REVUE DE PRESSE*

DU VENDREDI 31 JANVIER 2025

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

Lyon

Centre d'échanges de Perrache : une démolition de la passerelle est à prévoir

Construit dans les années 70, le Centre d'échanges Lyon-Perrache, qui fait couler beaucoup d'encre, va faire l'objet d'une « véritable transformation urbaine ». Les travaux prévus pour cinq ans démarrent en février. Avec la démolition de la passerelle reliant la gare de Perrache au centre d'échanges, empruntée chaque jour par quelque 30 000 piétons.

La passerelle reliant la gare au centre d'échanges va être démolie. Photo Aline Duret

Les travaux, c'est pour bientôt. Le 17 février très exactement. Jour où les engins de chantier entrent en action pour engager une « opération délicate », la démolition de l'historique passerelle permettant aux piétons de rejoindre la gare de Perrache depuis le Centre d'échanges de Lyon-Perrache (CELP) et inversement. L'affaire n'est pas mince, car elle concerne au bas mot les quelque 30 000 passants qui l'empruntent chaque jour. Il faudra donc changer ses habitudes au moins le temps des travaux, jusqu'en septembre 2025 avec la mise en place de nouveaux cheminements.

« Une éco-rénovation innovante »

Il s'agit bien de travaux préparatoires engagés dans le cadre du projet de requalification du CELP, ouvrage qui fait couler tant d'encre, et qui a été édifié dans les années 70 par l'architecte René Gagès, à l'heure du tout voiture. Une « éco-rénovation innovante », comme l'a rappelé ce jeudi, Bruno Bernard, président de la Métropole de Lyon.

Livraison à l'horizon 2030

La collectivité a choisi un partenariat public/privé pour ce projet baptisé *CELP 360* dont la maîtrise d'ouvrage sera assurée par les promoteurs Apsys et Quartus, « confirmant ainsi, souligne l'élu, le choix de nos prédécesseurs ». Avec tout de même « quelques ajustements », ajoutera Béatrice Vessiller, vice-présidente en charge de l'urbanisme à la Métropole, évoquant quant à elle, une « véritable transformation urbaine », pour laquelle seront investis quelque 170 millions d'euros. Et beaucoup de temps aussi. La livraison étant prévue à l'horizon 2030.

En attendant cette profonde transformation imaginée par une équipe de maîtrise d'œuvre composée de l'architecte Dietmar Feichtinger, des ateliers Exndo architectures, ALEP, architectes du patrimoine ainsi que des paysagistes de l'agence BASE, c'est bien la Métropole qui s'apprête à écrire le premier chapitre d'une nouvelle l'histoire. Sept mois de travaux seront nécessaires pour démolir la passerelle repérable à ses couleurs *seventies* qui relie le CELP à la gare de Perrache.

Un robot et une cisaille béton

Soit 2 800 tonnes à réduire en poussière, le tout dans un environnement contraint. C'est pourquoi « une méthodologie de démolition sur mesure » est mise en place qui prévoit une phase de curage, de désamiantage puis de démolition des poutrelles, des poutres et de la dalle. Pour détruire la partie supérieure de cette dernière, les entreprises spécialisées feront appel à un robot. Cisaille béton, sciage levage ou encore grignotage seront utilisés pour les autres parties. On promet aussi « des nuisances limitées » pour les riverains. Et une valorisation des déchets à hauteur de 97 %.

Nouvel itinéraire pour les piétons

Lors de cette opération qui s'annonce tout de même poussiéreuse, un nouvel itinéraire est mis en place pour les piétons qui devront passer par l'extérieur. Via une signalétique qui invitera les usagers à utiliser le passage France-Pejot. Le coût de ces travaux de démolition est estimé à 800 000 € HT.

● **Aline Duret**

Des travaux jusqu'en 2030

La transformation est telle que l'on a du mal à s'imaginer la suite. Elle est en effet « spectaculaire », note Maurice Bansay, président et fondateur d'Apsys, lors d'une visite des lieux organisée par la Métropole de Lyon en présence de tous les acteurs du projet. Car elle concerne plus de 25 000 m² prêts à reprendre un nouveau souffle.

Le bâtiment, « il faut le réutiliser naturellement »

L'idée est donc de le rénover et non pas de le démolir. « Il aurait fallu tout arrêter (le fonctionnement de pôle multimodal), c'était totalement irréaliste », indique Bruno Bernard. Mieux même, dira l'architecte Dietmar Feichinger, « le bâtiment est bien construit, il est évident, il faut le réutiliser totalement, naturellement. J'ai beaucoup de mal à dire du mal de ce bâtiment, à l'époque c'était une utopie avec l'idée de mettre la voiture en avant. »

La transformation démarre mi-2026

Le projet de transformation du CELP repose sur au moins deux idées fortes, peut-être trois : la réalisation d'une fenêtre urbaine à travers le bâtiment ce qui ménage une ouverture sur la ville, la construction de deux pavillons de part et d'autres du portique en acier conçu par Jean Prouvé et le jardin panoramique sur le toit terrasse ouvert au public. De quoi abriter espaces de travail collaboratifs, food hall panoramique, hôtel, commerces et services dédiés aux voyageurs, précisent les promoteurs du projet.

D'autres opérations sont associées au *CELP 360*, menés par la Métropole ou Sytral Mobilités.

Vue du projet depuis la place Carnot. Visuel DFA - Dietmar Feichtinger Architects

Rénovation des trémies à partir de fin 2025

La rénovation des trémies qui passent sous le bâtiment à partir de fin 2025, la mise aux normes des parkings existants, le réaménagement des gares de bus, ou encore le changement des appuis du bâtiment.

Recours au tribunal administratif : l'audience prévue le 4 février

Hasard du calendrier ? Dix jours ou presque après le point d'étape fait par la Métropole, voilà qu'est programmée le mardi 4 février, l'audience au tribunal administratif concernant un recours sur ce sujet. Il a été déposé fin février 2023 en vue de suspendre la délibération de la Métropole de 2022 portant sur la requalification du CELP.

Une procédure engagée par Hélène Duhoo. L'architecte et son conseil jugent cette délibération notamment « contraire à l'intérêt général ». Pour elle, le projet tel qu'il est, « ne respecte pas la question l'environnement. »

« C'est important et c'est très enthousiasmant, je l'espère », glisse celle qui souhaite que « le bon sens soit entendu ». Car si la décision prise par le TA est positive, « elle est exécutoire en droit », précise l'architecte. De quoi « stopper le projet » ?

Architecte, Hélène Duhoo est elle-même conceptrice du projet Métamorphose qui envisage notamment, la démolition du CELP mais aussi la création d'un tunnel, d'une 2x2 voies souterraines de 2,8 km entre Perrache et l'avenue Tony-Garnier pour rejoindre ensuite la jonction au périphérique Laurent-Bonnevay afin d'enterrer le trafic de la M6-M7, pour un coût total de 1,8 milliard d'euros.

LA - 7820109

Rhône

En 2100, pourra-t-on encore boire qu

Victimes du réchauffement climatique, les glaciers des Alpes qui alimentent le Rhône sont promis à la quasi-disparition d'ici à 2100. Ce qui va entraîner une baisse des débits du fleuve en été. Comment se portera, alors, sa nappe d'accompagnement, dans laquelle est puisée l'eau potable de la Métropole de Lyon ? Restera-t-il suffisamment d'eau pour abreuver tout le monde ?

Les îles de Crépieux Charmy ne sont pas des sites militaires. Mais le niveau de surveillance y est presque semblable. Avec des barbelés en surplomb de tous les grillages, des caméras et des gardes armés qui patrouillent 24 heures/24… Il faut dire que ces îles, situées entre le canal de Miribel et le canal Sud, cachent, dans leur sous-sol, un trésor : l'eau potable de la Métropole. C'est là, sur ce site de 378 hectares, qu'elle est pompée par 114 puits et forages au rythme de 220 millions de litres par jour (l'équivalent de la tour du Crédit lyonnais). Avant d'être traitée par l'usine de Croix-Luizet et d'être acheminée dans 4 000 km de canalisation à 1,4 million d'habitants répartis dans 59 communes. Et cette eau, c'est celle du Rhône… Ou plus précisément de sa nappe alluviale, qui accompagne le fleuve en sous-terrain, à partir de 6 mètres de profondeur.

