



REVUE DE PRESSE*

DU VENDREDI 13 FEVRIER 2026

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

Samedi 7 février 2026

Actu Lyon | 23

Lyon 6e

Débaptiser ou non la rue Bugeaud: la prochaine équipe municipale tranchera

Ce vendredi, le comité Histoire et mémoire de la ville s'est prononcé, à la majorité, en faveur de la débaptisation de la rue Bugeaud, du nom de cette figure de la colonisation de l'Algérie au XIX^e siècle. Un avis consultatif. La suite appartient à l'équipe municipale qui sera élue en mars.

Dans l'affaire de la rue Bugeaud, le comité Histoire et mémoire de la ville dédié à l'accompagnement des élus dans leurs choix en matière de politiques mémorielles a parlé. Il s'est prononcé, à la majorité (1), en faveur de la débaptisation de la rue. Un avis consultatif qui ne saurait se substituer à la décision politique laquelle reviendra aux élus qui rejoindront l'hôtel de ville en mars.

C'était son premier dossier. Le groupe constitué entre autres, d'universitaires, d'experts du champ mémoriels et de mem-



Gouverneur général de l'Algérie, le maréchal Bugeaud a notamment joué un rôle décisif dans la colonisation et la répression des mouvements de résistance. Photo Joël Chicouard

bres d'institutions culturelles, avait été saisi par le maire pour se pencher sur une question : « Faut-il ou non débaptiser la rue Bugeaud », du nom controversé de ce militaire français, maréchal qui fut au cours du XIX^e siècle le gouverneur général de l'Algérie, et à ce titre, a joué un rôle décisif dans la colo-

nisation et la répression des mouvements de résistance.

L'avis rendu ce vendredi tient en 16 pages et rappelle tout le processus engagé depuis septembre. Il souligne : « La débaptisation n'est ni automatique ni exceptionnelle. Elle intervient lorsque l'hommage apparaît durablement incompatible

avec les valeurs contemporaines. »

Les convergences, les divergences

L'histoire ne date pas d'hier. Cela faisait plusieurs années que la municipalité était saisie par courrier ou pétition au sujet de la dénomination de la rue Bugeaud. Fin 2024, le collectif des Algériens de France s'était mobilisé à Lyon pour qu'elle soit débaptisée. Une pétition avait suivi. En réponse, un collectif et une pétition avaient vu le jour pour dire non au projet de débaptisation, reflet des inquiétudes quant aux conséquences, notamment, que ça engendrerait sur le plan administratif et les coûts afférents.

Le comité a pu entendre en audition chaque partie ainsi que des experts, des élus, et restitue les convergences, les divergences et les enjeux identifiés. Il note que « quelle que soit

l'issue retenue – changement ou maintien du nom, » il existe « un consensus très large sur la nécessité d'une contextualisation explicite, visible et durable. La situation actuelle de la rue Bugeaud ne peut être traitée par un simple statu quo : la « reconduction sans geste » ne recueille quasiment aucun soutien parmi les membres du comité. »

À noter cette réflexion d'un historien entendu le 17 septembre par le comité qui insiste : « Quelle que soit la décision, elle s'inscrit dans un espace conflictuel où l'apaisement ne peut être présumé automatique. »

Ailleurs, en France, des précédents ont eu lieu. En 2024, Paris a décidé de débaptiser l'avenue Bugeaud pour la renommer avenue Hubert-Germain, en hommage au dernier Compagnon de la Libération.

1- Pour : 19 ; contre : 1 ; abstention : 1 ; ne prend pas part au vote : 2.

Samedi 7 février 2026

Actu Lyon et région | 15

Métropole de Lyon

A46 sud, intermodalité, contournement Est: l'État repousse encore les annonces

Interrogé par le député Jean-Luc Fugit le 3 février sur le projet de passage à 2X3 voies de l'A46 sud et ses alternatives, le gouvernement a de nouveau botté en touche prétextant le contexte électoral tout en affirmant travailler dessus...

Il faudra encore attendre pour savoir ce qu'il adviendra du projet de passage à 2X3 voies de l'A46 sud et des aménagements du sud-est lyonnais en termes de transports. Le député Jean-Luc Fugit a bien remis une pièce dans le compte mardi en interrogeant le gouvernement à ce sujet la réponse est restée peu ou prou la même que ces dernières années.

Sous prétexte des prochaines échéances électorales locales cette fois-ci, le gouvernement, par la voie de sa ministre déléguée à l'Intelli-

gence artificielle et au numérique, a fait savoir qu'aucune annonce ne sera faite pour le moment et que le gouvernement travaillait dessus évoquant à plusieurs reprises l'intermodalité et le transport ferré.

«Déclaration vide, hors sol et profondément méprisante pour les territoires»

Un coup d'épée dans l'eau donc mais l'occasion d'une invitation à l'adresse du ministre des Transports pour qu'il se rende sur le territoire pour apporter des réponses une fois le verdict des urnes rendu.

Un souhait repris par la fédération d'associations Fracture peu tendre avec ce nouveau rendez-vous manqué. C'est un «abandon politique» à ses yeux pointant une «déclaration vide, hors sol et profond-

ment méprisante pour les territoires concernés.» Fracture réclame notamment «l'abandon définitif du projet d'élargissement de l'A46 sud», un engagement concret ainsi que la publication immédiate et «intégrale des études alternatives.»

«Une grande concertation en 2024»

À l'issue d'une concertation publique qui avait tourné à une levée de boucliers massive à son encontre, le projet de passage à 2X3 voies de l'A46 sud engorgée avait finalement abouti à une grande concertation de tous les acteurs des mobilités du secteur «sans tabou ni totem» annoncée par Clément Beaune en 2023...

Grand contournement Est et intermodalité

Réalisé au pas de course en 2024, rien n'en est sorti officiellement depuis. Parmi les



Engorgée et réputée accidentogène, l'A46 sud relie le nœud de TERNAY à SAINT-PIERRE. Photo Cyril Seux

alternatives, dont une intermodalité qui faisait consensus, le grand contournement Est reliant l'A432 au sud de Vienne, semblait un levier de désengorgement pertinent pour beaucoup. Pour ses partisans, cette autoroute avait la vertu d'absorber les véhicules du flux de transit destiné au national et à l'international, et

d'ainsi empêcher leur entrée dans l'agglomération lyonnaise et Lyon. Un réel contournement autoroutier aux effets allant au-delà de l'Est lyonnais pour une métropole embolisée dans l'attente d'une solution depuis plus de 40 ans en raison de projets qui n'ont jamais abouti.

● Cyril Seux



Huit bâtiments ont été détruits entre septembre 2025 et février 2026 pour laisser bientôt place à une nouvelle voirie reliant la rue Victor Basch et l'impasse Martin. Photo Chloé Pasquinelli



Plus de 80 000 € seront investis dans chaque appartement pour leur rénovation. Photo Chloé Pasquinelli

Villeurbanne

Résidence Monod: les immeubles tombent, la rénovation commence

À Villeurbanne, Est Métropole Habitat vient de lancer 20 mois de travaux dans la résidence Jacques-Monod, vieille des années 1980, et dont les logements étaient vétustes. Huit bâtiments ont déjà été détruits pour bientôt laisser place à une nouvelle rue et désenclaver le quartier.

Il y a quelques mois, nous nous étions rendus au sein de la résidence Jacques-Monod, feu « cité Olivier-de-Serres », où les travaux se faisaient attendre de pied ferme.

Un couple de personnes âgées nous présentait un logement vétuste et insalubre, en proie à une grave infiltration d'eau – problème réglé depuis, nous dit-on. Depuis, les travaux de restructuration ont commencé. Réfection extérieure, création d'une nouvelle rue... Le visage de la résidence promet de changer.

● Huit bâtiments ont été démolis

Le gros œuvre a déjà bien avancé. Les huit bâtiments (24 logements) qui reliaient les parties nord et sud de la résidence ont laissé place à un tas de gravats. L'opération de démolition a débuté en septembre dernier, et la destruction s'effectue entre décembre et février.

Une vingtaine de familles ont été relogées à ce titre, mais le reste des travaux – qui concernent 221 loge-

ments – se fera en présence des habitants.

● Objectif: « Désenclaver » la résidence

Le but affiché, insiste le maire (PS) de Villeurbanne, Cédric Van Styvendael, est de « désenclaver » une résidence à la configuration sinueuse, qui favorisait jusqu' alors les trafics. Dans cette démarche, les escaliers entre les différentes strates de la résidence sud (au débouché du boulevard Eugène-Régouillon) seront supprimés.

