

REVUE DE PRESSE*

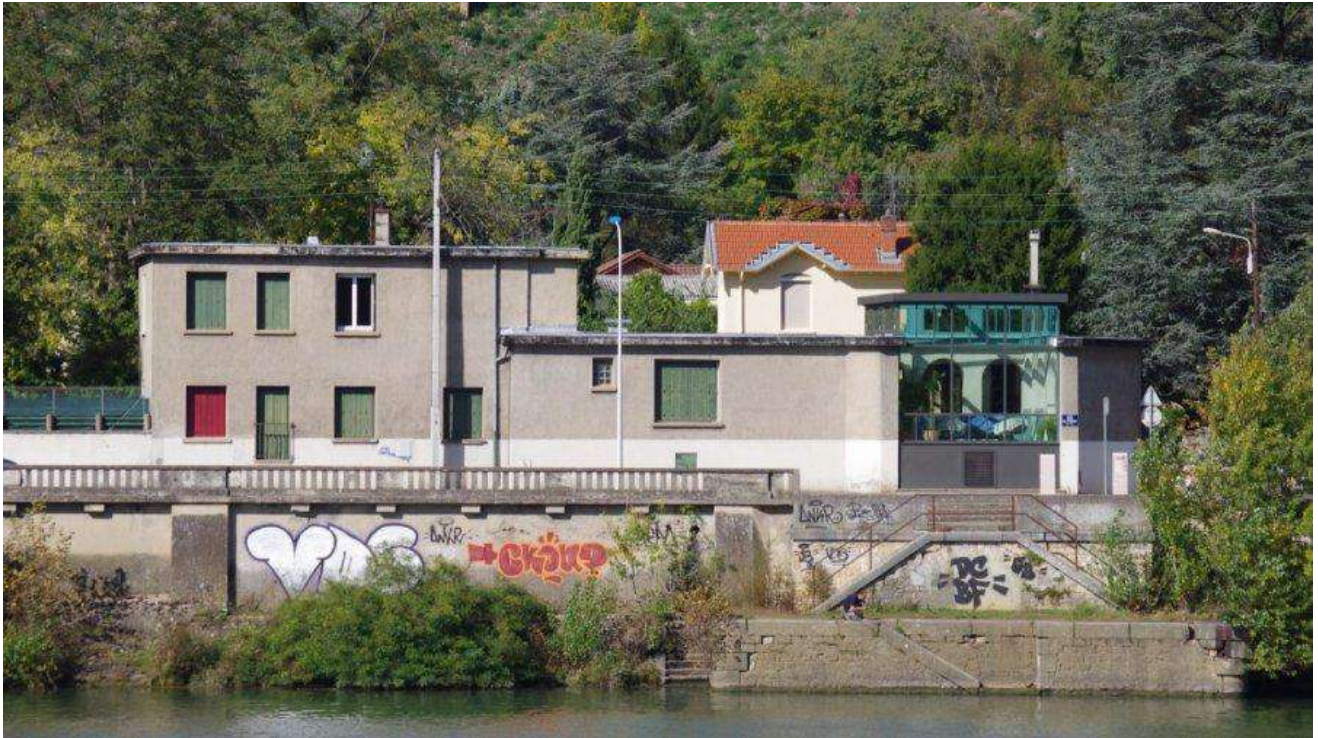
DU VENDREDI 28 AOUT 2026



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

L'essentiel 03/08/26

La villa oubliée où Tony Garnier a imaginé l'architecture moderne



Lors du rachat par un architecte argentin, une verrière a été installée au centre de la maison pour évoquer ce qui avait été détruit (crédit : GNRC - Common).

À **Saint-Rambert**, une discrète maison au **bord de la Saône** raconte la naissance de l'**architecture moderne lyonnaise**. Construite par et pour **Tony Garnier** lui-même, elle est pourtant l'une de ses œuvres les moins connues.

Un laboratoire à taille humaine

- On associe volontiers Tony Garnier au **stade de Gerland**, aux **abattoirs** de la Mouche ou au quartier des **États-Unis**. Pourtant, c'est au 1 rue de la Mignonne, dans le **9^e arrondissement**, qu'il met pour la **1^{re} fois ses idées à l'épreuve**.
- Construite entre **1910 et 1912** pour son usage personnel, cette villa lui sert autant d'**habitation** que de **laboratoire**. L'architecte y transpose les **principes** qu'il développe dans *Une Cité industrielle* : une architecture **sobre**, des volumes **géométriques**, un toit **plat** et surtout un **patio central** autour duquel s'organisent les espaces de vie.
- La maison est **pensée de l'intérieur vers l'extérieur**, avec **3 ateliers** qui en font autant un lieu de travail qu'une habitation.

Une maison amputée

- L'histoire de la villa prend un tournant en **1957**. Pour élargir le quai Paul-Sédallian, la Ville fait **démolir près d'un tiers du bâtiment**. Le **patio disparaît** en grande partie et l'œuvre perd une partie de son **équilibre initial**.

- Une **verrière contemporaine** a depuis été installée pour **évoquer cet espace** disparu, sans pouvoir restituer complètement le projet d'origine.
- Plus **étonnant** encore, cette maison, pourtant fondatrice dans l'œuvre de Tony Garnier, ne bénéficie d'**aucune protection au titre des Monuments historiques**.

Le point de départ

- La **promenade** mérite de se poursuivre dans la **rue de la Mignonne**. Après sa propre maison, Tony Garnier y construit une **villa pour son épouse** Catherine, puis **une 3^e pour son amie** Antoinette Bachelard.
- L'ensemble, achevé en **1924**, forme un rare **témoignage** de son **travail sur l'habitat individuel**, qu'il abandonnera après. Les façades **épurées**, les **patios**, les **mosaïques** et les références à la **villa antique** témoignent d'une même ambition : inventer une **façon moderne d'habiter**.
- Ces **2 villas** sont aujourd'hui **protégées**. La **1^{re}**, celle où tout a commencé, demeure **paradoxalement la plus discrète**.

Vendredi 21 août 2026

Actu Lyon / Caluire | 21

Caluire-et-Cuire

Vigne du Val Foron: 1775 kilos de raisin récoltés lors des vendanges

Ce mercredi 19 août, plus d'une quarantaine de bénévoles ont procédé à la récolte des raisins de la vigne du Val Foron. Une journée toujours très conviviale qui, cette année, a été avancée de quelques jours à cause de la canicule estivale et de la sécheresse.

Sept heures, le local des vendangeurs du Val Foron sent bon le café chaud. Avant de se mettre au travail, on discute et on écoute les dernières consignes. Dehors, seaux et sécateurs attendent preneurs.

Rapidement, les premiers courageux s'avancent au milieu des rangées de ceps. La température est agréable. Autant en profiter avant que le soleil ne soit trop haut. Le silence règne sur le demi-hectare de vigne étiré à flanc de coteau. C'est parti, les 6 000 pieds sont pris d'assaut par une armée pacifique de volontaires constituée d'adhérents du Val Foron, d'agents de la Ville de Caluire et d'amis.

«Nous déplorons un peu de perte au niveau des jeunes ceps»

«La vigne est verte et les grappes sont belles, se réjouit Jacques, trésorier de l'association. Mélange de pinot et gamay, le raisin a quand même souffert de la chaleur mais n'a pas été touché par la maladie. Nous déplorons un peu de perte au niveau des jeunes ceps. La date des vendanges a été décidée en



André recueille les caisses remplies de raisins et les transporte à l'aide de son tracteur. Photo Sylvain Pialot



Chantal et Pierre, deux vendangeurs habitués du Val Foron. Photo Sylvain Pialot



Opération égrappage avec notamment, Marie-Hélène Rouchon, présidente de l'association (à gauche). Photo Sylvain Pialot

fonction de plusieurs paramètres mais, surtout, par l'analyse effectuée en laboratoire qui est toujours déterminante». Toutes les différentes phases de la vendange sont maintenant en place. Ramassage, table de tri, égrappage à la main, pesée et

passage au fouloir s'enchaînent dans la bonne humeur. «Cette année, nous garderons, sur les conseils d'un œnologue, un peu de rafles, ajoute Jacques». Au volant de son tracteur, André achemine les caisses remplies de raisin. «Elles pèsent entre 20

et 30 kilos chacune», indique Annie, bénévole chargée, entre autres, de soigner les petits bobos occasionnés par les sécateurs. La matinée s'étire et il commence à faire chaud. Vers 10 heures, une petite pause s'impose. Chantal, une habi-

tuée reprend des forces. «Je viens aider car mon mari François est membre du Val Foron. C'est très sympa. Il y a beaucoup de jeunes, c'est bien. Mais, pour le dos c'est difficile car on est tout le temps baissé». Avant de retourner au travail, Pierre, un autre bénévole avoue son «plaisir d'être là et d'apporter son aide au milieu de cette belle vigne». Au final, 1775 kilos de raisin seront récoltés soit environ 15 hectolitres. «C'est le fruit d'un travail quotidien tout au long de l'année, se félicite Marie-Hélène Rouchon, la présidente de l'association de la Vigne du Val Foron. Notre équipe est constituée d'adhérents motivés qui ont effectué un arrosage régulier des nouveaux ceps. Une centaine de jeunes pieds ont, malgré tout, souffert de la sécheresse». L'heure du casse-croûte final approche. Une belle récompense après l'effort.