Naturellement potable grâce à la filtration des alluvions (galet, gravillons, sables…), elle n'a jamais fait défaut aux Lyonnais depuis qu'elle a commencé à être exploitée dans les années 1960. Même en 2003, quand la canicule asséchait les cours d'eau et endeuillait la France, elle a été capable de répondre à toutes les demandes eau potable pourtant multipliées par deux. « Son niveau était descendu assez bas, au seuil d'alerte, se souvient Anne Ferrissin, ingénieure du service préservation de la ressource chez Eau du Grand Lyon, la régie publique qui produit et gère l'eau potable de l'agglomération. Mais nous n'avons jamais été en situation de ne plus pouvoir alimenter les grands lyonnais. C'est une nappe très puissante, à l'image du Rhône [fleuve au débit le plus puissant du pays, 1 700 m³/s à l'embouchure]. » De quoi donner l'impression que cette source est intarissable. Infaillible. Mais est-ce vraiment le cas ? Le champ captant [1] de Crépieux Charmy sera-t-il toujours capable d'abreuver tout le territoire en 2100, quand le Rhône et sa nappe ne seront plus alimentés en été par ses sources glaciaires - fondues selon les prévisions des glaciologues - et qu'il devra évoluer dans une atmosphère surchauffée ?

« Nous avons choisi de travailler sur le scénario le plus pessimiste »

Même si l'horizon est très lointain, la Métropole et Eau du Grand Lyon tentent d'ores et déjà d'y répondre. Via une étude de résilience au changement climatique, lancée il y a quelques mois, avec le bureau Burgeap. « Nous travaillons sur le scénario le plus pessimiste, indique Christophe Drozd, directeur général de la régie. À savoir le RCP 8.5 du Giec [Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat], qui prévoit une augmentation de la température de 4,1° dans la région lyonnaise en 2100, avec fonte totale des glaciers et disparition des chutes de neige. Nous étudions les impacts sur les débits, sur la qualité de l'eau, sur les risques inondation et incendie… »

« La ressource va devoir être partagée »

Si les conclusions de cette vaste étude ne seront rendues qu'en toute fin d'année, la tendance est plutôt à l'optimisme au niveau des quantités d'eau qui devraient être disponibles en été dans la nappe du Rhône, au regard des prévisions de débits du fleuve établies par l'Agence de l'eau et l'Inrae (baisse de 25 à 50 %).

« Les 195 m³/s qui devraient rester dans le Rhône seront vraisemblablement suffisants pour alimenter le champ captant et satisfaire les besoins d'une population en progression de 0,57 % par an [hypothèse retenue dans le Scot], conforte Christophe Drozd. Mais il ne faudrait pas que la démographie explose… Par ailleurs, la Métropole de Lyon n'est pas le seul utilisateur du Rhône [agriculture, industrie, centrales électriques, autres agglomérations…]. Aussi, plus que jamais la ressource va devoir être partagée, en tenant compte aussi du vivant. C'est pourquoi nous nous inscrivons dès aujourd'hui dans une volonté de sobriété. Nous faisons la chasse aux fuites sur le réseau pour améliorer le rendement. Nous faisons aussi de la sensibilisation auprès de la population. Une baisse de 20 % la consommation de la Métropole est possible. Et nous allons l'atteindre car il faut réduire la pression sur le milieu. »

● **Pierre Comet**

1. Territoire regroupant des ouvrages de captage d'eau.

11,5 millions de personnes utilisent l'eau du Rhône

Avec 87 millions de m³ captés annuellement, la Métropole de Lyon fait partie des plus gros consommateurs d'eau potable du bassin du Rhône, selon l'Agence de l'eau. Archive J. Philippon

Selon les données de l'Agence de l'eau, publiées dans son étude de l'hydrologie du Rhône sous changement climatique, 1,06 milliard de m³ d'eau sont prélevés, chaque année, dans le bassin du Rhône pour alimenter les territoires en eau potable. Cela représente un débit fictif de 33,4 m³/s sur un total de 1 700 m³/s à Beaucaire (embouchure du Rhône). Soit 1,96 % du fleuve utilisé pour abreuver 11,5 millions de personnes.

Parmi les plus gros consommateurs d'eau potable se trouve la Métropole de Lyon, avec 87 millions de m³ captés annuellement. Un chiffre qui risque de grimper de 20 % d'ici à 2050 en raison de l'augmentation de la population, selon l'Agence de l'eau. Toutefois, il convient de noter que toute cette eau potable consommée n'est pas perdue. Au moins 60 % finissent par être rendus au Rhône, par le biais des stations d'épuration.

▶ Sur le web

À quoi ressemblera le fleuve Rhône à l'horizon 2100 ? S'il change, comment les activités humaines qui en dépendent pourront-elles s'adapter ? C'est le thème de notre série, à retrouver sur internet en flashant ce QR code.

Climat : *Le Progrès* s'engage

Prolongement de notre supplément mensuel consacré à l'environnement, l'événement « Ici on agit (IOA) » se tient à Lyon les 16 et 17 mai, à la Sucrière, dans le quartier de la Confluence. Il offrira une plateforme pour comprendre les conséquences du dérèglement climatique. Selon Jean Jouzel, climatologue et invité de l'événement, « ce qui compte, c'est passer à l'action ». Conférences, tables rondes, ateliers, expos et témoignages permettront à tous de partager leurs solutions. De nombreux partenaires, tels que l'Office français de la biodiversité, la ville de Lyon, l'Agence de l'eau ou la Banque des territoires, soutiennent cette initiative portée par le groupe EBRA auquel appartient notre journal, organisateur de l'événement. Parmi les intervenants, François Gemenne, co-auteur du 6e rapport du GIEC, et l'explorateur Rémi Camus.

RHONO - V1

ıand le Rhône aura perdu sa source ?

Plus de 90 % de l'eau consommée dans la Métropole de Lyon provient actuellement du site de captage de Crépieux Charmy.
Photo Richard Mouillaud

Repère ▸ Dessaler l'eau : option ou illusion ?

Si le Rhône venait véritablement à se tarir en été dans quatre-vingts ans, comme l'imaginent certains glaciologues en cas d'emballement climatique, que pourrions-nous faire ?

Serait-il possible d'acheminer, à Lyon, de l'eau de mer, qui est abondante (97,5 % des ressources de la planète), afin de la rendre potable ?

« Dessaler l'eau de mer pour avoir de la ressource est une illusion, évacue Anne Grosperrin, vice-présidente de la Métropole de Lyon en charge de la préservation des milieux aquatiques et de la ressource en eau. C'est un procédé extrêmement coûteux, très énergivore [entre 2,5 et 3 kWh par m³ selon une étude de l'Institut français des relations internationales] et polluant [rejets de saumure]. »

Christophe Drozd, directeur général de la régie publique Eau du Grand Lyon confirme : « Si nous devions envisager un jour un procédé aussi extrême que la dessalinisation ou l'osmose inverse pour purifier une eau totalement dégradée, cela acterait un échec total. Cela signifierait que nous n'avons pas su préserver notre ressource. »

Accès à l'eau potable : en 2100, la nappe du Rhône pourrait devenir un nid à bactéries

C'est un versant du problème qui a parfois tendance à être un peu oublié… D'ici à 2100, il n'y a pas que la quantité d'eau disponible dans le Rhône qui va être impactée par le réchauffement climatique et la fonte annoncée des glaciers. La qualité de l'eau, qui est prélevée dans sa nappe alluviale pour abreuver au quotidien 1,4 million d'habitants, risque également fort d'être malmenée. Et ce, pour diverses raisons…

Hausse continue de la température du fleuve

La première découle de l'inévitable hausse de température que va subir le fleuve, au cours des décennies à venir. Après avoir déjà pris 1,8 degré entre 1860 et 2020 (et même jusqu'à 2,7 degrés en été) selon les données de l'Agence de l'eau, le Rhône est promis à une nouvelle hausse de 1,1 à 3 degrés selon les différents scenarii du Giec [Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat]. Or, une eau trop chaude est propice au développement des bactéries.

« Les autorités de santé fixent le risque au-delà de 25 degrés aux points de distribution, informe Christophe Drozd, directeur général de la régie publique Eau du Grand Lyon. Pour l'heure, cette température n'a jamais été atteinte dans la nappe souterraine que nous prélevons, en moyenne, à 19 degrés en été, mais on frôle déjà parfois la limite dans les 4 000 kilomètres de canalisation. Il est malheureusement probable que l'on n'aille pas vers le mieux. »

Incendies et inondations

Autres sources de dégradations potentielles de la qualité des eaux du Rhône : la hausse du nombre d'incendies liée à une multiplication attendue des sécheresses dans la région en été.

