ligne D débutera fin 2025 et devrait durer 18 mois pour un budget de 5 millions d'euros.

Selon le Sytral, la maintenance des ascenseurs est sous traitée par le prestataire en charge de la gestion du réseau TCL. Le choix des ascensoristes revient donc au gestionnaire, et le Sytral n'a pas directement la main sur cette sélection. « Cela entraîne une double délégation, ce qui peut compliquer le suivi et la gestion des équipements »,

« Ces propositions seront étudiées »

La réponse des représentants du Sytral

indique les représentants du Sytral qui ont reconnu, au sujet de l'information sur les pannes, qu'un bug du logiciel interne est à l'origine des décalages entre l'état réel des ascenseurs et les informations disponibles sur l'application TCL. « Avec l'arrivée de la RATP depuis le 1^{er} janvier 2025, le contrat de délégation de service public inclut des obligations de résultat renforcées. »

Côté propositions, Jean-Joseph Parriat et Antoine Durand semblent avoir été entendus. La délégation a en effet proposé que les ascenseurs soient équipés de capteurs, ce qui permettrait de suivre leur état de fonctionnement, en direct et qu'Optibus puisse intervenir en cas de panne prolongée d'ascenseur. « Ces propositions seront étudiées », aurait répondu le Sytral.

● De notre correspondant Jean-Marc Manificat

Rhône

Fonte des glaces : en 2100, le R

Le Progrès s'est rendu à la source du Rhône, au cœur des Alpes suisses. Le spectacle est sidérant. Victime du réchauffement climatique, le glacier fond à vue d'œil. Les experts prédisent sa quasi-disparition d'ici 2100. Même sentence pour les autres glaciers qui alimentent le fleuve Rhône. Que se passera-t-il ensuite ?

L'orage grondait et la pluie menaçait sur le canton du Valais, en Suisse, quand nous nous y sommes rendus, le 31 juillet dernier. Une météo à ne pas mettre un touriste dehors. Et pourtant, il y avait du monde, beaucoup de monde, sur la sinueuse route du col de la Furka. Coûte que coûte, ces automobilistes suisses, français, allemands ou italiens voulaient atteindre le sommet. Pour admirer le célèbre hôtel Belvédère, décor de la saga James Bond dans Goldfinger. Mais aussi, et surtout, pour voir la vérité en face. Celle du réchauffement climatique. Car, à 500 km de Lyon, au cœur des Alpes suisses, elle est flagrante. Violente.

Elle se ressent sur la peau, avec ce vent qui était encore chaud, proche de 20 degrés, malgré l'altitude et le mauvais temps, ce jour-là. Et, surtout, elle se voit. Sans l'ombre d'un doute. Car c'est ici, à 2 250 mètres d'altitude, que débute le glacier du Rhône, berceau de notre fleuve. Et il n'a clairement pas bonne mine. Il fond même à vue d'œil. « Ça va tellement vite, souffle Sabine, qui travaille dans la boutique de souvenirs du glacier. Quand je suis arrivée ici il y a 15 ans, le glacier passait sous nos fenêtres et descendait jusqu'à la cascade. Le lac était minuscule. Encore qu'au stade embryonnaire. »

Aujourd'hui, on ne voit plus que lui. Immense, aux reflets gris-vert, il s'étend sur près de 400 mètres en contrebas du col de la Furka. Repoussant d'autant la source du Rhône. « Je voulais me rendre près d'un glacier tant que c'est encore possible. Et je dois dire que le recul est assez effrayant, a soupiré Samuel, venu de Salon-de-Provence. Face à ce spectacle, on se sent totalement démuné. »

Symbole de cette impuissance : des bâches blanches réfléchissantes ont été disposées, il y a une dizaine d'années, au pied du glacier du Rhône pour

tenter de ralentir la fonte. Mais l'effort est vain. Il n'y a guère que l'attraction touristique du site - une grotte de glace - qui parvient à être partiellement protégée (60 % de fonte en moins) par ce linéol de quelques centaines de mètres carrés. Impossible d'envisager une couverture totale alors que la glace s'étend sur 15,9 km² !

« Le glacier du Rhône a reculé d'une dizaine de mètres par an au cours de la dernière décennie, et cela va s'accélérer encore, prévient Sylvain Coutterand, glaciologue à Chamonix, spécialisé dans la géomorphologie glaciaire. Car les chutes de neige qui l'alimentent vont se faire de plus en plus rares, alors que les épisodes caniculaires vont se multiplier, en raison de la forte teneur en gaz à effet de serre de l'atmosphère. D'après les rapports du Giec (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat), il faut s'attendre à une disparition presque totale du glacier du Rhône en 2100. Peut-être même dès 2080 si les scénarii les plus pessimistes devaient se réaliser avec une hausse de la température de plus de 4 degrés au cours du siècle... »

700 glaciers condamnés

Cette mort annoncée pourrait être anecdotique si le glacier du Rhône devait être le seul à fondre, car le fleuve lyonnais peut compter sur près de 700 autres sources glaciaires dans les Alpes (dont la mer de Glace ou le glacier des Bossons dans le massif du Mont Blanc), d'après les données de Matthias Huss, glaciologue à l'école polytechnique fédérale de Zurich. Seulement, leur destin semble devoir être le même. Et ce quoi que l'Homme fasse... « Pour tous les glaciers des Alpes qui alimentent le Rhône via des affluents comme l'Arve ou l'Isère, les carottes sont déjà cuites, lance, fataliste, Sylvain Coutterand. Depuis 1850, ils ont perdu plus de la moitié de leur volume et même en freinant fortement les émissions de gaz à effet de serre - ce qui est assez illusoire -, on ne pourra que ralentir leur disparition en raison de l'inertie climatique. Et il est malheureusement probable qu'il ne reste plus grand-chose en 2100. Le Rhône, tel qu'on le connaît aujourd'hui, sera alors sensiblement chamboulé. »

● Pierre Comet



Des bâches blanches réfléchissantes ont été posées au pied du glacier du Rhône pour tenter de ralentir sa fonte. Mais l'effort est vain. Seule une partie du glacier est protégée.

En 2050, la chute des débits sera déjà importante

L'effondrement des débits du Rhône ne va évidemment pas survenir du jour au lendemain, en 2100, à la mort probable des glaciers des Alpes. Il va être progressif, au rythme du dérèglement climatique. D'ailleurs, il a déjà débuté.

Entre la période 1960-1990 et la période 1990-2020, les

débits estivaux moyens ont baissé de 7 % à Pougny (frontière suisse) et Lagnieu (Ain), selon les données de l'Institut national de recherche pour l'agriculture, l'alimentation et l'environnement (Inrae) et de l'Agence de l'eau. La chute est plus notable encore plus au sud, à Ternay, Valence et Beaucaire

(embouchure du Rhône) : de -11 à -14 %.

Cette dégringolade de la puissance du Rhône en été va s'accroître au fil des années avec la fonte des neiges et de la glace. Selon les projections de l'Agence de l'eau, les débits du Rhône auront baissé de 15 à 40 % supplémentaires aux alentours de 2050.

Les grands glaciers peuvent encore être sauvés

Alors que les glaciers des Alpes semblent malheureusement déjà condamnés à moyen terme, selon les glaciologues, l'Homme peut encore sauver d'autres glaciers, en infléchissant la courbe des émissions des gaz à effet de

serre. À commencer par ceux monumentaux du Groenland (1,7 million de km² pour 3 km d'épaisseur) et de l'Antarctique (14 millions de km² pour 4 km d'épaisseur). L'enjeu est loin d'être négligeable. Si les deux venaient à disparaître au

cours des siècles à venir, le niveau des océans et mers du monde entier s'élèverait de plus de 70 mètres ! Lyon serait alors potentiellement à moins de 2 heures de la Méditerranée, qui pourrait avancer jusqu'à Montélimar...

Rhône aura perdu sa source



« Déchissantes ont été disposées, au ne pour tenter de ralentir la fonte. seule une grotte de glace parvient à ervée. Photo Nicolas Liponne »

À quoi ressemblera le fleuve ?

Ils ne sont pas d'accord sur tout. Toutefois, les scientifiques qui travaillent sur le Rhône ont une certitude en commun : le fleuve sera toujours là en 2100. Ce, même s'il devait être privé de ses ressources glaciaires, fondues. Et même s'il devait évoluer dans un monde surchauffé. « J'aurais été plus prudent concernant d'autres cours d'eau français qui souffrent déjà du bouleversement climatique, mais le Rhône est l'un des fleuves les moins vulnérables. Il a le débit le puissant du pays [1 700 m³/s à l'embouchure] », indique Éric Sauquet, directeur de recherche en hydrologie, à l'Institut national de recherche pour l'agriculture, l'alimentation et l'environnement (Inrae).

La ville de Lyon traversée par un simple filet d'eau ?

Cela ne signifie pas, pour autant, que le Rhône sera le même dans 75 ans. Pas du tout. « Si les débits totaux annuels seront vraisemblablement similaires, leur distribution sera très différente au cours de

l'année, conforte Éric Sauquet, qui a coordonné le projet Explore2 de l'Inrae dédié à l'impact du changement climatique sur l'hydrologie. En hiver, on peut notamment s'attendre à une baisse importante des précipitations solides [neige] au profit de la pluie en raison de la hausse des températures ; cela va gonfler les rivières et renforcer les débits hivernaux (avec des risques accrus de catastrophes naturelles). Le manteau neigeux, installé au-dessus de 3 000 mètres, fondra, par ailleurs, plus tôt dans la saison et les débits seront certainement maximums dès le mois de mars. Viendra alors l'été, sans apport d'eau ou presque des glaciers. Et cela provoquera fatalement un effondrement des débits du Rhône. »

Jusqu'à quel point ? C'est là que les avis divergent entre spécialistes. Certains (dont l'Agence de l'eau ou l'Inrae) se montrent plutôt optimistes pour le devenir du puissant Rhône. Et tablent « seulement » sur une baisse de 25 à 50 % des débits, car la contribution glaciaire serait relativement modérée en comparaison de celle des grands affluents comme la Saône.

