



REVUE DE PRESSE*

DU VENDREDI 29 AOÛT 2025

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

Tassin-la-Demi-Lune**Boulevard du Valvert : travaux de nuit à la rentrée et circulation dans les deux sens**

À partir du 1^{er} septembre, les travaux de la Voie lyonnaise n° 8 sur le boulevard du Valvert, à Tassin, se feront de nuit. Résultat : les deux voies de circulation seront libérées en journée pour faciliter le trafic de la rentrée. Une bonne nouvelle pour les automobilistes... mais qui laisse les riverains sur leurs gardes.

Bonne nouvelle pour les habitués des bouchons de l'avenue de la République, à Tassin-la-Demi-Lune. À partir du 1^{er} septembre, la circulation sera rétablie dans les deux sens en journée, et ce jusqu'au 12 août.

Soulagement chez les automobilistes mais prudence pour les riverains

Une décision prise après le basculement des travaux de la Voie lyonnaise n° 8 sur le boulevard du Valvert... la nuit, entre 20 heures et 6 heures du matin. Un revirement décidé début août par la Métropole, sous la pression de la mairie et de la préfecture.

« Au moment de la rentrée, on le sait, tout redémarre, notamment les écoles. Il n'était pas envisageable que les travaux se poursuivent en journée », explique le maire de Tassin, Pascal Charmot (LR). « Le calendrier initial allait jusqu'au 10 ou 12 septembre, mais sans prendre en compte cette réalité. La Ville et la préfecture ont rappelé cette nécessité. »

Sur le terrain, les conducteurs respirent enfin. « C'était le bazar en journée, on pou-

vait difficilement circuler », raconte Christian, habitué de l'avenue. Médéric confirme : « Ça devenait impraticable, avec tous les véhicules concentrés sur quelques voies. Les gens s'énermaient, ça devenait limite dangereux. Franchement, c'est une bonne chose. »

Si les automobilistes applaudissent, les riverains restent prudents. « Ça dépend de ce qu'ils vont faire la nuit. Si les camions passent régulièrement, ça peut être problématique », s'inquiète Sophie. Elle nuance : « Avec la chaleur, on dort la fenêtre ouverte, mais si la température baisse et qu'on ferme, on n'entendra presque rien. »

Philippe, lui, se montre plus confiant : « Les poids lourds passent déjà la nuit, donc ça ne changera pas grand-chose. Je pense que les ouvriers ont des règles pour limiter le bruit. »

Dix jours sous surveillance

Le maire se veut rassurant : « Les ouvriers ont l'expérience de ces situations, même si elles restent exceptionnelles. Bien sûr, il y aura du bruit, surtout quand tout est calme autour. Mais le chantier est relativement éloigné des habitations. Cette option est moins perturbante que de bloquer la circulation en journée. »

Pascal Charmot prévient : « Il faut que ces dix jours se passent bien. On sera attentifs à ce qui peut être amélioré pour les riverains. » Si aucun retard n'est annoncé, les travaux devraient s'achever le 12 septembre au soir.

● **Théo Burruni**



Une signalisation sera mise en place la journée pour demander aux automobilistes de rester vigilants.

Photo Théo Burruni

Rhône

Une nouvelle ligne de bus va desservir l'aéroport pour 2,10 euros seulement

Elle est l'une des nouveautés phares de la rentrée, sur le réseau des transports en commun lyonnais (TCL) : la ligne de bus C200 va faire son apparition le 1^{er} septembre, reliant Vaulx-en-Velin La Soie à l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, via Chassieu et Genas. Elle remplace les lignes 28 et 48.

La nouvelle va inévitablement réjouir les voyageurs : une nouvelle ligne de bus va être lancée dans quelques jours sur le réseau des transports en commun lyonnais (TCL), pour renforcer la desserte de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry et de sa gare TGV.

Un trajet de 40 minutes pour rejoindre Saint-Exupéry

La C200 - c'est son nom - va effectuer son premier trajet commercial le 1^{er} septembre, reliant Vaulx-en-Velin La Soie à Genas, via Sept Chemins et Chassieu en 30 minutes, mais aussi la plateforme aéroportuaire, à raison d'un bus sur trois en semaine et



L'offre du C200 viendra compléter, en septembre, celle du bus 47 qui relie Meyzieu à l'aéroport Saint-Exupéry, comme ici. Photo d'illustration V. B.

d'un bus sur deux le week-end. Le trajet prendra alors 40 minutes.

La ligne, qui circulera de 5h35 à minuit, proposera un bus toutes les 10 minutes en heures de pointe et un bus toutes les 20 minutes en journée. Alimentée au BioGNV,

elle remplacera les lignes 28 (Meyzieu ZI/Vaulx-en-Velin La Soie) et 48 (Genas Bornicat/aéroport).

La ligne de bus 47, qui permet de rejoindre Meyzieu ZI à Saint-Laurent-de-Mure via l'aéroport, est en revanche maintenue, permettant une

alternative aux voyageurs. Le temps de trajet jusqu'à Saint-Exupéry est là aussi d'une quarantaine de minutes, mais avec un nombre d'arrêts plus nombreux (une dizaine), la ligne 47 passant par Pusignan.

Que ce soit en bus C200 ou en bus 47, le jeu en vaut finan-

16

C'est, en euros, le tarif d'un aller simple pour l'aéroport à bord du Rhônexpress (28 euros l'aller-retour). Un trajet en C200 coûtera 2,10 euros.

cièrement la chandelle, puisqu'il place le trajet simple pour Saint-Exupéry au prix d'un ticket de bus à 2,10 euros, l'aéroport étant situé à Colombier-Saugnieu, en zone 2 dans la nouvelle grille tarifaire des TCL, opérationnelle en septembre.

Un prix qui apparaît très compétitif par rapport à la navette Rhônexpress (16 euros l'aller simple et 28 euros l'aller-retour sur internet). Cette dernière reste cependant plus rapide. Elle relie Lyon-Part-Dieu à l'aéroport en 29 minutes, via Vaulx-en-Velin La Soie, avec une fréquence toutes les 15 minutes.

● **Valérie Bruno**

Dimanche 24 août 2025

Actu Lyon arrondissements

21

Lyon 7^e

Dans le quartier Duvivier, deux nouvelles rues sont sorties de terre

Dans le 7^e arrondissement, deux nouvelles rues ont été mises en service au mois de juillet, dans le cadre du projet urbain Duvivier qui, depuis 2021, vise à transformer une ancienne friche industrielle en un quartier d'habitat et d'activités. On ne pourra pas y dépasser les 20 km/h.

A l'étude depuis 2015, le projet Duvivier pour lequel un plan urbain partenarial a été mis en place, vise à reconverter une ancienne friche industrielle de trois hectares. L'ensemble de cet aménagement qui a été présenté en janvier 2021 se poursuit. Il concerne, dans le 7^e arrondissement, un îlot placé entre l'avenue Berthelot, la rue Paul-Duvivier qui longe les voies ferrées, la rue de Cronstadt et la route de Vienne.

En avril 2021 « Les ateliers du Faubourg » ouvrent leurs portes, suivis en 2022 de « L'école de la deuxième chance ».



La nouvelle rue Anna-Politkovskaia vers la rue Paul-Duvivier.

Photo Jean-Marc Manificat



Nouvelle rue Marguerite Higgins vers la rue de Cronstadt.

Photo Jean-Marc Manificat

Pour la rentrée scolaire 2023-2024, un peu plus de 300 écoliers sont accueillis en maternelle et élémentaire au sein de la nouvelle école Frida-Kahlo.

Que vont changer ces travaux ?

Deux nouvelles rues ont

aussi été ouvertes et aménagées en zone de rencontre. Dans cet espace, tous les véhicules peuvent y circuler mais à une vitesse limitée à 20km/h. Les piétons y sont toujours prioritaires. « Ce projet urbain intègre des aménagements qui sécurisent les déplacements des

piétons et des cyclistes, ainsi que des espaces végétalisés pour plus de fraîcheur l'été » précise-t-on du côté de la Métropole et la Ville de Lyon. Ces deux nouvelles rues, partent en étoile de la place Elsa-Cayat devant l'école Frida-Kahlo. La nouvelle rue Anna-Politkovskaia facilitera

la sortie de l'impasse des Chalets vers la rue Paul-Duvivier et la nouvelle rue Marguerite-Higgins vers la rue de Cronstadt.

L'impasse des Chalets devient une voie en sens unique, tandis que le sens de circulation sur la rue de Cronstadt est inversé entre les rues Paul-Duvivier et la rue Marguerite-Higgins.

Une aire piétonne

à venir

Pour éviter des dépôts sauvages, impasse des Chalets, des informations ont été données aux riverains de l'impasse signalant « que la collecte des bacs d'ordures ménagères et de tri, s'effectue, désormais au pied du domicile. Il suffit de déposer les bacs roulant à cet endroit ».

À partir de fin 2026, une aire piétonne sera finalisée de la place Elsa-Cayat à la route de Vienne. Mais d'ores et déjà, l'allée Nellie-Bly, permet la traversée de l'avenue Berthelot à la rue Paul-Duvivier.

● De notre correspondant
Jean-Marc Manificat

Lyon - Villeurbanne

Tramway T9 : pourquoi le chantier prend-il du retard ?

Initialement annoncée à fin 2026, la mise en circulation commerciale du tramway T9 pourrait n'intervenir qu'au premier semestre 2027. En attendant les travaux continuent. Petit tour du chantier.