● De notre correspondant
Sylvain Pialot

Samedi 22 août 2026

Actu Lyon | 19

Lyon

Le Crous de la Madeleine s'offre un lifting pour accueillir plus d'étudiants

Situé au croisement des rues Garibaldi et du Sauveur, à Lyon 7^e, le lieu regroupe le siège administratif du Crous et des logements étudiants. À la rentrée 2027, une nouvelle résidence ouvrira ses portes.

« L'idée c'était de construire des logements étudiants, mais aussi d'installer de nouveaux locaux pour les services centraux du Crous avec un accueil qui va donner sur la rue Garibaldi », expose Christian Chazal, directeur général du Crous de Lyon.

Lieu emblématique du monde étudiant, le site de la Madeleine, à Lyon 7^e, est en plein chantier depuis l'automne 2025. En lieu et place de l'ancienne cuisine centrale qui a été démolie – un atelier culinaire ayant été créé sur le site de La Doua – un nouveau bâtiment a été construit.

« Améliorer le service aux étudiants »

Situé rue Garibaldi, il proposera 192 studios de 17 mètres carrés aux étudiants, dont 9 accessibles PMR. À l'angle de la rue du Sauveur, une aile sera réservée aux services administratifs du Crous dispersés actuellement dans plusieurs bâtiments du site, mais aussi à Blandan. Objectif : « améliorer le service pour les étudiants ».

Au début de l'été, à l'aide d'une grue, d'immenses panneaux ont été posés pour constituer



Cet été, le 7^e et dernier étage de la résidence a été posé. Une partie des étages a été préfabriquée avec du béton de bois. Photo Anne-Laure Wynar

les derniers étages de la résidence. « Ils ont été préfabriqués avec du béton de bois. Ce sont des copeaux de bois qui sont comprimés et agrégés dans le béton. Cela permet d'améliorer l'empreinte carbone et un meilleur confort thermique », explique Nicolas Lusset, le chef de projet. Certaines toitures seront aussi végétalisées.

La résidence sera reliée au chauffage urbain. Pour le confort d'été, pas de climatisation pour l'instant, mais des ventilateurs de plafond ont été installés dans chaque studio. Au rez-de-chaussée, un immense local vélos sera mis en place, une laverie, mais aussi des salles de travail et de réunion.

Pour séparer la résidence étu-

dante de l'aile qui va abriter les bureaux du Crous et ses 170 personnels, un porche sera créé. « Il va permettre aux étudiants de travailler sur le site pour accéder au nouveau bâtiment et aux anciennes résidences Garibaldi et Madeleine », précise Nicolas Lusset.

Près de 730 logements

Les espaces de bureaux libérés dans les anciennes résidences devaient à terme être rendus aux étudiants, dans une phase 2 qui reste à planifier. La première phase a coûté 23,6 millions d'euros, financée majoritairement par le Crous, le Cnous et l'État. La Région a apporté 1,6 million dans le cadre du contrat de plan État-Région.

La résidence devait être livrée pour septembre 2026, mais le chantier a été retardé après une demande de la Direction régionale des affaires culturelles. Un morceau du nouveau bâtiment empiétait sur l'ancien cimetière de la Madeleine, créé à la fin du XVII^e siècle, ce qui a nécessité des fouilles préventives. La résidence sera livrée au printemps 2027 et accueillera les étudiants dès septembre 2027. Le site passera alors de 535 logements à 727.

À la rentrée 2027, le Crous et l'ENS Lyon ouvriront également la nouvelle résidence Debourg, à Lyon 7^e. Elle doit proposer 447 logements, studios et colocations.

● Anne-Laure Wynar

9 600 logements Crous dans la Métropole

► 9 600 logements

dans la Métropole de Lyon : pas assez selon les différentes organisations étudiantes, qui mettent en avant les 190 000 étudiants du territoire. Selon Stéphane Bastien, directeur des cités universitaires du secteur Lyon Gerland, il devient « de plus en plus rare que des jeunes quittent leur résidence Crous pour une colocation ou un studio privé » face à la crise du logement locatif.

► **31 mai** : la date buttoire fixée pour faire sa demande de logement Crous. Les jeunes demandeurs doivent avoir complété avant le 31 mai leur dossier social étudiant. En ce qui concerne la règle d'attribution, plus l'échelon de bourse de l'étudiant est élevé, plus il est prioritaire.

► **7 juillet** : la date à laquelle les logements sont remis en ligne au fur et à mesure des désistements. Les étudiants peuvent continuer à faire des demandes après la rentrée, des places pouvant se libérer. « En novembre, les résidences commencent déjà à se vider progressivement. Il est alors possible de demander un logement », précisent les services du Crous.

Pas de vacances pour les résidences universitaires

Chaque été, le départ des étudiants fait chuter le taux d'occupation des cités universitaires sous la barre des 20 %. Mais loin d'être à l'arrêt, les résidences Crous de Lyon profitent de ce calme relatif pour se refaire une beauté et accueillir un nouveau public.

Malgré leurs couloirs presque déserts, les résidences Crous n'ont pas chômé cet été. Chaque année, la direction profite du départ de la majorité des occupants pour rénover une partie du parc. Et sur le chantier, certains étudiants mettent directement la main à la pâte. Une manière de « travailler un peu pour mettre des sous de côté » selon Ana, 19 ans, qui commencera



Pendant l'été, les étudiants mettent la main à la pâte dans l'entretien des logements Crous. Photo Jade Frick

en septembre sa deuxième année de licence d'histoire.

Alors que la plupart de ses voisins ont déserté les lieux, elle est restée pour travailler directement pour le Crous, aux côtés d'Hilen, 18 ans, et de Moussa, 20 ans. Leur mission estivale : « Démontez puis

reconstruire les meubles des chambres qui sont repeintes », décrivent les trois étudiants, qui découvrent au passage « les couillottes et les rouages » de leur hébergeur.

Entre 7 et 10 % des logements remis à neuf

« Tous les ans, entre 7 et 10 % d'appartements par résidence sont remis à neuf », indique Stéphane Bastien, directeur des cités universitaires du secteur Lyon Gerland. Durant la pause estivale, il décrit « des journées calmes et chargées à la fois ». Si le taux d'occupation chute drastiquement en juillet et août – « pas plus de 20 % » –, un public éphémère vient investir les chambres vacantes.

Stagiaires, jeunes en formation ou étudiants internationaux s'y croisent. Au total, sur les 320 lits de la résidence Benjamin-Delessert (Lyon 7^e), une trentaine était occupée en juillet, « notamment par un groupe des États-Unis venu

apprendre le français pendant un mois ». S'y ajoutent ceux qui conservent leur bail entre deux années scolaires ou les jeunes en rupture familiale. À l'échelle du secteur Gerland, « les résidences Crous peuvent accueillir jusqu'à une centaine d'étudiants supplémentaires ».

À quelques jours de la rentrée, les nouveaux arrivants s'apprennent à prendre possession de leurs chambres rénovées. Après un été au calme, Ana, Hilen et Moussa attendent ce retour avec impatience : « C'est vide actuellement. On a hâte que tout le monde revienne et que la résidence s'anime à nouveau ! »

● Jade Frick

Villeurbanne

La place Grandclément inaccessible aux personnes à mobilité réduite ?

Depuis l'aménagement de la place Grandclément en juin 2025, de nombreux riverains dénoncent l'absence de cheminement adapté pour rejoindre les commerces et services de proximité tels que La Poste, le supermarché, une agence bancaire, ainsi que le nouvel arrêt de tramway T6 récemment mis en service à proximité.

La rénovation de la place Grandclément ne pas fait pas l'unanimité. Selon plusieurs témoignages recueillis sur place, l'accès à la place se fait exclusivement par un escalier. « Pour les habitants venant du cours Tolstoï ou de la rue du 1^{er}-Mars, cette configuration impose un détour important, entre 100 et 150 mètres, pour contourner la place pour pouvoir rejoindre La Poste, la banque ou le supermarché », pose un riverain. Cette situation touche en priorité les personnes âgées, les personnes en situation de handicap et celles à mobilité réduite.

Une habitante rencontrée sur place, se déplaçant difficilement avec un chariot, a dû franchir un passage particulièrement contraignant ; elle a fait part de son incompréhension face à cette situa-



Les riverains mobilisés réclament la mise en place d'un accès direct, sécurisé et praticable, permettant aux personnes à mobilité réduite, aux personnes âgées, aux personnes en fauteuil roulant ou avec poussette de rejoindre facilement les commerces, les services et l'arrêt de tramway. Photo Laurence Fischer

tion. Un homme utilisant un déambulateur a également été observé effectuant ce long détour, contraint de s'arrêter à plusieurs reprises pour récupérer son souffle.

Un détour d'une centaine de mètres

Les familles ne sont pas épargnées : les parents circulant avec une poussette sont eux aussi pénalisés par l'absence d'un cheminement simple et sécurisé. Le mécontentement ne se limite pas aux personnes directement concernées par un handicap ou une perte de

mobilité. Interrogés à proximité de La Poste, plusieurs habitants, sans difficulté de déplacement, se sont spontanément mis à faire le même constat. Plusieurs d'entre eux estiment qu'il s'agit d'une erreur de conception d'avoir aménagé des escaliers aussi importants sans prévoir d'accès alternatif.