Mais d'autres scientifiques sont beaucoup plus pessimistes. Le glaciologue Sylvain Couetterand va jusqu'à imaginer un Rhône quasiment à sec à la fin de l'été, si les émissions de gaz à effet de serre anthropiques devaient rester élevées jusqu'en 2100. « À partir du mois d'août et surtout en septembre, il pourrait être presque en état d'étiage. De quoi envisager la ville de Lyon traversée par un simple filet d'eau... »

Près de 20% du Rhône prélevé en été

Cette image apocalyptique semble également plausible en cas d'emballage climatique pour Matthias Huss, glaciologue à l'école polytechnique fédérale de Zurich : « Si les montagnes ne jouent plus leur rôle de châteaux d'eau, alors on peut envisager un Rhône très bas à Lyon lors des épisodes prolongés de sécheresse. Tout dépendra néanmoins de la façon dont sera alors gérée l'eau. » Justement, à ce jour, le Rhône est massivement utilisé ! « Chaque année, 5,2 milliards de m³ d'eau y sont prélevés [hors refroidissement des centrales nucléaires

et hors variation de stocks des grands barrages], informe Nicolas Alban, directeur de la délégation de Lyon de l'Agence de l'eau Rhône Méditerranée. C'est considérable. Cela représente 13 % du total français. « Si deux milliards de m³ retournent directement au Rhône, ce n'est pas le cas pour les 3,2 milliards restants, utilisés et perdus en irrigation pour l'agriculture (1,5 milliard de m³), en production d'énergie (0,9 milliard de m³), en eau potable (0,5 milliard de m³), en usages industriels (0,15 milliard)...

Convertis en débit fictif, cela représente une captation annuelle de 99 m³/s sur un total moyen à l'embouchure du Rhône d'environ 1 700 m³/s. Soit environ 6 % d'eau prélevée, avec des pics enregistrés durant l'été quand l'agriculture est la plus gourmande (174 m³/s) et que le Rhône s'assèche à 1 000 m³/s : 17,4 %.

Un rythme difficile à soutenir dans 75 ans, quand la glace aura fondu et que le débit du Rhône aura baissé... « L'organisation du partage de l'eau va être la grande priorité de ces prochaines années », prévient l'Agence de l'eau.

● Pierre Comet

Lutte contre le dérèglement climatique : votre journal s'engage

Prolongement de notre supplément mensuel consacré à l'environnement, l'événement « Ici on agit (IOA) » se tiendra à Lyon les 16 et 17 mai, à la Sucrière, dans le quartier de la Confluence, à Lyon.

Pendant deux jours, il offrira une plateforme pour comprendre les conséquences du dérèglement climatique et encourager chacun à agir.

Selon Jean Jouzel, climatologue et invité de l'événement, « ce qui compte, c'est passer à l'action ».

Conférences, tables rondes, ateliers, expositions et témoignages permettront à des spécialistes, acteurs locaux, étudiants et associations de partager leurs solutions pour réduire l'impact environnemental de leurs activités. De nombreux partenaires, tels que l'office

français de la biodiversité, la Ville de Lyon, l'Agence de l'eau ou la Banque des territoires, soutiennent cette initiative portée par le groupe EBRA auquel appartient notre journal, *Le Progrès*, organisateur de l'événement.

Conférences, ateliers, expositions et témoignages

Parmi les intervenants, des experts comme François Gemme, co-auteur du 6^e rapport du GIEC, des figures publiques comme le sportif Pierre-Ambroise Bosse et l'explorateur Rémi Camus enrichiront les échanges.

L'objectif est clair : agir collectivement et localement pour lutter contre le dérèglement climatique. On vous attend !



Cette vision apocalyptique de Lyon privée de ses cours d'eau en été ne semble malheureusement pas totalement impossible selon certains scientifiques. Dessin Christophe Fey

Lundi 20 janvier 2025

Actu Ailleurs dans le Rhône 21

Oullins-Pierre-Bénite**« Oullins Respire », ce nouveau collectif citoyen défend la Grande-rue à sens unique**

La 3^e phase de l'expérimentation pour l'apaisement des mobilités à Oullins va débuter et la Grande rue va retrouver son double sens automobile. *Oullins Respire*, se lance dans l'arène médiatique.

● **Qui sont-ils ?**

Oullins Respire est un nouveau mouvement citoyen qui rassemble des habitants, issus de plusieurs collectifs (Bussière Riverains, le collectif Grande rue, le collectif Jean-Macé) et les associations La Ville à vélo et Janus.

● **Politique ?**

« On ne va pas chercher les soutiens politiques mais il est légitime que les personnes publiques compétentes marquent un soutien à notre action. Nous soutenons une politique publique de mobilités alternatives, mais on n'est pas un mouvement politique. En clair, la Métropole ne nous a rien demandé.

● **Leur raison d'être**

Ils veulent un meilleur partage de l'espace public dans une ville pensée pour les êtres vivants, et non pour un objet : la voiture. Le collectif milite aussi



Le collectif est composé d'Oullinois et de gens qui travaillent et consomment dans la ville. Photo Oullins Respire

pour une meilleure qualité de l'air, « qui est dans la Grande rue quatre fois moins bonne que le minimum requis selon l'OMS...

● **Bilan de la 2^e phase**

Selon eux, elle n'a pas été aussi catastrophique que le disent les opposants. Au contraire, dans la Grande rue, la situation s'est beaucoup apaisée et c'est positif pour les commerçants.

● **La 3^e phase**

Oullins respire envisage la 3^e phase comme le retour du bazar et de la pollution dans la Grande rue... « Ça ne va pas dans le sens d'un encouragement des mobilités actives. Cependant, on respecte la règle : si ça a été décidé, on pense qu'il faut laisser l'expérimentation se dérouler normalement.

08027-131

Rhône

Notre département consomme u

L'association Générations futures a étudié les quantités de produits achetés sur chaque département et a ainsi dressé une cartographie où on peut distinguer plusieurs catégories de substances, y compris celles qui sont soupçonnées d'incidences sur la santé, ou encore celles qui sont toxiques pour les milieux aquatiques.

● **Davantage de produits et de concentration**

Le Rhône est un gros consommateur de pesticides sur ses surfaces cultivées. La quantité de substances probablement répandues sur les surfaces agricoles a la même tendance à augmenter. En 2022, ce sont 533,4 tonnes de produits phytosanitaires (herbicides, fongicides...) achetés dans notre département, soit une centaine de tonnes de plus qu'en 2015. Si on rapporte cette quantité à la surface cultivée, le Rhône apparaît parmi les départements les plus gourmands (au 20^e rang) avec 3,9 kilos utilisés par hectare. En 2015, c'était 3,2 kilos. Cette concentration est liée à la vigne qui couvre plusieurs coteaux du département. Partout en France, la viticulture consomme beaucoup de pesticides par rapport à la surface occupée.

● **Une grosse part de fongicides, dont du soufre**

C'est logique. Ce sont les vigneronnes qui utilisent beaucoup de fongicides. Plus précisément 399 tonnes en 2022 dont environ 240 tonnes de soufre, substance qui n'est pas interdite en agriculture biologique.

En moyenne, ces fongicides sont plus généreusement répandus que dans d'autres endroits : si on rapporte la quantité de produits achetés à la surface agricole, le Rhône se positionne au 9^e rang parmi les départements (2,9 kilos par hectare) juste derrière d'autres gros producteurs viticoles dans le sud de la France

● **Un perturbateur endocrinien désormais interdit**

On compte quand même une cinquantaine de tonnes de fongicides interdits en agriculture biologique, parmi eux, un produit récemment

interdit. En 2022, selon les quantités achetées, le Rhône figure parmi les plus gros utilisateurs de trois produits destinés à combattre le mildiou : d'une part le fosetyl et le fosetyl aluminium, très solubles dans l'eau.

D'autre part, nos viticulteurs utilisent depuis plusieurs années beaucoup de Métrame, classé en avril 2023 comme perturbateur endocrinien par l'Autorité européenne de sécurité des aliments (EFSA) et interdit depuis le 31 janvier 2024. D'ailleurs, en ce qui concerne l'utilisation de perturbateurs endocriniens, le Rhône se situe au 16^e rang parmi les départements. Les secteurs agricoles, en particulier la Gironde, sont en tête.

● **Une forte consommation de produits associés au cancer**

L'utilisation des produits cancérigènes mutagènes et reprotoxiques (CMR) de catégorie 1 (effets avérés) et 2 (effets suspects) épouse aussi la carte des vins et des grandes exploitations céréalières en France.

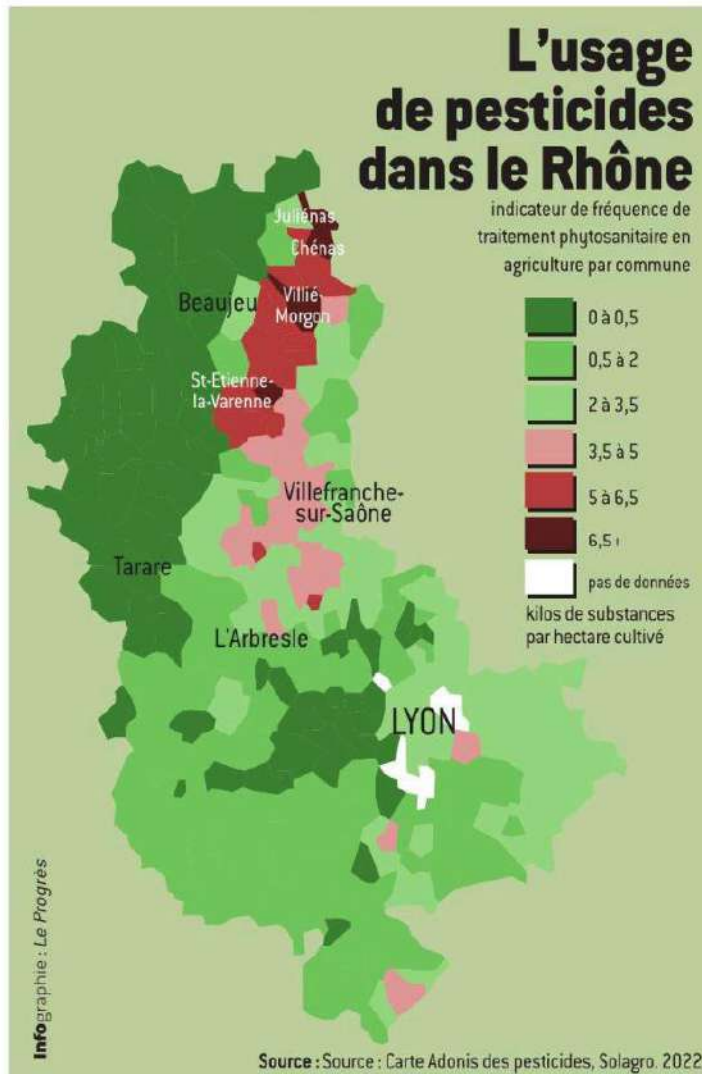
Ici, le Rhône se positionne aussi dans le premier tiers des départements les plus consommateurs, en dépit d'une tendance à la baisse : selon les achats, près d'un kilo par surface agricole était utilisé en 2015 pour un demi-kilo en 2022. Cette diminution n'est pas propre à notre département : en 2015 plus de 16 000 tonnes de ces produits ont été achetées en France, pour quelque 11 000 tonnes en 2022.