● Six mois de plus

Au lancement du projet et encore en février 2025 au moment de la symbolique première soudure de rail au Mas du Taureau, Sytral Mobilités annonçait une inauguration du T9 au second semestre 2026. Depuis, la donne semble avoir changé.

La faute, selon nos informations, à des acquisitions foncières qui tardent à se concrétiser à Vaulx-en-Velin, comme à Villeurbanne, dans la rue de la Feyssine. Si bien que sur le site de Sytral Mobilités, la fin des travaux reste figée, sur la frise chronologique, à « fin 2026 ». Alors que la mise en circulation commerciale du T9 pourrait ne pas intervenir avant la fin du premier trimestre 2027.

● Deux ponts plus ou moins avancés

Le 1^{er} août, la préfecture du Rhône publie même une enquête publique sur le projet de réalisation de la ligne T9. Dans laquelle on peut lire : « Dans le cadre de la procédure de fixation des indemnités d'expropriation,

les personnes intéressées, autres que le propriétaire, l'usufruitier, les fermiers, les locataires, ceux qui ont des droits d'emphytéose, d'habitation ou d'usage et ceux qui peuvent réclamer des servitudes sont tenues de se faire connaître à l'expropriation dans un délai d'un mois à partir de la date de publication et d'affichage de cet avis, à défaut de quoi, elles seront déchues de tous droits à indemnité. »

Si à l'Ouest du pont de Saint-Jean (dit du Roulet), au niveau du giratoire Charles-de-Gaulle, les travaux tardent à commencer, l'ouvrage qui enjambe le canal de Jonage et passe sous le périphérique Laurent-Bonnevay dans une trémie avance bon train. Ce pont parallèle au pont de



Dans la rue Emile-Zola, l'espacement de la future ligne de T9 est déjà posé.

Photo Vincent Sartorio

Croix-Luizet (celui de l'A42) se trouve déjà sur pieds. Il attend désormais son enrobé, qui doit être posé au 29 août. Avant d'accueillir à terme les passagers du T9 mais aussi les piétons et cyclistes de la VL9.

Le pont de La Soie en revanche, qui franchit également le canal de Jonage mais bien plus à l'Est accuse plus de retard. Le renforcement de la structure vient de se terminer. Il s'agit désormais de réaménager le pont. Aucun rail n'est pour le moment posé.

● Un tracé déjà bien visible à Vaulx-en-Velin

Le futur prolongement de la rue Auguste-Brunel, induit par le T9 s'avère déjà bien visible. Les 1,1 à 1,2 km entre le départ/terminus de Bataillon-Carmagnole-Liberté et le pont de la Soie en passant par le boulevard des Droits-de-l'Homme se dessinent très distinctement.

Au niveau de l'avenue Paul-Marcellin, pas encore de rails. Au contraire du début de l'avenue Georges-Dimitrov où la tranchée préalable à l'infrastructure apparaît clairement. Dans la rue Émile-Zola, sur l'avenue Maurice-Thorez et au Mas du Taureau, la pose des rails avance bon



L'avenue Georges-Dimitrov se trouve en chantier, limitée à un seul sens de circulation automobile. Photo Vincent Sartorio

train.

● Une coupure au niveau de Saint-Jean

Dès l'entrée dans Villeurbanne, dans l'allée du Mens, on perd la continuité de l'infrastructure.

« Le dévoiement du réseau de chauffage urbain est terminé. Les réseaux d'assainissement et d'eau potable sont actuellement en travaux », énonce Sytral Mobilités dans son bulletin estival du projet. Idem dans la rue de Verdun où les travaux d'infrastructure tardent.

● Vincent Sartorio

Repères ► Le T9 en chiffres

11,3 Le nombre de km totale de la ligne T9. 8,8 km de nouvelle voie et 2,5 km de tronçon commun avec le T1 et T4 entre Croix-Luizet et Charpenne. Ces 8,8 km nouveaux km, dont 60 % des abords seront végétalisés, nécessitent 2000 soudures de rails.

19 Le nombre de stations que comptera la ligne 9 : 10 à Villeurbanne, 9 à Vaulx-en-Velin. Dont 12 nouvelles stations entre le départ/terminus de Bataillon-Carmagnole-Liberté (Vaulx-en-Velin La Soie) et Croix-Luizet à travers notamment le Mas du Taureau ou Saint-Jean.

38000 Le nombre de voyageurs quotidiens dans ce tramway en 2030 selon les prévisions envisagées par le Sytral.

19 La vitesse en km/h à laquelle roulera le T9, avec une rame toutes les 10 minutes en heure de pointe pour la mise en service.

290 Le montant, en millions d'euros que devrait coûter le T9 (au 15 septembre 2022, après validation de l'avant-projet). L'État apporte un soutien de 33,8 M d'euros au financement de cette infrastructure.

14,6 La surface en hectares de nouvelles tranchées d'infiltration creusées afin d'améliorer l'absorption des eaux pluviales. « Cela permet de recharger les nappes phréatiques et de réduire le risque d'engorgement des réseaux d'eaux usées », promet Sytral mobilités.



Dans la rue de la Feyssine, les rails du T9 apparaissent déjà. Photo Iris Pavie

10 **Actu** Lyon et région

Rhône

Nouveau réseau unifié TCL : c

C'est une petite révolution qui s'annonce dans les transports en commun du Rhône : à partir du 1^{er} septembre, le réseau sera unifié, plaçant sous une même bannière les TCL lyonnais, les Cars du Rhône et le réseau Libellule à Villefranche-sur-Saône. Avec à la clé, un seul titre, une seule application, mais un système de tarification par zones.

● Le réseau unifié, c'est quoi ?

À partir de ce 1^{er} septembre, le champ des TCL s'élargit à l'ensemble du Rhône, pour former un réseau de transport en commun unifié. Seront ainsi placés sous une même bannière les Transports en commun lyonnais, les Cars du Rhône, ainsi que le réseau Libellule, basé à Villefranche-sur-Saône.

L'idée est celle d'un agrandissement mais aussi d'une simplification, du moins pour ce qui est du site internet ou de l'application, qui seront communs. Les démarches seront ainsi centralisées pour la quête d'itinéraires, les achats de titres ou les informations en temps réel. La numérotation des lignes de bus sera aussi repensée. L'offre doit être renforcée.

● Comment fonctionne ce nouveau système tarifaire ?

Au-delà de l'unification, c'est au niveau de la tarification que réside le principal bouleversement. Car comme l'avait fait la région Ile-de-France, avant de revenir sur ce choix en début 2025, les TCL dans leur version unifiée vont adopter un système de tarification par zones.

Le territoire sera ainsi découpé en cinq zones concentriques, plus une 6^e, la zone externe, qui concernera des communes limitrophes mais hors département du Rhône, desservies par le réseau. Parmi celles-ci, Jassans-Riottier, dans l'Ain, séparée de Villefranche-sur-Saône par la Saône mais qui fait partie du bassin de vie caladois, ou encore Le Coteau et Roanne, dans la Loire.

● Quelles principales zones géographiques ?

Les zones 1 et 2 correspondent à l'actuel périmètre des Transports en commun lyonnais. Elles comprennent Lyon, avec le secteur d'Albigny-Neuville en limite nord, d'Irigny en limite sud, Charbonnières-les-



Bains à l'ouest et Meyzieu en bout à l'est.

La zone 2 arrive aux portes du Beaujolais, intègre Givors au sud, Sourcieux à l'ouest et Saint-Exupéry à l'est, excluant du dispositif la navette aéroport Rhônexpress.

Les zones 3, 4 et 5 forment des couches concentriques autour des deux premières : Anse, L'Arbresle ou Saint-Martin-en-Haut figurent en zone 3, Villefranche-sur-Saône, Tarare, Saint-Symphorien-sur-Coise en zone 4 alors que Belleville-en-Beaujolais, Lamure-sur-Azergues et Amplepuis apparaissent en zone 5.

● Qui paie pour quelles zones ?

Pour un abonnement ou un titre occasionnel, il n'est pas possible d'acheter une seule zone : il en faut deux au minimum (même si vous avez l'habitude de vous déplacer uniquement dans un secteur). Cela peut être un titre pour le périmètre central (zones 1 et 2), pour deux zo-

nes voisines hors zone 1, un titre toutes zones sauf la 1 ou un titre toutes zones.

À chaque fois, un tarif différent est appliqué, en fonction de l'âge et de la formule choisie. Les abonnés des TCL ancienne version, qui ont vu les tarifs augmenter au 1^{er} janvier 2025, ne devraient pas avoir de surprise. L'abonnement mensuel 26-64 ans reste à 74,10 €, correspondant à partir de septembre aux zones 1 et 2. Le ticket à l'unité se maintient à 2,10 €. Des hausses pourront être visibles, par exemple pour l'abonnement mensuel 26-64 ans toutes zones, qui correspond à l'actuel Rhône Pass Mensuel (85 €) : il reviendra à 90 € (-5,89 %).

Les abonnements sont gratuits pour les enfants jusqu'à 10 ans. Des formules solidaires (toutes zones confondues) ont été établies, allant de la gratuité à 10,50 € mensuels, selon les situations (bénéficiaires du RSA, étudiant boursier, personne malvoyante...).