L'accès aux logements se fera depuis le boulevard, pour ouvrir la résidence sur l'extérieur. Une parcelle sera, aussi, bientôt cédée à un promoteur immobilier pour créer 39 nouveaux logements.

● Plus de 80 000 euros de travaux dans les logements

En parallèle, les travaux dans les appartements ont déjà commencé. La réfection des salles de bains et des W.C. représentent le plus gros des travaux. Les tableaux électriques et les interphones seront aussi remplacés. Les portes palières seront réparées (ou remplacées), de même que les portes de placard vétustes. Le tout, pour un coût moyen de 81800 € par logement.

Dans les parties communes, en plus d'une mise en

accessibilité, les halls d'entrée, visiblement abîmés par le temps et le mésusage, seront rénovés. Des locaux à vélos et poussettes seront créés et ceux à poubelle refaits. Les anciennes aires de jeu, déjà retirées, laisseront place à de nouvelles.

● Une rénovation énergétique à la demande des habitants

Le projet permettra surtout de rénover énergétiquement les bâtiments: lutter contre les îlots de chaleur, faire des économies d'énergie et favoriser un retour de la biodiversité. Pour la réhabilitation thermique, les surfaces extérieures seront isolées, l'étanchéité des toitures refaite. Les menuiseries et volets seront remplacés, de même que le système de ventilation.

Les bâtiments seront aussi raccordés au réseau de chaleur urbain. Ces travaux répondent notamment à la forte mobilisation des résidents du quartier en 2021, contre la précarité énergétique.

● Une hausse des loyers attendue

Certains ménages pourront s'attendre à des hausses de loyers ces cinq prochaines années (5 % maximum par an, pas plus de 30 % des ressources mensuelles du foyer). Une 3^e ligne de quittance sera aussi ajoutée pendant 15 ans, pour une moyen-

ne de 22 euros par an (11,25 euros la première année). Est Métropole Habitat (EMH) ajoute: « Nous estimons une baisse de consommation de plus de 30 % au regard de nos réhabilitations précédentes similaires. »

● Un projet à 22 millions d'euros

Le projet total coûte près de 22 millions d'euros: la majeure partie est investie par le bailleur, EMH. Le reste, par la Ville (300 000 euros) et la Métropole de Lyon (1,3 million).

« Un tel budget sans participation de l'État, c'est considérable », a rappelé Cédric Van Styvendael avec une émotion non dissimulée. « Mon lien avec ce quartier est très ancien, a-t-il préci-

sé. Je m'y suis installé en 2002. À l'époque, en tant que consultant dans un cabinet de conseil sur l'habitat, ma première mission était Jacques-Monod. 24 ans après, ça commence! »

La fin des travaux – réalisés par la même entreprise responsable de la rénovation de Bel-Air, à Saint-Priest – est prévue pour l'été 2027.

● Chloé Pasquinelli

221

C'est le nombre de logements qui doivent être rénovés. 24 ont été supprimés avec la démolition de huit immeubles.



La vieille aire de jeu a disparu, une nouvelle sera créée. L'objectif est de « désenclaver » la résidence. Photo C. Pasquinelli

Dimanche 8 février 2026

Actu Villeurbanne | 27

Villeurbanne

Projet T9: ses parcelles passent de 5,3 M€ à 2,18 M€, il dénonce un « passage en force »

Au 45-49 rue de la Feysine, deux parcelles appartenant à la SCI Geneviève doivent être rognées afin de poser les rails de la future ligne de tramway T9. Le propriétaire, qui a vu le prix de ses parcelles passer de plus de 5,3 millions d'euros à 2,18 millions, s'estime lésé. Sytral mobilités, porteur du projet, lui répond.

Les travaux du T9 avancent bon train. Cette future ligne de tramway – qui relie Vaulx-en-Velin La Soie à Charpenne à Villeurbanne en desservant notamment le Mas du Taureau, Saint-Jean et les Buiers – doit être mise en circulation fin 2026, début 2027. C'est ce que Bruno Bernard, président (Les Écologistes) de Sytral mobilités a annoncé à l'occasion de l'inauguration du pont de Saint-Jean, jeudi 5 février, pour sa partie mobilités douces (piste cyclable et chemin piéton).

Sauf que côté Ouest de ce pont, à la sortie de la trémie sous le périphérique Laurent-Bonnevay, le projet déraile. Au 45-49 rue de la Feysine exactement. Ces deux parcelles (les n° 128 et 129 au cadastre de Villeurbanne) appartiennent à la SCI (Société civile immobilière) Geneviève. « Mes parents les ont achetées en 1989 et 1990 », retrace Marc Devaux, membre de la fratrie de quatre frères et sœurs héritiers de ces terrains. « Je ne suis pas contre le projet, que je trouve très bon », pose d'emblée le quinquagénaire. Mais il tient à dénoncer un « passage en force » de la part de Sytral mobilités. Qui doit abso-



Marc Devaux, gérant de la SCI Geneviève. Derrière lui, le début des tranchées pour les rails du T9, sur de la Feysine. Photo Vincent Sartorio

lument opérer des aménagements d'élargissement de la voirie dans cette rue de la Feysine.

Promesse de vente à plus de 5 millions d'euros

Retour en 2022. Alors que la première concertation autour du tracé du T9 s'est terminée un an plus tôt (août à octobre 2021), la SCI Geneviève signe une promesse de vente avec Vinci immobilier à hauteur de 5,3 millions d'euros contre l'intégralité des deux parcelles des Devaux. Mais le promoteur rompt sa promesse en mai 2023. Marc Devaux soupçonne une entente entre le mastodonte de la construction et l'autorité organisatrice

des mobilités des territoires lyonnais, en affaires sur de nombreux chantiers sur la métropole lyonnaise. « Des échanges ont eu lieu concernant le projet de construction d'un immeuble de bureaux », reconnaît Sytral mobilités, sollicité par *Le Progrès*. « Mais ces discussions ont conclu à l'infaisabilité du projet en l'état du plan de prévention des risques naturels d'inondation (PPRNI) et ont montré que la surface constructible potentielle sur la parcelle était largement surestimée. »

Derrière, Sytral mobilités entame une négociation à l'amiable avec la SCI Geneviève pour acquérir les deux parcelles. Et formule une offre de 2,18 mil-

lions d'euros. C'est là que deux versions s'opposent. « Sytral mobilités a finalement fait volte-face en invoquant des prétextes », assure Marc Devaux. « Les discussions ont pris fin en décembre 2024 suite au refus, par la SCI Geneviève, de la dernière offre », rétorque Sytral mobilités. Rendez-vous donc devant le juge des expropriations pour départager les deux parties, puisqu'entre-temps, la préfecture du Rhône déclare le projet T9 d'utilité publique.

Décision favorable, puis expropriation

Le 2 juin 2025, le juge des expropriations rend une première décision, favorable à la SCI Geneviève. Mais Marc Devaux

ne reçoit aucune notification. Sytral mobilités oui. « Le juge ne s'était pas prononcé sur le fond du dossier, constate Sytral mobilités. Il a refusé de se prononcer sur l'expropriation des parcelles concernées par l'arrêté de cessibilité émis par la préfecture au motif que l'ensemble des pièces permettant de justifier le respect des modalités de publicités. » Alors, l'instance sollicite la préfecture du Rhône pour organiser une enquête parcellaire complémentaire en septembre. Laquelle aboutit cette fois, le 6 janvier, sur un avis tranché du juge des expropriations : la SCI Geneviève doit céder une partie de ses deux parcelles contre une indemnité de 1,114 million d'euros.

Sauf qu'entre-temps, les ouvriers d'une entreprise violent la propriété « sans aucun droit ni titre, ce qu'ils ne pouvaient ignorer », précise Me Geoffrey Chareyre, avocat de la SCI Geneviève. Et ils commencent à tracer, à la craie sur le bitume, le passage des futurs rails de tramway sous les yeux de Geneviève Devaux, 80 ans.

Sytral mobilités plaide « une erreur humaine, commise par une entreprise mandatée par un concessionnaire de réseaux » et assure ne « pas en avoir été informé ». Qu'importe, pour le fils Marc Devaux, cet épisode semble marquer un point de non-retour. Déterminé, il fait appel de la décision du juge des expropriations. Rue de la Feysine, la continuité des rails n'est pas encore assurée. De quoi mettre en retard la mise en circulation du tramway ?

● Vincent Sartorio

Nouveau découpage : des activités menacées ?

Dans sa décision du 6 janvier 2026, le juge des expropriations décide de rogner sur les deux terrains de la SCI Geneviève, contre une indemnité de 1,114 million d'euros. Ce qui s'avère nécessaire pour élargir la voirie et ainsi poser les rails côté impair de la rue de la Feysine.