Cette difficulté touche aussi le nouvel arrêt de tramway T6 aménagé à proximité de la place. Plusieurs usagers doivent effectuer un détour pour rejoindre la station, alors même que son installation visait à faciliter les dé-

placements du quartier.

Concertations, ateliers et expérimentations

Interrogé sur ce dossier, Pierre Oliver, 1^{er} vice-président (LR) à la Métropole de Lyon délégué à la Voirie, replace l'aménagement dans son contexte historique : « Le projet initial de requalification de la place Grandclément remonte à 2016, à l'époque des mandats de Gérard Collomb et de Jean-Paul Bret, avant d'être ensuite remanié par l'arrivée du projet de tramway, qui a conduit à une nouvelle version de la

requalification. »

Pour rappel, concernant le réaménagement de la place Grandclément, les anciennes majorités de la Métropole de Lyon (DVG) et de Villeurbanne (PS) ont organisé des phases de concertation en 2016, 2017 et 2018. Puis des ateliers et des expérimentations des usages de 2019 à 2021, notamment avec des associations de personnes en situation de handicap. Au moment de l'inauguration de la place, nouvelle configuration, en juin 2025, les usagers semblaient plutôt satisfaits des aménagements. Mais Pierre Oliver insiste. Il se dit par le résultat final, estimant que « les chantres de l'inclusivité, qui ont conçu un projet ne l'étant pas, ont sacrifié l'inclusivité pour des raisons économiques ».

Face à cette situation, Pierre Oliver annonce vouloir engager dès septembre une réflexion sur l'amélioration de l'existant. L'objectif affiché est d'étudier différentes possibilités d'aménagement, d'agir efficacement et de parvenir à une solution convenable pour les habitants du quartier.

De notre correspondante Laurence Fischer

Contacté, l'ancien exécutif de la Métropole n'a pas répondu dans le temps imparti



Ils seront nombreux cette année dans les remorques des véhicules de collection des particuliers et des associations spécialisées. Photo d'archives Jacques Alaix

Tassin-la-Demi-Lune

Défilé, vieilles voitures et bal: la ville va fêter les 82 ans de sa libération

Lors de sa précédente célébration, le public était venu en nombre pour assister aux festivités populaires organisées à l'occasion de la libération de la ville. La recette du succès reste inchangée cette année avec un grand bal et un défilé de voitures d'époque organisés le 29 août à partir de 18 heures sur le parvis de l'hôtel de ville. La cérémonie officielle aura quant à elle lieu le mercredi 2 septembre.

Cette année encore, fêter la libération de la ville se fera en deux temps, celui des réjouissances et celui de la cérémonie officielle qui aura lieu le 2 septembre à 18 heures sur le fronton de la mairie place Hippolyte-Péragut.

Le coup d'envoi sera donné le samedi 29 août avec, comme l'année dernière un défilé de voitures d'époque à partir de 18 heures, qui trouve systématiquement son public. Moment de liesse par excellence, les spectateurs sont invités à prendre part au défilé et à envahir

les engins de l'époque pour être proménés dans les rues.

« Cette ambiance peut rappeler les jours heureux de la Libération »

« À la demande de la municipalité de Tassin, nous allons, comme pour les éditions précédentes, participer au défilé et surtout mettre à disposition nos véhicules d'époque. Pour cela, nous amènerons sur place plus de dix Jeep de l'époque ainsi que trois Dodge », précise Philippe Kurtz, président du Jeep Club de Craponne. Ce dernier souhaite d'ailleurs pousser la célébration de la libération de Tassin, un cran au-dessus. « Ce qui serait encore plus amusant, ce serait de voir nombre de Tassilunois habillés avec des tenues de l'époque. Cette ambiance peut rappeler les jours heureux de la Libération après quatre ans de privation. »

Puis, à partir de 19 heures, sur le parvis de l'hôtel de ville, une initiation aux danses sera proposée par l'école de danse « Attitude danse Tassin ». Pour poursuivre cette célébration et par la même occasion, mettre en pratique cet apprentissage - ce sera à partir de 20 h 15 un concert avec le groupe « Entre Nous Show Live » de la Compagnie Isca suivi du grand bal populaire où tous les habitants pourront se retrouver et fêter cette date importante pour la commune. Les restaurateurs locaux seront également présents pour proposer des repas sur place.

● De notre correspondant, Jacques Alaix

« Ce qui serait encore plus amusant, ce serait de voir nombre de Tassilunois habillés avec des tenues de l'époque »

Philippe Kurtz, président du Jeep Club de Craponne



Le défilé des voitures anciennes promenant les Tassilunois avait eu un grand succès en 2025. Photo d'archives Jacques Alaix

La journée historique du 2 septembre 1944

« C'est le deuxième régiment de spahis algériens (RSAR), ancienne unité de cavalerie de l'armée de terre française dissoute en 1962, qui a délivré Tassin-la-Demi-Lune en entrant par la route de Saint-Genis-les-Ollières le 2 septembre 1944. En provenance des monts du Lyonnais, une partie de ce régiment, le premier escadron sous le commandement du capitaine Oster, arrive au carrefour des Cinq-Chemins (maintenant le carrefour de la Libération) et s'engage, par erreur, vers Ménival.

Le maréchal des logis chef René Vallin est tué

Après s'être rendu compte de l'erreur de direction, cette petite unité fait demi-tour et

arrive place de l'Horloge vers 19 heures.

Pendant ce temps, au quartier de l'Étoile d'Alaï, quelques combats sporadiques ont lieu avec un convoi allemand et la destruction de mitrailleuses ennemies. C'est aussi à ce moment que le maréchal des logis chef René Vallin (dont la stèle est érigée au carrefour de la Libération), est tué. Sur la place de l'Horloge, le peloton commandé par le lieutenant Saint-Olive intercepte trois véhicules allemands tuant trois hommes et faisant huit prisonniers dont six blessés.

Loin d'en finir avec l'ennemi, vers 21 heures, le capitaine Oster et un peloton de libérateurs revenant des Cinq-Chemins vers l'Horloge, sont

attaqués par un groupe armé de grenades et de mitraillettes. Après la destruction de cette résistance, le calme revient et la nuit ne connaît plus d'autres incidents.

Le 3 septembre au matin, la Demi-Lune voit défilé les camions des groupes Forces françaises de l'intérieur (FFI) des monts du Lyonnais et des véhicules blindés du 2^e RSAR. Dès le milieu de la matinée, les FFI vont occuper les différents quartiers de Lyon pour permettre aux troupes régulières de poursuivre leur avancée. Tassin-la-Demi-Lune est enfin libérée. »

Résumé tiré des textes et recherches du Groupe de recherches historiques de Tassin la Demi-Lune (GRHTDL).

TRIBUNE DE LYON 13-19/08/26

AMÉNAGEMENT / TRANSPORT



Une partie des employés de la SNCF supervise la bourreuse, un engin ferroviaire qui permet l'alignement des rails et la disposition du ballast sous les traverses en béton pour stabiliser la voie ferrée, au niveau de Gorge-de-Loup, ce 6 août 2026.

Ouest lyonnais. Pourquoi n'en a-t-on pas fini avec les travaux du tram-train ?

Depuis le 6 juillet et jusqu'au 31 août, le tram-train de l'Ouest lyonnais (TTOL) fait l'objet de travaux de renouvellement des rails qui nécessitent l'interruption des TER reliant la gare de Lyon Saint-Paul à Brignais, Sain-Bel et Lozanne. Le projet, pour lequel ont été alloués 20,5 millions d'euros (répartis entre l'État, la Région et la SNCF), ne vise pas l'amélioration de la ligne, mais simplement sa maintenance avec des remplacements d'aiguillages et de rails. Mais alors que ces lignes avaient déjà été coupées l'été dernier, une question revient chez les usagers : combien de fois la circulation va-t-elle encore être interrompue sur ces lignes ?

La voie unique, talon d'Achille du TTOL.

Tout laisse à penser que ce ne sont pas les derniers travaux. Ces lignes ont la particularité d'être en voie unique, ce qui signifie qu'il n'existe qu'un seul rail pour tous les trains, dans les deux sens et sans possibilités ni de contourner ni de maintenir une circulation partielle. « Dès que nous coupons la voie, c'est

toutes les lignes qui doivent être interrompues », explique Didier Llorens, maître d'ouvrage de l'opération. Par ailleurs, dans la mesure où le réseau est un héritage de lignes historiques du XIX^e siècle, son état de maintenance n'est pas du tout homogène. « Il y a des tronçons qui ont à peine 15 ans, quand d'autres arrivent à 40 ans. Et la régénération est obligatoire tous les 30 ans pour éviter que le service ne se dégrade et qu'il y ait des accidents. » Il est donc impossible de tout refaire d'un bloc.