● **Valérie Bruno**

« Une hausse de prix choquante pour l'abonnement de mon fils, apprenti à Lyon »

Pour Dounia Valey, cette mère de famille de 45 ans installée à Saint-Martin-en-Haut, dans les Monts du Lyonnais, c'est un peu la douche froide. Elle vient d'acheter l'abonnement annuel TCL de son fils de 21 ans, apprenti à Lyon, qui se rend chaque matin à Gorge de Loup, dans le 9^e, et la facture est selon elle salée par rapport à l'an dernier. « J'ai déboursé 350 € pour un abonnement annuel toutes zones, car Saint-Martin-en-Haut est en zone 3 sur la nouvelle carte des TCL. L'an dernier, avec deux abonnements combinés, c'était un peu moins de 190 €. C'était correct. Les TCL s'arrêtaient alors à Thurins et il fallait prendre ensuite les Cars du Rhône. Cela représente une hausse de 161 €, avance-t-elle après calcul. « C'est trop ».

« On n'y comprend rien »

La Rhodanienne se dit choquée par cette hausse : « C'est exorbitant. Saint-Martin-en-Haut est une grosse commune, beaucoup de jeunes vont à l'école à Lyon. On n'a pas bien le choix car on habite à la campagne. Et l'on se sent quelque part puni. À l'heure où l'on nous parle d'écologie, cela va obliger certains à prendre la voiture. »

Déçue, Dounia Valey dit avoir aussi été désarçonnée, selon elle, par le manque de lisibilité des nouvelles offres d'abonnements commercialisées : « On n'y comprend rien. J'ai voulu acheter l'abonnement sur internet, mais j'ai finalement dû descendre à l'agence des TCL de Gorge de Loup, à Lyon, pour m'y retrouver. C'était compliqué. »

e qui vous attend à la rentrée



Une nouvelle route s'amorce pour le réseau des transports en commun lyonnais, qui va réunir à la rentrée les TCL, les Cars du Rhône et le réseau Libellule, pour une couverture du département et même légèrement au-delà.
Photo
Joël Philippon

La navette aéroport Rhônexpress reste hors réseau TCL unifié

Le passage au réseau unifié des TCL ne concernera pas la navette Rhônexpress, qui relie Lyon, depuis Part-Dieu, à l'aéroport Saint-Exupéry. Elle garde sa propre grille de tarifs, qui avait été concernée par une évolution à la hausse au 1^{er} janvier dernier, à l'image de l'ensemble du réseau des transports en commun lyonnais. Un aller-retour au distributeur revient à 29,80 €, contre 28 € sur internet. L'aller simple est fixé à 17,10 € au distributeur (16 € sur le net). Des prix allégés existent pour les 12-25 ans : 19,90 € (aller/retour) et 10,50 € (aller simple), tant au distributeur que sur internet.

Quelle est la durée de validité pour les titres de transport ?

La durée de validité des titres de transport dans le futur réseau unifié va être rallongée pour les zones les plus éloignées. S'ils restent d'1 h pour les zones 1 et 2, ils passent à 2 h pour les titres 3 zones et plus. Ils pourront être validés plusieurs fois pendant leur durée de validité, pour permettre les allers-retours et les correspondances. À noter : le service TCL carte bancaire n'est pas disponible sur les zones 3,4,5 et externe.

Les 6 zones tarifaires du réseau



Infographie Lucas Bessonnat

Combien allez-vous payer les transports en commun à la rentrée ?

Si les prix restent les mêmes dans le périmètre central lyonnais, il n'en va pas de même pour les usagers des ex-réseaux Libellule et Cars du Rhône. Voici quelques exemples de profils.

► Martin, 57 ans, salarié

Il habite Lyon 2 (en zone 1) et travaille à Brindas (en zone 2). Il devra prendre un abonnement mensuel illimité 26-64 ans zones 1 et 2, zones correspondant au périmètre actuel des TCL. Prix de l'abonnement : 74,10 €, inchangé par rapport au 1^{er} janvier dernier.

► Sylviane, 73 ans, retraitée

Elle réside à Anse (zone 3), mais va de façon ponctuelle à Villefranche/Saône (zone 4)

pour des rendez-vous médicaux et rend régulièrement visite à sa fille, qui habite à Belleville-en-Beaujolais (zone 5). Elle peut opter pour un abonnement mensuel 65 ans et plus toutes zones sauf la 1, à 20 € (18,50 € l'an dernier pour l'abonnement Cars du Rhône seniors). Ou à défaut, si ses trajets se font certains mois moins fréquents, pour un ticket à l'unité à 2,50 €.

► Héloïse et Margaux, 19 ans, étudiantes

Héloïse habite à Tarare, en zone 4, mais étudie le droit à Lyon (zone 1). Elle devra opter pour un abonnement 18-25 ans toutes zones, au prix de 35 € (contre 42,50 € pour le Rhône Pass mensuel réduit

Cars du Rhône + Libellule + TCL).

Margaux, originaire de Vénissieux, est elle aussi sur les bancs d'une faculté lyonnaise mais en tant que boursière, elle bénéficie de l'abonnement solidaire réduit boursier mensuel à 10,50 €.

► Josselin, 46 ans, travaille et réside dans la même zone

Il habite Gleizé mais travaille à Villefranche-sur-Saône, deux communes de la zone 4, auparavant du ressort du réseau Libellule. Il devra prendre un abonnement deux zones voisines sauf zone 1 (impossible de n'acheter qu'une seule zone), à 30 € pour les 26-64 ans.

L'an dernier, l'abonnement Libellule mensuel tout public lui aurait coûté 25 €.

► Louise, 27 ans, intérimaire

Installée à Lyon, elle est amenée à se déplacer sur toutes les zones dans le cadre professionnel. Elle rend aussi régulièrement visite à sa mère à Vienne, en Isère (zone extérieure). Elle a intérêt à prendre un abonnement mensuel toutes zones, à 90 €. C'est 5 € de plus que l'actuel Rhône Pass Mensuel.

► Enzo, 12 ans, collégien et Lina, 9 ans, écolière

Il habite Caluire-et-Cuire mais se rend au collège à Lyon. Son abonnement 11-17 ans

zones 1 et 2 revient à 25 € (prix inchangé).

Sa sœur Lina, 9 ans, dispose aussi d'un abonnement pour se rendre à ses cours de danse à Lyon : il est gratuit, comme pour tous les moins de 10 ans.

► Laetitia et Bastien, 48 ans, quatre enfants

Avec quatre enfants d'âges très différents, Laetitia et Bastien, qui ont une maison à Collonges (zone 1), ont droit à un abonnement famille nombreuse zones 1 et 2, à 51,90 € (inchangé).

► Marc, 57 ans, au RSA

Au RSA depuis plus d'un an, cet habitant de Sathonay-Camp peut bénéficier du tarif solidaire gratuit.

Mardi 26 août 2025

Actu Lyon / Caluire | 21

Lyon

Circulation à Monplaisir: « Dans le 3^e, nous serons les dindons de la farce »

Le changement de circulation aux abords de l'avenue des Frères-Lumière n'inquiète pas que les riverains de Monplaisir (8^e). Leurs voisins de Sans-Souci, dans le 3^e, craignent, eux, le report de transit dans leurs rues, juste de l'autre côté du cours Albert-Thomas.

« Dans le 3^e arrondissement, nous serons les dindons de la farce, alors que nous n'avons jamais eu voix au chapitre ! » Pierre Bouisset vit dans la rue Guilloud, parallèle au cours Albert-Thomas, dans le 3^e arrondissement de Lyon. Cette rue, à sens unique (ouest/est), jusqu'ici plutôt tranquille pourrait bien être rapidement embouteillée avec le nouveau sens de circulation, qui prendra effet samedi 30 août, dans le quartier Monplaisir (lire par ailleurs).

Sur la plaquette, distribuée par la Métropole, dans les boîtes aux lettres, où figure le plan indicatif des rues concernées dans le 8^e arrondissement, nulle mention des rues du 3^e, de l'autre côté du cours Albert-Thomas.

Et pourtant. Au niveau de la rue Saint-Maurice, « les automobilistes seront invités à prendre la rue Gilbert, puis celle du Premier-Film, étroite et en travaux, ou en amont, emprunter la rue Sisley. Toutes deux permettront de traverser le cours Albert-Thomas, dans le 3^e et de rejoindre la rue du Dr Rebatel en passant par la rue Guilloud, retraverser le cours Thomas et enfin rejoindre la place Ambroise-Courtois. Imaginez un peu le détour incom-



Dès le 30 août, les véhicules ne pourront plus circuler sur l'avenue des Frères-Lumière dans cette portion, de la rue Saint-Maurice à la place Ambroise-Courtois. Photo C. Lalanne

préhensible, d'un kilomètre selon mes calculs, et ce que cela va engendrer comme report de circulation dans notre rue », s'inquiète le riverain.

« Un détour d'1 km incompréhensible »

Autre point noir, selon lui, « les nombreux élèves du collège Professeur-Dargent, qui circulent habituellement à pied dans ce carré. Ils vont déboucher sur des rues embouteillées », poursuit-il.

Mais si le riverain est particulièrement remonté, c'est bien « qu'à aucun moment, la rue Sisley n'avait été évoquée comme voie de report. Et cela aussi bien pour la phase 1 des travaux que pour la phase 2, qui va commencer. Ce manque de transparence, je m'en suis ouvert via des courriers à la mairie du 8^e et

du 3^e, le 20 juin et pas plus tard que ce lundi 25 août. Pour l'heure je n'ai pas obtenu de réponse ». Pierre Bouisset en profite pour indiquer au Progrès, « que les différentes copropriétés riveraines de la rue Guilloud sont déterminées à se mobiliser, notamment via la création d'un collectif, pour faire face à la situation gravissime qu'elles redoutent. À savoir, en plus d'un transit insupportable, la mise en place définitive de ce sens de circulation ».