Dans le détail, la quantité de CMR 1 est beaucoup plus faible (2,2 tonnes en 2022) que la quantité de CMR2 (62 tonnes).

● **Beaucoup de glyphosate par rapport à la surface**

Outre les fongicides, l'essentiel des produits se décompose en herbicides, avec presque 100 tonnes achetées dans le Rhône en 2022, dont 41 tonnes de glyphosate.

C'est quasiment la même quantité que dans l'Ain, notre voisin. Mais si on rapporte cette quantité de glyphosate à la surface agricole utilisée, ce produit est plus concentré, à savoir 300 grammes par hectare.



D'autres produits herbicides, quasiment tous interdits en agriculture biologique sont au tableau. En particulier le prosulfocarbe, très volatil dans l'air, qui est classé depuis 2020 par l'ANSES (agence de sécurité sanitaire) parmi les substances méritant une attention particulière.

● **Des impacts sur l'eau**

En 2022, plus de 123 tonnes de substances considérées comme très toxiques pour les

milieux aquatiques. Soit une moyenne de près d'un kilo répandu par hectare de surface cultivée.

C'est un peu moins qu'en 2015 mais cette concentration de produits impactant l'eau est plus importante que celle calculée pour tous les autres départements de la région Auvergne-Rhône-Alpes.

● **Davantage de produits autorisés en bio**

Le Rhône achète trois fois

plus de produits autorisés en agriculture biologique qu'en 2015. L'Ain et la Loire n'ont pas autant accentué cette tendance.

Pourtant, selon la chambre d'agriculture du Rhône, la part de surface cultivées en agriculture biologique reste stable, à savoir 20 133 hectares soit 14,9 % de la surface agricole utilisée.

● **Muriel Florin**

Source : Générations futures sur les données d'achat 2022

Une grande quantité de pesticides

En bref ► De quoi parle-t-on ?

Le mot pesticide a une origine latine : « pestis » (maladie, fléau) et le « caedere » (tuer), avec une précision : au XVI^e siècle en France, la « peste » ne désigne pas seulement la maladie, mais aussi une chose nuisible. En anglais « pest » désigne un parasite, un insecte nuisible. Aujourd'hui, le générique « pesticide » désigne les substances utilisées pour la prévention, le contrôle ou l'élimination d'organismes (plantes, animaux, champignons ou bactéries) jugés indésirables car provoquant des dommages aux denrées alimentaires, aux produits agricoles, au bois ou aux aliments pour animaux.

De plus en plus de substances soupçonnées

Début novembre 2024, des chercheurs de Stanford, en Californie, ont dressé une liste de 22 pesticides potentiellement cancérigènes pour la prostate. Jusqu'à présent, seuls trois d'entre eux étaient identifiés comme tels. Parmi les produits incriminés, dix ont été utilisés comme herbicides, les autres comme fongicides et insecticides.

On sait déjà, depuis une étude de l'Inserm publiée en 2023, que les enfants qui habitent dans un endroit à forte densité viticole sont plus susceptibles de développer une leucémie « lymphoblastique » que les autres. Les recherches concernant d'autres cancers se poursuivent. On attend notamment (depuis 2024) les résultats de l'enquête PestiRiv menée par

deux agences sanitaires (Santé publique France et l'Anses) concernant l'exposition aux pesticides des personnes vivant près de vignes.

On s'interroge aujourd'hui de plus en plus sur les liens entre les produits utilisés dans l'agriculture et le cancer du pancréas, qui progresse plus rapidement en France que dans d'autres pays. En croisant des données, les chercheurs ont montré un lien entre la quantité de substances appliquées par unité de surface et le risque de cette maladie. La taille de l'effet mis en évidence est « faible, mais statistiquement robuste », écrivent les auteurs cités par le quotidien *Le Monde* dans un article daté du 30 décembre 2024. Outre les quantités cumu-

lées, les chercheurs identifient trois pesticides localement associés à une petite accentuation du risque : le glyphosate, le mancozèbe et le soufre en pulvérisation (deux fongicides).

Des études ont identifié un lien avec d'autres pathologies. Ainsi l'incidence de la maladie de Parkinson est plus élevée parmi les exploitants agricoles que dans le reste de la population. En France, par exemple, la population des cantons où la viticulture est la plus implantée présente un risque accru de 10 % de contracter cette maladie. De façon plus globale, depuis fin 2021, l'Institut national du cancer, considère l'exposition professionnelle à ces substances comme un facteur de risque.

Julien Merle, viticulteur : « Je suis un repenté de la chimie de synthèse »

« J'utilise du soufre d'origine volcanique, issu d'une mine européenne. Pas de résidu de l'industrie pétrochimique, même s'il s'agit d'une molécule assez pure qui n'a presque pas d'impact sur l'environnement. Ce n'est pas le cas d'autres produits ! Je pense surtout au glyphosate. Une seule gouttelette suffit pour faire crever la plante. Cela contribue à l'effondrement des insectes, à la disparition des abeilles.

En ce qui me concerne, je n'ai pas toujours fait du bio... Je suis un repenté de la chimie de synthèse.

Qu'est-ce que ça a changé ? D'abord, cela a fait baisser les dépenses... Et allégé aussi ma conscience. Avec ma compagne, nous n'avons plus le sentiment d'alourdir le pot commun, de faire peser des risques sur la santé. On n'est plus honteux ! Nos voisins sont contents qu'on soit en bio. Un coup de charrue, du purin d'orties, des macérations de préle. On a d'autres solutions. Faire du bon vin



Julien Merle cultive sa vigne en bio à Légnay. Photo DR

c'est important !

Économiquement, l'agriculture bio traverse une crise, le vignoble du beaujolais génère une faible valeur ajoutée et il est plus « rentable » de faire des gros volumes... Et puis travailler avec la chimie c'est moins fatigant. Mais c'est contradictoire avec un modèle de société soutenable. Il faudrait que les consommateurs s'intéressent à cela... »

« Je défends le conventionnel très raisonné »

« Je défends le conventionnel, mais du conventionnel raisonné, très raisonné [...] Depuis quinze ans, on a beaucoup évolué sur le phytosanitaire. Beaucoup de désherbants ont été supprimés. C'est ce qu'il y a de plus néfaste, on le sait, mais c'est sûr que quand on passe du glyphosate, cela va suffire une fois dans l'année, alors que mécaniquement, il faut cinq ou six passages, sinon l'herbe fait concurrence à la vigne. À ce sujet, on peut se demander si les pleins de gasoils avec des tracteurs qui passent et qui repassent plus souvent, ce n'est pas plus polluant...

Les produits bios génèrent davantage de contraintes, alors qu'avec du conventionnel on est tranquille pour quinze jours. Moi je pense utiliser environ 70 % de produits conventionnels et 30 % de bio. J'alterne en fonction



Frédéric Boyer, au Domaine des Grès. Photo Fabrice Dufaud

de la pression de la maladie, du climat... Si l'année est chaude et sèche, ça va.

Depuis cinq ou six ans, je fais aussi des essais en allégeant les doses de produits conventionnels. Je divise parfois la dose par deux par rapport à ce que le fabricant

préconise. Je réduis aussi parce que je pense à ma santé. Quand on voit tous les produits qu'on nous a retirés, on se dit qu'il y a des raisons. Mais faire que du bio, c'est faire courir un risque à la récolte. On ne peut pas se le permettre ».

Davantage d'herbicides dans l'Ain

L'association Solagro produit aussi des informations sur le traitement des cultures. Il s'agit de l'indice de fréquence de traitement phytosanitaire (IFT) : une estimation du niveau d'utilisation des produits phytosanitaires sur les surfaces agricoles en croisant plusieurs données. À partir de ces données, il apparaît que les agriculteurs du Beaujolais utilisent beaucoup de produits phytosanitaires, davantage que ceux de la Dombes et de la plaine de l'Ain. Mais les premiers, en majorité des viticulteurs, sont en revanche relativement peu gourmands en herbicides par rapport aux céréalières du département voisin. D'autres cultures sont encore plus gourmandes, en particulier la pomme « qui peut cumuler jusqu'à 26 traitements » rappelle Auré-



Aurélien Chayre, chargé de projet à Solagro, association qui fournit un indice de fréquence de traitement phytosanitaire. Photo DR

lien Chayre, chargé de projet à Solagro. « Globalement, d'après les trois dernières enquêtes, on ne voit pas d'évolution flagrante, que ce soit sur l'utilisation des produits ou sur la proportion de surface cultivée » précise celui-ci.

Mercredi 22 janvier 2025

Actu Lyon | 19

Lyon

Énormes bouchons sur les quais du Rhône: «C'est pare-chocs contre pare-chocs»

D'imposants chantiers sont en cours le long de l'axe nord-sud. D'un côté des travaux touchant les conduites d'eau, d'électricité ou de gaz. De l'autre d'imposantes tranchées réalisées pour moderniser le réseau de chauffage urbain. Les embouteillages se succèdent, les conducteurs fulminent et les riverains patientent. Journée d'embouteillages ce mardi 21 janvier.