Sauf que cette opération menace sérieusement l'activité des locataires de la SCI Geneviève. À commencer par

la pizzeria 'Chez Carloni'. La bâtisse à la façade rose, plus avancée que le reste des bâtiments du côté Est, doit être rasée.

Idéal Pneu en revanche se trouve plus reculé. Mais le dirigeant du garage, Frédéric Bourgeade, craint le nouveau découpage parcellaire. Impossible, selon lui, pour les bennes qui viennent chercher les pneus usagés, de bénéficier d'un rayon de

braquage suffisant s'il perd des mètres carrés. « Sans compter qu'en plus, le tramway aura la priorité, donc les clients et prestataires devront patienter longtemps avant d'accéder à notre parking réduit. Les travaux nous ont déjà beaucoup pénalisés en 2025. J'ai dû licencier et renoncer à lancer une nouvelle activité. Avec ces nouvelles conditions, je ne sais même pas si je peux continuer. »



Frédéric Bourgeade, gérant d'Idéal Pneu, rue de la Feysine, depuis treize ans. Photo Vincent Sartorio

8 **Actu** Lyon et région

Rhône

Dans la Vallée de la Chimie, viv

Après l'accident mortel survenu sur le site d'Elkem, salariés, riverains et retraités de la Vallée de la Chimie racontent leur rapport au danger.

Après l'accident mortel d'Elkem, la Vallée de la Chimie est traversée par une question : comment vivre et travailler avec le risque ? Dans les ateliers, les laboratoires, les habitations, salariés, retraités et riverains racontent un rapport au danger fait d'habitudes, de procédures... et d'une certitude partagée : il ne disparaît jamais totalement.

Dans ce couloir industriel imbriqué dans le milieu urbain, ceux qui travaillent dans la chimie vivent souvent à côté de leur site. C'est en 1853 que commence cette industrialisation, lorsque la famille Perret découvre le procédé de fabrication de l'acide sulfurique, à Saint-Fons. Trente ans plus tard, le chimiste lyonnais Prosper Monnet s'y installe pour développer des colorants artificiels, puis le miroitier Saint-Gobain et l'aspirine de Rhône-Poulenc en 1928.

« S'il y a un accident, c'est une accumulation de petites choses qui finit par exploser »

Certains matins, des odeurs, vanille, œufs pourris, flottent dans l'air autour de la Vallée de la Chimie. Pourtant, on ne « fabrique pas du chocolat », selon

l'expression de Didier Chaix, salarié de Kem One. Ici, « le danger fait partie du décor » : produits inflammables, procédés complexes, maintenance sous tension. « On travaille avec des produits cancérigènes, toxiques, parfois explosifs, insiste-t-il. La maîtrise des procédés et une politique de sécurité au plus haut niveau sont indispensables. »

« Comment éviter qu'un tel drame se reproduise ? »

Abdel Yousfi, salarié syndiqué de Jekt.

Travailler dans la chimie, explique ce délégué CGT, suppose une forme d'habitation : « Ça fait des années qu'on y travaille pour gagner notre croûte, on ne vient pas avec la boule au ventre. »

« Ils m'ont nourri pendant trente ans, je ne veux pas cracher dans la soupe », indique ce salarié de Domo Chemicals. Aujourd'hui en arrêt, cet opérateur comprend « les gens qui connaissent l'angoisse », même si lui ne l'a jamais ressentie. « S'il y a un accident, c'est une accumulation de petites choses qui finit par exploser », constate celui qui se dit « précautionneux ». Ce cinquantenaire témoigne : « Chez nous, la culture sécurité est très élevée, parfois pesante ». Pourtant, « des morts au



Abdel Yousfi, salarié syndiqué de Jekt, raconte son expérience avec la pollution de la Vallée de la Chimie. Photo Richard Mouillaud

travail, ce n'est jamais normal. » « Certains salariés n'ont pas encore repris le travail. Revenir sur un site où des collègues sont morts, c'est extrêmement difficile », analyse Estelle Delaune, secrétaire générale CFDT de la chimie. Dans ce bassin industriel dense, « ce sont

des familles, des amis, des équipes entières qui sont touchées. »

« On a respiré des choses qu'on ne connaissait pas »

Prestataire informatique pour Syensqo, Stéphane Cherbint intervient régulièrement dans la Vallée de la Chimie. Sans « appréhension particulière » avant l'explosion d'Elkem, il est depuis « clairement plus vigilant ». D'autant que, souligne-t-il, « qu'ils ont déjà connu des soucis d'explosions ».

« À l'avenir, j'éviterai par exemple de m'approcher de leur site », ajoute le presque soixantenaire. Entre collègues, le sujet revient régulièrement. Tous les intervenants extérieurs sont cependant soumis à des règles strictes : « Nous avons dû passer des habilitations et des formations aux risques chimiques ».

Pour Abdel Yousfi, syndicaliste chez Jekt, l'électrochoc fut immédiat. Arrêt de production, regroupement des salariés, déclenchement du plan Orsec... Très vite, « une centai-

ne de salariés, très inquiets » se sont tournés vers lui, « notamment ceux qui manipulent des produits similaires ». Préoccupé, il se questionne : « Comment éviter qu'un tel drame se reproduise ? »

« Le risque zéro n'existe pas, répond un retraité de l'usine de Saint-Fons, âgé de 83 ans, c'est l'exposition à un danger, qui lui, est toujours là ».

L'ancien se souvient aussi d'un accident mortel qui a « traumatisé tout le monde », d'un collègue qu'il connaissait « très, très bien », survenu au milieu des années 1990 au centre de recherche de Décines-Charpieu.

Son voisin, resté près de quarante ans dans la même usine, se souvient : « On n'avait pas l'impression de manipuler des produits qui allaient exploser. » Avec le recul, cet octogénaire craint davantage les effets sanitaires à long terme que les explosions : « On a respiré des choses qu'on ne connaissait pas, de l'amiante, des solvants... ». Aujourd'hui, nombre de leurs collègues sont décédés.

● Mathilde Fulleringer-Roy

Polluants éternels : « Une pollution constante » et des industriels assignés en justice

Les industriels Arkema et Daikin Chemical ont été assignés en justice pour leur pollution aux PFAS, jeudi 29 janvier par les associations Notre Affaire à Tous et PFAS contre Terre et près de 200 riverains de la Vallée de la Chimie. Parmi eux, Jean-Paul Massonnat, 74 ans, habite autour de la Vallée de la Chimie depuis 35 ans. Ce retraité du domaine de la santé est inquiet : « Mon sang a été prélevé et analysé : les résultats sont catastrophiques. Je suis saturé de PFAS, ma femme aussi. » Ce qui le sidère, c'est d'avoir été contaminé

sans lien professionnel avec l'industrie. Membre de l'association Bien vivre à Pierre-Bénite, il déplore « l'absence de protection » des autorités.

150 plaignants

Son président, Thierry Moulin, 72 ans, dit avoir toujours vécu avec la conscience du risque industriel. Ce qu'il n'avait pas imaginé, en revanche, c'est l'ampleur et la nature de la pollution révélée ces dernières années : « On pensait à un accident ponctuel. Pas à une pollution consciente du fleuve, des terrains, des jardins. » Lui « habite à

300 mètres de l'usine à côté d'une école, d'un terrain de foot. » Une action en justice est en cours : une procédure civile en réparation, avec 150 plaignants : « Je ne me bats plus pour moi, mais pour les autres », précise Jean-Paul. Mais cette peur se heurte à une autre réalité sociale, celle des habitants qui ne veulent pas perdre leur emploi. « Ici, le chômage est autour de 11 %. Le souci des gens, c'est de mettre quelque chose dans l'assiette et d'avoir un toit. Courir après les pollutions, c'est secondaire », conclut-il.

● M. F. R.

Vivre et travailler avec le danger



« On a respiré des choses qu'on ne connaissait pas »

Un retraité de l'usine de Saint-Fons

La Vallée de la Chimie, « un territoire avec un des plus hauts niveaux de sécurité en Europe »

Julien Lahaie, ancien directeur de la mission Vallée de la Chimie, revient sur les risques, les contrôles et les limites du « risque zéro ». Territoire industriel à hauts risques, la Vallée de la Chimie concentre enjeux de sécurité, de santé publique et de transition écologique.

Julien Lahaie a dirigé la mission Vallée de la Chimie de 2018 à 2021, après y avoir travaillé plus de dix ans. Aujourd'hui secrétaire général à la planification écologique auprès de la préfète, il revient sur les enjeux de sécurité d'un territoire industriel unique en Europe.