Une inquiétude légitime qui fait écho à celle des riverains du 5^e arrondissement. Après neuf mois d'expérimentation, montée du Chemin-Neuf et rue de l'Antiquaille, ils ont fini par obtenir de la Métropole, le retour à double sens de la montée de l'Antiquaille pour préserver les quartiers environnants.

● Christelle Lalanne

Nouveau plan de circulation sur les Frères-Lumière

Alors qu'une première phase d'aménagement se termine entre la place Ambroise-Courtois et la rue Saint-Maurice, une autre « évolution », de taille, pourrait bien faire tressaillir. Elle concerne le délicat sujet de la circulation. Le nouveau plan retenu par la Métropole entre en vigueur samedi 30 août. L'objectif ? « supprimer le trafic de transit ». À partir de là, les automobilistes empruntant l'avenue des Frères-Lumière qui « reste en sens unique », ne pourront plus rejoindre en ligne directe la place Ambroise-Courtois, « la continuité étant interrompue au niveau de la rue Saint-Maurice ». L'autre change-



La rue Nestor change de sens de circulation et sera praticable dans le sens est-ouest pour rallier les rues H.-Pensier et Louis-Jouvet. Photo Christelle Lalanne

ment concerne la rue Saint-Nestor dont le sens est inversé. Tandis qu'une partie de la rue Louis-Jouvet entre la rue Santos-Dumont et la rue Chapuy est mise en sens unique. Côté stationnement, des places sont conservées sur la section entre la rue Louis-Jouvet et la rue Saint-Maurice, et les espaces de livraison sont maintenues. « Plus de 1 000 places sont disponibles à moins de 3 minutes à pied de l'avenue », argumente la Métropole. Une seconde phase de l'aménagement a démarré. Elle concerne cette fois un morceau de l'avenue placée entre la rue Saint-Maurice et la rue Saint-Gervais.

Lyon

La révolte d'Antoine Durand, handicapé, face à la com' de la Métropole

Après l'affichage d'une campagne sur l'accessibilité « plus adaptée » de la Métropole, Antoine Durand, porte-étendard de la cause à Lyon, réagit. À l'opposé du message envoyé par la collectivité vantant sa politique en faveur de l'accessibilité, l'homme constate que la situation est tellement catastrophique qu'il a dû abandonner le métro pour se déplacer.

Dans le courant du mois de juillet, avenue Jean-Jaurès, on pouvait voir s'étaler sur un panneau publicitaire une affiche de la Métropole de Lyon sur l'accessibilité en son sein. « Se déplacer devient plus adapté », indiquait-elle, en référence notamment aux transports en commun lyonnais.

La réaction fut immédiate pour Antoine Durand, entrepreneur atteint de la maladie de Duchenne, qui siège au conseil d'administration du Collectif des associations du Rhône pour l'accessibilité (Carpa) et a fait de cette question sa bataille. « Cette affiche n'est pas seulement mensongère, elle est aussi offensante pour 30 % de la population, déclare-t-il. Aujourd'hui, 25 %



Une affiche sur l'accessibilité de la Métropole à caractère « mensonger et offensant » exposée avenue Jean-Jaurès cet été. Photo transmise par Antoine Durand

des ascenseurs et escalators sont en panne... En pause technique ! »

Dans un précédent article, le Sytral, l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais, avait répondu au Progrès à ce sujet : « Les pannes observées depuis plusieurs mois s'expliquent par l'état de vieillissement avancé de nombreux appareils, dont certains ont plus de 30 ans », évoquant notamment un plan de remplacement complet des ascenseurs sur la ligne D en 2025, de rénovation des équipements de manière générale à partir du second semestre de 2025, et « le renouvellement de 23 escaliers mécaniques est également engagé avec des travaux qui démarrent fin 2026/début 2027. »

« Une grave atteinte aux droits fondamentaux »

Décoré du Trophée des aidants de l'Ordre National du Mérite, Antoine Durand se bat pour faire connaître la situation auprès du grand public et des élus locaux : « Depuis quelques mois, la situation est tellement catastrophique que

j'ai dû abandonner le métro. Je mets trois fois plus de temps que les autres pour me déplacer, uniquement parce que je suis en fauteuil roulant. Je ne prends pas ma voiture, car il est désormais très compliqué de circuler, et certaines zones comme la presqu'île sont même inaccessibles. »

Avant d'ajouter, en pensant à son récent voyage à Barcelone où l'accessibilité des transports en commun est visiblement facilitée. « Ce n'est pas seulement une entrave à la liberté de circulation, c'est une atteinte grave aux droits fondamentaux : accès aux soins, accès à l'éducation, accès à l'emploi, accès à la vie sociale. Un principe pourtant inscrit dans la loi de 2005 sur le handicap, votée il y a 20 ans. »

Et, pour finir sur l'affiche : « Les efforts du Sytral et de la RATP (Régie autonome des transports parisiens) ne doivent pas être parasités par une communication mal venue. On aurait préféré des excuses pour les personnes qui ont subi ces pannes. »

● De notre correspondant Jean-Marc Manificat

Rhône**De la publicité pour lutter contre la fraude dans les TCL**

Le réseau lyonnais parie sur une campagne appelant au civisme, mais sans faire la morale pour convaincre les dizaines de milliers d'usagers qui ne paient pas. Elle est dotée de plus d'un million d'euros.

Ah mais ça ne va pas du tout ! La métropole de Lyon se fâche : dans les bus, les métros et les tramways de l'agglomération lyonnaise, il y aurait eu 13,80 % de fraudeurs en 2024, soit un retour au pourcentage de 2017. Entre ces deux années, c'était un peu moins de 13 %. Le manque à gagner est évalué à 35 millions. C'est d'autant plus pénible que le Sytral comptait au contraire moins « d'évitement » grâce au changement de tickets.

On se fâche et on explique pourquoi on n'est pas content avec une grande campagne de publicité. La société publique qui gère les relations avec les usagers vient de lancer un appel d'offres doté de 1,05 million d'euros. Pour ce prix, il faut trouver les bonnes idées à afficher durant trois ans sur les véhicules, dans les stations et sur les réseaux sociaux, puis assurer la mise en œuvre.

Miser sur le civisme

Pas de solution médiane, comme à Marseille où les contrevenants peuvent choisir de payer un abonnement annuel à la place de l'amende. Lyon mise plutôt sur le civisme : « Faire comprendre l'intérêt de payer un titre ou un abonnement permet de financer le développement du réseau TCL ce qui profite à tous les usagers ».

La leçon ne s'adressera pas



Le passage en « accolade » est l'une des fraudes les plus utilisées dans le métro. Ici dans le métro station Bellecour.

Photo Joël Philippon

aux « vieux »... En effet, 75 % des personnes qui évitent le péage ont moins de 34 ans, presque la moitié moins de 24 ans.

Alors, pour convaincre, au regard de la thématique « sensible » et de l'âge de la cible prioritaire, les candidats au marché sont prévenus : « Il faut trouver un concept/une tonalité permettant d'être impactant, d'engager la cible, sans être moralisateur ».

Le réseau parie donc sur le civisme, la pédagogie, et même aussi un peu sur l'amour que portent les usagers à leur réseau. Pour cela, un autre marché de 450 000 euros est proposé, pour créer un rendez-vous festif sur le réseau au moment de la Fête de la musique.

Ici, il s'agit notamment de

35

C'est le manque à gagner, en millions d'euros, lié à la fraude dans les transports en commun de la métropole de Lyon

« renforcer la proximité entre le réseau TCL et ses usagers, en incarnant une image chaleureuse, accessible et ancrée localement ».

Quand on aime, on ne compte pas ? De gratuité, il n'est pas question. Et comme chacun sait, l'amour a ses limites : si l'axe 1 anti-fraude compte sur la pub, l'axe 2 promet davantage de contrôles.

● **Muriel Florin**

Lyon

« Tout n'est pas permis quand on est cycliste » : les verbalisations explosent

L'unité cycliste de la police municipale a procédé à un contrôle des vélos et des trottinettes, ce mardi 26 août au matin. À l'angle du cours Lafayette et de l'avenue Maréchal-de-Saxe, il valait mieux ne pas griller le feu rouge ! Le maire Grégory Doucet a profité de cette opération pour présenter quelques chiffres.

« **M**onsieur, stop, par ici s'il vous plaît. » Ce mardi 26 août, au petit matin, l'unité cycliste de la police municipale de Lyon a procédé à un contrôle des vélos et des trottinettes à l'angle du cours Lafayette et de l'avenue Maréchal-de-Saxe, deux axes très fréquentés. Jusqu'à 9h30, il valait mieux se tenir à carreau pour éviter la verbalisation.

D'autant que le catalogue d'infractions est bien fourni : franchissements d'un feu rouge, d'un stop, conduite avec écouteurs, sur le trottoir... Pour ces entorses, les contrevenants s'exposent à une amende de 90 euros - voire 135 euros en cas de retard. Au sujet des trottinettes électriques, une attention particulière est portée à la vitesse.

Des contrôles « quotidiens et partout dans Lyon »

Ces contrôles opérés sur les « modes doux » sont « quotidiens et partout dans Lyon », a signalé ce mardi le maire écologiste Grégory Doucet. Et de rappeler que « le code de la route, c'est pour tout le monde ». Selon l' élu, cette vigilance globale permet in fine d'accroître la sécurité des piétons, « les usagers de la ville les plus vulnérables ».