Par ailleurs, l'hiver pourrait également ne pas être un long fleuve tranquille, avec un risque accru d'inondations en raison de la baisse des précipitations solides [neige] au profit de la pluie ; de quoi favoriser les débordements de la nappe alluviale et donc sa pollution.

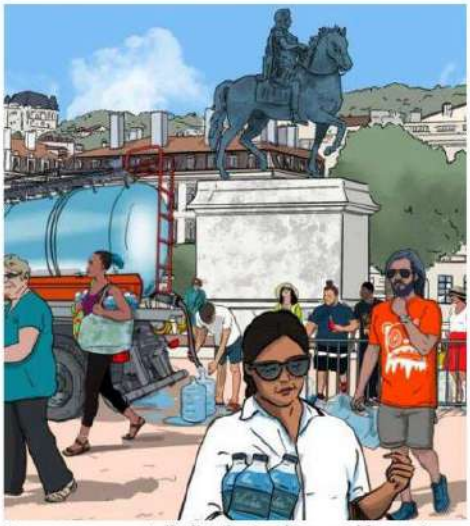
Vers davantage de traitements demain

Face à ces risques, Eau du Grand Lyon n'exclut pas de renforcer, à l'avenir, les traitements de l'eau qu'elle puise. « Pour l'heure, la dilution d'une seule goutte de chlore dans l'équivalent de cinq baignoires d'eau suffit à sécuriser la qualité de la ressource, mais nous allons certainement être amenés à faire plus demain, reprend Christophe Drozd. Nous étudions notamment la possibilité d'une stérilisation par ultraviolet qui a l'avantage de tuer virus et bactéries. »

Diversifier la ressource

En outre, Eau du Grand Lyon entend diversifier sa ressource, afin d'être moins tributaire de la qualité de la nappe d'alluviale du Rhône. « S'il devait y avoir, demain, une fuite radioactive dans le fleuve par la centrale nucléaire du Bugey, nous devrons être en capacité de continuer à fournir de l'eau potable, lance Christophe Drozd. Cela passe par des prélèvements dans d'autres eaux : la nappe de l'Est lyonnais, le lac des Eaux bleues, mais aussi la Saône, via la réhabilitation d'une usine. »

● Pierre Comet



Rassurez-vous, une telle distribution d'eau potable est très peu probable à l'avenir. Même dans 80 ans quand le Rhône sera moins puissant et plus chaud car des mesures sont d'ores et déjà lancées pour assurer quantité et qualité.
Dessin Christophe Fey

BIEOBL - V1

Lyon 2e

Apolitique et indépendant de tout pouvoir : le Comité d'intérêt local centre Presqu'île refixe le cap

Après l'échec de la fusion avec l'ADPL et la démission d'une partie du bureau du CIL Centre Presqu'île, une assemblée générale de l'association a permis de redéfinir son rôle et son action. Un vœu de concertation plus positive entre élus et résidents a été pris.

Vendredi 24 janvier, salle Sala dans le 2e, l'assemblée générale du CIL CPI a regroupé plus de 30 adhérents, soit la moitié des membres de l'association, sous la présidence par intérim de Bruno Lépine.

À la suite de tensions internes liées en partie au rapprochement entrepris avec l'association pour le développement de la Presqu'île de Lyon (ADPL), son président, Maxime Le Moing (présent sur la liste d'Étienne Blanc (LR) lors des élections municipales de 2020), avait démissionné en novembre dernier.

Alors que la majorité a voté "oui" pour les rapports d'activité et financiers, un "non" massif était formulé pour le rapport moral. Une manière d'acter le nouveau virage pris par le comité.

Dialogue et transparence

« Continuer à s'opposer » mais « de façon différente et constructive ». Telle est la nouvelle ambition du Comité d'intérêt local centre Presqu'île qui a choisi de « se désister de l'ensemble des recours engagés contre la Métropole » dans le cadre du projet Presqu'île à Vivre, et de privilégier « autant que possible le dialogue avec les élus ». Un « renoncement » qui ne s'est pas fait sans heurts ni tensions. Faisant face aux tensions qui s'exprimaient dans la salle, le bureau a rappelé que ce CIL, né en 1971 et qui œuvre de Perrache aux Terreaux, devait être apolitique et indépendant de tout pouvoir. « Défendre les droits des habitants, faire connaître aux élus leurs besoins et leurs aspirations sont les objectifs de ces comités. Nous devons y procéder par le dialogue, la transparence et la transmission des informations », a précisé le président de séance, qui, à l'époque avait dénoncé une tentative de « hold-up » de l'ADPL.

Gilles Barny de Romanet et Christian Paul entourent Bruno Lépine. Photo Michel Nielly

Ce souci de concertation a fortement été mis en évidence. Partant sans doute du principe que l'urbanisme est de compétence communautaire, avec pour conséquence l'accès aux réflexions et aux projets qui en découlent, la présence sur invitation de Valentin Lungenstrass, adjoint Mobilité et Logistique urbaine au maire de Lyon, soulignait sans doute cette volonté d'appeler élus et habitants à concrétiser une concertation plus positive.

De plus, l'élection, comme administrateur, de Patrick Martin-Genier, enseignant, magistrat et président de ce comité de 2008 à 2015, devrait répondre aux nouveaux objectifs du comité, à savoir agir aussi dans les domaines culturels et du patrimoine.

Enfin, en la présence très active de Bernard Colombaud, ancien président lui aussi de 2015 à 2024, l'assemblée générale est devenue extraordinaire pour dire "oui" à un changement de statut pour que le nombre minimum d'administrateurs passe de 10 à 5. C'est le 3 février que le conseil d'administration élira le nouveau président.

• **De notre correspondant Michel Nielly**

Renseignements : cil.cpi@yahoo.com

69XZG - 11

Lyon

Futur plan de mobilité : pour certains élus, c'est loin d'être une affaire qui roule

Les élus devaient approuver le Plan de mobilité des territoires lyonnais élaboré par Sytral Mobilités, l'autorité organisatrice des mobilités. L'opposition dénonce le manque d'accompagnement des habitants dans son déploiement quand le groupe de la majorité Lyon en commun milite pour la gratuité des transports en commun. Exemple avec le débat au dernier conseil d'arrondissement du 8e.

L'opposition dénonce un manque d'« accompagnement social » dans la mise en place de la ZFE (Zone à faible émission). Photo Richard Mouillaud

Le Plan de mobilité des territoires lyonnais a fait l'objet de deux concertations publiques, comme le rappelle Hubert Becard (Les Écologistes), l'adjoint à la Mobilité chargé de présenter une synthèse d'un rapport de 264 pages aux élus du 8e. Ce plan consiste à développer des solutions alternatives à la voiture, comme la marche, le vélo ou le train et définira vers 2040, les grands principes en termes de mobilité des personnes, de transport de marchandises, de circulation et de stationnement.

Un « oui mais » pour le groupe de la majorité Lyon en commun

La première salve vient de la majorité et du groupe Lyon en commun, par la voix de Mathieu Azcué, l'adjoint au Logement et à la Sobriété énergétique : « Les politiques de baisse durable de l'usage de la voiture doivent s'accompagner d'une facilité d'accès au transport en commun. » Son groupe politique plaide pour la gratuité. « L'accès à la voiture en ville va dépendre du niveau de revenus des personnes et pour nous, ce n'est pas acceptable », estime l'élu. « Les politiques de diminution de la place de la voiture en ville participent au développement des inégalités sociales et rendent les politiques environnementales, peu désirables. Osons ouvrir un chemin vers la gratuité des transports en commun pour une société plus juste ! »

« Une ville pour tous qui n'exclut pas les plus défavorisés »

L'opposition prend le relais en ciblant tout particulièrement la ZFE (Zone à faible émission). Charles-Franck Lévy (Groupe pour Lyon) ironise sur « 70 000 métropolitains qui ont découvert au 1er janvier qu'ils n'avaient plus de voiture sans accompagnement social de la Métropole », faisant référence aux propriétaires de véhicules classés Crit'Air 3 interdits à cette date dans la ZFE, hors dérogations. « C'est dans notre arrondissement que le plus grand nombre d'habitants ont été pénalisés par ce manque d'accompagnement. On doit construire une ville pour tous qui n'exclut pas les plus défavorisés, ceux qui ne peuvent pas faire de vélo ou ceux qui ne peuvent pas marcher ». « Sur ce mandat, il n'y aura pas d'investissements majeurs en termes de transport public », regrette le conseiller municipal dont le groupe vote contre.