Faut-il parler d'un territoire particulièrement dangereux ?

« La Vallée de la Chimie concentre une densité exceptionnelle d'activités à risque : une douzaine de sites Seveso, seuil haut sur un corridor de 12 kilomètres, au cœur d'un bassin de vie de près de 100 000 habitants et avec 50 000 salariés, dont 20 000 directement en

lien avec la chimie. C'est quasiment unique en Europe. C'est un territoire dangereux par nature, mais il n'y a pas tant d'accidents que cela au regard de cette concentration. La raison est simple : le niveau de réglementation et de contrôle est extrêmement élevé. Les sites sont soumis à la directive européenne, à des inspections régulières, parfois inopinées, et à une obligation permanente de retour d'expérience après chaque incident. »

Pourquoi, malgré ces dispositifs, des accidents continuent-ils à se produire ?

« Un accident industriel n'a jamais une cause unique. C'est toujours une combinaison de facteurs : vieillissement des infrastructures, dont certaines datent de la période 1848-1970, conditions particulières comme périodes de congés, organisation du travail, parfois éloignement des centres de décision pour des groupes internationaux dont le siège n'est pas en France. On constate aussi que certains sites sont



« Un accident industriel n'a jamais une cause unique »

Julien Lahaie, ancien directeur de la mission Vallée de la Chimie

plus exposés que d'autres, notamment les plus anciens ou ceux situés à proximité d'infrastructures de transport de matières dangereuses, comme les gares de triage. Malgré tout, la France dispose du plus haut niveau de sécurité industrielle en Europe. Les salariés sont

formés, les règles sont strictes, les contrôles permanents. Mais le risque zéro n'existe pas, même avec le meilleur cadre possible. »

Face à cette situation, qui est responsable de la sécurité dans la Vallée de la Chimie ?

« La sécurité repose sur un triptyque indissociable : l'État, la Métropole et les industriels. L'État contrôle, autorise et sanctionne si nécessaire. La Métropole de Lyon joue un rôle clé, notamment à travers les plans de prévention des risques technologiques : remplacement de fenêtres, création de pièces de confinement, accompagnement des riverains. Les industriels, eux, ont massivement investi. Certains sites ont mis en place des permis à points pour les entreprises extérieures, d'autres ont des pompiers et un médecin du travail présents 24 heures/24. Les directeurs de site sont aujourd'hui évalués et parfois rémunérés en fonction du nombre d'accidents évités. »

■ Mathilde Fulleringer-Roy

Repère ► Du 4 janvier 1966 au 22 décembre 2025 : 23 morts en presque 60 ans

Dans les années 1980, la chimie faisait figure d'industrie à haut risque : près d'une trentaine d'accidents par an étaient recensés en France. Dans la Vallée de la chimie, au sud de Lyon, cette histoire reste marquée par une succession d'accidents. Historique.

► 4 janvier 1966 : catastrophe de la raffinerie de Feyzin

Une explosion majeure secoue la raffinerie de Total à Feyzin, provoquée par la fuite de propane puis par plusieurs explosions en chaîne : 18 personnes décèdent, dont 11 sapeurs-pompiers, et des dizaines sont blessés dans un incendie qui dure plusieurs jours. Cet événement devient une référence dans l'histoire des accidents industriels en France.

► 2 juin 1987 : incendie au port Edouard-Herriot

Plusieurs cuves d'hydrocarbures sont ravagées pendant vingt heures par les flammes. Bilan : 2 ouvriers morts et 600 pompiers mobilisés. La société Shell sera reconnue responsable neuf ans plus tard.

► 17 au 18 octobre 1991 : deuxième incendie au port Edouard-Herriot

Cette fois-ci, pendant la nuit deux cuves d'une péniche effectuent un transvasement d'hydrocarbu-



La catastrophe à la raffinerie de Feyzin, le 4 janvier 1966. Photo d'archive Le Progrès

res et le feu se propage à d'autres barges situées à proximité.

► 17 juin 2016 : accident mortel à Elkem Silicones à Saint-Fons

Sur le site d'Elkem à Saint-Fons, un salarié perd la vie à la suite d'un incendie déclenché par une explo-

sion dans l'usine, un drame qui avait mis en lumière des failles de sécurité.

► 2 mai 2023 : fuite de trifluorure de bore à Arkema à Pierre-Bénite

Sur le site d'Arkema à Pierre-Bénite, une fuite de trifluorure de bore (gaz toxique BF3) se produit le 2 mai 2023. Le plan d'opération interne est déclenché, mais l'incident ne fait pas de blessés.

► 22 mai 2019 : incendie sur un site de traitement de déchets à Saint-Fons

Un feu se déclare dans un centre de tri de déchets dangereux à Saint-Fons, mobilisant plusieurs dizaines de pompiers pendant la nuit. L'incendie n'a pas fait de victimes, mais il attire l'attention sur les risques liés aux activités périphériques aux grands sites industriels.

► 22 décembre 2025 : nouvelle explosion mortelle chez Elkem Silicones à Saint-Fons

Une explosion suivie d'un incendie dans un atelier pilote du site Elkem Silicones cause la mort de deux salariés et plusieurs blessés graves, conduisant au déclenchement du plan Orsec dans la Vallée de la Chimie.



09/02/26

Lyon relance sa bourse jeunes pour les projets écologiques



Avec ce dispositif, la Ville souhaite pousser la jeunesse à s'engager (crédit : Adobe Stock).

La Ville reconduit son **dispositif de soutien** destiné à encourager l'engagement écologique des jeunes sur le territoire. Les **candidatures s'achèvent le 1^{er} mars**.

Les grandes lignes

- La Bourse jeunes Lyon 2030 s'inscrit dans la stratégie municipale visant la **neutralité climatique** à l'horizon de la décennie. La démarche repose sur un constat local : depuis les années 1960, la **température moyenne** a progressé de **2,4°C** dans la métropole, avec des épisodes extrêmes plus fréquents.
- Dans un contexte où les villes génèrent plus de **70 % des émissions de gaz à effet de serre**, la collectivité mise sur les **initiatives citoyennes** pour faire émerger des réponses concrètes.
- Le dispositif finance ainsi des projets portés par des **16-25 ans** autour de la réduction des émissions, de l'adaptation ou de la sensibilisation, tout en les intégrant à l'écosystème Lyon 2030 et à ses **réseaux d'acteurs locaux**.

En pratique

- La bourse s'adresse à des **jeunes résident, étudiant, travaillant ou engagés** associativement à **Lyon**, seuls ou en groupe. Le soutien atteint **2 000 €** pour une initiative individuelle et **5 000 €** pour un collectif, avec un versement majoritairement anticipé puis complété après bilan.
- Au-delà du financement, les lauréats bénéficient d'un **accompagnement technique et administratif**, notamment par les **services municipaux** et la **pépinière associative** Anciela.
- Les projets sont évalués selon leur **impact environnemental**, leur **faisabilité** et leur capacité à mobiliser localement, avec une attention particulière pour les actions

menées dans des **quartiers prioritaires** ou impliquant des **publics vulnérables**.

Candidater

- Les dossiers doivent être déposés avant le **1^{er} mars à minuit** pour la **1^{re} session**, suivie d'une **présentation orale** devant jury en mars.
- Les propositions peuvent concerner des **domaines variés** — culture, sport, mobilités ou innovation technique — à condition de ne pas être finalisées et d'avoir un **impact sur le territoire lyonnais**. Le dossier comprend la description du projet, le **budget détaillé**, les justificatifs administratifs et les pièces courantes, et peut être accompagné d'éléments visuels.
- Des ressources gratuites existent pour structurer la candidature, via les services municipaux ou **Anciela**. Les résultats sont communiqués sous **20 jours**, marquant la 1^{re} étape d'un suivi jusqu'au bilan final.

Mercredi 11 février 2026

Lyon

Avenue Lumière, la suppression des feux sonores met en danger les malvoyants

Pierre Mignonat est non-voyant. Il alerte sur la suppression des feux tricolores équipés de signaux sonores avenue des Frères-Lumière, supprimés avec le réaménagement de cette artère. Il demande à la Métropole de les réinstaller de toute urgence.

« Je viens d'écrire au procureur de la République pour mise en danger de la vie d'autrui. » Pierre Mignonat n'y va pas par quatre chemins pour dénoncer la suppression des feux sonores destinés aux personnes malvoyantes et non-voyantes sur l'avenue des Frères-Lumière. Elle fait suite au réaménagement en cours piloté par la Métropole de Lyon. Avec la disparition des feux tricolores sur trois carrefours (angles rues Villon, Saint-Gervais et Saint-Maurice), c'est aussi ce dispositif qui passe à la trappe. Alors qu'il permettait aux personnes déficientes

visuelles de traverser plus sereinement les passages piétons en actionnant une télécommande universelle.