Avec cette nouvelle opération, à laquelle la presse était conviée, la municipalité lyonnaise voulait, en résumé, faire passer le message que « tout n'est pas permis à Lyon quand on est cycliste, contrairement à ce que disent nos détracteurs », glisse en substance un proche du maire.

Et les chiffres fournis par la Ville le montrent : en 2019, seuls 4 cyclistes ont été verbalisés, contre une moyenne de 200 par an depuis. « En 2025, on intensifie encore



Les policiers municipaux font preuve de beaucoup de pédagogie, mais sévissent parfois. Photo Rémi Liogier

nos efforts, notamment parce que les flux augmentent, appuie Grégory Doucet. Cette année, on est déjà à 236 verbalisations de cyclistes et 105 d'usagers de trottinettes. »

Malgré tout, « on fait encore beaucoup de pédagogie sur le terrain, on rappelle les règles qui ne sont pas toujours connues », témoigne un policier, membre de la brigade cycliste. Les usagers en infraction ne sont donc pas systématiquement verbalisés. À Lyon, selon la mairie, un contrôle de police sur quatre mène à une sanction.

Le nombre d'accidents graves a diminué de 54 % sur les routes lyonnaises

La méthode employée semble porter ses fruits. Depuis 2023, s'est félicité Grégory Doucet, le nombre d'accidents graves a diminué de 54 % sur les routes lyonnaises - une baisse que le premier magistrat associe à la fois au programme « Ville 30 », qui limite la vitesse sur la majorité des axes, et aux « nombreux aménagements réalisés ».

Si ce chiffre est une « excellente nouvelle », il est aussi, pour la majorité, « un encouragement à aller plus loin », avec un objectif en ligne de mire : « Zéro tué sur nos routes. »

● R.L.

341

C'est le nombre d'usagers verbalisés en vélos et trottinettes à Lyon en 2025.

► La barre des 300 policiers municipaux (enfin) franchie à Lyon

Le maire écologiste de Lyon, Grégory Doucet, l'avait annoncé en mai dernier : le palier symbolique des 300 agents de police municipale « sera atteint cet été ». C'est désormais chose faite, a confirmé l'édile en conférence de presse ce mardi. Une petite victoire pour celui qui, depuis le début de son mandat, se fait attaquer par son opposition, pour son manque d'action en faveur de la sécurité.

Huit policiers fléchés sur l'unité cycliste

Pour mémoire, l'effectif cible de la Ville de Lyon, fixé en début de mandat, est de 364 agents.

Ça bouge dans la police municipale, notamment du

côté de l'unité cycliste. Créée en 2007, et dotée de 17 agents (depuis 2022), elle devait compter 8 nouveaux dans ses rangs après le conseil municipal de septembre. « Les 25 effectifs seront décomposés en deux brigades », indique l'adjoint à la Sécurité, Mohamed Chihi.

L' élu précise qu'il s'agit là d'un redéploiement interne. « On récupère les effectifs qui étaient initialement prévus pour une unité supplémentaire de proximité sur la rive droite. Elle n'a pas été constituée parce qu'on n'a pas recruté suffisamment d'agents. Donc, ces 8 policiers sont redéployés en direction de l'unité cycliste. »

Lyon 1er • Une première étape en vue de la restauration de l'hôtel de ville

La mairie annonce qu'elle lance l'étude patrimoniale de l'hôtel de ville de Lyon en vue de sa restauration.

« Cette étude de grande envergure, qui durera 2 ans, vise à réaliser d'un côté un diagnostic sanitaire et thermique, et de l'autre à expertiser un patrimoine architectural, décoratif et mobilier remarquable. Financée par la Ville de Lyon à hauteur de 250 000 €, cette étude bénéficie également du soutien de l'État (85 000 €). Elle a été attribuée au cabinet d'architectes du patrimoine RL & Associés, accompagné d'un groupe de restaurateurs spécialisés », indique la Ville qui prévoit de mener les travaux sur un prochain mandat.

« La gageure sera de maîtriser cette cohérence d'ensemble, par soustraction des éléments surimposés, et de retrouver cette harmonie originelle entre le bâti et la fonction », affirme de son côté Maïe Kitamura, présidente de RL & Associés.

Lyon 6e • Interdiction de stationner rue Germain et d'Inkermann



Rue d'Inkermann, le stationnement sera interdit sur environ 170 mètres. Photo Christian Salisson

À partir du jeudi 28 août et jusqu'au vendredi 5 septembre 2025, le stationnement sera interdit, gênant, au fur et à mesure de l'avancement des travaux du chantier :

Rue d'Inkermann des deux côtés de la rue entre le N° 90 et la rue Germain (6e).

Rue Germain des deux côtés de la rue également entre le N° 15 et la rue d'Inkermann.

Ces interdictions sont mises en place pour assurer la sécurité des usagers et permettre la réalisation de travaux de détection de réseaux souterrains, conformément à l'arrêté temporaire du maire de Lyon.

Rhône**TCL: vers un mouvement de grève massif le lundi 8 septembre?**

Les conducteurs de bus et trolleybus s'étaient déjà mobilisés lors d'une journée de grève en juin. Photo d'archives Maxime Jegat

Les organisations syndicales des TCL appellent « l'ensemble des agents du réseau historique des TCL à se mobiliser massivement ».

La journée du lundi 8 septembre s'annonce d'ores et déjà compliquée pour les usagers des Transports en commun lyonnais.

Ludovic Rioux, secrétaire à la vie syndicale de l'Union départementale CGT 69, a annoncé ce lundi matin sur BFM Lyon qu'un préavis de grève était d'ores et déjà déposé. Au sein du mode bus, CGT, UNSA, CFDT, appellent à la mobilisation et au sein du mode lourd (métros, tramways, funiculaires) CGT et FO.

Rappelons que depuis l'allotissement le 1^{er} janvier, qui a scindé l'exploitation du réseau TCL, Keolis Bus Lyon est chargé des bus, tandis que RATP Dev Lyon exploite métros, tramways et funiculaires pour

le compte de Sytral mobilités, l'autorité organisatrice.

Ils réclament des hausses de salaires

Le 23 juin, les conducteurs de bus du réseau TCL s'étaient déjà massivement mobilisés pour leurs salaires, après des Négociations annuelles obligatoires avec Keolis bus Lyon pas satisfaisantes selon eux avec 1,1 % d'augmentation. « Le métier est de plus en plus difficile. On est face à des salariés qui sont tellement démoralisés qu'ils démissionnent. On veut tirer la sonnette d'alarme auprès de l'autorité organisatrice Sytral mobilité - et son président Bruno Bernard - qui fait la sourde oreille sur nos augmentations de salaire et nous renvoie à notre direction », met en avant Riad Marzouki, secrétaire général CGT TCL bus.

Les syndicats réclament une hausse des salaires de 7 %.

Rectificatif • 1 million d'euros oui, mais pas seulement contre la fraude dans les TCL

La fraude préoccupe les TCL, avec un pourcentage en hausse de 13,8 % en 2024. C'est peut-être pour cette raison que dans un appel d'offres publié récemment, le lot 2 chiffré à plus d'un million d'euros apporte aux candidats de quoi nourrir leur imaginaire sur cette fraude : des recommandations pour concevoir un visuel capable de convaincre les usagers de l'intérêt de payer. La société publique de relation avec les usagers, qui émet cet appel d'offres, teste donc les créatifs, afin de mieux communiquer.

Il faut donc corriger l'article publié dans notre édition du 25 août... Non, il n'y a pas un million d'euros prévus seulement pour sensibiliser à la fraude. Si on va chercher plus loin, dans le cahier des clauses techniques particulières de l'appel d'offres, d'autres sujets sont programmés, telle la réunification du réseau, l'image de Rhônexpress, le T6... Ceci pour trois années. Idem pour les 450 000 euros qui paraissent seulement dédiés à la fête de la musique. Ils serviront à d'autres « petites campagnes » assure la communication de la SPL.

Le budget total autorisé sur trois ans est donc de 1,5 million d'euros pour la conception de messages sur divers sujets pendant trois ans. Toutes nos excuses à nos lecteurs.

Rhône**Trenitalia va augmenter sa capacité sur Paris-Marseille via Lyon les 30 et 31 août**

RHÔNE - V1

Pour ce week-end des 30 et 31 août, Trenitalia anticipe une forte demande sur l'axe Paris-Marseille. Afin de faire face, la compagnie ferroviaire entend mettre en circulation des trains en unités multiples, ce qui constituerait « une grande première sur cette ligne », note Trenitalia.

Derrière ce terme technique, se cache un concept : l'unité multiple consiste « à accoler deux rames pour ne for-

mer qu'un seul train », ce qui permet « de doubler la capacité d'accueil à bord, tout en maintenant un haut niveau de confort, de rapidité et de services », explique la compagnie.

Les trains à grande vitesse Frecciarossa circuleront dans cette configuration sur les trajets suivants : au départ de Paris Gare de Lyon à 10 h 28, pour le train 6105 et au départ de Marseille Saint-Charles à 15 h 47, pour le train 6108, tant

le samedi que le dimanche.

« Plusieurs centaines de places supplémentaires »

« Avec ces trains en unité multiple, ce sont plusieurs centaines de places supplémentaires mises à disposition des voyageurs sur chacun des trajets concernés », conclut Trenitalia. La capacité passera de 462 à 924 sièges disponibles par train.

● V. B.