Perturbations en 2027 ? Pour les usagers, cela signifie que les perturbations ne s'arrêteront pas fin août. En 2027, huit aiguillages doivent être remplacés au niveau de Charbonnières-les-Bains, Lentilly, Fleurieux-sur-l'Arbresle et L'Arbresle, tandis que le tunnel de Cornu doit être renforcé et que du grillage va être posé sur la tranchée de Brévenne. La substitution par cars (lignes 21 et 22), qui desservent les gares sur le parcours habituel du tram-train, est donc la seule solution pour le moment. **PABLO GONZALEZ**

La chaleur, facteur retardant

Sur le terrain, cela fait plus d'un mois qu'une trentaine de salariés et intérimaires travaillent à renouveler les 3,5 kilomètres de voie entre Tassin-la-Demi-Lune et Charbonnières-les-Bains. Si les travaux ont été programmés en été pour limiter la gêne, la chaleur complique vraiment les opérations. « Le rail, c'est du métal, c'est sensible à la chaleur et à la dilatation. Nous devons nous assurer qu'il est bien posé à 25 °C, car s'il fait 30 °C, il faut recouper », rappelle Didier Llorens. Certaines étapes ne peuvent donc se faire qu'à

la fraîche, entre 22 h et 6 h du matin. Les employés travaillent cet été en 2x8, explique le maître d'ouvrage, même si les travaux ont engendré des nuisances supplémentaires pour les riverains des lignes, qui se plaignent du bruit. La température en été, qui impose déjà la réduction de la vitesse de certains trains, pourrait avoir, à terme, un impact sur les chantiers lourds qui devraient être décalés à septembre ou octobre 2026, en pleine période de pointe, avec des conséquences bien plus importantes pour les voyageurs.

L'ESSENTIEL 17/08/26 Rédigé par Adrien Giraud

Lyon : une balade sur les traces de la Belle Époque à Montchat



La villa Berliet, avenue d'Esquirol, vaut à elle seule le détour (crédit : Fondation Marius Berliet).

À quelques minutes de la Part-Dieu, Montchat dévoile un tout autre visage de Lyon. Ancien quartier-jardin loti à partir de la fin du XIX^e siècle, il conserve un remarquable patrimoine de villas construites entre la Belle Époque et les Années folles. Une promenade d'environ 1h15 permet d'en admirer quelques-unes, à l'ombre des arbres et loin de l'agitation du centre-ville.

Un village dans la ville

Commencez la balade place du Château, véritable cœur de Montchat. Avec ses terrasses, ses commerces et son marché, le quartier a conservé une atmosphère de village qui fait son charme.

Empruntez ensuite l'avenue Esquirol jusqu'au n°39, où se dresse la villa Berliet. Construite en 1911-1912 pour l'industriel Marius Berliet par l'architecte Paul Bruyas, elle affiche une élégante architecture néoclassique.

Derrière cette façade sobre se cache un trésor : un décor intérieur Art nouveau unique à Lyon, imaginé par Louis Majorelle et Jacques Gruber, deux grandes figures de l'École de Nancy. Si la demeure n'est généralement ouverte qu'à l'occasion des Journées européennes du patrimoine, son parc arboré et sa silhouette valent déjà le détour.

En poursuivant sur l'avenue Esquirol, plusieurs villas édifiées au début du XX^e siècle dévoilent bow-windows, ferronneries ouvragées, vitraux colorés et façades aux influences Art nouveau ou Art déco. Un véritable catalogue de l'architecture résidentielle lyonnaise de cette époque.

Lever les yeux

La balade se poursuit vers le cours du Docteur-Long, puis dans les rues voisines, où les demeures se cachent souvent derrière de hauts jardins.

Ici, les détails font tout le charme : portails en fer forgé, mosaïques, céramiques, vérandas anciennes ou sculptures discrètes invitent à ralentir le pas et à observer.

Terminez votre promenade autour des avenues du Château et Lacassagne, où l'esprit résidentiel de Montchat s'exprime pleinement.

Entre patrimoine, calme et verdure, cette escapade offre une autre image de Lyon, idéale pour les habitants restés en ville pendant l'été.

LYONMAG 24/08/26

Ambroisie : le risque allergique grimpe dans le Rhône et gagne le Beaujolais



Les pollens d'ambroisie atteignent déjà un niveau élevé dans une grande partie du Rhône. Selon Atmo Auvergne-Rhône-Alpes, le Beaujolais et la vallée d'Azergues devraient à leur tour connaître une nette dégradation en début de semaine.

La saison de l'ambroisie s'intensifie autour de Lyon. Après l'apparition des premiers pollens fin juillet, les conditions météorologiques récentes ont favorisé leur développement et leur dispersion.

Ce dimanche, l'indice pollinique était déjà classé "élevé" sur la majeure partie du Rhône, ainsi que dans plusieurs secteurs de l'Ain, de l'Isère et de la vallée du Rhône.

Le Beaujolais et la vallée d'Azergues, jusqu'ici moins exposés, devraient également être touchés. Les prévisions d'Atmo Auvergne-Rhône-Alpes annoncent un passage progressif d'un risque "modéré" à "élevé" lundi et mardi.

Plus de 16 % des habitants de la région allergiques

Particulièrement allergisants, les pollens d'ambroisie peuvent provoquer rhinites, conjonctivites, urticaire, eczéma ou encore crises d'asthme chez les personnes sensibles.

Selon le réseau Fredon, 16,1 % de la population d'Auvergne-Rhône-Alpes serait allergique à l'ambroisie. Cette proportion grimpe à 19,3 % dans les secteurs les plus exposés.

Les particuliers qui repèrent des plants sur leur propriété sont invités à les arracher. Lorsqu'ils se trouvent sur un terrain extérieur, leur présence peut être signalée sur la plateforme dédiée Signalement Ambroisie.

8 **Actu** Lyon et région

Métropole de Lyon

Révolution sur le réseau TCL :

Après l'élargissement du réseau de transports en commun lyonnais (TCL) aux Cars du Rhône et à Libellule il y a tout juste un an, une dernière phase d'harmonisation se concrétise ce 31 août, avec une renumérotation de certaines lignes de bus. Voici pourquoi.

● Un changement de numéros pour les bus, pourquoi ?

À partir du 31 août, plusieurs lignes de bus vont changer de numéro, une petite révolution sur le réseau des TCL. Transports en commun lyonnais. Selon Sytral Mobilités, cette évolution apparaît comme la suite logique de l'unification des trois réseaux historiques - TCL, Cars du Rhône et Libellule - au sein d'un réseau unique. Elle avait eu lieu en septembre 2025.

Pour l'autorité organisatrice des transports en commun, la démarche de renumérotation de l'ensemble des lignes du réseau TCL unifié, vise à « apporter de la cohérence » ou « à supprimer les numéros de lignes en doublon ». Pour exemple, « il existait une ligne 2 sur le réseau TCL historique et ligne 2 sur le réseau Libellule », précise Sytral au *Progrès*. L'opération doit aussi permettre une meilleure visibilité : « Il existe une ligne de bus 25 et la ligne forte C25 qui peut prêter à confusion ».

● Combien de lignes concernées ?

Le changement concerne « 66 lignes régulières (standard et chrono) et plus de 120 lignes JD (Junior Direct) ».

Avec la nouvelle numérotation harmonisée, les lignes chrono urbaines iront de C1 à C30, les lignes urbaines de 31 à 179, les lignes chrono interurbaines de C200 à C210. Viennent ensuite les lignes interurbaines, de 211 à 299, les lignes scolaires de 300 à 999 et les navettes (de N180 à N189).

● Des couleurs également introduites

Le changement annoncé à fin août n'est pas qu'une histoire de numéros, puisque de nouvelles couleurs vont être introduites sur le réseau. « Trente couleurs ont été ajoutées pour tous les modes et toutes les lignes afin d'améliorer l'accessibilité et la lisibilité du réseau », développe l'autorité organisatrice des Transports en commun lyonnais. L'idée est de permettre une meilleure visualisation aux arrêts ou sur les plans.

« Plus confortable d'usage »

Avec un nouveau code couleur par ligne, il s'agit d'apporter « une signalétique plus claire et plus compréhensible, en doublant l'information du chiffre par une information avec une couleur. Certaines personnes vont plutôt retenir le chiffre, d'autres plutôt la couleur. L'association entre une couleur et une ligne peut également permettre de ne pas confondre deux lignes avec le même numéro (exemple : C2 et T2 (tramway)). Et d'ajouter : « Au regard de la notion de conception universelle, le code couleur peut s'avérer également plus confortable d'usage pour un public beaucoup plus



large », enfants, personnes âgées ou personnes en situation de handicap.

● Quelle logistique ?

Quand aura lieu la bascule ? « Entre le 28 et le 30 août, les adhésifs génériques installés aux arrêts de bus, qui indiquaient un changement de numérotation des lignes à compter du 31 août, seront retirés,

révélant ainsi les plaques de destination présentant les nouveaux numéros et les nouvelles couleurs des lignes de l'arrêt », détaille Sytral Mobilités. « Au 31 août, la signalétique aux 5000 points d'arrêt du réseau TCL historique aura donc été modifiée. Le 31 août, à la prise de service, les girouettes des véhicules indiqueront les nouveaux numéros de lignes.

Idem pour les bornes numériques d'information voyageurs. Visuels ».

● Quel coût pour global pour l'opération ?

Sollicité sur ce point, Sytral Mobilités n'a pas livré le montant - pourtant d'argent public - de l'enveloppe dévolue à cette opération spécifique.

● Valérie Bruno

Attention, les itinéraires de ces lignes vont bouger

Au-delà des changements de numéros, des ajustements de tracés sont aussi annoncés pour certains bus du réseau TCL dès le 31 août. Voici quelques exemples.