Des feux provisoires viennent d'être installés au carrefour de la rue Saint-Gervais et de l'avenue Lumière. Mais pour Pierre Mignonat, cela ne change rien.

« Ça roule vite ici ! »

« Je m'approche, j'observe, je tends le bras pour me montrer et je traverse d'un bon pas, parfois les gens m'aident car c'est compliqué et dangereux », explique ce riverain de 37 ans qui habite le quartier depuis plus de 10 ans. « La limitation de vitesse a été réduite à 30 km/heure mais je ne compte pas sur le civisme des automobilistes pour la respecter. Ça roule vite ici ! »

En octobre dernier, en commission permanente, par la voix du conseiller métropolitain, Christophe Geourjon, l'opposition interpellait Bruno Ber-

nard, le président du Grand Lyon : « La suppression des feux tricolores pose un problème de sécurité, ces mêmes feux servaient aussi d'avertisseur pour les malvoyants. Par manque d'anticipation, aucune installation de substitution n'a été mise en place. »

Des actions si rien ne change

Toujours en octobre, interrogé par *Le Progrès*, Hubert Bécart, l'adjoint au maire du 8^e en charge de la Voirie, justifiait cette décision, chiffres à l'appui : « Avant les travaux, il y avait 7 600 voitures par jour en semaine sur l'avenue Lumière [...] Aujourd'hui, ce trafic automobile est divisé par deux à trois. »

L'argument ne convainc pas Pierre Mignonat : « Les trottoirs mesurent environ 2 cm de haut au niveau d'un passage piéton, avec le réaménagement, ils sont à 0,7 centimètre, on se retrouve sur la chaussée sans s'en rendre compte, une difficulté supplémentaire pour les non-voyants. » Il entend mener des actions si la Métropole reste sur ses positions. Comme « un sit-in avec d'autres non-voyants au milieu de l'avenue Lumière ».

● Régis Barnes



Pour Pierre Mignonat, « traverser l'avenue Lumière est devenu dangereux ». Photo Régis Barnes

« Je m'approche, j'observe, je tends le bras pour me montrer et je traverse d'un bon pas »

Pierre Mignonat

« Cette avenue reste dangereuse »

« On avait alerté les élus avant les travaux sur l'avenue Lumière sur la nécessité de maintenir les équipements pour les déficients visuels qui sont nombreux dans le 8^e. Mais du jour au lendemain, on a supprimé ces feux », commente Pierre-Marie Micheli, vice-président de l'association Point de Vue sur la ville qui traite les problèmes d'accessibilité et représente les personnes déficientes visuelles.

« Le même problème avec les bandes d'éveil »

Très engagé dans d'autres instances au niveau national, il alerte : « La Métropole aurait pu attendre la fin des travaux avant de prendre une telle décision. Quand on traverse, et surtout au niveau de la rue Saint-Maurice, il faut s'imposer et même avec un chien d'aveugle, cela reste une grosse difficulté qui nous met en stress. D'autant que le



Pierre-Marie Micheli. Archive fournie par Pierre-Marie Micheli

passage piéton n'est pas aligné avec la rue, avec une canne, ça demande une concentration importante. »

« L'accessibilité a été très portée sur le vélo par les élus mais pourquoi les cyclistes sont-ils prioritaires ? interroge Pierre-Marie Micheli. On a le même problème avec les bandes d'éveil [des dispositifs tactiles destinés aux personnes déficientes visuelles sur leur cheminement]. Quand on

fait des trous, elles devraient systématiquement être réinstallées mais on est loin du compte, comme à Monplaisir. » Pour ce militant, « remettre les feux serait la solution. On voit bien que cette avenue reste dangereuse et pas que pour les déficients visuels. On l'a encore vu avec cet accident de début d'année. » Une fillette de 4 ans avait été percutée par un automobiliste alors qu'elle traversait un passage piéton.

Un feu avec signal sonore appelé à disparaître à l'angle de la rue Saint-Gervais

« La Métropole de Lyon compte 1 700 carrefours à feux et 99,8 % d'entre eux sont équipés de la sonorisation pour les personnes malvoyantes, indique le Grand Lyon. Un taux de couverture qui la place en tête des autres villes françaises. » Concernant l'avenue Lumière, « la Métropole a travaillé en amont avec la commission d'accessibilité, une instance qui réunit un panel d'associations représentant différents types de handicap. Le projet a été présenté au groupe de travail voirie espaces publics, en novembre 2023. Depuis, d'autres temps d'échanges ont eu lieu avec des représentants associatifs de la déficience visuelle sur les sujets de contraste, de détection des espaces et d'accessibilité en phase chantier. »

« Un feu avec signal sonore est installé au croisement avec la rue Saint-Gervais, confirme La Métropole. Il est

mis en place de manière provisoire pendant les travaux et pour accompagner le changement, à la demande des riverains. Quand le projet sera terminé, le feu ne sera plus nécessaire. L'aménagement de l'avenue s'accompagne de nouveaux dispositifs pour les déplacements des piétons : élargissement des trottoirs, création de trottoirs filants aux intersections qui accentue le caractère prioritaire des piétons. Les véhicules venant des rues perpendiculaires monteront au niveau du trottoir pour traverser l'avenue, ce ne sera plus aux piétons de descendre au niveau de la chaussée pour traverser. »

« Avec la baisse du trafic auto, l'augmentation des modes actifs et le développement d'autres éléments de sécurité, les feux ne sont plus la seule réponse immédiate pour sécuriser les usagers qui empruntent l'espace public. »

Lyon 2^e

«Le tunnel répondrait à notre combat mais remet en cause le Teol»

Les membres du Comité d'intérêt local Sud Presqu'île-Confluence ont chacun leur avis. Mais l'association ne souhaite pas s'impliquer dans la campagne des Municipales 2026. « Notre raison d'être est la défense des intérêts généraux des habitants du quartier », reprécise Jérôme Humbert, son président, lors d'une rencontre avec *Le Progrès*.

Jérôme Humbert, l'assemblée générale du Comité d'intérêt local Sud Presqu'île-Confluence s'est tenue vendredi dernier, conservez-vous votre siège de président ?

« *A priori* oui. Le bureau doit désormais se réunir, mais comme personne ne se bouscule, je pense que je serai en effet reconduit dans mes fonctions. 2026 sera d'ailleurs l'année où

nous tenterons de redynamiser notre association pour rassembler un peu les adhérents, aujourd'hui au nombre de 87. »

Pour les nouveaux habitants, pourriez-vous rappeler ce qu'est le CIL et sa dynamique ?

« Le CIL Sud Presqu'île-Confluence s'étend de la rue Sainte-Hélène à la pointe de Confluence. Notre raison d'être est la défense des intérêts généraux des habitants. Contrairement aux comités de quartier, nous ne dépendons pas de la municipalité. Pour conserver notre libre arbitre, notre indépendance financière et notre droit de parler, nous organisons plusieurs manifestations durant l'année (vide-greniers en mai, fête du printemps, ciné plein air). Ces animations permettent surtout de créer du lien social dans notre quartier qui a toujours eu une âme de village, même si avec 12 000 habitants aujourd'hui, c'est un peu plus compliqué. Un autre grand volet de notre action est la conservation du patrimoine et notamment le tunnel qui relie les deux anciennes prisons Saint-Joseph/Saint-Luc : nous avons à cœur de voir restaurer et préserver les œuvres d'art qu'il abrite. »

Le CIL s'implique-t-il en



« Notre quartier a toujours eu une âme de village », souligne Jérôme Humbert, président du CIL Sud Presqu'île depuis 2021. Photo Christelle Lalanne

politique ?

« Non. Notre objectif est d'être force de propositions, d'inflexion mais pas d'opposition. En revanche, nous siégeons en commission de la SPEL Confluence pour nous tenir informés. Le CIL est apolitique mais ses membres peuvent avoir des idées très différentes.

Nous débattons beaucoup mais avons toujours mené des actions qui s'inscrivent dans l'intérêt général. Pour exemple, nous avons obtenu que le Tramway de l'ouest lyonnais (Teol) ne passe pas par le cours Suchet ; que la part du privé soit baissée dans le Champ, la forêt urbaine qui prend forme

au sud de Confluence. En revanche, nous militons toujours pour la remise en service du pont-levis sur la Darse. »

Le CIL est plutôt team tunnel ou Teol ?