Jeudi 28 août 2025

Actu Lyon / Caluire | 21

Lyon 2^e

Quai Jules Courmont : fidèle à lui-même depuis plus de 50 ans ?

C'est probablement l'un des quais qui attire le plus les yeux dès que l'on pénètre dans la presqu'île : le quai Jules Courmont héberge l'un des emblèmes de Lyon, le fameux Hôtel-Dieu, visible et magnifique tant de près que de loin.

Cet ancien hôpital de la ville (datant du XV^e siècle) aujourd'hui reconfiguré en un espace unique abritant promenades, commerces et adresses d'hospitalité s'étend sur le Rhône, de la Place Bellecour à celle des Cordeliers. Cette partie des quais donne sur les ponts La Fayette, Wilson et de la Guillotière, qui ouvrent sur les axes centraux de la rive gauche du fleuve iconique de Lyon.

Une ambiance locale différente

Le quai porte le nom de Jules Courmont (1865-1917), qui fut un médecin et biologiste lyonnais, et les immeubles donnant



L'Hôtel-Dieu emblème du Quai. Photo Cyril Lestage

sur les berges datent pour l'essentiel du XIX^e siècle : ils sont reconnaissables à leurs fronts décorés et leurs balcons en fer forgé.

Évidemment, les quais ont évolué dans leur existence, mais force est de reconnaître que leur utilisation ou leur dynamique ne semble pas avoir grandement changé depuis les années 60 : ces quais aux larges trottoirs restent une artère de circulation importante, dominant sur des commerces ou des

appartements.

Anne Girard et Elizabeth Lallanne ont toutes deux habité au Quai Jules Courmont dans les années 60 et 70. Elizabeth se souvient du « grand nombre de cabinets de professionnels » de la zone. Pour Anne, la fonction du Quai reste presque inchangée, même si le folklore local qu'elles ont connu étant enfants a quelque peu disparu : « On habitait entre un dentiste et un cardiologue, il y avait encore les Galeries Lafayette sur les



Le quai Jules Courmont le 18 juin 1969. Photo d'archives Le Progrès

quais aussi. Ça circulait beaucoup, et on aimait bien aller voir chez le marchand d'animaux ou regarder la vitrine de la Manufacture d'Armes de Saint-Etienne (rires) ». Ça n'y est plus aujourd'hui !

L'axe autoroute Nord-Sud, comme on l'appelle à Lyon, passait par le quai sur ces années, et si aujourd'hui la circulation a été requalifiée en axe urbain simple, Jules Courmont reste « destiné à recevoir beaucoup de circulation, et ça a en-

core plus d'importance maintenant avec la ZTL mise en place. Après, il y a une fuite de la presqu'île à l'heure actuelle. Les sociétés quittent le quai, et les loyers restent très importants » note Jean-Stéphane Chaillat, 1er adjoint de la Mairie du 2^e.

L'Hôtel-Dieu a été classé monument historique en 2011, et sa réhabilitation a donné une nouvelle aura aux berges pour le 21^e siècle.

● De notre correspondant Cyril Lestage

Rhône | Lyon**Tarification des TCL par zones : qui sont les gagnants et les perdants ?**

RHÔNE - VI

Un même réseau de transports en commun sur l'ensemble du Rhône : c'est ce qui est en train de se matérialiser avec le réseau unifié des TCL. Le dispositif, présenté ce jeudi en vue d'une mise en route au 1^{er} septembre, permettra de réunir sous une bannière unique les Transports en commun lyonnais, les Cars du Rhône et le réseau Libellule, avec une offre globalement renforcée. Avec un seul site internet et une seule application, et une

nouvelle tarification par zones -c'est là que se situe l'autre vraie révolution-.

Le système de tarification comprend cinq zones plus une zone externe. Un titre de transport, à l'unité ou en abonnement, couvrira à minima deux zones : 1 et 2 (centrales), deux zones sauf la 1 ; toutes les zones ou toutes les zones sauf la 1.

Les prix sont fonction de la situation personnelle de chaque voyageur (salarié, retraité, 11-17 ans, étudiants...) ; autant dire

que les cas de figure sont nombreux, avec forcément des gagnants et des perdants. Mais qui sont-ils ?

« Pour une minorité, cela va coûter plus cher »

Jean-Charles Kohlhaas, 1^{er} vice-président de Sytral Mobilités, l'autorité organisatrice des transports en commun, a apporté des éléments : « Pour 85 à 90 % des usagers, le prix sera égal ou

moins cher », a-t-il souligné, évoquant une offre parfois plus étoffée pour le même prix. « Pour une minorité, cela va coûter plus cher, notamment pour ceux qui sont concernés par des trajets plus longs. »

Parmi les 10 % environ d'usagers qui pourraient payer plus cher, l'élu a donné l'exemple du secteur de Villefranche-sur-Saône, avec un ticket à l'unité passant de 1,40 à 1,60 € (deux zones sauf la 1), « avec plus d'offre et un prix qui n'avait pas aug-

menté depuis longtemps », ou celui « de quelques abonnements scolaires », pour les jeunes scolarisés hors secteur. « Cela représente en moyenne 5 € de plus par mois, pour des usagers qui font toutes les zones ». Déjà impactés par des hausses de tarifs au 1^{er} janvier, les usagers des zones 1 et 2 verront l'essentiel des prix inchangés. Le tarif solidaire va s'appliquer à l'ensemble du territoire et tout est gratuit pour les enfants jusqu'à 10 ans.

● Valérie Bruno

Tribune de Lyon n° 1027 du 14/08/2025

36 Cahiers d'été ARCHIVES



Il y a 165 ans...

L'inauguration du palais de la Bourse

En août 1860, Napoléon III et l'impératrice Eugénie sont à Lyon pour consacrer l'hôtel de la Bourse, édifice d'un style néo-Renaissance alors très en vogue et qui accueille depuis la Chambre de commerce.

Il est connu que Napoléon III avait de grands projets d'urbanisme, qui ont été confiés à Haussmann à Paris. Ce sont ces grands boulevards, ces équipements d'hygiène urbaine, ces édifices imposants. Connaissez-vous l'équivalent lyonnais de Haussmann ? Il s'agit de Claude-Marius Vaïsse. En 1853, Napoléon nomme notre homme préfet du département du Rhône en même temps qu'il nomme Haussmann au même poste à Paris. Claude-Marius Vaïsse est à l'origine de la création du parc de la Tête-d'Or, ainsi que de la grande rénovation du centre-ville, ou de l'édification du palais de la Bourse.

Le palais de la Bourse est une réalisation emblématique de l'esprit de rénovation du Second Empire, qui devait afficher la grandeur de la France par la beauté de ses édifices. Le projet est d'échelle nationale ; le palais de la Bourse fait partie de ses plus grandes réalisations, puisque Napoléon III et sa femme l'impératrice Eugénie, alors sur la route de la Savoie, décident de faire une escale de quelques jours à Lyon pour l'occasion. Ils font l'honneur à Lyon d'inaugurer en personne le monument ; il y a 165 ans de cela.

Ce bâtiment, qui a vu passer les soyeux et été le premier berceau de la banque du Crédit Lyonnais, est aujourd'hui encore un lieu prépondérant de la

gestion économique. Y siège la Chambre du commerce et de l'industrie (CCI) de Lyon, où se déroulent réunions, conférences, dîners, cocktails entre entreprises, élus et formateurs. Le palais de la Bourse est classé monument historique depuis 1994 pour son architecture exceptionnelle. Il est restauré de 1996 à 2004, sous l'impulsion du président de la CCI Guy Malher. Depuis 2016, le Groupe 1862 prend en charge l'événementiel tant politique, privé que culturel. Ainsi, en avril dernier et comme tous les ans depuis 2005, la salle de la Corbeille du palais s'est transformée en grande et belle librairie pour accueillir le festival international Quais du Polar, avec une édition qui accueillait cette année 100 000 festivaliers. Et si les soyeux ont quitté le tableau, le palais de la Bourse reste tout de même un important centre d'échanges : 400 000 euros de livres ont été écoulés dans les anciennes halles couvertes cette année.

MANON LEMOINE

Une longue histoire en bref

Le palais de la Bourse est construit entre 1856 et 1860. Il devait initialement accueillir un musée d'arts, des magasins, des sociétés de soyeux. En 1862, la Chambre de commerce déménage au palais de la Bourse. Il devient après sa construction le principal marché de la région jusqu'à la crise financière de 1882. Mais le palais de la Bourse renaît de ses cendres dans les années 1920, où il redevient l'un des centres économiques les plus dynamiques de Lyon et de ses environs. Tout au long de son histoire, il a pu accueillir et voir naître de nombreuses institutions lyonnaises prestigieuses et il innove encore aujourd'hui dans son activité.

Patrimoine

Il était une fois...

Les lions de Lyon

Deux lions gardent l'entrée du stade de Gerland. On retrouve ce même lion place Christophe-Colomb à Caluire, devant l'usine des eaux de Saint-Clair, mais, chose troublante, également à l'entrée du jardin botanique de Montréal, et un autre encore à Ouagadougou, au Burkina Faso.