Toujours pour l'opposition, Jean-François Auzal, le président du PRG (Parti radical de gauche) raille un Plan de mobilité « qui enterre le métro, qui considère que les petites distances se feront à vélo, plutôt compliqué pour les plus anciens d'entre nous. Qui préconise de ne pas se déplacer finalement, j'aime bien grossir le trait, mais c'est un peu ça ». Son groupe s'abstient.

L'État pointé du doigt

Philippe Prieto (groupe Socialistes, la gauche sociale et écologique) réagit à ces propos : « La ZFE est une nécessité de santé publique, sur la métropole, nous perdons 18 mois d'espérance de vie, pénalisant davantage ceux qui habitent le long des voies les plus routières. Il reste des investissements à apporter pour amener à une meilleure fluidité entre les différents modes de circulation, avec des services de transport en commun plus denses, plus souples. Il y a encore des choses à faire. » À ses yeux, « la gratuité peut être partielle ou territorialisée ».

Concernant la ZFE, Hubert Bécart renvoie la balle à l'État et à son « manque d'accompagnement », en ne mettant pas « à disposition de la Ville et de la Métropole de Lyon, les coordonnées des propriétaires d'un véhicule Crit'Air 3 pour les prévenir ».

● **Régis Barnes**

« Diviser par deux les déplacements en voiture solo d'ici à 2040 »

« Au regard des nuisances qu'elle génère, le défi est de trouver les solutions permettant de diminuer notre dépendance à la voiture pour lui donner sa juste place. » Cette phrase est issue du plan de mobilité des territoires lyonnais, un document de planification qui définit à horizon 2030 et 2040, les principes d'organisation de la mobilité des personnes et les enjeux de circulation au regard des objectifs environnementaux. Il a été adopté lors du dernier conseil municipal, non sans débat.

23 % en 2040

Il a été pensé pour que dans les prochaines décennies, l'usage de la voiture soit fortement réduit sur des déplacements pour lesquels il existe des alternatives (déplacements courts, le long des corridors de transports collectifs en site propre…). L'ambition : diviser par deux les déplacements en voiture, passant de 48 % en 2015 à 23 % en 2040, une augmentation des usages des transports collectifs (ferrés, urbains, interurbains) représentant 23 % des déplacements en 2040 contre 16 % en 2015, ainsi qu'une multiplication par 10 des usages du vélo sur la même période.

Le report de la voiture se fait pour un tiers au profit du vélo

En distances parcourues, le report de la voiture se fait pour un tiers au profit du vélo et pour deux tiers vers les transports collectifs.

Comment ? Pour les déplacements de moins de 1 km : 50 % des déplacements effectués en voiture solo sont à reporter sur la marche. Pour les déplacements de 1 à 10 km : 50 % des déplacements effectués en voiture solo sont à reporter sur le vélo. Pour les déplacements de plus de 1 km, internes à l'agglomération lyonnaise : 25 % des déplacements effectués en voiture solo sont à reporter sur les transports en commun. Pour les déplacements de plus de 10 km en échange avec Lyon et Villeurbanne : 50 % des déplacements effectués en voiture solo sont à reporter sur les transports en commun. Pour les déplacements de plus de 10 km en lien avec la couronne de l'agglomération lyonnaise : 50 % des déplacements effectués en voiture solo sont à reporter sur le covoiturage.

« Doubler la capacité du réseau métro »

En face des ambitions, le plan affiche des moyens pour accélérer le changement de comportements. On projette notamment de « doubler la capacité du réseau métro », de le moderniser et de le fiabiliser, de poursuivre le développement du réseau de tramway et de BHNS avec une nouvelle ligne vers le plateau nord, le prolongement du TEOL vers Craponne, de continuer à aménager un réseau cyclable structurant, de densifier l'offre de vélo en libre-service, de développer le covoiturage et l'autopartage en portant le nombre disponible à 3 600 en 2030 dans la Métropole de Lyon et de poursuivre la mise en place de la ZFE avec la mise en œuvre d'un système de vidéoverbalisation.

ESI/29 - V1

Navigône, le service de navettes fluviales, n'est pas encore déployé sur la Saône

Pour le nouveau service public de transport par navettes fluviales sur la Saône, Navigône, prévu l'été prochain, Sytral mobilités (autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais) veut aménager une station destinée à l'embarquement et au débarquement des futurs usagers, quai Saint-Antoine, à Lyon 2e.

Lundi, les élus métropolitains ont voté une convention d'une durée de sept ans, déléguant la gestion d'un ponton, propriété de la Métropole, en amont de la passerelle du Palais de justice, à Sytral mobilités. Seul le groupe de centre gauche, Alliance sociale-démocrate et progressiste, emmené par l'ancien président de la Métropole David Kimelfeld, s'est abstenu. « Je ne peux m'empêcher de me souvenir de vos réactions acerbes en 2020 lorsque ce projet [NDLR : de navette fluviale] figurait dans nos programmes de campagne, porté avec conviction par d'autres acteurs politiques », a raillé Brigitte Jannot. Dans le contexte budgétaire actuel, l'élue a pointé que « ce projet reste secondaire dans la hiérarchie des besoins », estimant qu'il aurait fallu « envisager son report à une période plus favorable ».

Le sujet a été l'occasion pour Mathieu Azcué (Métropole en commun) de relayer « l'incompréhension » des conseils de quartier de Vaise-Industrie-Rochecardon et Croix-Rousse-Saône.

Une nouvelle halte ?

Ils regrettent qu'il n'y ait pas de halte fluviale à Port Mouton, à Lyon 9e. Un lieu « stratégique » car connecté au réseau de bus et à proximité du métro. Même interrogation pour Raphaël Debû (Communiste et républicain).

« On fait un projet. Que les collectifs se mobilisent pour dire que ce serait bien d'ajouter un arrêt, on peut le comprendre et l'étudier », a répondu le président écologiste de la Métropole. Bruno Bernard s'est félicité que les bateaux-mouches qui « avaient fréquenté la Saône entre 1863 et 1913 » reviennent à Lyon, tout en rappelant qu'avec « quatre bateaux pour l'instant, on ne peut pas aller de partout. C'est une première expérimentation ».

Deux bateaux thermiques sont prévus à partir de juin 2025. Les quatre navettes fluviales entièrement électriques sont en cours de construction aux Sables-d'Olonne par la société Océa. Deux premiers bateaux doivent arriver à Lyon en octobre 2025 et remplaceront les navettes thermiques, les deux autres au printemps 2026.

Quatre haltes seront mises en place entre Vaise industrie et Confluence, mais le quartier de Confluence ne sera desservi que les mercredis, week-ends et pendant les vacances scolaires et jours fériés.

Précisons que le service sera compris dans l'abonnement TCL. Les non-abonnés devront débourser 3 euros pour l'aller-simple et 5 euros pour l'aller-retour (gratuit pour les moins de 4 ans). Rappelons aussi qu'à partir du 1er septembre 2025, les enfants jusqu'à 10 ans voyageront gratuitement sur le réseau TCL, y compris Navigône.

• A.-L. Wynar

BROS - V1

Lyon

L'incroyable reconversion de la dernière ferme de la ville

À l'heure où le monde agricole relève la dureté de ses conditions, une jeune équipe s'est lancée dans un challenge de taille : reprendre la dernière ferme de Lyon, diversifier l'activité et en faire un démonstrateur de la transition agroécologique. Un an plus tard, le défi est relevé. De nouveaux projets sont déjà attendus.

Nicolas Gauthier (à gauche) et Simon Pascault sont deux des repreneurs de la dernière ferme de Lyon. Photo Joël Philippon

Un temps nuageux. Des chemins boueux. Des hectares de terre où poules et cochons vivent, où épinards et carottes poussent, où pommiers et cerisiers grandissent. La dernière ferme de Lyon est un lieu de vie. Même la météo grisonnante de cet hiver n'enlève pas les sourires qui se dessinent sur les visages des agriculteurs. Car il s'agit d'une histoire de passion. Cet espace se divise en plusieurs parcelles sur le plateau de Saint-Rambert, dans le 9e arrondissement de Lyon et sur la commune de Saint-Cyr-au-Mont-d'Or.