Mardi, il n'est pas encore 10 heures le long du Rhône. Le brouillard encore épais se joint aux rejets des pots d'échappement rendant l'atmosphère sinon irrespirable du moins détestable. Car il y a embouteillage ce matin, jour où les planètes ne se sont vraiment pas alignées.

Les obstacles sont multiples

Le baromètre de la qualité de l'air s'est arrêté sur « mauvais » à Lyon, des problèmes de circulation s'annoncent sous Fourvière venant s'ajouter aux 4 kilomètres de bouchons signalés en amont, sans oublier les



Sur les quais du Rhône, ce mardi matin, c'est pare-chocs contre pare-chocs. Photo Aline Duret

chantiers et autres déviations qui viennent se greffer à ce tableau bien sombre, pour les automobilistes comme pour les piétons et les cyclistes.

L'axe nord-sud, déjà bien encombré aux heures de pointe,

suffoque. Depuis quelque temps, « c'est bouchon non-stop », ironise l'un des riverains à hauteur du pont Lafayette. De ce côté-ci, dans le sens nord-sud, ce sont des travaux réalisés sur les réseaux qui perturbent

le trafic, précédant sans doute une première phase du projet Rive droite du Rhône. Voies resserrées, tranchées ouvertes, engins de chantier déployés sur l'espace public, les obstacles sont multiples sur les quais du Rhône à partir de la passerelle du Collège jusqu'en aval du pont Lafayette.

« J'ai toujours connu ce quartier en travaux »

L'entrée sur les Cordeliers relève aussi du parcours du combattant, dit un chauffeur de taxi coincé derrière un bus qui lui-même est à l'arrêt pour rejoindre la rue de la République. « Qu'est-ce que vous voulez que je vous dise, c'est catastrophique, lance un des commerçants du quai Jean-Moulin, hier encore c'était tout bouché. »

Les marteaux-piqueurs reprennent et Margaux, installée sur le pas-de-porte de son entreprise, a bien du mal à se faire entendre. « Le bruit, c'est le

plus gênant, surtout pour les appels téléphoniques. Quant à la circulation, vous savez, c'est bouché tout le temps. Je travaille ici depuis quatre ans et j'ai toujours connu ce quartier en travaux. Et ce n'est pas terminé. On a appris un peu hasard l'existence du projet Rive droite du Rhône et on ne sait pas trop comment ça va se passer »

La partie réseaux devrait se terminer fin janvier, croit savoir un autre passant. Mais « on nous dit qu'il y aura des travaux jusqu'en 2030, reprend Margaux. La question est : vont-ils tout casser sur le quai ? Parce que déjà ça râle pas mal pour ceux qui, venant de l'agglomération, tentent de rejoindre leur lieu de travail. Franchement, ils en ont marre de venir ici ».

Au pas depuis 20 minutes

L'enfer ? C'est de l'autre côté dans le sens sud-nord, lâche un conducteur qui vient de baisser sa vitre. « Là c'est pare-chocs contre pare-chocs depuis le quai Gaillon », peu après le pont de l'Université et jusqu'au pont Lafayette. Comme d'autres, il roule au pas depuis vingt minutes.

Le temps d'attente est suffisamment long, pour que chacun puisse apercevoir un petit panneau qui dit : « Nous intervenons dans votre rue afin de moderniser le réseau de chauffage urbain ». Là encore, ce sont d'encombrants travaux engagés dans la partie centrale de l'axe nord-sud. Mais c'est à la sortie de la trémie à hauteur de l'Hôtel-Dieu que ça coince le plus, car il ne reste plus qu'une voie de circulation disponible pour rejoindre les Cordeliers et les Terreaux. Même pour les piétons, le chemin n'est pas facile, et pourtant « c'est un secteur qui n'est pas très passant », constate un riverain.

● A.Du.

Avec le projet Rive droite du Rhône, l'axe nord-sud n'en a pas fini avec les travaux

Les quais n'en ont pas fini avec les travaux. Après le chantier en cours, c'est une autre phase qui devrait démarrer dans le cadre du projet d'aménagement de la Rive Droite du Rhône.

Les travaux sur les réseaux souterrains sont en cours « pour leur renouvellement indispensable en raison de leur vétusté et en amont des interventions sur les voiries du secteur », précisent les services de la Métropole de Lyon. Car ce sont bien des aménagements de surface,

entre le pont Wilson et la Passerelle du Collège, qui devraient être réalisés à partir de l'automne 2025 et jusqu'à fin 2026.

Réseau de chauffage urbain : fin des travaux d'ici la mi-février

Cette opération dont le coût est estimé à 30 M€, constitue ainsi une première séquence du projet Rive Droite qui vise à métamorphoser l'axe nord-sud en « promenade jardin ». Le calendrier évoqué par les élus de la Ville et de la Métro-

pole en juillet dernier semble toujours être le bon. Il sera « précisé dans les prochains mois, mais pour l'instant, il est respecté », avancent les mêmes services.

Quant au chantier du réseau de chauffage urbain qui est en cours quai Jules-Courmont, il devrait se poursuivre encore quelques semaines pour se terminer d'ici la mi-février. Là, c'est le concessionnaire Dalkia qui « réalise des travaux patrimoniaux nécessaires en raison de la vétusté du réseau ».

Transports

La ligne Paris-Milan remise sur les rails

L'opérateur italien Trenitalia, installé depuis 2021 en France, va réassurer les trajets sur sa ligne historique Paris-Milan le 1^{er} avril et concurrencer la SNCF sur l'axe stratégique Paris-Marseille à partir du 15 juin. L'entreprise va fortement investir cette année pour devenir un acteur important du marché ferroviaire français.

La réouverture faisait l'objet de nombreuses spéculations. C'est maintenant officiel : la ligne Paris-Milan reprendra du service le 1^{er} avril. Et ce n'est pas un poisson d'avril : les billets ont été mis en vente en direct mardi sur le site de l'opérateur italien Trenitalia pour célébrer les trois ans de son arrivée dans l'Hexagone. Le concurrent de la SNCF, qui s'était recentré sur la ligne Paris-Lyon depuis l'éboulement destructeur dans la vallée savoyarde de la Maurienne à l'été 2023, proposera deux allers-retours par jour entre Paris et Milan. Et avec deux nouvelles dessertes pour faciliter l'accès aux stations de ski : Saint-



Les trains Frecciarossa de Trenitalia proposent des classes business et des espaces "silenzio" (silence) pour se reposer ou "allegro" (joyeux) pour échanger. Photo archives Sipa/Mourad Allili

Jean-de-Maurienne, en Savoie, et Oulx dans le Piémont italien.

De 6h30 à 7 heures de trajet

Les trains rouges marqueront toujours l'arrêt dans les villes de Chambéry, Modane et Turin. L'opérateur a pro-

longé son Paris-Lyon jusqu'en Savoie cet hiver, pendant les week-ends, le temps de la réouverture de sa ligne historique. Le temps de parcours, de 6 h 30 à 7 heures, sera identique aux deux premières années d'exploitation, puisqu'il existait déjà un arrêt technique à Saint-Jean-de-Maurienne et que l'arrêt

de Bardonnèche (Italie) a été supprimé. « Nous avons cherché un équilibre entre la liaison des grandes métropoles dans un temps correct et la desserte du territoire », souligne Fabrice Toledano, directeur marketing et commercial de Trenitalia France. Également impactée, SNCF Voyageurs a aussi annoncé la

réouverture de sa liaison Paris-Milan pour le 31 mars.

Paris-Marseille en juin

L'autre annonce tonitruante de Trenitalia France mardi, c'est l'ouverture d'une nouvelle ligne Paris-Marseille à compter du 15 juin.

Des trains Frecciarossa assureront ainsi quatre allers-retours par jour de la capitale à la cité phocéenne en 3 h 20, en desservant Lyon Saint-Exupéry, Avignon TGV et Aix-en-Provence TGV. Un trafic qui fera augmenter de 22 % la fréquence des trains sur cette ligne, jusqu'alors monopolisée par SNCF Voyageurs. « On pense que ça va faire comme sur le Paris-Lyon, c'est tout le marché du train qui va grandir sur cette ligne d'ici quelques mois », s'enthousiasme Fabrice Toledano, qui précise que les prix « poursuivront la politique Trenitalia de tarifs simples et flexibles ». Rendez-vous en mars pour les réservations vers la Méditerranée.

● **Maëlle Le Dru**

Jeudi 23 janvier 2025

Actu Villeurbanne | 25

Villeurbanne

Ligne T9, végétalisation... 77 millions d'euros pour transformer les Buers

Après la démolition de 150 logements et le réaménagement de la rue de la Boube et du Terrain des Sœurs, le quartier des Buers poursuit sa transformation avec, en 2025, la réhabilitation de la résidence Pranard, la création d'une nouvelle promenade piétonne et le chantier du futur pôle économique de Croix-Luizet.

À l'occasion de la visite de la Ministre déléguée chargée de la Ville, Juliette Méadel, le jeudi 9 janvier aux Buers, le maire de Villeurbanne, Cédric Van Styvendael (PS), a exposé, aux côtés de Béatrice Vessiller (EELV), vice-présidente à la Métropole de Lyon, les grandes transformations de ce Quartier prioritaire de la ville (QPV).

Mobilités apaisées et espaces végétalisés

Cette métamorphose s'inscrit dans le cadre du Nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU) initié en 2014. Après avoir débuté par



La Ministre déléguée chargée de la Ville, Juliette Méadel, était aux Buers avec Cédric Van Styvendael, sa première adjointe, Agnès Thouvenot, et la deuxième vice-présidente à la Métropole, Béatrice Vessiller. Photo C.D.

une présentation des travaux de la future ligne T9 qui permettra, d'ici à 2026, de relier Charpenne à Vaux-en-Valin La Soie, via les Buers et le secteur du Mas-du-Taureau, un autre secteur en renouvellement urbain, les deux élus ont vanté la reconfiguration des voiries qui laisse place à la vé-

gétalisation et aux « mobilités apaisées ». Parmi elles, la création d'une promenade piétonne de 200 mètres de long, où 38 arbres seront plantés après une ouverture en septembre 2025.