C'est pour l'édification du pont de la Feuillée, sur la Saône, que les quatre lions originels ont été conçus. La plupart des sources concordent pour dire que le pont aurait été construit en 1831 (en 1837 pour d'autres) par l'ingénieur Favier, d'après les plans de l'architecte René Dardel. Ces lions au visage inquiet étaient tournés vers les cordes qui maintenaient le pont suspendu, dos à la rue. En 1910, le pont à haubans, trop faible pour soutenir le passage du tramway, est reconstruit. À cette occasion, on pense orienter les lions face à la rue, pour mieux les voir. Mais le projet est oublié, les lions sont stockés dans l'usine des eaux de Saint-Clair, où ils vont prendre la poussière pendant des dizaines d'années. Les lions auraient dû revenir sur leur pont, mais l'histoire

mouvementée de la construction les en a écartés. Le pont est dynamité en 1944 par les Allemands, et reconstruit en 1949, sous l'égide de l'architecte Mogaray. Il ne conserve aujourd'hui plus que son nom d'origine. En 1962, le maire Louis Pradel les retrouve et décide d'en placer deux à l'entrée du stade de Gerland. Deux ans plus tard, le stade avec ses deux gardiens est inscrit au titre des monuments historiques de Lyon. Mais les deux autres lions restent encore entreposés à l'usine de Saint-Clair. L'un est offert à Montréal, à l'occasion du 350^e anniversaire de la ville, par Michel Noir, en 1992. Il est devenu le plus célèbre de la fratrie des lions de la Feuillée et trône à l'entrée du jardin botanique de Montréal. Le maire de Caluire se réserve alors le dernier lion et le



Lyon devant l'usine des eaux de Saint-Clair.

fait disposer place Christophe-Colomb, non loin de son lieu d'entrepôt. En 1995, un ingénieur du service des eaux de Saint-Clair propose de faire le moulage de la statue pour en faire des copies. C'est ainsi qu'en souvenir du long repos qu'ont pris les lions à l'usine hydraulique de Caluire, deux répliques en résine prennent place devant le bâtiment. Une autre réplique, en fibre de verre et peinte dans des tons plus vifs, est offerte par la Métropole à la ville de Ouagadougou, au Burkina Faso, pour célébrer leur partenariat datant de 1994. **MANON LEMOINE**

Parlons lyonnais

PAR JEAN-BAPTISTE MARTIN

Pot

Dans notre région, le mot *pot* est employé avec le sens «bouteille de 46 cl. au fond très épais, utilisée pour servir le vin dans un débit de boissons ou un restaurant». À l'origine, la capacité du pot était bien supérieure à celle du pot actuel, comme l'indique l'extrait suivant du *Dico illustré des gones* (1994) de Félix Benoit : «Le pot lyonnais est de 46 centilitres. Il était jadis de 1,04 litre». Par métonymie, *pot* signifie aussi «contenu du pot» (ex. «Boire un pot de beau-

jolais», «boire un pot de côtes-du-rhône»).

Nizier du Puitspelu et Adolphe Vachet citent les locutions anciennes *boire pot* «boire un pot», *aller boire pot* «aller au cabaret» où *pot* est employé sans l'article.

Pot est un mot très ancien. Les spécialistes estiment qu'il est probablement issu d'un radical préceltique **pott-*.

Qui est-ce ?

Eugénie Brazier



© EN DE LYON

Née le 12 juin 1895 à La Tranclière (Ain), la jeune Eugénie Brazier est gardienne de cochon en Bresse, avant de devenir fille-mère à 19 ans. Elle débarque à Lyon avec son bébé prénommé Gaston, en 1914. Débutant comme ménagère dans une famille bourgeoise, elle se fait embaucher à la fin de la guerre comme stagiaire chez la mère Fillioux. En 1921, elle décide de monter sa propre affaire, rue Royale (Lyon 1^{er}). À l'ouverture, elle sert des langoustes mayonnaise et des pigeons aux petits pois (les artichauts au foie gras et les volailles demi-deuil vinrent après). Sa cuisine plaît tellement qu'Édouard Herriot en avait fait sa cantine et se faisait même livrer à domicile du foie gras au cognac et aux truffes. En 1932, Eugénie Brazier obtient deux étoiles. En 1933, elle monte un deuxième établissement

au col de la Luère, laissant les commandes de la rue Royale à son fils Gaston. La même année, ses deux établissements atteignent simultanément trois étoiles. Un cas unique, non seulement parce que jamais une femme n'avait eu trois étoiles, mais en plus, parce qu'il s'agissait d'un doublé, que seul Alain Ducasse réalisa plus tard. En 1946, un certain Paul Bocuse grimpa le col de la Luère à vélo pour se faire admettre comme apprenti. Il reconnaît en avoir gardé un certain «*sens du travail bien fait*». En 1974, Jacotte Brazier, la petite-fille d'Eugénie, succède à son père Gaston, rue Royale. Et en 1977, Eugénie Brazier, retraitée depuis 1968, s'éteint à l'âge de 82 ans. En 2003, Lyon lui rend hommage en inaugurant une rue à son nom dans le quartier de Saint-Clair. **F.M.**

Le Progrès – site web – 6 août 2025-**Lyon À l'hôpital Saint-Joseph Saint-Luc, les urgences seront réservées dès vendredi aux patients ayant contacté le 15**

Du vendredi 8 août au lundi 25 août, l'accueil des urgences de l'hôpital Saint-Joseph Saint-Luc est réservé aux patients ayant préalablement contacté le Samu, en composant le 15. Les autres services sont assurés normalement.

Les urgences de l'hôpital Saint-Joseph Saint-Luc adoptent un nouveau fonctionnement pour la fin de l'été. Du vendredi 8 août à 18 heures au lundi 25 août à 8 heures, l'accueil aux urgences est réservé aux patients qui auront appelé le Samu, en composant le 15.

Depuis le 28 mai déjà, le centre hospitalier avait mis en place ce fonctionnement les week-ends et jours fériés. Une organisation qui restera en vigueur jusqu'au lundi 1^{er} septembre.

Les autres services assurés normalement

Cependant, le fonctionnement des autres services, telle que le suivi obstétrical, les hospitalisations programmées ou encore les consultations, est inchangé durant l'été. De même pour les consultations de médecine générale, qui se déroulent au [centre de santé Saint Joseph Saint Luc, rue Raulin](#).

L'hôpital Saint-Joseph Saint-Luc rappelle que cette organisation « repose sur une coordination étroite avec les structures de régulation médicale, telles que le Samu et service d'accès aux soins (SAS) du Rhône, qui assurent une régulation territoriale permanente et garantit une orientation pertinente et sécurisée des patients ».

Le Progrès – site web - La rédaction avec AFP - 7 août 2025

Municipales 2026

Le Conseil constitutionnel valide le nouveau mode de scrutin à Paris, Lyon et Marseille

Le Conseil constitutionnel avait été saisi pour rendre ses conclusions sur la réforme du scrutin municipal de Paris, Lyon et Marseille. Il s'est prononcé en faveur de ce nouveau mode de scrutin ce jeudi soir.



Photo d'illustration Sipa. Romuald Meigneux

Le Conseil constitutionnel a validé jeudi un nouveau mode de scrutin pour les élections municipales à Paris, Lyon et Marseille, dont les conseillers des mairies centrales seront désormais élus directement, en plus des représentants d'arrondissements et de secteurs.

Les « Sages » ont relevé que pour ces trois communes, les plus peuplées de France, le législateur était fondé à vouloir « améliorer la représentation des diverses sensibilités politiques au sein (de leurs) assemblées délibérantes », « conformément à l'objectif de valeur constitutionnelle de pluralisme des courants de pensées et d'opinions ».

La réforme, portée par le député de Paris Renaissance Sylvain Maillard et soutenue par le gouvernement, avait été votée début juillet par l'Assemblée [malgré l'hostilité du Sénat.](#)

Double élection et donc deux urnes

Elle doit s'appliquer dès le scrutin municipal de mars 2026, conduisant à un système de double élection, et donc deux urnes, l'une pour élire les membres du Conseil de la mairie centrale (Conseil de Paris, Conseils municipaux de Lyon et de Marseille) - lesquels élisent ensuite le maire -, l'autre pour élire ceux de l'arrondissement (à Paris) ou du secteur (à Lyon et Marseille).

A Lyon, la réforme entraîne l'organisation d'un triple scrutin, puisque les administrés des communes de la Métropole de Lyon votent déjà directement pour leurs représentants métropolitains, en même temps que pour leurs conseillers municipaux. Notamment saisi sur ce point, le Conseil constitutionnel a estimé que « les nouvelles règles instaurées ne sont pas d'une particulière complexité

La réforme met un terme au mode de scrutin instauré par la « loi PLM » en 1982 : les électeurs à Paris, Lyon et Marseille votaient jusqu'alors dans chaque arrondissement ou secteur pour une liste de conseillers, les élus du haut de la liste siégeant à la fois au conseil d'arrondissement/secteur et au conseil de la mairie centrale.

Inspiré du modèle américain

Mais la liste arrivée en tête dans chaque arrondissement/secteur bénéficiait d'une prime majoritaire de 50%, donnant au Conseil de Paris et aux conseils municipaux de Lyon et Marseille une morphologie parfois éloignée des résultats à l'échelle de la commune : en 1983, le socialiste Gaston Defferre - inspirateur de la loi - avait été réélu maire de la cité phocéenne grâce à une majorité de conseillers municipaux de gauche, bien que ses listes aient remporté sur l'ensemble de la ville moins de voix que celles de la droite.

Ce système d'élection par arrondissement - parfois comparé à celui de l'élection présidentielle américaine avec des grands électeurs dans chaque Etat - avait conduit les promoteurs de la réforme à dénoncer ces subtilités mathématiques, en ce qu'elles constituaient selon eux une « anomalie démocratique ».