Avant tout un travail collectif

« C'était un gros challenge de reprendre une exploitation si grande. » Après un an, Simon Pascault ne regrette pas son choix. Il fait partie des trois associés-salariés qui se sont lancés dans cette aventure. À ses côtés : Nicolas Gauthier et Cécile Reymond. Ces piliers de la Société coopérative d'intérêt collectif La Ferme de Lyon ne sont pas seuls. C'est avant tout un travail collectif. Au total : 13 associés sont dans le projet. Actuellement, 6 salariés complètent l'équipe. Dès le début, dans le cadre de leur stratégie agricole et alimentaire, les villes de Lyon et Saint-Cyr, ainsi que la Métropole de Lyon, sont entrées au capital de la coopérative.

Le défi est relevé. En un an, la ferme est passée de 18 à 28 hectares, de 350 à 500 clients à la vente directe (à la ferme et sur les marchés), d'un chiffre d'affaires de 150 000 à 300 000 euros. Objectif du CA 2025 : 500 000 euros.

« Au début, c'était excessivement dur, se souvient Nicolas Gauthier. On a beaucoup investi. On a notamment mis en place un changement de mode de culture pour passer du conventionnel à l'agriculture biologique. On est actuellement en conversion bio. » Simon Pascault détaille : « Entre la création et la rentabilité de l'activité cochon, le succès de l'activité maraîchage, il y a des côtés extrêmement positifs. Autre avantage : la ferme est en ville, donc on a de la visibilité, on est à côté de nos clients. »

> « Au début, c'était excessivement dur »
> Nicolas Gauthier

L'équipe a dû batailler pour arriver à ce bilan positif. « Nous avons repris une ferme qui était hyper-vieillissante. Nous avons dû passer par de nombreux investissements : augmentation du personnel, rachat de matériel (serres, système d'irrigation, clôture pour l'élevage de cochons et poules, etc.). Pour notre première année, la météo était catastrophique, avec un printemps tardif. Et nous avons perdu deux mois : nous devions nous installer en novembre 2023 et finalement, ce n'est qu'en février 2024 que ça a pu se concrétiser. Au départ, nous n'avions aucun stock. Au regard de la date de notre installation, des commandes (fruits, légumes, etc.) se sont faites en décalage, ce qui a impacté notre rendement. Nous avons essuyé les plâtres en 2024 mais l'année 2025 va nous permettre de consolider nos chiffres. » Entre les compétences techniques, les finances et les moyens humains, la ferme de Lyon voit des perspectives positives s'ouvrir et un enthousiasme collectif affiché.

Ici, la partie maraîchage de la ferme. Photo Joël Philippon

« Nous voulons faire de cette ferme un démonstrateur de l'agriculture de demain »

Si 2025 sera « l'année de validation », l'équipe est ouverte aux projets, comme le rappelle Nicolas Gauthier : « Nous le disons aux agriculteurs : si vous ne voulez pas rester isolés, si vous avez un projet viable, on peut le développer ici. On a des moyens, une grosse structure. Il est très probable qu'un nouveau responsable d'activité nous rejoigne prochainement pour la partie champignons. On aimerait aussi qu'un viticulteur soit présent. Notre but est d'intégrer un maximum d'activités agricoles. En fait, on monte quelque chose d'incroyable. »

Simon Pascault, précise : « Nous voulons faire de cette ferme un démonstrateur de l'agriculture de demain : mode de culture, impact social et environnement sains. Et montrer que les milieux urbain et agricole peuvent coexister. »

● Arnélia Simier

« Ce métier d'agriculteur coche toutes les cases »

Avant la reprise, quatre générations d'agriculteurs s'étaient succédé sur les lieux, depuis 1896. Louis-Pierre Perraud, l'ancien propriétaire qui souhaitait prendre sa retraite, n'a pas laissé son exploitation à des inconnus.

Simon Pascault, ingénieur agronome diplômé de l'Isara à Gerland, raconte les débuts : « Depuis cinq ans, l'ancien exploitant recherchait un repreneur. À cette période, mon travail consistait à accompagner les exploitants dans la transmission de leur ferme. Un jour, j'ai été missionné pour travailler sur le dossier de la ferme Perraud. » Et là, le déclic s'est produit. S'il n'y a pas d'agriculteur dans sa famille, le jeune homme de 28 ans a grandi dans la Vercors, au cœur de la nature.

« Je savais qu'un jour je m'installerai. En termes de sens, de travail physique et intellectuel, ce métier d'agriculteur coche toutes les cases. Il y a sens cesse une remise en question, notre travail dépend notamment des conditions météorologiques. Il faut parfois trouver des solutions avec peu de moyens. Ça demande de l'innovation. »

● A. S.

LA - 7820169

Lyon 2e

Théâtre des Célestins : près de 3 millions d'euros pour l'étanchéité

Bâtiment culturel emblématique de la ville de Lyon, le Théâtre des Célestins, dont l'extérieur n'a quasi-pas été touché depuis une trentaine d'années, doit faire l'objet d'une rénovation.

Le théâtre des Célestins avait été entièrement reconstruit après un incendie en 1881. Photo d'archives Joël Philippon

En 2005, le théâtre des Célestins, dans le 2e arrondissement de Lyon avait déjà fait l'objet d'une importante rénovation intérieure, qui comportait notamment le remplacement complet des équipements scéniques et intégrait la motorisation et l'informatisation de la machinerie de la cage de scène. En 2019, le système informatisé permettant de changer les décors avait lui aussi été renouvelé.

Des études bientôt lancées

Aujourd'hui, c'est le bâtiment en lui-même, édifié de 1873 à 1877 par Gaspard André, incendié en 1881 et reconstruit à l'identique qui nécessite un bon coup de jeune. Ses menuiseries extérieures, qui ont fait l'objet de campagnes de restauration il y a 30 ans environ, présentent des affaissements et des défauts d'étanchéité créant des dégradations. La toiture présente elle aussi de nombreux défauts d'étanchéité, impactant l'état de conservation et les espaces sous combles.

Des études vont être lancées pour voir comment au mieux : restaurer les couvertures ; rénover l'ensemble des menuiseries extérieures et traiter des urgences structurelles au niveau des façades. Si ces études s'estiment à 600 000 euros, le programme global de travaux est, pour l'heure, estimé à près de trois millions d'euros TCC (hors assurance, etc.), reste à affiner.

Les marchés de maîtrise d'œuvre, de travaux, de coordination sécurité et protection de la santé, de contrôle technique et autres marchés d'études, seront ensuite attribués.

Métropole de Lyon

Mobilités : moins de trafic automobile ne fait pas moins de mécontents

Tous les voyants ou presque au vert concernant l'évolution des mobilités : le bilan présenté par la Métropole de Lyon est parfois aux antipodes du ressenti des automobilistes qui traversent Lyon et son agglomération. Terrain d'entente possible : la baisse de la pollution, néanmoins insuffisante, et les accidents en baisse.

Les mobilités, « un sujet passionnant, clivant également », reconnaît le président écologiste de la Métropole de Lyon, Bruno Bernard, qui à l'heure de présenter le bilan annuel ce 30 janvier, démarre par l'augmentation de 28 % du nombre d'abonnés TCL. Ils sont ainsi 532 000, contre 417 000 en 2019 (année de référence avant Covid).

Côté évolution des pratiques de mobilité, les vélos et trottinettes totalisent + 58 %, les transports en commun + 2 % (seulement), et la voiture - 12 %.

« Plutôt des améliorations de temps de parcours »

La tendance à la baisse du trafic automobile se poursuit donc, avec des disparités sectorielles. Il baisse de 7 % sur les voies structurantes de type autoroute, de 16 % sur le périmètre de la ZFE, de 22 % dans l'hypercentre et de 12 % sur l'ensemble de la métropole.

L'autopartage, lui, est multiplié par trois pour s'établir à 14 000 abonnés, ce qui n'est pas phénoménal. Le covoiturage par 10, mais les volumes restent faibles.

Côté conditions de circulation, « en dehors de l'hypercentre, on a plutôt des améliorations de temps de parcours », souligne Bruno Bernard. Ainsi, sur 7 trajets en heure de pointe du matin, la collectivité produit 4 temps de parcours en baisse, 3 en hausse. Parmi eux, citons les 7,7 km de la mairie de Tassin-la-Demi-Lune à l'hôtel de ville de Lyon, réalisés en 20 min 43 s, soit un temps de trajet inférieur de 48 secondes à celui enregistré en 2023. Ou encore 57 secondes gagnées entre la mairie de Meyzieu et Saint-Fons centre.