Dans un espace de 3 500 mètres carrés, celle-ci viendra s'installer au cœur de la résidence Pranard, dont le chan-

tier de rénovation des barres E et F va débuter. L'ensemble des logements conservés seront réhabilités et résidentialisés. Afin de réduire les nuisances causées par la présence du boulevard périphérique, un système de « ventilation innovant » doit être mis en œuvre.

Avec la résidence Bouvier, de

l'autre côté d'une rue du 8-Mai-1945 désigné comme l'axe de vie du quartier, ce sont 497 logements qui seront réhabilités.

Porté par la Société villeurbannaise d'urbanisme, le pôle économique de 5 500 mètres carrés doit enfin voir le jour. Il sera dédié à l'artisanat et la petite industrie avec une programmation de bureaux qui permettra de répondre aux besoins d'acteurs économiques locaux, notamment à la Doua, avec des loyers abordables. Un dialogue compétitif est en cours avec trois entreprises pour une livraison en 2026.

Ce vaste projet de rénovation s'inscrit dans la convention signée en 2020 avec l'Agence nationale de rénovation urbaine pour un coût total de 77 millions d'euros, dont 14 millions de subventions apportées par l'État. Autant de transformations qui devraient permettre, à terme, de renouveler la qualité de vie d'un « quartier en tension » où vivent environ 6 000 habitants.

● Charles Deluermoz

Métropole de Lyon

Pollution aux PFAS : le TFA s'invite dans l'eau du robinet des Lyonnais

Classé dans la famille des PFAS, aussi appelés polluants éternels, du TFA à un taux dépassant les 100ng/l de la future norme européenne applicable en 2026 en France a été détecté dans l'eau de Lyon par l'UFC que Choisir et Générations futures. Une molécule persistante dans l'eau dont les effets sur la santé restent peu documentés à ce jour.

L'eau potable distribuée par Eau Publique du Grand Lyon avait jusqu'alors échappé aux révélations liées à la contamination aux PFAS de l'agglomération. Sur les 20 PFAS recherchés, les analyses ne démontraient pas des teneurs au-delà des 100ng/l de la future norme européenne applicable en France en 2026. Une étude nationale portée par l'UFC que Choisir et Générations futures vient bousculer ces données ce jeudi 23 janvier.

Une substance hors des radars

« Du TFA (acide trifluoroacétique), un résidu de dégradation des pesticides PFAS et d'autres produits chimiques éternels, à la teneur de 120 ng/

l » a ainsi été détecté dans l'eau de Lyon assurent les porteurs de l'étude au sujet d'une eau du robinet issue du champ captant de Crépieux-Charmy, source de 98 % de l'eau potable distribuée dans la Métropole. Une molécule qui ne fait pas partie du cocktail de 20 PFAS traditionnellement étudié par les autorités lors de leurs prélèvements et qui n'intègre pas encore la réglementation européenne. Un cocktail intégrant des PFAS jugés préoccupants pour la santé à des degrés divers comme le PFOA mais jusqu'alors toujours conforme sur le réseau d'Eau publique du Grand Lyon à la norme des 100ng/l.

Santé : un résultat à manier avec prudence

Les effets du TFA sur la santé sont aujourd'hui encore mal documentés voire parcelaires. Intégrant la famille des PFAS, réputés pour leur persistance dans l'environnement notamment l'eau et leur caractère bioaccumulable dans l'organisme, ils sont toutefois soupçonnés comme potentiels perturbateurs endocriniens, ou comme pouvant avoir « des effets sur le foie et des malformations sur les fœtus ».



Issu d'une dégradation le PFAS TFA ne fait pas partie aujourd'hui de la réglementation européenne encadrant ces molécules réputées persistantes dans l'environnement et bioaccumulables. Photo d'illustration Joël Philippon

Des assertions à manier avec beaucoup de prudence donc alors que le TFA fait l'objet d'une expertise scientifique sur les PFAS demandée par l'ANSES dont les résultats sont attendus pour 2026. En vertu du principe de précaution, l'UFC que Choisir du Rhône demande toutefois « d'intégrer la recherche du TFA au plan de contrôle officiel et d'adopter des normes plus protectrices sur la présen-

ce des PFAS dans l'eau du robinet ». Un coup de pression sur les parlementaires appelés à se prononcer fin février sur le projet de loi visant à réduire les usages des PFAS dans l'Hexagone.

La Métropole « proactive » depuis cet été

Déjà fortement engagée sur le front de lutte contre la pollution aux PFAS, la Métropole de

Lyon, à la tête d'Eau du Grand Lyon, explique « qu'en l'absence de cadre réglementaire, mais par mesure de précaution, Eau du Grand Lyon a engagé une démarche proactive de surveillance systématique de cette molécule dans ses analyses de qualité de l'eau depuis cet été. À ce jour, nous ne disposons pas d'un nombre suffisant de mesures pour pouvoir les exploiter avec fiabilité. (...) Mais nous pouvons déjà dire que les premières mesures réalisées indiquent une concentration moyenne en TFA de 890 nanogrammes /litre sur les 6 derniers mois dans l'eau captée sur le territoire. Dans l'attente des travaux en cours, la France retient les mesures de gestion adoptées en Allemagne : la valeur sanitaire indicative de 60 000 nanogrammes /litre est utilisée, avec la volonté de définir une trajectoire de réduction vers une concentration inférieure à 10 000 nanogrammes /litre. » Des données qui doivent s'accompagner de mesures plus globales selon la collectivité comme « stopper la pollution à la source et mettre en place une protection forte des aires d'alimentation de captage ».

● **Cyrille Seux**

Auvergne-Rhône-Alpes

TGV Lyon-Paris : le patron de la SNCF s'explique sur les prix

Dans une interview exclusive accordée au Progrès, le président de la SNCF, Jean-Pierre Farandou, annonce une hausse de 1,5 % des prix des TGV sur la ligne Lyon-Paris en 2025. Pour lui, le train à grande vitesse « n'est pas un service public ». « Nous assumons que prendre le TGV a son prix », explique-t-il.

Quelle est la place de la région Auvergne-Rhône-Alpes dans les activités de la SNCF ?

« La SNCF est enracinée dans cette région. Lyon est par exemple la place forte du TGV en France. C'est non seulement une destination, mais aussi un hub ferroviaire entre le Nord, le Sud, l'Ouest et l'Est. Nous investissons dans le parc de TGV avec l'achat des futurs TGV M et dans les infrastructures. En novembre 2024, SNCF Réseau a, par exemple, rénové 58 postes d'aiguillage le long de la ligne à grande vitesse entre Paris et Lyon et adéménagé le centre de commande de Paris à Lyon. C'est un investissement de 800 millions d'euros. Nous investissons aussi 250 millions d'euros dans la transformation de la gare de la Part-Dieu. »

« La concurrence est toujours favorable aux clients : c'est plus d'offre, c'est une qualité de service accrue aussi »

La ligne à grande vitesse Lyon-Paris fait l'objet de travaux de modernisation qui permettront d'accroître le nombre de trains. La concurrence d'autres compagnies ferroviaires vous inquiète-t-elle ou vous stimule-t-elle ?

« La concurrence dans le transport ferroviaire est une réalité, elle découle du droit européen. Elle a démarré en 2020 sur les lignes à grande vitesse. Les Italiens de Trenitalia et les Espagnols de Renfe ont fait de Lyon une cible commerciale. Sur la concurrence, je suis garant du bon fonctionnement du



Jean-Pierre Farandou, président de la SNCF : « Le TGV, c'est une gamme. Il y a des prix élevés, mais il y a aussi des petits prix. Sur les Ouigo, il y a peut-être des prix à 100 euros, mais la plupart sont à 15, 20 ou 25 euros ». Photo Maxime Jegat

système ferroviaire et je veille à ce que les conditions de mise en place de cette concurrence soient justes et équitables. La concurrence est toujours favorable aux clients : c'est plus d'offre, c'est une qualité de service accrue aussi. »

Et sur les prix ?

« Tout le monde fait attention aux prix pratiqués par ses concurrents. Les choses sont globalement satisfaisantes pour la clientèle lyonnaise qui se retrouve avec plus de compagnies, plus de trains, des services améliorés et des prix équilibrés. »

Quels sont les projets de la SNCF sur la ligne à grande vitesse Lyon-Paris en matière de prix ?

« Nous avons décidé d'augmenter les prix de 1,5 % en moyenne, soit au même niveau que l'inflation, car les coûts augmentent. Quand on parle des prix des TGV, il faut rappeler une évidence : ce n'est pas un service public. L'activité TGV doit gagner sa vie, il n'y a pas de subvention. Elle doit donc couvrir ses coûts. Comme toute activité, elle doit dégager des recettes pour couvrir ses coûts et dégager de l'argent pour investir. Une rame de TGV coûte 35 millions d'euros. On a commandé 115 TGV M. Il faut les financer. Il faut aussi investir

dans les ateliers de maintenance des TGV. Nous assumons que prendre le TGV a son prix. »

Mais parfois, les prix peuvent être très élevés.

« Le TGV, c'est une gamme d'offre. Il y a des prix élevés, mais il y a aussi des petits prix. Sur les Ouigo, il y a peut-être des prix à 100 €, mais la plupart sont à 15, 20 ou 25 €. L'indicateur que je surveille avec attention, c'est l'évolution du prix moyen : c'est le chiffre d'affaires total du TGV divisé par le nombre de billets. Or il ne bouge pas : il est à 45 € depuis 5 ans. Quand il nous arrive d'augmenter les tarifs, c'est toujours en dessous de nos coûts. »

« Je sais bien que parfois les prix augmentent vite, mais pour l'éviter, il y a la possibilité de prendre un billet Ouigo, d'acheter son billet à l'avance. La carte Avantage permet également de se prémunir contre ces hausses de prix. Il y a des moyens commerciaux d'éviter les augmentations des prix. »

La SNCF envisage-t-elle de retirer ses TGV de Saint-Etienne ?