► La future ligne C27, issue de la fusion de la ligne C11 et du tronçon Est de l'ancienne ligne C3, proposera, selon les TCL, une nouvelle liaison directe entre Saxe-Gambetta et Vaulx-en-Velin La Grappinière, - ren-

forçant ainsi les connexions avec le métro A, B et D et les TramBus TB11 et TB12 ».

► La ligne C9 [Bellecour A. Poncet < > Hôpitaux Est] est redessinée « afin d'assurer une desserte plus fine du quartier Ferrandière complétant l'offre de la nouvelle ligne TB12, en desservant les arrêts Dauphiné Lacassagne et Viala Lacassagne ».

► La ligne C26 [INSA Einstein < > Grange Blanche] sera entièrement repensée

« pour permettre une liaison structurante Nord-Sud, complémentaire au tramway T6 et connectée à de nombreuses lignes fortes du réseau ». Elle desservira un nouvel arrêt au Pôle Pixel.

► La ligne 69 [Cité Internationale < > Manufacture Montluc], évoluera « pour proposer une nouvelle desserte du quartier des Buers, de la Cité Internationale et du Transbordeur, son terminus. Cet itinéraire offrira

une liaison directe avec Villeurbanne Centre et la Cité Internationale, renforçant ainsi la desserte autour de la ligne TB12 dans le 3^e arrondissement de Lyon. L'offre de la ligne sera également renforcée avec une fréquence de 15 minutes en heure de pointe et 20 en heure creuse ».

► Le tracé de la ligne C17 évolue. La partie Nord de la ligne est remplacée par la nouvelle offre proposée par

les lignes C26 et 69. La partie Sud, entre Laurent Bonneville et Porte des Alpes, est maintenue.

► La ligne 37 [Charpennes < > Vaulx O'Hara] viendra, selon les TCL, compléter la desserte du nord de Villeurbanne avec une amplitude horaire élargie jusqu'à 23 h 45 en semaine et la création d'un arrêt en correspondance avec le T6 [Debourg < > La Doua Gaston Berger], à la station Roger Planchon.

ce qui change à partir de lundi



Les nouveaux numéros et nouvelles couleurs seront visibles «entre le 28 et le 30 août», précise Sytral Mobilités. Photo Valérie Bruno

C'était prévu, mais ça pique: ces tarifs vont augmenter le 1^{er} septembre



Le prix du ticket unique reste inchangé. Photod'illustration Norbert Grisay

C'est la mauvaise nouvelle de la rentrée. Les TCL augmentent leurs tarifs à compter du 1^{er} septembre 2026. Ce qui n'est pas vraiment une surprise, le conseil d'administration du Sytral avait voté cette hausse le 21 novembre 2024. Seules satisfactions: le prix du ticket unique reste inchangé, à 2,10 € (toujours plus cher qu'à Marseille, mais moins qu'à Paris). Pour le reste, voici à quoi il faut s'attendre:

► Le ticket 10 voyages prend 50 centimes: 20,50 € pour les

zones 1 et 2, soit le cœur de l'agglomération. Pour le toutes zones, c'est +60 centimes, à 33,60 €.

► Les Pass 24 heures, 48 heures et 72 heures vont augmenter; respectivement 7,10 €, 13,20 € et 18,50 € pour les zones 1 et 2.

► Surtout, l'abonnement plein tarif, le City Pass va passer de 74,10 € à 75,90 € par mois. Une hausse de 2,43 %.

► Les abonnements étudiants et jeunes (26 € en zones 1 et 2) augmentent de 1 €.

«C'est la galère»: les usagers pas convaincus par les nouveaux numéros de bus

«Au 31 août, votre ligne de bus change de numéro et de couleur», est-il affiché sur les abribus du réseau TCL. Des messages audios, difficilement perceptibles parfois, sont aussi diffusés dans le métro.

Un an après l'unification du réseau, qui a mis sous une même bannière les TCL, Cars du Rhône et Libellule à Villefranche-sur-Saône, les usagers vont une nouvelle fois devoir s'adapter.

«Cela mériterait plus de communication»

Aux Cordeliers, à Lyon 2^e, les usagers que nous avons interrogés cette semaine sont partagés sur la démarche, tantôt fatalistes, tantôt sceptiques.

«Je dépends plus du métro», relève Louise, cette Croix-Roussienne de 26 ans, «du moment que l'on ne change pas le trajet... Après, je pense que cela va être compliqué, pour certaines personnes, de se réhabituer. Pour un changement aussi gros, cela mériterait aussi plus de communication. Lyon est une grande ville, et je pense que c'est un peu bancal

là-dessus».

Pour ce jeune homme, que nous avons croisé juste avant qu'il ne saute dans un bus, c'est plutôt «no stress». «Pourquoi pas, cela peut être bien, le changement. J'ai juste un peu peur que cela ne devienne comme en région parisienne, avec des numéros de bus bizarres, à 3 ou 4 chiffres», partage cet usager qui fait beaucoup de trajets en transports en commun au quotidien, travaillant à Meyzieu.

«C'est la galère», intervient cette personne âgée, qui va sans doute devoir se réadapter. «Cela peut être toute une organisation à revoir», avance pour sa part Anaëlle, 34 ans, jeune mère de famille installée à Lyon 3^e. «Pour les codes couleurs de certaines lignes, cela peut être un repère, par exemple pour les petits», reconnaît-elle cependant.

«Ils devraient demander l'avis des gens»

Maria, auxiliaire de vie, s'interroge: «Pourquoi veulent-ils changer de numéros de lignes, à quoi

cela sert? Est-ce qu'il n'y a pas mieux à faire, quand on voit la chaleur qu'il y a eu cet été? On pourrait renforcer la clim dans le métro par exemple. J'étais au Cap-Vert cet été et il faisait plus frais qu'ici... En fait, ils devraient demander l'avis des gens avant de faire des changements comme ceux-là. Lyon n'est pas une ville trop grande non plus, laissez-nous avec nos habitudes!».

«Je commençais à avoir mes repères»

Nora-Mai, lycéenne de 16 ans et demi, a de son côté eu vent du changement grâce aux messages sur les abribus... qui masquent les numéros «anciens» au risque de désarçonner les voyageurs d'un jour: «Il y a des affiches qui préviennent et qui renvoient vers le site internet. Ça me soûle, je ne vois pas à quoi ça sert et ça va m'obliger à tout mémoriser à nouveau alors que je commençais à avoir mes repères. Pour les lignes de bus que j'emprunte le plus, cela ne change pas trop, il y a juste un 1 devant le numéro...».

● Valérie Bruno

Site internet, calculateur d'itinéraires, affichage et 250 agents mobilisés pour aider les voyageurs

Pour informer les usagers à propos du changement de numérotation de certaines lignes de bus, les TCL ont déployé des dispositifs numériques, sur tcl.fr et dans l'application TCL. Un convertisseur de lignes intuitif a ainsi été mis à disposition. Il permet de saisir le numéro actuel d'une ligne et de «découvrir son nouveau numéro à compter du 31 août, ainsi que sa couleur», relève Sytral Mobilités. L'autorité organisatrice des transports en commun explique que l'outil fonctionne aussi dans l'autre sens, permettant de retrouver à partir d'un nouveau

numéro, l'ancienne ligne.

Il est à noter que le calculateur d'itinéraires «s'adapte lui aussi à cette période de transition. Il intègre simultanément l'offre actuelle et l'offre de la rentrée. Si l'usager recherche un trajet avant le 31 août, le calculateur s'appuiera sur les lignes et horaires actuels; pour un trajet à compter de septembre 2026, il mobilisera la nouvelle organisation du réseau».

Au-delà de ces actions numériques, une affiche générique a été déployée dans les stations de métro depuis le 25 juillet, et aux

arrêts de bus depuis le 15 août. Un dépliant est aussi disponible en agences TCL et sur tcl.fr. Il fait état des nouveaux numéros et couleurs de l'ensemble des lignes concernées par un changement.

Une présence terrain renforcée

À partir du 27 août, «plus de 250 agents TCL accompagneront concrètement les usagers en simulant des trajets futurs et en leur indiquant les lignes à emprunter à partir du 31 août», avance encore Sytral Mobilités.

● V. B.

26/08/26

Lyon

Squattés, les abords du collège Clémenceau sous tension avant la rentrée

À quelques jours de la rentrée scolaire, l'inquiétude monte chez les parents d'élèves et les habitants du 7^e arrondissement autour du collège Clémenceau. Entre le squat persistant sur l'ancien terrain du Chat Perché et les nuisances nocturnes, le climat d'insécurité exaspère les riverains.

Dans la rue Bechevelin, le pas des riverains s'accélère dès que le soleil décline. À deux pas des grilles encore closes du collège Clémenceau, la démolition d'un bâtiment a laissé place à un terrain vague occupé, suscitant une grande inquiétude chez les parents d'élèves et les riverains à l'approche de la rentrée.