Actu.fr-Site web – par Maxime Ponsot publié le 16/08/2025

Rouler à vélo côte à côte : ce que dit vraiment la loi de cette pratique qui agace les automobilistes

Les cyclistes ont le droit de rouler à deux de front en ville et campagne. Mais à plus de deux, ils s'exposent à une amende.

[Sécurité routière](#)

[Vélo](#)

[Vélo électrique](#)



Pour circuler à vélo à plusieurs, en ville ou à la campagne, il y a des règles, pour les cyclistes comme les automobilistes. (©Connel design / AdobeStock)

L'été, lorsque l'on sort faire **une promenade à vélo** et que l'on est plusieurs, il peut être plus sympa de **rouler côte à côte**. Mais [les cyclistes ont-ils le droit](#) de rouler à deux « de front » ? À trois ? Est-ce que cela est (vraiment) possible d'**une sanction** ?

Les réponses à ces interrogations se trouvent dans le code de la route. **En ville**, « si vous roulez en groupe, roulez à deux de front ou en file indienne », indique [la Sécurité routière](#). Rouler à deux côte à côte en ville est donc totalement légal, n'en déplaie aux automobilistes.

Et hors agglomération, **sur les routes de campagne** ? La règle est la même.

NOTRE DOSSIER :

- [Au volant, à pied, à vélo : connaissez-vous \(vraiment\) le code de la route ? Nos réponses à vos questions](#)

Passible de 35 euros d'amende

« La nuit, en cas de dépassement par un véhicule ou lorsque les circonstances l'exigent (chaussée étroite, etc.), placez-vous systématiquement en file indienne », précise la Sécurité routière, qui donne les règles de circulation pour les vélos.

Les conducteurs de cycles à deux roues sans remorque ni side-car ne doivent jamais rouler à plus de deux de front sur la chaussée. Sauf sur les aires piétonnes, les voies vertes, et les zones de rencontre, ils doivent se mettre en file simple dès la chute du jour et dans tous les cas où les conditions de la circulation l'exigent, notamment lorsqu'un véhicule voulant les dépasser annonce son approche.

Article R431-7 du Code de la route

Mais alors que risquez-vous à circuler à plus de deux de front sur la route ? Les contrevenants encourent **une amende de deuxième classe**, selon le code de la route. L'amende s'élève à 35 euros.

À lire aussi

- [Faut-il laisser passer un cycliste qui attend à un passage piéton ? Ce que dit le code de la route](#)

Scinder les groupes nombreux

Et si vous êtes plus nombreux ? « Si votre groupe compte plus de dix personnes, scindez-le », indique la Sécurité routière, qui recommande également de ne pas rouler trop « trop près de l'accotement » hors agglomération et de serrer « au maximum à droite » dans les virages en faisant attention aux véhicules.

Pour effectuer le dépassement, il doit se déporter suffisamment pour ne pas risquer de heurter l'usager qu'il veut dépasser. Il ne doit pas en tout cas s'en approcher latéralement à moins d'un mètre en agglomération et d'un mètre et demi hors agglomération s'il s'agit d'un véhicule à traction animale, d'un engin à deux ou à trois roues, d'un piéton, d'un cavalier ou d'un animal.

Article R414-4 du Code de la route

Voilà les précautions pour rouler sur la route. Pour rappel, en agglomération, [circuler sur le trottoir fait risquer une amende de 135 euros](#).

Le Progrès – Site web – le 27/08/2025 par Alexis Boyer

Municipales 2026

Ce que les mairies n'auront plus le droit de faire à partir du 1er septembre

À compter du lundi 1^{er} septembre 2025, et jusqu'aux élections municipales des 15 et 22 mars 2026, la communication et les événements organisés par les collectivités territoriales seront étroitement encadrés.



Photo d'illustration Progrès

Les élections municipales 2026 sont lancées ! À compter de ce lundi 1^{er} septembre, et jusqu'au jour du scrutin, la France entre en période de réserve pré-électorale, avec son lot de restrictions pour les communes et les intercommunalités visant à préserver l'équité de la campagne.

Ces règles concernent au premier chef la "propagande électorale" et la communication, des élus comme des fonctionnaires, mais elles ont également un impact sur les actions qu'il est possible de mener dans les six mois à venir.

Bulletins municipaux et inaugurations

La communication des collectivités doit éviter de « mettre en valeur les candidats, leurs réalisations en tant qu'élus sortants ou encore leurs projets », [résume l'AMF](#) (Association des maires de France). Si c'est le cas, elle doit être déclarée comme propagande et donc intégrée aux frais de campagne.

Cela concerne les bulletins d'information édités par la commune ou l'intercommunalité, les cartes de vœux et les flyers, les sites internet, blogs ou comptes de réseaux sociaux, les affichages mais aussi... les inaugurations et les cérémonies.

La publicité commerciale par voie de presse ou tout moyen de communication audiovisuelle est également prohibée, et tout affichage relatif à l'élection doit se faire sur les panneaux métalliques installés à cet effet (ou sur les panneaux d'affichage d'expression libre lorsqu'il en existe).

Quatre grands principes

La communication habituelle peut se poursuivre, mais en respectant quatre principes, dégagés par le Conseil d'État et le Conseil constitutionnel dans leur jurisprudence afin de distinguer l'information institutionnelle (autorisée) et le soutien à une candidature (prohibée).

Outre la neutralité dans le ton et dans le contenu, il s'agit de l'antériorité, de la régularité et de l'identité : en clair, la commune peut conserver les seuls moyens de communication qu'elle employait jusque-là, et, à condition de ne pas en modifier l'aspect, le format et la périodicité.

En 2015, le Conseil d'État a ainsi [donné tort à l'équipe municipale sortante d'Oyonnax](#) pour la publication d'un bulletin municipal intitulé « Cinq ans de mandat, 60 mois d'action » : « Ce numéro, qui se présentait comme une “édition spéciale”, revêtait un caractère exceptionnel, tant par sa pagination que par son contenu, (...) et devait, ainsi, être regardé comme constituant, pour partie, un document de propagande », écrivait l'instance [dans son arrêt](#).

Un maire sortant peut présenter un bilan de son mandat, mais il doit le financer sur son compte de campagne et utiliser une charte graphique distincte de celle de la mairie.

De la même façon, il est encore possible de présenter des projets mais seulement dans un cadre régulier pré-existant, comme les conseils de quartier.

« Un caractère traditionnel »

Les fêtes et autres manifestations sont soumises au même régime et ne sont donc autorisées que si elles « revêtent un caractère traditionnel », précise le Conseil constitutionnel [dans une décision de 2007](#). Les élus ne peuvent donc pas organiser d'événement inédit dans le dernier semestre de leur mandat.

Plus généralement, le Code électoral interdit la participation des personnes morales à la campagne d'un candidat et l'argent de la collectivité ne peut donc pas servir le maire sortant, en termes de communication comme d'actions concrètes.

Là encore, la distinction peut être subtile, et l'ancienneté de la mesure (ou de son annonce) jouera un grand rôle dans l'appréciation du juge.

En 2003, le Conseil constitutionnel avait ainsi validé l'envoi par Patrick Balkany, dans le cadre des élections législatives, d'une lettre annonçant la remise d'un cadeau pour le 14 juillet car [cela avait déjà été le cas l'année précédente](#).

Quelles sanctions ?

Sur le plan pénal, les sanctions peuvent aller jusqu'à trois ans d'emprisonnement et 45 000 euros d'amende pour un don prohibé d'une personne morale ou le dépassement du plafond des dépenses électorales, un an d'emprisonnement et 45 000 euros d'amende pour des affichages et des publicités

illégalles ou la mise en place d'un numéro d'appel téléphonique ou télématique gratuit dans les six mois précédant le scrutin.

Dans les communes de 9 000 habitants et plus, seules soumises au contrôle de la CNCCFP (Commission nationale des comptes de campagne et des financements politiques), le juge peut par ailleurs ordonner l'intégration des dépenses fautives dans le compte de campagne, avec un risque de dépassement du plafond et de rejet du compte.

Enfin, la nature et l'ampleur de l'avantage indu peuvent conduire à une annulation de l'élection et à une déclaration d'inéligibilité du candidat.

Après les dernières élections municipales, en 2020, les habitants de [Pusignan \(Rhône\)](#), [Chassieu \(Rhône\)](#) ou encore [Jas \(Loire\)](#) avaient ainsi dû retourner aux urnes.

Des règles encore plus strictes en fin de campagne

Tradition républicaine ne découlant d'aucun texte, la période de « réserve électorale » est fixée par le ministère de l'Intérieur pour chaque élection, généralement pour une période de trois à quatre semaines avant le vote.

Elle oblige les agents de la fonction publique à un devoir de neutralité, dans l'exercice de leurs fonctions uniquement, et leur rappelle qu'ils ne peuvent pas utiliser leurs missions à des fins de propagande électorale.

Les règles se durciront encore dans les jours précédant le scrutin. « Il est interdit à tout candidat de porter à la connaissance du public un élément nouveau de polémique électorale à un moment tel que ses adversaires n'aient pas la possibilité d'y répondre utilement avant la fin de la campagne électorale », précise ainsi le Code électoral.

La veille et le jour du scrutin, il est tout bonnement interdit de « distribuer ou faire distribuer des bulletins, circulaires et autres documents », de « diffuser ou faire diffuser par tout moyen de communication au public par voie électronique tout message ayant le caractère de propagande électorale », de « procéder à l'appel téléphonique, par un système automatisé ou non, en série des électeurs afin de les inciter à voter pour un candidat » ou encore de « tenir une réunion électorale ».