« Voilà qui fait débat entre nous [sourires]. Le tunnel ⁽¹⁾, même si nous n'en connaissons pas encore le détail, répondrait à notre combat de limiter, sur Perrache, la circulation et les nuisances liées à l'autoroute A6. Il pourrait, en revanche, remettre en cause les avancées déjà actées pour le quartier comme l'ouverture du centre d'échange de Perrache, très attendue par les habitants. Il mettrait aussi en cause le Teol qui pouvait ouvrir notre quartier sur l'Ouest lyonnais et donner une bouffée d'oxygène au centre commercial et aux autres commerces avec une nouvelle clientèle. La question est compliquée. Pourquoi ne pas envisager, par exemple, de faire payer aux non Rhodaniens la traversée de Fourvière ? »

● **Recueillis par Christelle Lalanne**

(1) Promesse de campagne de Jean-Michel Aulas et Véronique Sarcelli (Grand Cœur Lyonnais), ce tunnel de 8 kilomètres passerait sous la presqu'île, Gerland et la Saône pour désengorger le tunnel de Fourvière.

« Nous militons toujours pour la remise en service du pont-levis sur la Darse »

Jérôme Humbert

12/02/26

Lyon 1^{er}

Pollution : une réouverture ponctuelle de la cour de l'école Servet bientôt envisageable

Dans le cadre du plan pluriannuel d'équipement visant à préserver, moderniser et adapter le patrimoine scolaire aux enjeux sanitaires, environnementaux et d'accessibilité, la Ville de Lyon va engager à l'été 2026, des travaux structurants pour améliorer durablement l'isolation thermique, la qualité de l'air intérieur et les conditions d'accueil, du groupe scolaire Michel-Servet.

C'était une priorité du plan de mandat 2020-2026 et du programme d'investissement de la majorité écologiste. Celle de s'occuper du groupe scolaire Michel-Servet, réputé comme l'un des plus pollués de Lyon du fait de sa proximité immédiate avec l'entrée du tunnel de la Croix-Rousse.

« Le projet a été retardé en raison des difficultés rencontrées à faire aboutir une rénovation d'une telle ampleur dans un édifice historique d'un secteur classé », avait expliqué la maire du 1^{er} arrondissement, Yasmine Bouagga, en décembre 2025. Approuvé par le conseil municipal, il est aujourd'hui d'actualité.

Début des travaux à l'été 2026

L'école va (enfin) faire l'objet de travaux de rénovation partielle thermique, d'amélioration de la qualité de l'air intérieur, d'accessibilité et de réaménagement des espaces scolaires. L'opération d'un montant d'investissement global de 7,155 millions d'euros, devrait démarrer à l'été 2026 pour une livraison en 2028. Le projet prévoit l'installation d'une ventilation double flux performante, équipée de filtres



L'école Michel Servet est située à proximité immédiate du tunnel de la Croix-Rousse, en bas des pentes de la Croix-Rousse, côté Rhône. Photo Yves Le Flem

spécifiques conformes aux préconisations sanitaires, afin d'améliorer la qualité de l'air intérieur, la rénovation énergétique des bâtiments et l'amélioration du confort thermique et des opérations de désamiantage et de déplombage.

Il envisage également la restructuration des espaces scolaires, incluant la création d'un restaurant scolaire mutualisé et d'un préau de 45 m². Enfin, une mise en accessibilité complète des bâtiments est prévue pour les personnes à mobilité réduite, via l'installation d'un ascenseur, le réaménagement des sanitaires et la création d'une rampe. En agissant à la fois sur l'enveloppe du bâti, la ventilation et l'organisation des espaces, ce projet apporte, selon la Ville, des réponses concrètes aux enjeux de santé, de bien-être et de qualité de l'air pour les enfants, les équipes

éducatives et les personnels municipaux.

Pour la Ville de Lyon « le projet de rénovation de l'école Michel-Servet s'inscrit en complément des politiques publiques menées en faveur de la réduction des émissions polluantes et de l'amélioration du cadre de vie autour du tunnel de la Croix-Rousse ». Le groupe scolaire fait, depuis plusieurs années, l'objet d'une attention particulière en matière de pollution atmosphérique, indique-t-elle dans un communiqué. Les données issues des mesures réalisées par Atmo Auvergne Rhône-Alpes indiquent que le nombre de dépassements du seuil d'information pour le dioxyde d'azote (NO₂), historiquement élevé jusqu'en 2019, a connu une très forte diminution depuis 2020.

Cette amélioration s'inscrit dans une dynamique plus large

de baisse du trafic automobile sous le tunnel de la Croix-Rousse, estimée à environ - 23 % entre 2017 et 2022. De futurs aménagements des voies de circulation en amont du tunnel devraient contribuer à poursuivre cette tendance. Par ailleurs, les services techniques de la Ville travaillent en lien avec Atmo, à l'élaboration d'un protocole de vigilance, en vue d'envisager la réouverture ponctuelle de la cour.

● De notre correspondant
Yves Le Flem

7,155

En millions d'euros, le montant d'investissement global des travaux de rénovation de l'école Michel-Servet.

Lyon

Quai Gailleton, des arbres centenaires abattus : il a fallu « confiner le chantier »

L'opération est rapide et extrêmement encadrée. Touchés par le redouté chancre coloré, plusieurs arbres plantés dans la partie centrale du quai Gailleton ont dû être abattus puis évacués selon un protocole spécifique. D'où la mise en place d'un imposant périmètre de sécurité. Pilote de l'opération, la Métropole annonce de nouvelles plantations dans la foulée.

D'imposantes bâches noires ont été installées au bord de l'axe Nord-Sud, à hauteur du quai Gailleton. Pour des raisons de sécurité. Pour éviter que la maladie des platanes, le redouté chancre coloré, « ce champignon lignivore très contagieux », ne vienne contaminer les arbres voisins.

Quatre arbres étaient plus que centenaires

Il s'agit de « confiner le chantier », précise-t-on du côté de la Métropole de Lyon, pilote de l'opération, et « éloigner les voitures du secteur, car cer-



Six platanes touchés par la maladie ont été abattus, quai Gailleton. L'opération a nécessité l'installation de bâches noires. Photo Richard Mouillaud

tains éléments comme de la sciure peuvent voler».

Engagé ce lundi 9 février l'abattage a concerné six arbres. Quatre d'entre eux étaient plus que centenaires, deux autres un peu plus jeunes. L'intervention, program-

mée sur deux journées, suppose un démontage total de la plantation puis l'arrachage de la souche. Aucun petit bois, si minime soit-il ne doit rester sur le site. Tout est évacué selon un protocole de récupération des arbres dans une plate-

forme de brûlage spécialisée installée à Vaulx-en-Velin.

C'est à la suite d'une surveillance des arbres que les services de la Métropole ont observé « des signes de la maladie ». Ils ont contacté les services de la Direction régionale

de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt (Draaf).

Prélèvement et mise en laboratoire ont alors été réalisés et « ont confirmé la présence de la maladie ».

« Il n'y a pas eu de contact racinaire »

L'abattage ne concernera que six arbres situés dans le périmètre de précaution. « Il n'y aurait pas eu de contact racinaire entre ces plantations installées dans l'îlot central et celles qui longent le Rhône. »

Cette opération délicate qui s'est terminée ce mardi dans la journée, sera suivie dès cette semaine par une période de plantations. « Nous allons installer six nouveaux arbres – trois micocouliers et trois châtaigniers à feuilles de châtaignier. »

Quant à la surveillance des arbres « elle se poursuit, avancent les spécialistes, plusieurs fois par an et surtout au cours de l'été. C'est à cette période que les symptômes de la maladie se déclenchent. »

● A. Du.

Lyon 6^e • Les abords de l'école Saint Joseph des Brotteaux à leur tour sécurisés



Une zone apaisée et plus spacieuse pour permettre aux familles d'accéder à l'école en sécurité. Photo Sylvie Silvestre

Dans la partie nord de la rue Massena, entre les rues Crillon et Tronchet, la présence de l'école privée Saint Joseph des Brotteaux a conduit la mairie d'arrondissement à mener des travaux d'aménagement. « Le but est, ici encore, de sécuriser les abords d'un établissement scolaire », indique Virginie Fourneryon, adjointe en charge de la voirie et des mobilités lors de l'inauguration de ces travaux, fin janvier.

Pour atteindre cet objectif, le carrefour des rues Massena et Crillon est désormais doté d'un plateau surélevé, le trottoir a été réaligné par rapport au reste de la rue pour donner plus d'espace et de sécurité au parvis de l'école. Des plantations ont été réalisées aux abords, qui bénéficient en outre d'un nouvel éclairage public, dont les chapeaux de lampes ont été décorés par les enfants de l'école.