Le «triptyque gagnant» des squats

Alex, habitant du quartier depuis cinq ans, décrit un quotidien devenu asphyxiant : «C'est l'enfer depuis deux ans et la destruction de l'atelier de réparation de vélo Chat perché. Il y a des squats partout. Je travaille de nuit et quand je rentre le soir, ils sont tous au sol, défoncés ou alcoolisés. Le triptyque gagnant, c'est entre ici, la place Mazagan et en face de l'Université Lyon 2.» Face à cette situation, l'incompréhension domine : «Il ne m'est rien arrivé mais ça va bien finir par arriver. Je ne sais pas vers qui me plaindre : la Mairie s'en fout et ne fait rien.»

Si un îlot Mazagan devait voir le jour entre l'automne 2024 et le printemps 2026 avec 73 logements et 400 mètres carrés de locaux dédiés à l'artisanat et à l'économie solidaire, tout reste encore à faire. «Ça va rester un no man's land pendant des années», dénonce Isabelle, habitant le quartier depuis trois décennies.

La maire du 7^e arrondissement, Fanny Dubot (Écologistes), affirme avoir connaissance des tensions tout en soulignant : «L'arrondissement est beaucoup touché par le sans-abrisme, avec une compétence d'hébergement d'urgence qui relève de l'État. Nous interpellons régulièrement la Préfecture. Il se trouve qu'après l'occupation du square Deperet, des personnes se sont déportées vers l'îlot Mazagan.»

«On fait en sorte que ça se passe au mieux»

Quant aux possibilités d'intervention sur le squat attendant à l'établissement scolaire, l'édile rappelle les limites légales : «On ne peut pas enclencher de procédures d'évacuation en tant que Mairie du 7^e, car ce n'est pas un terrain qui nous appartient : la Métropole de Lyon doit s'en charger. En attendant, on fait en sorte que ça se passe au mieux : accès à l'eau, ramassage des déchets pour l'hygiène et la salubrité des personnes comme des riverains.»

«Les Bisounours dans le 7^e, ça n'existe pas»

Les récents travaux de végétalisation et de suppression du stationnement exacerbent aussi les tensions. Ce qui devait apaiser les abords du collège est perçu comme une source de regroupements et de nuisances. «Là où il y avait des voitures garées, les gens ne pouvaient pas rester. Maintenant, entre les arbustes, les gens se posent. Ce n'est pas un quartier où on peut mettre des petites fleurs. Faut pas rêver, les Bisounours dans le 7^e, ça n'existe pas ! Dans toutes les végétations, il y a des déchets et des excréments», dénonce Isabelle, qui pointe aussi des fêtes sauvages nocturnes.



Le collège est voisin du squat installé dans l'ancien atelier du Chat perché. À droite le collège, à gauche le terrain vague squatté. Photo Marie-Agnès Laffougère



L'ancien atelier de réparation de vélo est désormais barricadé par des squatteurs. Photo M-A Laffougère



Au 24 rue Cluzan, des portes anti-squats sont installées dès le rendu des clés avant une démolition prochaine. Photo M-A Laffougère

C'était un quartier populaire, c'est devenu un quartier craignos.

Augustine, 67 ans, nuance : «Dans le 7^e, il y en a un peu partout, ce n'est pas un coupe-gorge non plus. J'ai déjà eu mes vitres de voitures cassées plusieurs fois. Je comprends les parents qui s'inquiètent à l'approche de la rentrée.»

Fanny Dubot conteste vive-

ment l'idée d'un aménagement anxigène : «Autour du collège Clémenceau, on a fait une super rue avec une végétalisation sur les deux tiers de la rue Cluzan. Cela a rendu la voie plus sûre pour les collégiens.»

Du côté de la communauté éducative et des élèves, le discours se veut plus mesuré à quelques jours de la pré-rentrée des équipes pédagogiques.

«Les élèves ne sortent pas près du terrain vague, c'est seulement l'entrée réservée aux livraisons, témoigne un membre du personnel de l'établissement. On n'est pas loin de Mazagan où ça squatte. On reste vigilants aux abords.»

● Marie-Agnès Laffougère

Contactée, la Métropole n'a, pour l'heure, pas répondu à nos sollicitations.

26/08/26

Caluire-et-Cuire

Barricades, Voraces et guerres: la commune dans le tourbillon du 19^e siècle



Relié à celui de Montessuy par la casemate, le fort de Caluire participait à la défense de Lyon. Il a été rasé pour créer le stade Henri Cochet. Photo Sylvie Silvestre

Révoltes des canuts, descentes des « Voraces », destitution de maires : au XIX^e siècle, Caluire-et-Cuire a vécu au rythme des crises sociales et des soubresauts politiques. Retour sur une époque agitée où la commune a dû se battre pour préserver son autonomie et moderniser ses quartiers.

Le climat social se dégrade, les canuts, ouvriers et artisans manquent de travail, les mauvaises récoltes augmentent le prix du pain. En février 1848, exit la Monarchie de Juillet elle-même installée en 1830 suite à une révolution.

À Lyon, les barricades s'élèvent, le drapeau rouge est hissé sur l'hôtel de ville, tandis que Caluire subit des dommages : les ateliers qui emploient des enfants, plus concurrentiels sur le marché de l'emploi, sont visés par des commandos de « Voraces » venus détruire les métiers à tisser. Ils font irruption à la Maison des Frères et sont calmés à coups de rasades de vin.

Fin mars, 300 Caluirards sont employés aux ateliers nationaux qui leur évitent le chômage. Cinq maires se succèdent dans l'année : en juillet, la commune demande à l'Assemblée constituante une aide de 30 000 francs pour ses 6000 habitants.

Des quartiers transformés

Élu en décembre, Louis-Napoléon Bonaparte reçoit à Caluire un accueil chaleureux en août 1850. Le conseil municipal lui jure fidélité quand il devient empereur en 1853. En 1860, la

municipalité instaure un octroi sur la viande et les boissons à l'entrée de la commune, pour financer ses progrès. Le maire Luc de Bornes démissionne en 1870 : sous son mandat, des chemins ont été créés ou réparés, les quartiers de Saint Clair et Caluire ont été transformés, une maison d'école construite, une école de garçons et quatre de filles, gratuites, sont ouvertes, une salle d'asile et des bornes-fontaines font leur apparition.

Durant la guerre contre la Prusse en 1870, les Frères des Ecoles Chrétiennes ouvrent 50 lits médicaux avec les soignants nécessaires. Quand l'empereur est déchu, des représentants du Comité de Salut Public de Lyon remplacent le conseil municipal de Caluire, et suppriment l'octroi pour un an. Les ordres religieux sont privés de leurs biens ; c'est ainsi que les Frères sont expulsés de leur Maison d'enseignement, les vieillards et infirmes conduits à l'Antiquaille ou à la Charité. L'année suivante, les frères reprennent possession des lieux, constatent des dégâts pour lesquels ils seront indemnisés à hauteur de 300 000 francs en 1881.

Enfin, après que les enclaves des forts, de l'usine des eaux et de l'hôpital de la Croix-Rousse aient changé de ville de tutelle pour des questions de défense, de santé et d'adduction d'eau, la mairie doit se défendre dans les années 1870 des tentatives d'annexions de Cuire, Bissardon et Saint Clair par la ville de Lyon.

De notre correspondante

Sylvie Silvestre

Informations tirées du livre de Bruno Benoit et Bernard Basse, Caluire-et-Cuire au fil de l'Histoire

Sécheresse dans le Rhône : l'axe Saône placé en situation de crise, de nouvelles interdictions

Malgré les récentes pluies, le niveau des cours d'eau et des nappes phréatiques est au plus bas dans le Rhône.



La sécheresse affecte également les sols et les cultures agricoles (illustration). © Matthieu Delaty

Les effets des canicules continuent à se faire ressentir dans le Rhône. Après l'ouest du département, l'axe Saône a été placé en situation de crise par arrêté préfectoral ce mardi 25 août en raison du déficit de pluie sur l'ensemble de son bassin-versant. Les cours d'eau de l'Est lyonnais sont pour leur part maintenus en situation d'alerte renforcée.

« Les sols restent historiquement très secs avant les quelques pluies annoncées. Les prévisions météorologiques (baisse sensible des températures et événements orageux en dernière décade d'août) ne permettent pas d'envisager une amélioration sensible des niveaux des cours d'eau, ni de recharges des nappes », indique la préfecture.

Sur les territoires placés en situation de crise, la ressource est donc prioritairement réservée à l'approvisionnement en eau potable, aux usages sanitaires et de sécurité.

Les interdictions en situation de crise

- prélèvements dans les cours d'eau et nappes d'accompagnement pour les usages domestiques.
- arrosage des espaces verts publics ou privés.
- arrosage des potagers domestiques en journée, de 9h à 20h.
- arroser les espaces sportifs publics ou privés.
- remplissage et de remise à niveau des piscines privées.
- lavage des façades et toitures et des voiries à titre privé.
- lavage des véhicules à titre privé à domicile.
- lavage des véhicules dans les stations-service, sauf équipement de recyclage des eaux.
- fonctionnement des fontaines à circuit ouvert.
- fonctionnement de brumisateurs hormis ceux mis en place par des collectivités.