« Non, pas du tout. La SNCF n'a jamais envisagé de réduire l'offre. Nous sommes à 4 allers-retours par jour, ça restera comme ça, sauf le dimanche (3 allers-retours). C'est l'offre

« L'activité TGV doit gagner sa vie, il n'y a pas de subvention. Elle doit donc couvrir ses coûts »

installée pour Saint-Etienne et elle restera en place. »

Comment la SNCF se prépare-t-elle à la mise en place des RER métropolitains de Lyon et Saint-Etienne ?

« C'est la grande nouvelle aventure du ferroviaire en France. Le TGV a transformé la longue distance en France. La nouvelle révolution du ferroviaire, ce sont les RER, après le TGV dans les années 1980. Ils vont changer la vie des gens qui aujourd'hui prennent leur voiture parce qu'ils n'ont pas le choix pour entrer dans les centres-villes, sans savoir où se garer. Ça leur coûte de l'argent et du temps, cela contribue à la congestion urbaine. »

Aujourd'hui, l'alternative ferroviaire n'est pas suffisante. L'objectif des RER est d'offrir une alternative par de la fréquence, de l'intermodalité, du service, qui permettra aux gens de choisir le train. L'idée ma-

Bio ► Qui est Jean-Pierre Farandou ?

► 67 ans. Né à Bordeaux. Formé à l'École des Mines de Paris.

► Président de la SNCF depuis 2019. Il avait succédé à Guillaume Pepy.

► Président de Keolis, filiale de la SNCF, de 2012 à 2019.

► Directeur de Keolis Lyon de 2004 à 2006.

jeure, c'est la fréquence. Il faut un train tous les quarts d'heure.

La SNCF semble impuissante à résoudre les problèmes de fiabilité de la ligne Clermont-Ferrand-Paris. Que dites-vous à vos clients ?

« Nous ne sommes pas fiers lorsque la qualité de service proposée est médiocre, mais il faut en rappeler les raisons : c'est d'abord un sous-investissement important. L'État et en partie la SNCF ont trop tardé à prendre les décisions, mais elles sont prises maintenant. Il y a deux investissements à faire absolument si nous voulons rétablir les conditions d'une exploitation de qualité : c'est l'infrastructure qui a vieilli et qui s'est abîmée, avec des panes et des problèmes de fiabilité. 800 millions d'euros vont être investis sur cette ligne. Ça démarré et les plannings sont tenus. »

L'autre investissement, c'est le matériel roulant. On exploite aujourd'hui cette ligne avec l'équivalent de Renault 16 ! Les locomotives et les voitures Corail ont 40 ans. C'est là, la difficulté pour nous : c'est compliqué de proposer un service de qualité avec un matériel de 40 ans.

La commande de matériel roulant par l'État est faite. Les rames Oxygène vont arriver. Le problème, c'est que le constructeur a annoncé deux ans de retard. On a donc encore devant nous deux ans compliqués où la SNCF et les cheminots vont faire tout leur possible pour redonner à cette ligne le maximum de qualité possible.

Propos recueillis par Frank Yart

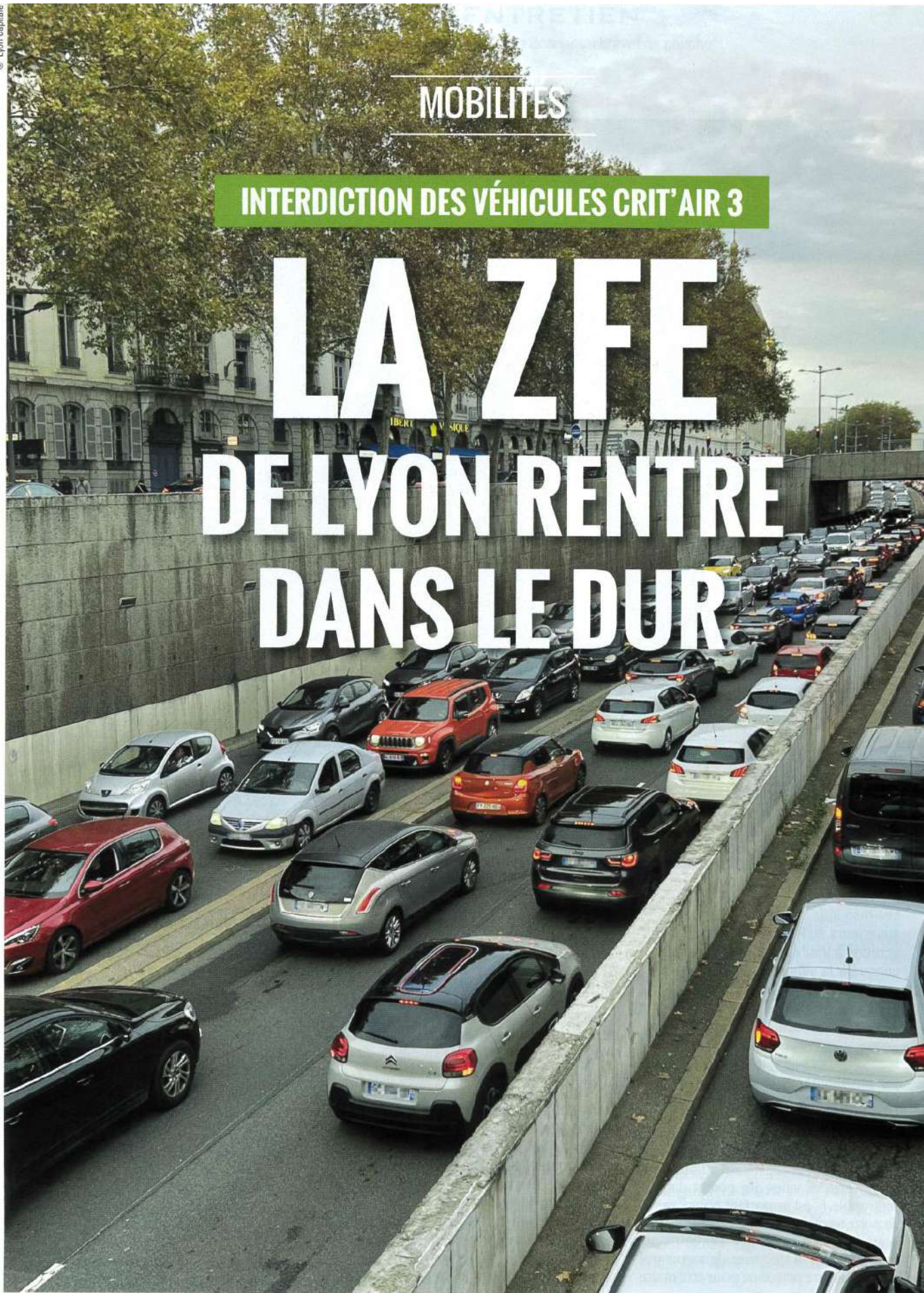
Retrouvez l'intégralité de cette interview sur notre site web www.leprogres.fr

© Lyon Capitale

MOBILITES

INTERDICTION DES VÉHICULES CRIT'AIR 3

LA ZFE DE LYON RENTRE DANS LE DUR



160 000 véhicules n’auront plus le droit de circuler dans Lyon et Villeurbanne à compter du 1^{er} janvier, hors dérogations. La zone à faibles émissions devient pour la première fois une réalité bien tangible pour de nombreux habitants.

Quels sont les véhicules concernés ?

À partir du 1^{er} janvier 2025, les véhicules à essence mis en circulation entre 1997 et 2005 et les diesels commercialisés avant 2010 ne pourront plus circuler dans le périmètre de la zone à faibles émissions de la métropole de Lyon. Il englobe Lyon, Villeurbanne, Caluire-et-Cuire et les quartiers de Bron et Vénissieux qui sont à l’intérieur du périphérique Laurent-Bonnevay. Cet axe tout comme la M6-M7 et le périph nord sont dans la zone d’exclusion. Dans tous les autres lieux de l’agglomération, les voitures peuvent circuler indépendamment de leur motorisation. De nombreuses communes ont refusé d’intégrer le périmètre pour soustraire leur population à une obligation de changer d’automobile. Selon une étude de 2022 d’UrbanLyon, l’agence d’urbanisme de l’aire métropolitaine de Lyon, 160 000 véhicules sont concernés par cette nouvelle étape de la ZFE. La Métropole a une vision plus positive et évoque le chiffre de 60 000. Le 1^{er} janvier 2024, les 53 000 Crit’Air 4 de l’agglomération avaient été mis à l’écart. La majorité métropolitaine écologiste dissocie la ZFE de son envie de rééquilibrer les déplacements dans l’agglomération au profit des mobilités douces comme le vélo, la marche ou les transports en commun. Au printemps, la Métropole de Lyon avait organisé une grande campagne d’affichage sur des panneaux publicitaires pour rappeler que la ZFE, une mesure peu populaire, n’est pas une de leurs inventions. Elles ont été créées par la loi d’orientation des mobilités de 2019 dans les grandes agglomérations où les seuils de pollution dépassent les normes de l’Organisation mondiale de la santé. L’État a réactualisé sa liste à l’été 2024 et maintenu l’obligation d’élargir la ZFE à de nouveaux véhicules à Lyon et Paris. *“Il s’agit d’un enjeu de santé publique. La ZFE doit nous permettre d’atteindre les normes sanitaires préconisées par l’OMS pour la qualité de l’air. La pollution baisse sur le périmètre de la ZFE. En 6 ans, les émissions de NOx (dioxyde d’azote émis par les moteurs à combustion) ont baissé de 30 %. Sur les particules fines, la situation s’améliore aussi. Mais la pollution n’est pas uniquement liée aux mobilités. La ZFE n’est qu’une brique”,* pointe Valentin Lungenstrass, adjoint aux mobilités à Lyon et conseiller métropolitain. La pollution de l’air serait à l’origine de 60 000 décès par an en France.

Existe-t-il des dérogations ?