En revanche, entre la mairie de Saint-Priest et Lyon Part-Dieu, 11,4 km de distance sont réalisés en 32 min 07, soit un temps de trajet rallongé d'1 min 33 par rapport à 2023. De quoi démontrer, même si personne n'en doutait, que ça roule mieux sur les voies rapides que sur le réseau urbain.

Les travaux du tramway T10 génèrent des bouchons monstres à Gerland depuis l'an dernier. Photo Regis Barnes

Ceci étant, les indicateurs trafic des entreprises 10m10m et Inrix, jugés « abstraits et peu compréhensibles » dans leurs résultats par la collectivité, dressent eux des conditions de circulation beaucoup plus dégradées.

-28 % d'accidents en dix ans

En attendant, « la volonté reste de rééquilibrer l'ensemble des mobilités », rappelle Fabien Bagnon, vice-président de la Métropole de Lyon, citant des réussites. Dont la piétonnisation d'une partie du cours Charlemagne couplée à l'arrivée du T2, en 2021 qui a fait chuter le trafic voiture de 80 % à proximité. Dont les aménagements du pont Lafayette et du pont Morand. L'occasion aussi d'apprendre que la baisse du trafic se poursuit sous le tunnel de la Croix-Rousse, malgré la fermeture de la rue Grenette.

Et moins de circulation automobile, c'est plus de sécurité. La métropole enregistre un nombre d'accidents en baisse de 28 % sur dix ans. Le développement des zones 30 et les aménagements qui sécurisent les déplacements (chacun dans son couloir) y concourent.

L'accidentologie qui s'améliore concerne tous les modes de déplacements, y compris le vélo mais de façon moins évidente.

Baisse du dioxyde d'azote

Enfin, le « rééquilibrage » et les politiques de mobilités menées visent aussi et surtout à améliorer la qualité de l'air. La Métropole souligne une baisse généralisée du dioxyde d'azote, principalement émis par le trafic routier.

Un rapport de Santé publique France qui fait état de 40 000 à 100 000 morts prématurés liés à la pollution de l'air, est sorti la veille, à point nommé. « Il conforte tout ce que nous faisons. Il y a une urgence sur la pollution de l'air. Il y a des victimes », souligne Bruno Bernard mentionnant des concentrations de NO2 divisées par deux en dix ans et « un objectif d'être sous le seuil des 20 en 2030 ». Une urgence qui justifierait presque de se mettre à dos tous les automobilistes.

• D. M.

Alerte congestion : 67 km de travaux décalés à 2026 et 2027

Dans le cadre de la présentation du bilan annuel des mobilités, Bruno Bernard, président écologiste de la métropole de Lyon, est revenu sur son choix de reporter des travaux. En résumé, trop compliqué d'ouvrir de nouvelles zones de travaux à côté d'autres déjà importantes, mieux d'un point de vue budgétaire d'en repousser, mieux aussi de lisser les travaux dans le temps, y compris pour les entreprises.

Rien ou pas grand-chose sur la gêne occasionnée par le cumul des chantiers, réalité de ces derniers mois. Si ce n'est de considérer que certes « plus de travaux génèrent des bouchons ponctuels. Mais il y aura toujours des bouchons. Aucune grande agglomération n'est exempte de bouchons. Il faudrait encore 20 % de trafic automobile en moins pour les supprimer », a commenté Bruno Bernard, mentionnant au passage que s'il n'y avait plus de bouchons, bon nombre reprendraient leur voiture…

Trop d'axes fermés à la circulation - ici l'avenue Rockefeller pour aménager la voie lyonnaise 12 - ont eu raison de la patience des automobilistes. Photo Maxime Jegat

Pédale douce sur les Voies lyonnaises

En attendant, ce sont 67 km de travaux qui ne seront pas réalisés cette année, et très majoritairement les Voies lyonnaises (VL) qui mettront la pédale douce.

Le rétropédalage par rapport au calendrier initial, concerne (la liste n'est pas exhaustive) :

- La VL 12 sur le cours Gambetta-Thomas (dans l'attente de la fin des travaux de la VL 8 sur la rue de l'Université).
- La VL 12 toujours, sur la place Bellecour et la rue de la Barre.
- La VL 1 sur le boulevard du 11-Novembre à Villeurbanne (dans l'attente de la fin des travaux du T6 et de la VL 4 rue Francis-de-Pressensé).
- La VL 6 sur le cours d'Herbouville à Lyon 4e.
- La VL 7 sur la rue Garibaldi à Lyon 6e.
- La VL 1 sur l'avenue Leclerc où seule la partie sud est maintenue.

Sont reportés aussi les aménagements de la rue Grolée et de la rue de l'Arbre sec en Presqu'île.

Côté travaux Eau du Grand Lyon, Enedis ou encore GRDF, 17 km de travaux sont également repoussés dans le temps, dont ceux prévus montée de la Boucle à Lyon 4e/Caluire, rue Baraban à Lyon 3e, aux alentours de la place Jean-Macé… etc.

Lyon 4e

Tunnel de la Croix-Rousse : ils veulent des mesures concrètes contre la pollution

Sept associations se rendront prochainement à la Métropole de Lyon pour parler de la pollution autour du tunnel de la Croix-Rousse. Les militants demandent la mise en place d'un plan d'action ambitieux pour protéger les populations et feront des propositions.

Un collectif d'associations vient d'obtenir un rendez-vous avec la Métropole. Photo Maxime Jegat

Il réclame depuis des années des solutions concrètes pour limiter la pollution dans le tunnel de la Croix-Rousse et protéger les populations avoisinantes. Luc Arbib, président du conseil de quartier Saône (4e), membre de l'association Air des Lyonnaises et des Lyonnaises et de Greenpeace ne compte pas lâcher l'affaire. Avec un collectif de sept associations dont celles dont il fait partie (*), il vient d'obtenir un rendez-vous avec la Métropole de Lyon la semaine prochaine.

Objectif de cette entrevue : « Alerter sur la qualité de l'air qui se dégrade de manière très préoccupante ». Et demander « la mise en place d'un plan d'action ambitieux pour protéger la santé des habitants, notamment celles des enfants, et des usagers du tunnel de la Croix-Rousse ». Selon les chiffres de la Métropole de Lyon, le trafic routier aurait diminué sous le tunnel. De 50 000 véhicules en 2010, le nombre de voitures serait passé aujourd'hui à 35 000.

« Un tube mode doux avec des bus diesel »

« On a des propositions réalisables », avance le riverain des quais de Saône. « Comme la création d'un tunnel entièrement dédié aux modes de transport doux. Un tube mode doux a été créé il y a dix ans mais on fait circuler des bus diesel à côté des piétons et des vélos. On nous répond que c'est trop compliqué de faire passer des bus électriques au gaz naturel pour des raisons techniques ou légales » (Le Grand Lyon indiquait cet été dans nos colonnes que le gaz naturel ne semblait pas autorisé dans un tunnel). La Métropole nous explique toujours qu'il y a plein de raisons de ne rien faire ! »

> **« Une solution ? La création d'un tunnel dédié aux modes de transport doux »**
> **Luc Arbib, président du conseil de quartier Saône**

Le collectif entend d'ailleurs voir aboutir une des « priorités et promesse de campagne électorale », de Grégory Doucet : la suppression d'une voie voiture au profit des bus. « Cette réduction de voie est un vrai serpent de mer alors qu'elle permettrait de réduire la circulation automobile. La Métropole évoquait en mars 2022, un tram ou un BHNS (Bus à haut niveau de service) qui pourraient utiliser cette voie réservée aujourd'hui aux voitures ».

Des seuils de contrôle contestés

« On pourrait aussi aménager une voie de covoiturage. Mais tout ce qui touche aux automobilistes est un sujet très politique et très sensible. On le voit à propos de la ZFE ou de la place de la voiture en ville. La Métropole agit pour réduire la circulation, mais pourquoi ne pas avoir inclus le tunnel dans la ZTL ? » (Zone à trafic limité, effective au 1er juin dans la Presqu'île de Lyon).

Le collectif veut aussi remettre sur la table le projet du LCO, (la ligne TCL Centre-Ouest qui relierait Part-Dieu à Écully via Vaise, en passant par le tunnel). Et s'inquiète de sa mise en place tardive en 2030, voire 2040.