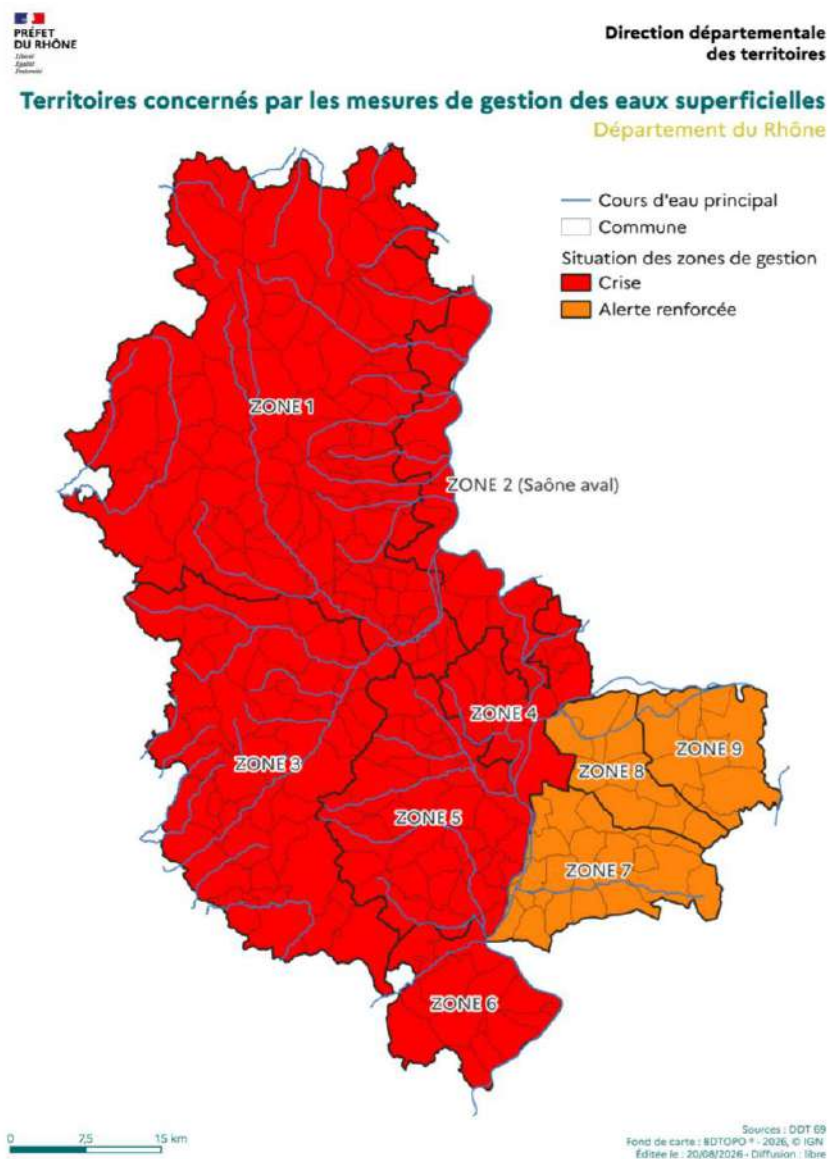
Les interdictions en situation en alerte renforcée

« Sur les bassins-versants maintenus en situation d'alerte renforcée », les interdictions sont réduites mais des réductions des prélèvements doivent être appliquées pour l'ensemble des usages, qu'ils soient domestiques ou économiques », indique encore la préfecture.

L'irrigation agricole reste possible mais limitée avec des pratiques économes en eau. Les prélèvements dans l'eau du Rhône ne sont pas soumis à restriction.

« Si la situation des nappes d'eaux souterraines du Garon et de l'Est lyonnais reste satisfaisante pour la saison, seuls les prélèvements destinés aux activités professionnelles restent possibles sans restriction », ajoute la préfecture qui appelle à la responsabilité et au civisme de chacun en limitant sa consommation d'eau.

« Dans un contexte de sécheresse durable, la mobilisation de tous est indispensable pour préserver les milieux aquatiques, sécuriser l'alimentation en eau potable et garantir les usages essentiels. »



Les états d'alerte sur les différentes zones du Rhône. © Préfecture du Rhône

"Un choc de sécurité" : la Métropole de Lyon crée une brigade métropolitaine des transports



La Métropole de Lyon veut recruter 200 policiers métropolitains des transports d'ici 2033. • © FTV

La présidente de la Métropole de Lyon vient d'annoncer la création d'une brigade métropolitaine des transports. Cette BMT devrait compter 120 agents d'ici 3 ans. Ils seront armés et pourront interpellier les délinquants sur l'ensemble du réseau.

La brigade métropolitaine des transports (BMT) était la mesure phare du projet de campagne de Véronique Sarselli, inspirée de celle créée à Montpellier en 2021. Objectif : *"120 agents d'ici trois ans, et 200 agents d'ici la fin de mon mandat"*, détaille la présidente de la Métropole

Ces "policiers métropolitains" disposeront du pouvoir d'interpellation sur l'ensemble du réseau. *"On souhaite également qu'ils soient armés pour qu'ils puissent intervenir et se protéger eux-mêmes, puisque les agressions sont de plus en plus violentes"*, explique l'élue.

Une décision qui doit maintenant être validée à Matignon par une légifération. *"Dès demain, nous allons écrire aux ministères des Transports et de l'Intérieur pour que cela puisse aboutir"*, affirme la Présidente. Les premiers recrutements pourraient avoir lieu dès janvier 2027.

+75% de vols avec violence

Si les discussions avaient déjà débuté, le calendrier métropolitain a été accéléré par l'agression tragique d'un octogénaire dans le métro jeudi 20 août. Victime d'un vol à l'arrachée de sa chaîne en or sur le quai de la station Sans Souci, dans le 8^e arrondissement de Lyon, l'homme de 82 ans est mort dans la rame d'un malaise cardiaque deux stations plus loin.

"Cette situation, qui ressemble un peu à un Far West, ne peut plus durer. Un fait est un fait de trop", alerte Gérard Gascon, vice-président à la mobilité.

D'après le syndicat de police Alliance, les vols avec violence auraient augmenté de 75% entre 2023 et 2024 dans la métropole lyonnaise. Un rapport du ministère de l'Intérieur sur les victimes de violences dans les transports en commun, paru en septembre 2023, classait Lyon à la deuxième place des villes les plus risquées, avec 5,7 victimes pour 1000 habitants.

"On ne peut pas se contenter de meurtres et de violences de façon récurrente. On a un dispositif technologique qui nous permet d'arrêter les malfrats. Mais ce que l'on veut, ce n'est pas les arrêter, c'est empêcher l'acte. Et la meilleure des préventions, c'est la peur de la répression", assure Jérémie Bréaud, vice-président à la sécurité.



L'octogénaire a été agressé à la station de métro Sans Souci, dans le 8e arrondissement de Lyon, le jeudi 20 août. • © FTV

Renfort de policiers, gratuité des transports pour les forces de l'ordre

A cette brigade viennent s'ajouter trois autres mesures, dans l'objectif d'un *"choc de sécurité"*, selon Jérémie Bréaud. D'abord, un renfort de policiers et de gendarmes nationaux, puisé dans les réserves des deux institutions, et ce dès les discussions avec la préfecture validées.

"Dans quelques semaines, il y aura un changement qui sera déjà visible, avec une présence plus importante des forces de l'ordre dans le métro", ajoute-t-il.

Troisième mesure : un renforcement du partenariat entre le Sytral, qui gère le réseau de transports lyonnais, et les 58 communes de la Métropole de Lyon, grâce à la signature d'une convention qui permettra aux policiers municipaux d'intervenir sur le réseau. A noter que *"cette convention n'est, pour l'instant, pas encore signée par toutes les villes"*, précise l' élu.

Enfin, la Présidente de la Métropole souhaite rendre gratuit l'accès aux transports en commun lyonnais pour les forces de l'ordre. La raison : *"Lorsque qu'un policier prend le métro un dimanche pour aller en loisir, il reste quand même un policier, et donc une personne formée avec une vigilance lui permettant de repérer des situations qui peuvent être dangereuses"*, justifie Véronique Sarselli.



Le réseau de transports lyonnais dispose d'un PC sécurité 7j/7 et 24h/24 situé à Villeurbanne. • © FTV

Ces mesures viennent s'ajouter à un dispositif de sécurité déjà présent sur le réseau : 12 000 caméras de surveillance en station et embarquées sur les conducteurs, PC sécurité 7j/7 et 24h/24, partenariat avec la police nationale via son Service interdépartemental de sécurisation des transports en commun (STISC)...

Chaque année, le Sytral investit 30 millions d'euros sur le réseau de transports lyonnais.

28/08/26

Lyon**Trottinettes en libre-service : Dott sera-t-il encore présent en 2027 ?**

Alors que le contrat de Dott (après la fusion en 2024 avec Tier) arrive à son terme en 2027, un nouvel appel à projet est lancé pour sélectionner la société qui pourra développer son activité de location de trottinettes électriques en libre-service dans les rues de Lyon. La Ville ne recherche plus qu'un seul opérateur contre deux, à l'époque. Le prestataire choisi pourra déployer 3 500 trottinettes.

On prend le même et on recommence ? Dott obtiendra-t-il une nouvelle fois le marché de location de trottinettes électriques en libre-service, sans station ni attache entre Rhône et Saône ? On le saura dans quelques mois. En tout cas, la Ville ne suivra pas les traces ni de Paris, ni de Villeurbanne, en interdisant ces engins sur son territoire.