11/02/26

Élections 2026 : Comment fonctionne la Métropole ?



1,4 M d'habitants sont appelés aux urnes en mars, en même temps que les municipales, pour élire leurs conseillers métropolitains (crédit : Adobe Stock).

À l'approche des élections de 2026, une question revient régulièrement : quel est exactement le **rôle de la Métropole** ? Créée il y a un peu plus de 10 ans, cette **institution centrale dans la gestion du territoire** reste encore mal identifiée par une partie des habitants, alors même qu'ils éliront leur conseil métropolitain au **suffrage universel direct** pour la **2^e fois**, les **15 et 22 mars**.

Son histoire

- La Métropole de Lyon naît le **1^{er} janvier 2015**, rendue possible par la loi MAPTAM votée en 2014 sous l'impulsion de **Gérard Collomb**, alors maire de Lyon, et de **Michel Mercier**, président du Conseil général du Rhône.
- Elle remplace la **Communauté urbaine de Lyon** (COURLY – Grand Lyon) et reprend les **compétences du Département** sur un territoire regroupant **59 communes à l'origine**, **58 aujourd'hui** après la fusion d'Oullins et de Pierre-Bénite.
- L'objectif est de **simplifier l'organisation administrative** en regroupant des compétences auparavant dispersées entre plusieurs niveaux de collectivités et de faciliter le **pilotage de projets à l'échelle métropolitaine**.

En pratique

- La Métropole intervient dans de nombreux aspects du quotidien des **1,4 M d'habitants**, notamment la **voirie** et l'**aménagement urbain**, les **transports** et **mobilités**, le développement **économique**, la gestion des **déchets**, l'action **sociale** ainsi que les **collèges**.
- Les **communes** conservent toutefois leurs compétences de **proximité**, en particulier les **écoles primaires**, les équipements **culturels** municipaux et les services **administratifs** comme l'état civil.

- Cette **répartition inhabituelle des compétences** explique que les habitants identifient souvent davantage le maire que l'échelon métropolitain, un fait qui pèse fortement dans la campagne.

Les enjeux

- Depuis sa création, la Métropole a connu **3 présidents** : Gérard Collomb, David Kimelfeld et Bruno Bernard, seul à avoir été élu au suffrage direct. Son poids politique s'est renforcé à mesure que ses décisions structurent **l'aménagement du territoire**.
- Les élections de 2026 constitueront donc un moment clé : les électeurs choisiront les conseillers métropolitains qui orienteront les grandes politiques des prochaines années, qu'il s'agisse de voirie (**pistes cyclables, axes routiers**), de transports lourds (**métros, tramways**) ou de transformation urbaine (**rive droite du Rhône, mega-tunnel**).
- Dans un contexte où la lisibilité de l'institution reste **floue pour beaucoup de Lyonnais**, certains candidats axent une partie de leur campagne sur la proximité démocratique et la transparence, tandis que d'autres jouent encore avec ces **lignes entremêlées**.

Jeudi 12 février 2026

Actu Lyon et région | 15

Métropole de Lyon

Pollution aux Pfas: l'étude inédite Perle-Perfao commence maintenant

Trois ans après son lancement lors des ateliers citoyens Perle, l'étude Perfao entre dans sa phase opérationnelle. 300 personnes sont concernées par cette opération inédite en France à cette échelle. Réunissant plusieurs acteurs scientifiques, elle ambitionne d'interroger les liens entre l'exposition aux Pfas et ses conséquences sur la santé.

En 2019, les résultats de l'étude Esteban démontraient que tous les Français avaient des Per et polyfluoroalkylés (Pfas) dans le sang. Sept ans plus tard, le sud lyonnais s'apprête à être un laboratoire inédit de la recherche scientifique sur l'interaction de ces molécules avec l'homme. Pour rappel, selon leur composition chimique certains Pfas sont aujourd'hui reconnus pour avoir des incidences sur la santé à des degrés divers comme la baisse de la réponse vaccinale, l'hypercholestérolémie, des dysfonctionnements hépatiques, etc. voire être cancérigène comme le Pfoa, classé comme cancérigène certain par le Centre international de



Maxime Jeanjean, responsable santé et environnement à l'Institut Ecocitoyen. Photo d'archives Maxime Jegat

recherche sur le cancer (CIRC) en 2023.

Cohorte de partenaires scientifiques

Épicentre de la contamination aux Pfas du bassin lyonnais, cette région est au cœur de l'étude Perle-Perfao (étude épidémiologique sur l'exposition aux Pfas) qui entre dans sa phase opérationnelle après

trois ans de montage.

Les liens entre exposition aux Pfas et santé vont être interrogés auprès de 300 personnes de ce secteur. Une première scientifique à cette échelle dans l'Hexagone. Cette étude épidémiologique se concentre autour de la plateforme de Pierre-Bénite dans le Nord et Grigny-Givors et Solaize dans le Sud. Deux zones exposées di-

versement par la contamination aux Pfas. Le Sud est plus exposé par l'eau potable contaminée, le Nord par les rejets dans l'air notamment.

Premiers résultats à l'automne

Perle-Perfao se construira notamment autour d'un prélèvement sanguin ainsi qu'un entretien sur les habitudes de vie des participants. Elle s'appuie sur plusieurs acteurs scientifiques dont les Hospices civils de Lyon, le centre Léon-Berard, le laboratoire Laberca, etc. Elle a été conçue avec l'appui et l'expertise de Santé publique France.

L'étude Perle-Perfao née en 2023 a été retardée par plusieurs refus de financement notamment de l'Agence nationale de la Recherche avant d'aboutir grâce aux aides de l'Agence régionale de la santé (ARS) et de la Métropole de Lyon. Les premiers résultats bruts, d'imprégnation pure, sont attendus à l'automne. L'interprétation des résultats, menés par le Laberca et l'université de Liège (Belgique), sera plus tardive.

● Cyrille Seux

Validée, l'étude d'imprégnation Impact débute aussi

L'étude Impact est aussi entrée dans sa phase opérationnelle en ce début d'année. Portée par le maire d'Oullins-Pierre Bénite, Jérôme Moroge, ainsi que 43 communes et trois Syndicats des eaux, elle ne partage pas les mêmes ambitions que sa consœur Perle-Perfao. Via le laboratoire privé Eurofins notamment, elle propose de mesurer la présence de Pfas dans le sang d'habitants de 150 communes, de l'agglomération lyonnaise. La ventilation des 500 participants tirés au sort sur ce vaste territoire n'est pas connue dans son détail.

Elle est financée par les collectivités participantes. Lancée en octobre, elle promettait des résultats en janvier. Elle vient de recevoir l'aval du Comité de protection des personnes (CPP), garantissant notamment la protection des participants et du traitement des données.

13/02/26

Lyon

Le réseau de chaleur Plateau Nord bientôt étendu

Ce mardi 10 février, la Métropole de Lyon, la Ville de Lyon et Engie ont signé l'extension du réseau de chaleur Plateau Nord vers le 4^e arrondissement et le nord du 1^{er} arrondissement de Lyon.

Ce mardi matin 10 février, en mairie du 4^e arrondissement, Bruno Bernard, président de la Métropole de Lyon, Sylvain Godinot, adjoint au maire de Lyon délégué à la transition écologique et Frank Lacroix, directeur général adjoint d'Engie, ont procédé à la signature de l'accord d'extension du réseau de chaleur Plateau Nord vers le 4^e arrondissement de Lyon et le nord du 1^{er} arrondissement.

Une économie de 400 € annuels en moyenne

Après Rillieux-la-Pape, Fontaines-sur-Saône, Caluire-et-Cuire, le projet à 58 millions d'euros prévoit d'étendre le réseau existant de 16 km en direc-

tion de la Croix-Rousse, portant le total à 75 km à terme.

Cette opération permettra ainsi d'apporter une énergie durable, locale et à prix maîtrisé aux habitants concernés. Le raccordement au chauffage urbain devrait en effet se traduire par une baisse de facture estimée en moyenne à 400 € par an et par foyer par rapport à un chauffage classique. Autre avantage annoncé, une stabilité et une prévisibilité des prix, assurées face à la volatilité des coûts de l'énergie. « L'extension du réseau reste aujourd'hui la meilleure alternative performante aux énergies fossiles dans des secteurs urbains denses où les solutions de chaleur renouvelable sont complexes à installer » a souligné Franck Lacroix.