Autre proposition : l'instauration d'un observatoire citoyen de la qualité de l'air dans et autour des écoles. « Des contrôles des taux de dioxyde d'azote et de particules fines sont effectués à l'école Servet mais uniquement à l'intérieur ».

Luc Arbib n'est pas plus indulgent avec le rapport d'Atmo. L'organisme veille à la qualité de l'air en Auvergne-Rhône-Alpes et indique un léger mieux aux abords du tunnel de la Croix-Rousse, entre 2014 et 2021. « On ne conteste pas ce rapport, mais on ne peut pas se référer à des seuils qui doivent évoluer d'ici 2030 avec les nouvelles directives européennes. Et quand on regarde ceux préconisés par l'OMS (Organisation mondiale de la santé), ils sont quatre fois inférieurs aux références actuelles ».

Il y a trois ans, lors d'une réunion dans le 4e arrondissement, Jean-Charles Kohlhaas, vice-président en charge des Déplacements espérait « avec l'autorisation de l'État, pouvoir mettre les deux couloirs de bus actuels dans le tunnel routier, en supprimant du coup la circulation routière du tunnel mode doux, en 2024 ou 2025 ». Rémi Zinck, le maire du 4e appelait lui de ses vœux la création dans le tunnel de cette fameuse Ligne centre ouest avec un bus ou un tram « à l'horizon 2028 ou 2029 ».

Des échéances plus vraiment d'actualité. Contactée, la Métropole de Lyon n'a pas donné suite à nos appels.

● Régis Barnes

(*) Le collectif regroupe Greenpeace, L'association Air des Lyonnais, La Rue est à nous 69, Action justice climat Lyon, l'Association des parents d'élèves de l'école Michel-Servet, la Ville à vélo et l'association des Amis de la place Louis-Chazette.

35 000

De 50 000 véhicules en 2010, le nombre de voitures serait passé aujourd'hui à 35 000 sous le tunnel de la Croix-Rousse

Un « léger mieux » mais des niveaux encore élevés

L'observatoire de la qualité de l'air Atmo a recueilli les données de la station du tunnel de la Croix-Rousse, installée dans la cour de l'école Michel-Servet depuis 2009. Elles concernent la période de 2014 à 2021. Deux polluants, le dioxyde d'azote (ou gaz carbonique) et les particules fines, constituées d'un mélange de différents composés chimiques, ont été étudiés.

● Dioxyde d'azote

« Contrairement aux années antérieures à 2020, la station n'enregistre quasiment plus de dépassements et ne franchit plus la valeur limite annuelle fixée à 18 dépassements par an autorisés. La forte baisse observée en 2020 par suite d'un confinement de la population et une forte diminution du trafic routier se confirme donc en 2021 ». Mais sur cette dernière année, avec 43 ug/m³ relevés, « elle est en dépassement de la valeur limite réglementaire pour la moyenne annuelle », fixée à 40 ug/m³. Les experts remarquent qu'il « existe une corrélation significative entre les niveaux mesurés et le trafic routier observé à l'entrée du tunnel vers le Pont de Lattre-de-Tassigny. Mais « il est probable que d'autres paramètres influencent les taux de polluants mesurés ».

● Particules fines

Pour les particules fines, « les concentrations sont stables depuis 2014 » sur cette station. Mais depuis 2019, les valeurs sont « un peu plus élevées que celles mesurées à la station Lyon périphérique, contrairement aux années précédentes. Les émissions de particules proviennent en majorité d'autres activités que le transport routier. Des investigations et analyses complémentaires sont donc à poursuivre pour mieux cerner le profil atypique de cette station », conclut le rapport.

ESI129 - V1

Le Progrès

ImmobilierLogements neufs : le nombre de permis de construire a chuté en 2024

Selon les données publiées par le ministère de l'Aménagement du territoire ce mercredi, 330 400 logements ont été autorisés à la construction en 2024.

La rédaction avec AFP - Hier à 10:58 | mis à jour hier à 15:01 - Temps de lecture : 2 min

Sur un an, les autorisations de logements individuels ont reculé de manière plus importante (-14,9 %), à 118 400 unités, que les logements collectifs. Photo d'illustration Sipa/Patrick Siccoli

Le nombre de permis de construire a de nouveau chuté en 2024, malgré un léger rebond au dernier trimestre, selon les données provisoires communiquées ce mercredi par le ministère de l'Aménagement du territoire et de la décentralisation.

Sur l'ensemble de l'année 2024, 330 400 logements ont été autorisés à la construction, en baisse de 12,3 % par rapport à 2023, malgré un léger rebond (+5 %) au quatrième trimestre par rapport au trimestre précédent. En décembre 2024, la construction de 28 400 logements a été autorisée, en légère hausse par rapport au mois de novembre (+4,5 %).

Les maisons plus concernées que les immeubles

Le nombre de mises en chantier a reculé de 11,1 % sur un an, à 263 100 logements, avec un net rebond (+16,6 %) en décembre par rapport au mois de novembre. Sur un an, les autorisations de logements individuels ont reculé de manière plus importante (-14,9 %), à 118 400 unités, que les logements collectifs (-10,7 %), avec 212 000 logements autorisés. Le ministère prévient que les chiffres des mises en chantier sont susceptibles d'être révisés.

L'Essentiel Lyon du 30/01/2025

5 - La question : D'où vient la Fosse aux Ours ? 🐻

Une structure zoologique de Berne (à gauche) a inspiré le design de l'ancienne place du pont (crédit : Archives du Rhône/Archives fédérales suisses).

Contrairement à ce que son nom pourrait laisser entendre, le site n'a **pas** réellement de **lien** avec un **passé zoologique lyonnais**.

CE QU'IL FAUT SAVOIR

- En réalité, il faut se tourner vers la **Suisse** pour comprendre l'histoire de la Fosse aux Ours. À **Berne**, la capitale fédérale du pays alpin, l'existence d'une **réserve d'ours** est attestée depuis 1441.
- Les animaux étaient installés dans une grande **fosse creusée sur une place** de la vieille ville. Les habitants appelaient cette attraction « **la fosse aux ours** ».
- Mais quel est le rapport avec **Lyon** ? La capitale des Gaules n'a **jamais** accueilli d'**ursidés** ailleurs que dans les cages exiguës du **parc de la Tête**

d'Or avant que ces dernières ne soient fermées **!** Tout est une **question d'urbanisme**…

L'EVOLUTION

- Dans les années 1950, la construction du **nouveau pont de la Guillotière** s'accompagne de celle d'un **rond-point** et d'un **passage piéton souterrain**. L'ensemble forme alors une **configuration** rappelant celle de **Berne**.
- S'inspirant de cette **ressemblance**, les architectes lui donnent le nom de **Fosse aux Ours**, une appellation qui s'impose progressivement dans le **langage courant** des Lyonnais. L'endroit devient un **lieu de passage** incontournable, mais au fil des décennies, il se dégrade et finit par se transformer en un **espace insalubre**.
- Dans les années 2000, pour accompagner **l'arrivée du métro D**, la municipalité décide de réaménager les **berges du Rhône**, supprimant le rond-point et rebouchant la fosse centrale. Aujourd'hui, **seul le parking LPA**, inauguré en 2006, conserve encore le nom de **Fosse aux Ours**.

Lyon : les radars de covoiturage ont commencé à flasher sur l'autoroute des vacances

Par **Antoine Sillières**, Le Figaro Lyon
Publié le 25 janvier à 07h03

Deux petites bornes radar grises à capteurs thermiques scannent les habitacles des véhicules circulant sur les voies de covoiturages signalées par des losanges lumineux sur l'autoroute A6/A7 à Lyon. *GoogleStreet*

Installés l'été dernier, les deux radars expérimentaux devant faire respecter la voie de covoiturage sur la portion lyonnaise de l'autoroute A6/A7 ont enregistré près d'un millier de contraventions.

Plus de 1600 flashs, des centaines de verbalisations et un véritable effet «peur du gendarme». Après cinq mois d'expérimentation, le premier bilan des radars de covoiturage est positif pour les élus écologistes, à la tête de la ville et de la métropole de Lyon. Le fort impact dissuasif de ce dispositif inédit en France permet de mieux faire respecter la voie dédiée au covoiturage sur la M6/M7 (la portion lyonnaise de l'autoroute A6/A7), se félicitent-ils.