Alors que le contrat de gestion arrive à son terme, la mairie vient de lancer un appel à projet pour désigner le prestataire qui pourra déployer ses trottinettes dans les rues de Lyon. Et de justifier : « En tant que premier secteur émetteur de gaz à effet de serre au niveau local, la gestion des transports et plus largement la mobilité constituent un enjeu central dans la lutte contre le changement climatique. Les services de mobilité partagée constituent une opportunité pour accompagner la transition des mobilités en faveur des mobilités décarbonées. »

Un projet « en cohérence avec l'ambition de neutralité carbone »

En mars 2023, suite à un appel à projets, la Ville avait accordé une autorisation d'occupation du domaine public jusqu'au 28 février 2027 à deux opérateurs, Dott et Tier Mobility. Suite à la fusion des deux sociétés en 2024, la mairie avait finalement décidé de laisser le contrat aller à son terme. Mais avait revu le nombre de trottinettes déployées à la baisse. De 4 000 trottinettes disponibles depuis 2020, la flotte était redescendue à 3 500 engins mis en circula-



Le contrat de l'opérateur Dott : la Ville de Lyon vient de lancer une nouvelle procédure de sélection.
Photo Regis Barnes

tion.

Cette fois, la Ville ne recherche plus qu'un seul et unique prestataire qui pourra proposer un maximum de 3 500 trottinettes. Les candidats devront proposer un projet « en cohérence avec l'ambition de neutralité carbone, des objectifs de partage de l'espace public et de sécurité des usagers portés par la Ville de Lyon. » Les modalités restent les mêmes que celles qui existent déjà. 20 km/h maximum, 6 km/h dans les aires piétonnes, un stationnement obligatoire sur des emplacements prévus à cet effet... Les candidats ont jusqu'au 2 octobre pour se faire connaître.

Une multiplication des traumatismes crâniens pédiatriques graves

Mises en cause cet été, dans une étude pilotée par le service de neurochirurgie pédiatrique de l'hôpital Femme Mère Enfant de Bron, « comme source émergente de traumatismes crâniens pédiatriques graves » et plus globalement critiquée en raison des comportements dangereux de certains usagers, les trottinettes électriques sont devenues un moyen de transport emblématique pour les Lyonnais. Dott avait annoncé avoir décompté en 2025, près de 4,5 millions de trajets dans le Grand Lyon par 230 000 utilisateurs, ce qui plaçait Lyon dans le top cinq des meilleures villes pour l'opérateur.

28/08/26

Métropole de Lyon « L'amende pourra aller jusqu'à 150 € » : Villeurbanne rend le casque obligatoire pour les trottinettes électriques

Exclusif. C'est une première dans la Métropole de Lyon. Cédric Van Styvendael signe un arrêté municipal pour obliger les utilisateurs de trottinette et autres moyens de locomotion électriques à porter un casque. Le maire (PS) de Villeurbanne prend ses responsabilités, sur la base de chiffres alarmants sur l'accidentologie des usagers à trottinettes. Interview pour *Le Progrès*.

À compter de mardi 1^{er} septembre, un arrêté municipal qui rend obligatoire le port du casque à trottinette entre en vigueur à Villeurbanne. Pourquoi ?

« C'est un enjeu de protection de la population. Aujourd'hui, les utilisateurs de trottinettes cumulent la vitesse, une stabilité très sommaire et aucune protection. Cela entraîne une augmentation du nombre d'accidents et de la traumatologie. Côté Ville, on note en seulement un an une augmentation de 141 % du nombre d'accidents considérés comme graves : 12 en 2024 contre 29 en 2025. C'est le décompte des services de police mais celui de Médipôle est bien plus édifiant.

C'est pour prévenir ces risques d'accident que j'ai souhaité rendre obligatoire le casque pour les utilisateurs de trottinette, mais aussi de gyropode, d'hoverboard et de skateboard électrique. »

Pourquoi visez-vous spécifiquement les usagers de ces modes de transport ?

« Cet arrêté s'inscrit dans une politique beaucoup plus globale de sécurité routière. On est passé à 30 km/h maximum, on a augmenté le nombre de contrôles. Et les chiffres de l'accidentologie sont en baisse sur la Métropole de Lyon. Entre 2021 et 2025, on est passés de 2 105 accidents de la route à 1 365. A contrario, la courbe des accidents à trottinette augmente exponentiellement. C'est pour ça qu'on les cible. »



Sandrine Croze-Fayard, directrice du Médipôle Hôpital Mutualiste et Cédric Van Styvendael, maire (PS) de Villeurbanne entendent faire baisser le nombre de patients admis après un accident de trottinette. Photo Vincent Sartorio

« Si ça fait progresser le débat, tant mieux »

Quid des cyclistes ?

« Je reste très mesuré quant à l'idée d'étendre cette mesure aux vélos. Je prends cet arrêté de prévention et de protection des usagers à trottinettes au regard des chiffres de l'accidentologie. Intuitivement, je vois que cet outil est moins stable qu'un vélo, que ce sont des usagers nouveaux, qui peuvent atteindre une vitesse potentiellement très importante. »

Est-ce que vous comptez plus de trottinettes à Villeurbanne qu'ailleurs ?

« Je ne pense pas. En tout cas par rapport à Lyon, on ne dispose pas des trottinettes en libre-service puisque mon prédécesseur (Jean-Paul Bret) avait fait le choix de prendre un arrêté pour les interdire. Je maintiens cet arrêté, malgré la pression et lobby des entreprises qui se positionnent. »

Dans une métropole où les trajets, a fortiori à trottinette, traversent les communes, est-ce qu'un arrêté municipal a du sens ?

« En tout cas j'indique qu'à Villeurbanne, on doit porter le casque. Si dès qu'ils arrivent à Lyon, les usagers prennent le leur à la main, ça les regarde. Mais c'est mieux de le porter tout le temps. »



A vélo, le port du casque semble plus ancré dans les habitudes qu'à trottinette. Photo Vincent Sartorio

En fait, vous souhaitez jouer le précurseur ?

« Il m'appartient de protéger la population. Si ça fait progresser le débat et reporter sur les gens une forme de responsabilité, tant mieux. Si ça engage un débat au niveau de la Métropole de Lyon, pourquoi pas. On a déjà informé la Préfecture du Rhône. De toute façon, on aura besoin que les services de l'État acceptent de mettre en place l'arrêté dans leurs contrôles. Parce qu'au niveau de la police municipale, pour l'instant, le seul qu'on peut effectuer c'est celui de l'assurance. »

Justement, comment attribuer une mission supplémentaire à une police municipale déjà en souffrance au niveau de son effectif ?

« Il ne s'agit pas d'une mission supplémentaire puisque les agents effectuaient déjà des contrôles, de vitesse par exemple. On ajoute simplement un nouvel élément à contrôler. Et puis, les agents voyaient bien la difficulté de ne disposer d'aucun arsenal pour intervenir sur des usagers à trottinette. Parce que quand des contrevenants enquiquinent des gens sur la place Lazare-Goujon par exemple, ça reste compliqué de caractériser la conduite dangereuse. Cet arrêté vient renforcer la capacité de la police municipale à intervenir sur l'espace public

Quant au préavis de grève au sein de la police municipale*, il a été levé avant l'été. Il reste des questions de dialogue social, qui sont bien normales, mais je n'identifie pas de défiance de la police municipale vis-à-vis du maire ou de la collectivité. »



Les usagers à trottinette cumulent parfois les comportements à risque. Photo Vincent Sartorio

Comptez-vous faire de la prévention en amont ?

« Il y aura bien sûr une phase de prévention, comme toujours. On partira d'abord sur de la médiation, de l'explication. Les sanctions arriveront ensuite. Elles sont définies par le législateur. L'amende pourra aller jusqu'à 150 €. »

Quand imaginez-vous voir le port du casque se généraliser ?

« Je ne rêve pas non plus. Tout le monde ne va pas porter le casque du jour au lendemain. Je fais partie d'une génération qui a vu l'arrivée du casque obligatoire à mobylette : je suis bien conscient qu'il a fallu une génération pour que ça se généralise. Idem au ski. Mais si vous ne le faites pas entrer dans les mœurs à un moment, vous ne le ferez jamais. »

* La police municipale de Villeurbanne compte 49 agents sur 75 postes ouverts.

Des arrêtés préfectoraux à Paris et bientôt dans la Loire ?

En France, les utilisateurs de trottinettes électriques doivent avoir au moins 14 ans pour circuler sur les pistes cyclables ou sur les routes dont la vitesse maximale autorisée est de 50 km/h.

Les aires piétonnes leur sont autorisées à maximum 6 km/h.

La législation impose aux usagers de disposer d'une assurance responsabilité civile et leur interdit de rouler au-dessus de 25 km/h. Autrement dit, de débrider leur appareil.

Quant au port du casque, celui-ci n'est pas obligatoire sur le territoire national, sauf réglementation locale.

À Paris et dans sa couronne (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne), les préfetures ont arrêté, le 7 août 2026, l'obligation du port du casque ainsi que « d'un gilet de haute visibilité ou de tout équipement rétro-réfléchissant permettant d'être vu par les autres usagers de la route ».

Plus près de la Métropole de Lyon, la Loire envisage de rendre le casque obligatoire.

Une réflexion au niveau préfectoral qui fait suite notamment à un arrêté municipal pris par la maire du Coteau, près de Roanne.