La nouvelle infrastructure va ainsi assurer le raccordement de 4 300 équivalents logements supplémentaires, en plus des 18 000 actuels, ainsi que de nombreux équipements pu-



Élus et dirigeants d'Engie lors de la signature ce mardi de l'extension du réseau de chaleur Plateau Nord vers la Croix-Rousse. Photo Yves Le Flem

blics (piscine et cité scolaire Saint-Exupéry, groupe scolaire La Fontaine, l'IUFM, mairie de Caluire) garantissant une énergie locale, stable et décarbonée. Alimenté à 92 % par des éner-

gies de récupération et de la biomasse, le réseau permettra d'éviter l'émission de 10 050 tonnes de CO₂ par an, 160 000 tonnes sur la durée du contrat prolongé jusqu'en 2042.

Des travaux réalisés entre 2027 et 2030

Les travaux de réseau essentiellement dans Caluire, puis dans le 4^e arrondissement pour finir dans le 1^{er} arrondissement de Lyon s'étaleront entre 2027 et 2030. Pour accompagner l'augmentation de la demande, une chaufferie biomasse locale de 14 MW, équipée d'un stockage thermique et une chaufferie gaz d'appoint seront mises en service respectivement à Rillieux-la-Pape fin 2029 et sur le secteur de la Croix-Rousse fin 2027.

« La Ville de Lyon se réjouit de cette extension du réseau de chaleur, synonyme d'indépendance énergétique, d'énergie locale et décarbonée, et source d'économie pour les ménages » a ajouté Sylvain Godinot qui a indiqué qu'en 2029 l'ensemble des arrondissements de Lyon bénéficieront de cette solution.

● De notre correspondant
Yves Le Flem

Lyon 6^e

Traversées piétonnes, aire de jeux : les travaux avancent place Edgar-Quinet

Entrepris en octobre dernier, les travaux de transformation de la place Edgar-Quinet dureront très certainement jusqu'à l'été. Au cœur et autour de la place, tout a été repensé par la Métropole de Lyon pour favoriser les échanges et sécuriser les abords du groupe scolaire et du lycée Edouard-Herriot.

Sur la place Edgar-Quinet, située entre l'avenue de Saxe et la rue de Créqui, dans le 6^e arrondissement, les riverains assistent à un ballet de tractopelles. Entrepris en fin d'année dernière, les travaux estimés à 4,5 M€, qui feront de cette place un espace dédié à différents usages, ne devraient pas se terminer avant l'été. Il y a en effet un peu de travail pour réaliser ce projet métropolitain qui redonnera du peps à cette place « devenue sale et sans vie », selon certains riverains.



Des travaux d'envergure, estimés à 4,5 millions d'euros, devraient rendre la place Edgar-Quinet plus propice aux échanges. Photo Christelle Lalanne

De nouvelles traversées piétonnes vont voir le jour pour favoriser les liaisons entre le square et le lycée Edouard-Herriot. Les lycéens avaient d'ailleurs activement partici-

pé, avec les habitants du quartier, aux ateliers de concertation pour le réaménagement de la place. Ils avaient permis d'acter, entre autres, l'agrandissement d'une aire de jeux inclusive de 1 000 m², l'installation de jeux en braille, une boîte à livres et un jardin participatif. Et, cerise sur le gâteau : un terrain de pétanque autour de l'église Saint-Pothin.

Vitesse limitée, stationnement supprimé

Le parvis de l'église sera agrandi, tandis que celui du groupe scolaire et du lycée sera sécurisé. Enfin, 1 600 m² de sols seront désimperméabilisés et de la végétation basse et moyenne ajoutée. Pour plus de sécurité, la vitesse pour les voitures sera limitée aux livraisons et aux secours et des places de stationnement supprimées. Quant à la fontaine, mythique de la place, elle conservera son aspect historique

mais sera repensée pour devenir un espace ludique accessible, avec jets d'eau intégrés dans le sol.

Un chantier à près de 4 millions d'euros

En avril, au moment d'acter en conseil d'arrondissement le lancement des travaux, Laurence Croizier, adjointe d'opposition municipale déléguée à l'Urbanisme et à la Transition écologique, avait malgré tout regretté, que dans ce chantier à près de 4 M€, (quasi 2 millions pour la Ville), « la requalification d'un petit bout de la rue Vendôme en face du stade Quinet a été retirée au dernier moment et inscrite pour le prochain mandat ».

Selon elle, « les lycéens attendaient beaucoup de ce nouvel espace où étaient prévues unités de fitness et tables de ping-pong ». En attendant, ils bénéficieront malgré tout de nouveaux espaces de détente.

Villeurbanne • Le prolongement du tramway T6 entre Villeurbanne et Bron inauguré ce samedi : le trajet sera gratuit



Le T6 Nord sera mis en service samedi 14 février. Un temps convivial est prévu à la station Hôtel de ville-TNP. Photo Chloé Pasquinelli

Attendu de longue date à Villeurbanne et Bron, le T6 Nord, qui prolonge le terminus du tramway des Hôpitaux Est (Boulevard Pinel) à la Doua-Gaston Berger (pour une connexion avec les trams T1 et T4) sera enfin inauguré ce samedi 14 février.

La mairie de Villeurbanne indique qu'il arrivera à 11 h 30 à la station Hôtel de ville-TNP, et « sera accompagné d'un temps convivial ouvert à toutes et à tous » avant la mise en service.

Un tramway toutes les 10 minutes en heure de pointe

Dès 14 heures, les usagers pourront emprunter la ligne et « il ne sera pas nécessaire de valider un titre de transport » jusqu'à la fin du service. Le tracé entre Hôpitaux Est et la Doua se fera en 20 minutes, pour dix nouvelles stations et un tramway toutes les 10 minutes en heures de pointe.

LYON CAPITALE

11 février 2026 par Romain Balme

TCL : des nouvelles rames sont arrivées sur la ligne B du métro à Lyon

Image d'illustration. Ligne du métro B à Lyon. ©Flora Chaduc

Les "rames doubles" vont permettre d'accueillir plus de passagers et de leur proposer une offre de confort. Une avancée qui s'inscrit dans un plan de modernisation du métro Lyonnais.

Le métro lyonnais continue sa transformation. Après une phase d'essai en novembre 2024 qui s'est avérée concluante, Sytral mobilité lance la circulation des "*unités multiples*" autrement appelées rames doubles sur la ligne B. Ces nouveaux équipements acquis pour un montant de 175 millions d'euros sont équipées d'un système de ventilation réfrigérée, chaque rame peut transporter jusqu'à 305 passagers dont 64 assis.

A noter que l'arrivée d'une rame double sera notifiée par un rappel sonore ainsi que sur le panneau d'information voyageurs. Trois rames doubles circulent sur la ligne B, en horaires de pointe la semaine hors vacances scolaires (7h30- 9h30 ; 16h-22h ; un tous les quarts d'heure environ).

Une modernisation de grande ampleur

Cette avancée s'inscrit dans un plan de transformation de grande ampleur du métro lyonnais. Depuis 2021, Sytral a notamment investi plus de 650 millions d'euros pour moderniser, rénover et entretenir le réseau. Par exemple, la ligne B a connu de nombreuses modifications avec l'arrivée en 2022 des nouvelles rames automatiques sans conducteur entre Charpennes et Gare d'Oullins. Ainsi que la mise en service, en 2023, du prolongement de la ligne jusqu'à Saint-Genis-Laval.

La ligne B va encore bénéficier d'amélioration, avec notamment le remplacement des automates de conduites. Fin du chantier prévue pour 2030.

LYON CAPITALE

9 février 2026

Une future tour et 118 logements pour redessiner le centre-ville de Rillieux-la-Pape



Visuels : ANMA Architectes Urbanistes Paysagistes © Ailleurs Studio

La Métropole de Lyon, la Ville de Rillieux-la-Pape et la SEM SERL ont choisi le projet porté par Bouygues Immobilier pour transformer le cœur de ville. Trois nouveaux bâtiments, dont une tour de 14 étages, verront le jour d'ici la fin de la décennie.

Le centre-ville de Rillieux-la-Pape s'apprête à changer de visage. À l'issue d'une consultation, le projet de Bouygues Immobilier, accompagné par l'agence ANMA architectes, a été retenu pour réaliser le lot A de l'opération Rillieux centre-ville. Il comprend trois immeubles de 5, 6 et 14 étages, pour un total de 118 logements en accession, dont près de 20 % à prix maîtrisés.

Pensé selon les principes de l'habitat durable, l'ensemble privilégiera les matériaux biosourcés, les toitures végétalisées et les équipements favorisant le confort thermique. Un commerce en rez-de-chaussée et des locaux vélos viendront compléter le programme.

Le projet intégrera également un vaste cœur d'îlot paysager, avec 36 % de pleine terre conservée. Le permis de construire est attendu fin 2026, pour un début des travaux prévu en 2028.