Deux radars avaient été installés l'été dernier de part et d'autre du tunnel sous Fourvière, dans le cadre d'une convention d'expérimentation de deux ans signée par le constructeur, l'État et les collectivités. À l'initiative du dispositif, la métropole de Lyon a cédé la charge des contraventions à la ville de Lyon, la seule à bénéficier du pouvoir de police.

L'agent de police municipale détaché par le maire pour piloter le dispositif a recensé 1612 contrôles et 862 verbalisations d'août à décembre selon un décompte présenté au *Figaro*. Le montant de l'amende

forfaitaire est de 135 euros. De leur côté, les forces de la CRS autoroutière se concentrent sur d'autres infractions. Selon nos informations, les verbalisations pour non-respect de la voie de covoiturage (hors des contrôles radars) se comptent sur les doigts d'une main pour l'année 2024, toujours en complément d'autres infractions.

1,05 personne par véhicule

Mises en place depuis 2020, les voies de covoiturage sont actives en permanence - sauf accident - sur les 16 kilomètres de tronçon lyonnais de l'autoroute du soleil. Elles sont signalées par un petit losange lumineux. En 2024, cette signalisation était connue de 93% des usagers, selon une étude de la métropole.

Mais si ces radars pédagogiques avaient été installés, le taux d'infraction demeurait important en l'absence de sanction. De l'ordre de 50% à 70%, selon les chiffres fournis par la métropole l'été dernier puis cet hiver. Ce taux a fortement chuté depuis l'arrivée des contraventions, se stabilisant désormais aux alentours de 30%, toujours selon le Grand Lyon.

«*Depuis la mise en service des radars, nous constatons que les voies de covoiturage sont mieux respectées*, se félicite la collectivité*. L'effet induit est positif : aux heures de pointe, la circulation est désormais moins dense sur la voie de gauche que sur les autres voies, ce qui donne un avantage aux covoitureurs.»*

Images thermiques

C'était l'objectif recherché par la majorité écologiste dans son combat contre «l'autosolisme» (le fait de prendre sa voiture seul), afin de diminuer les émissions de polluants. «*On compte 1,05 personne par véhicule aujourd'hui»*, précise la collectivité, qui développe des services de covoiturage*.*

Les voies de covoiturage sont accessibles aux véhicules de secours, de transports en commun et aux taxis en service. Tous les véhicules titulaires d'une vignette Crit'Air Zéro (véhicules électriques ou à hydrogène), ont également le droit de l'emprunter sans restriction.

Tous les autres en revanche doivent covoiturer pour rouler sur la file de gauche, donc compter au moins deux occupants humains dans l'habitacle. Les vitres fumées, la présence de poupées ou autres doudous géants dans des sièges bébé ou même d'un animal de compagnie ne permettent pas de resquiller puisque les radars captent des images thermiques.

Le Progrès

Métropole de Lyon« S'ils passent en force, nous irons au tribunal » : à Rillieux, ces propriétaires refusent les futures accroches pour la ligne de trolleybus

Des trous dans leur façade qui permettraient d'installer les futurs ancrages pour les câbles de la ligne électrifiée C5 à Rillieux-la-Pape : ces propriétaires des Verchères, un immeuble de 247 appartements situé à l'angle des avenues de l'Europe et du Général Leclerc, n'en veulent pas. Nuisances sonores et risques d'effondrement, ces habitants ont voté contre lors de leur assemblée générale tandis qu'une enquête publique sur l'électrification de la ligne C5 a débuté ce 20 janvier.

Sandrine Mangenot - 24 janv. 2025 à 06:00 | mis à jour le 24 janv. 2025 à 11:48 - Temps de lecture : 4 min

Les propriétaires des logements situés aux Verchères, au coin des avenues de l'Europe et du Général Leclerc, ne veulent pas entendre parler d'ancrages sur leur façade. Photo Sandrine Mangenot

« À quoi ça sert de nous demander notre avis, si, de toute façon, les gens du Sytral nous font comprendre que le projet passera dans tous les cas ? C'est un passage en force, on a l'impression que nous n'avons pas le choix », déplore Stéphanie Vivalda. La jeune femme fait partie de la vingtaine d'habitants venue ce vendredi 17 janvier en fin d'après-midi, au rendez-vous que nous avions fixé avec Véronique Princelle, présidente du conseil syndical des Verchères.

Le 25 novembre dernier, lors de l'assemblée générale extraordinaire de cette grande copropriété, une large majorité d'habitants a en effet voté contre le projet d'installation de « trois points d'ancrage sur les façades situées avenue général Leclerc » peut-on lire dans le compte rendu. « C'est pourtant l'entreprise Systra (chargée des études pour le Sytral) qui nous a demandé de délibérer sur la question. Mais personne ne s'est…

Circulation en trottinette ou à vélo : ce qui est autorisé, ce qui est interdit

Par **Laura Makary**, Le Figaro
Publié le 26 janvier à 07h00

Il est interdit de circuler à bicyclette sur le trottoir, sauf pour les enfants de moins de 8 ans. *legna69 / iStock*

De nouvelles dispositions sur l'éclairage des vélos et des engins de déplacement personnel motorisés viennent d'entrer en vigueur. L'occasion de rappeler les consignes à respecter par les adeptes des mobilités douces.

On les croise partout, en ville comme à la campagne. Près de 40 % des Français enfourchent en effet leur bicyclette au moins une fois par mois, selon le ministère des Transports. En 2022, un quart des cycles vendus étaient des vélos à assistance électrique (VAE) et 760 000 trottinettes électriques ont été achetées la même année, selon l'Observatoire du cycle.

Avec les gyropodes et hoverboards, elles font partie des engins de déplacement personnel motorisés (EDPM). L'arrivée de ces nouveaux modes de transport oblige le code de la route à évoluer. Voici les principales règles à connaître.

Faut-il un permis ?

En France, aucun permis n'est requis pour circuler à vélo, qu'il soit traditionnel ou électrique. Il n'y a pas non plus d'âge minimal. En revanche, pour les trottinettes électriques et autres EDPM, il faut avoir au moins 14 ans depuis l'été 2023[1]. Cette limite est importante à garder à l'esprit, car elle s'applique également aux cycles et trottinettes électriques les plus puissants. Lorsque la…

Tribune de Lyon

Circulation à Lyon : de nouveaux travaux reportés par la Métropole

David Gossart - 30 janvier 2025

La Métropole de Lyon annonce le report de chantiers de Voies Lyonnaises supplémentaires pour un total de 50km.

Bruno Bernard avait déjà annoncé en décembre l e report des travaux de plusieurs tronçons de Voie Lyonnaise :

Sur les Voies Lyonnaises, la n° 12 est concernée : les tronçons sur les Cours Gambetta et Albert-Thomas sont reportés à 2026, de même que sur la place Bellecour, rue de la Barre, et sur le pont de la Guillotière.

De même pour les travaux prévus à Villeurbanne boulevard du 11 novembre vers la Doua, qui attendront que les chantiers de la Voie Lyonnaise 4 rue Francis-de-Pressensé, ainsi que ceux du tramway T6, aient davantage avancé.

Lire aussi : Voies Lyonnaises retardées : « Niveau travaux, en termes d'acceptabilité, on est limite »

La Métropole confirme aujourd'hui continuer dans cette voie de la modération en reportant à 2026 ou 2027 un total de 50 km de projets.

Sont également concernés notamment la Voie Lyonnaise n° 6 sur le cours d'Herbouville à lyon 4e, la VL 7 sur la rue Garibaldi à Lyon 6, la VL 1 sur l'avenue Leclerc (partie Sud maintenue), l'aménanegement de la rue Grolée, et de la rue de l'Arbre Sec en pleine Presqu'Ile.

17 km de travaux de réseaux reculés

17 km de travaux de réseaux vont aussi devoir attendre, parmi ceux-ci, ceux de la rue Baraban, de la place Jean-Macé, ou encore de la Montée de la Boucle. *« Sinon la montée de la Boucle aurait perdu une voie de circulation pendant 5 mois d'ici quelques jours. Cela attendra un an de plus »*, a justifié ce jeudi matin le président de la Métropole Bruno Bernard, rappelant qu'il s'agissait à la fois de ne pas rajouter d'autres chantiers sur une ville déjà saturée, de lisser les contraintes budgétaires et le phasage calendaire de ces chantiers.