Les véhicules Crit’Air 3 ne sont pas condamnés à la casse à compter du 1^{er} janvier 2025. Consciente de l’impopularité de la mise en place de la ZFE et du coût pour passer à un véhicule électrique, la Métropole de Lyon a prévu des amortisseurs. Le dispositif “petit rouleur” a déjà été expérimenté pour les véhicules Crit’Air 4 ou plus. Il offre la possibilité de réaliser cinquante-deux déplacements par an et est renouvelable indéfiniment. Pour l’obtenir, il suffit de s’inscrire sur la plateforme Toodego de la Métropole qui gère les interactions entre les usagers et la collectivité. Les bénéficiaires de cette dérogation doivent enregistrer leurs déplacements à l’avance ou dans les 24 heures suivant le trajet. L’engagement repose sur une déclaration sur l’honneur. L’obtention de la vignette “petit rouleur” permet aux automobilistes d’avoir accès au stationnement résident.

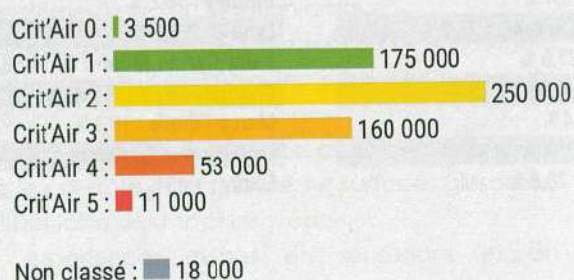
LE DISPOSITIF “PETIT ROULEUR” OFFRE LA POSSIBILITÉ DE RÉALISER CINQUANTE-DEUX DÉPLACEMENTS PAR AN

Sans ce statut, les véhicules Crit’Air 3 ou plus ne sont plus éligibles. De nombreuses dérogations s’appliquent aussi pour les professionnels et sont consultables sur le site internet de la ZFE du Grand Lyon. Au premier semestre 2024, 4 500 demandes de dérogation ont été enregistrées pour la seule ville de Lyon. *“Le dispositif “petit rouleur” est très utilisé. Il permet de faire un premier pas vers un changement de mobilité”,* apprécie Vinciane Brunel, coprésidente du groupe Les Écologistes à la Métropole de Lyon. La collectivité planche sur de nouvelles exceptions à la règle notamment pour les professionnels. *“Bruno Bernard étudie des dérogations pour les salariés qui ont des horaires décalés. Nous savons bien que tôt le matin ou tard le soir les alternatives en transports en commun ne sont pas les mêmes qu’aux heures de bureau. Ce seraient les employeurs qui la demanderaient. Le dispositif sera adossé au type d’activité plus qu’à un nombre de voyages. Ce sont des cas particuliers qui sont remontés lors des concertations”,* développe Vinciane Brunel.

La ZFE est-elle vraiment appliquée ?

L’interdiction des véhicules les plus polluants est pour l’heure très théorique. Si l’État a instauré la loi en 2019, il ne fait pas preuve depuis d’un grand zèle dans la vérification de son application. De l’entrée en vigueur de la ZFE à la fin de l’année 2023, la préfecture du Rhône n’a procédé qu’à cinq cent vingt-quatre verbalisations. Et plus de la moitié a eu lieu en 2019 et 2020. Au premier trimestre 2024, le nombre de verbalisations atteint péniblement la dizaine. Des chiffres qui contrastent sévèrement avec ceux de la Ville de Lyon. Huit mille automobilistes ont été verbalisés sur les dix premiers mois de l’année 2024 pour une absence de vignette ou pour le non-respect de l’interdiction des Crit’Air 4 et plus. *“La police municipale procède à des vérifications quand elle*

Un parc automobile dominé par les diesels



MOBILITÉS

La ZFE de Lyon rentre dans le dur

arrête un conducteur lors d'opérations de contrôle. Les ASVP (agents de surveillance de la voie publique) peuvent aussi dresser des contraventions quand ils vérifient le stationnement payant. En revanche, le système automatisé Lapi ne regarde pas les vignettes Crit'Air", souligne Valentin Lungenstrass. Comme de nombreux écologistes lyonnais, il aimerait bénéficier de plus de soutien de la préfecture. Les écologistes souhaiteraient que l'État surveille avec plus d'assiduité l'application de la ZFE. "De fait, le dispositif n'est pas contrôlé actuellement. À partir de 2027 ou 2028 quand nous pourrions nous appuyer sur des radars semi-automatiques nous pourrions la faire appliquer. Mais nous les attendons toujours. Elisabeth Borne les avait promis à David Kimefeld en 2019 pour l'année suivante quand elle était ministre des Transports. Leur homologation est sans cesse repoussée", peste l'adjoint lyonnais chargé des mobilités. Sans radars, le dispositif "petit rouleur" est assez facile à contourner. En cas de contrôle, l'automobiliste dispose de 24 heures pour enregistrer son déplacement et éviter une contravention. La fréquence des contrôles de la police municipale et encore plus de la police nationale rend très hypothétique la possibilité de se faire contrôler plus de cinquante-deux fois dans une année. "Les gens ont une conscience, veut croire Vinciane Brunel. C'est comme pour les attestations de sortie pendant le Covid. Il y a des abus mais la très grande majorité des gens a respecté la loi. Autour du dispositif "petit rouleur", il y aura peut-être 2 à 3 % d'abus mais notre seul objectif est de faire baisser la pollution."

début du mandat l'instauration d'une zone à forte exclusion en présentant les ménages les plus modestes comme les grands perdants de ce dispositif. Les statistiques leur donnent plutôt raison. Les communes les plus pauvres de la métropole sont celles où la proportion de Crit'Air 3 est la plus élevée. "Nous avons fait tout ce que nous pouvions pour éviter des effets de bord défavorables aux ménages les plus pauvres, assure Vinciane Brunel. C'est vers ces quartiers que nous avons créé de nouvelles lignes de transports en commun. Je rappelle aussi que les plus pauvres sont également les premières victimes de la pollution de l'air. Ce sont souvent les classes populaires qui vivent en bordure de périphérique."

Prochaine étape en 2028 ?

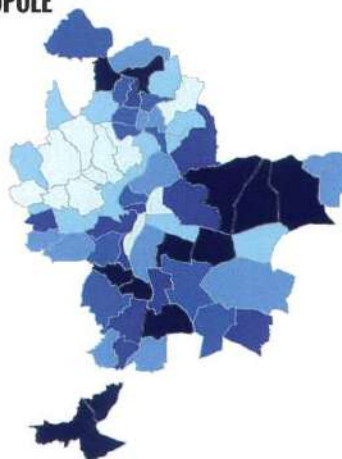
Avec l'interdiction des diesels à partir du 1^{er} janvier 2028, la ZFE va prendre une tout autre dimension. 250 000 voitures seront concernées. Plus de la moitié du parc automobile de l'agglomération aura alors l'interdiction de circuler, en dehors des dérogations existantes. Initialement les écologistes tablaient sur un calendrier plus resserré avec une mise en œuvre au 1^{er} janvier 2026. L'interdiction serait entrée en vigueur à quelques semaines des élections municipales et métropolitaines. La mesure promettait d'être impopulaire et Bruno Bernard a réaménagé le calendrier non sans arrière-pensée électoraliste. Ses partenaires politiques poussaient aussi en ce sens. Leurs opposants promettent de repousser l'échéance à 2030 au plus tôt en cas de victoire aux élections locales de 2026. L'État prévoit en effet un horizon plus lointain pour l'interdiction des diesels. "Aujourd'hui, nous avons décidé de mettre en place l'interdiction des Crit'Air 2 car c'est la seule possibilité pour accéder aux normes sanitaires à horizon 2028. Si avec les nouvelles lignes de tramway, le développement du vélo ou des mobilités électriques, nous améliorons suffisamment la qualité de l'air, on pourrait imaginer ne pas avoir recours à cette restriction. Notre seul objectif est sanitaire, martèle Valentin Lungenstrass. Nous ne sommes pas là pour faire le jeu des constructeurs automobiles et leur permettre de vendre de nouveaux véhicules." "Nous constatons une baisse notamment sur le périphérique mais pour sortir des obligations de la ZFE, il faut être sous les seuils pendant une période continue de trois ans", tempère sa collègue Vinciane Brunel. L'avenir des diesels se joue donc dès cette année.

/// PAUL TERRA

Quelles aides pour acheter un véhicule propre ?

L'instabilité politique ne joue pas en faveur des propriétaires de véhicules Crit'Air 3 qui veulent acquérir une voiture moins polluante. Les aides de l'État qui pourraient survivre au virage de la rigueur sont encore floues. "Le gouvernement a supprimé la prime à la conversion ou le bonus écologique. Ceux qui envisagent de changer de véhicule pourront avoir des aides de la Métropole mais moins de l'État et cela complique la situation", regrette Valentin Lungenstrass. La Métropole de Lyon alloue de 1 000 à 3 000 euros d'aide en fonction des revenus des acheteurs. L'Agence des Mobilités, créée par le Sytral, propose un accompagnement pour les formalités comme pour une transition vers des modes doux ou les services d'autopartage. L'opposition dénonce depuis le

PROPORTION DE CRIT'AIR 3 DANS LA MÉTROPOLE DE LYON



Les villes les plus touchées par l'interdiction des Crit'Air 3 (en %)

Givors : 31,2 %
Grigny : 30,6 %
Pierre-Bénite : 28,4 %
Feyzin : 28,4 %
Décines-Charpieu : 28,2 %
Oullins : 27,6 %
Vaulx-en-Velin : 27,6 %
Bron : 27,4 %
Lyon 8 ^e : 27,4 %
Meyzieu : 26,8 %

Les villes les moins touchées par l'interdiction des Crit'Air 3 (en %)

Limonest : 9,1 %
Saint-Didier-au-Mont-d'Or : 15,3 %
Champagne-au-Mont-d'Or : 16,1 %
Dardilly : 16,2 %
Lyon 2 ^e : 17,6 %
Saint-Cyr-au-Mont-d'Or : 17,8 %
Charbonnières-les-Bains : 18,3 %
Marcy-l'Étoile : 19,3 %
Cailloux-sur-Fontaines : 19,4 %
Écully : 19,5 %

MOBILITÉS

VÉLOS : COMMENT COHABITER EN TOUTE SÉCURITÉ AVEC LES AUTRES USAGERS

Les usagers de la petite reine n'ont pas toujours bonne réputation à Lyon. Ils sont considérés comme dangereux parfois à tort, parfois à raison, jalouxés pour leur capacité à s'extraire des bouchons. Nous vous livrons quelques conseils pour tordre le cou à certaines idées reçues et circuler en toute sécurité et en bonne intelligence.

Faut-il rendre le casque obligatoire ?

Le Code de la route ne le prévoit que pour les enfants de moins de 12 ans. Différentes études scientifiques ont pourtant démontré que le port d'un casque réduit de plus de 50 % les risques de traumatismes crâniens en cas de chute. À Lyon, des associations, comme La Ville à vélo, recommandent son port mais s'opposent à une obligation. Pour elles, la vigilance des cyclistes comme des automobilistes est la première des mesures de sécurité. Les défenseurs du vélo redoutent aussi qu'une obligation ne détourne certains usagers de ce mode de transport. En Australie, la mesure a été adoptée en 1991 et s'est traduite par une baisse de la mortalité mais aussi de la pratique du vélo. Thomas Rudigoz a déposé en 2023, il était alors député, un projet de loi pour rendre le port du casque obligatoire pour les trottinettes électriques et envisageait de l'étendre aux cyclistes. Le ministère des Transports n'avait pas suivi sa proposition. Elle faisait suite au décès d'Iris et Warren renversés sur une trottinette électrique par un ambulancier quai Tilsitt à l'été 2022. Sur les pistes de ski, le port du casque s'est déjà généralisé sans être obligatoire. D'après le Système national d'observation de la sécurité en montagne, 86 % des skieurs en portent un.

Faut-il immatriculer les vélos ?

C'est ce que demande Cécile Simeone, une ancienne présentatrice météo lyonnaise, à la suite d'une altercation, en novembre dernier, avec un cycliste qui l'aurait frappée. Pour elle, l'absence de plaque d'immatriculation des vélos permet aux contrevenants d'éviter d'éventuelles poursuites et créerait un sentiment d'impunité. Les cyclistes échappent en effet à la vidéoverbalisation. En France, seuls les véhicules électriques pouvant circuler à 45 km/h et avec un moteur de plus de 250 watts, étant considérés comme des cyclomoteurs, doivent être immatriculés. Une forme d'immatriculation est en revanche obligatoire depuis 2021. Les vélos neufs doivent désormais être gravés pour lutter contre la flambée des vols qui accompagne la montée en puissance de ce mode de transport depuis l'épidémie de Covid.



Rouler sur une piste cyclable est-il obligatoire ?

Tout dépend du panneau installé à l'entrée de la piste cyclable. Le Code de la route prévoit deux possibilités. S'il est rond, les cyclistes ont l'obligation de l'emprunter et peuvent être passibles d'une amende en cas de non-respect. Lorsque le panneau est carré, la circulation sur la piste cyclable est seulement conseillée. Toutes les Voies lyonnaises existantes ne sont pas obligatoires et les cyclistes peuvent donc rouler sur les voiries parallèles. Ils s'exposent toutefois aux aléas liés à la cohabitation avec les voitures.

Les vélos ont-ils le droit de griller les feux rouges ?

Les automobilistes, souvent jaloux, se défoulent régulièrement sur leur klaxon en voyant des vélos passer au feu rouge. Le cycliste peut pourtant être dans son bon droit. Le Code de la route prévoit qu'en cas de présence d'un panneau M12, un petit triangle situé sous les feux tricolores, l'usager d'une bicyclette peut passer au rouge en fonction des flèches. Dans cette configuration, le feu ne devient plus qu'un cédez le passage. Il ne permet en aucun cas de passer sans ralentir. Ces panneaux sont quasiment généralisés dès lors qu'il s'agit de

tourner à droite. Depuis l'arrivée des écologistes aux manettes de la Métropole de Lyon, leur installation a été décuplée et seuls quelques-uns sont audacieux. La présence de panneaux M12 peut avoir tendance à se raréfier dans certaines communes peu "vélo-friendly" et souvent de droite... À Lyon, 341 carrefours sur 750 en sont équipés.

Quand le cycliste est-il prioritaire ?

C'est une vidéo qui a fait le buzz sur les réseaux sociaux en fin d'année. 700 000 internautes ont visionné les images d'un bus TCL qui, circulant sur un axe parallèle, a manqué d'écraser un cycliste après avoir tourné à droite sans le voir. Une des configurations les plus accidentogènes et qui ne se limite pas aux bus. Le Code de la route est pourtant simple, comme le rappelait Fabien Bagnon, vice-président écologiste de la Métropole de Lyon chargé des mobilités : "Tout conducteur s'apprêtant à quitter une route sur sa droite doit céder le passage aux engins de déplacement personnel motorisés, aux cycles et cyclomoteurs circulant dans les deux sens sur les pistes cyclables qui traversent la chaussée sur laquelle il va s'engager." La création de nouveaux aménagements comme les zones de rencontre ou les vélo-rues génère des tensions entre usagers au moment de leur mise en place. Sur ces espaces où la vitesse est limitée à 20 km/h, les piétons sont prioritaires. À la rentrée 2024, la Métropole de Lyon avait lancé une campagne de sensibilisation des cyclistes les invitant à respecter les piétons. Un usage qui s'applique d'ailleurs sur tous les types de voirie.

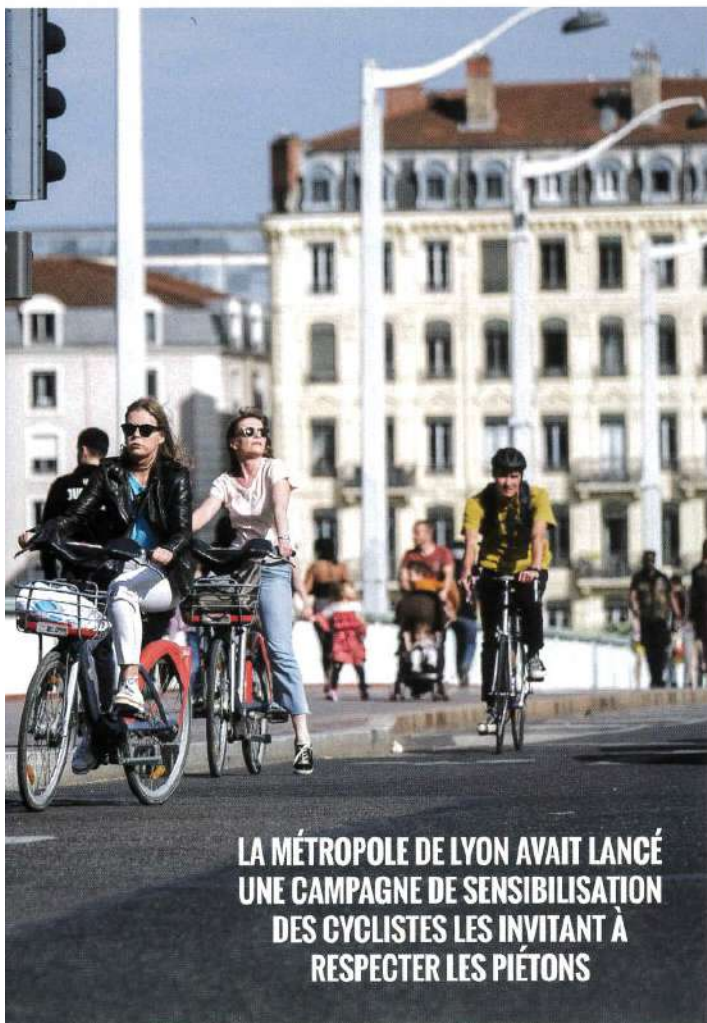
Faut-il interdire les fatbikes et les trottinettes débridées ?

Aux Pays-Bas, le royaume de la bicyclette, la question de l'interdiction des fatbikes se pose sérieusement face au boom de ces vélos électriques survitaminés et accidentogènes. Sur les pistes cyclables lyonnaises, ces engins sont encore rares. Imaginés pour rouler sur le sable ou la neige avec des pneus larges, ils peuvent être facilement débridés et donc contrevenir au Code de la route qui fixe à 25 km/h la limitation de vitesse. Au-delà les engins doivent être immatriculés, assurés et leurs conducteurs doivent *a minima* avoir le brevet de sécurité routière ainsi que porter un casque. En France, le débat concerne plutôt les trottinettes électriques débridées. Il est plus fréquent d'en croiser remontant les pistes cyclables lyonnaises à très vive allure. Le Code de la route fixe à 25 km/h la vitesse pour les trottinettes. La cohabitation de ces engins circulant à vive allure avec les autres sur les pistes cyclables génère des conflits d'usage. Sur les voies réservées aux modes doux, aucune limite de vitesse particulière n'existe. Les limitations qui s'appliquent sont les mêmes que pour les voitures : 50 km/h en ville sauf en zone 30 ou dans les zones de rencontre (20 km/h).

Quels sont les équipements obligatoires ?

Avant de sauter, le gouvernement de Michel Barnier a réactualisé la liste des équipements obligatoires pour faire du vélo à la nuit tombée. La loi fixe désormais l'obligation de disposer d'un feu avant avec une lumière blanche. À l'arrière, la réglementation a évolué et la tolérance pour des lumières clignotantes rouges a pris fin. Elle doit désormais être permanente. Le gouvernement a aligné l'éclairage des vélos sur celui des voitures. Le montant de l'amende est modique : 11 euros. Hors agglomération, le port d'un gilet réfléchissant est obligatoire. La présence de deux freins, avant et arrière, est prévue par la loi et passible d'une amende pouvant aller jusqu'à 38 euros. Les fixies, vélos inspirés des livreurs américains, assez répandus en ville sont donc hors la loi et encourent une contravention de 68 euros.

// PAUL TERRA



LA MÉTROPOLE DE LYON AVAIT LANCÉ
UNE CAMPAGNE DE SENSIBILISATION
DES CYCLISTES LES INVITANT À
RESPECTER LES PIÉTONS