



REVUE DE PRESSE*

DU VENDREDI 27 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

Saint-Fons

Subvention de 3,3 millions d'euros pour le gymnase: la Région devra payer

L'an dernier, le tribunal administratif de Lyon ordonnait à la région Auvergne-Rhône-Alpes d'honorer ses engagements pour le financement du gymnase Mohamed-Ali. La collectivité se décidait à faire appel, mais le tribunal confirme que cela ne décalera pas le paiement.

L'affaire remonte à 2019. L'idée d'un futur complexe sportif Mohamed-Ali se dessine dans le nouvel écoquartier Carnot-Parmentier, à Saint-Fons.

Le tribunal donne raison à la Ville en 2025

La Région Auvergne-Rhône-Alpes signe alors une convention, l'engageant à verser une subvention de 3,344 millions d'euros. Mais si le gymnase est finalement inauguré en 2024, la Ville ne verra jamais la couleur de cette somme. La Région invoquait alors un retard de procédure de la



Le gymnase Mohamed-Ali a été inauguré en 2024 à Saint-Fons. Photo Chloé Pasquinelli

part de la commune.

En avril 2025, le tribunal administratif de Lyon donne raison à la municipalité, estimant que les retards enregistrés en 2020 étaient à imputer à la crise sanitaire. À l'époque, la Région rétorquait : « La décision rendue par le tribunal administratif de Lyon

est en contradiction avec les principes démocratiques les plus élémentaires dans notre pays [...]. Elle imposerait le financement d'un projet d'investissement en dehors de tout vote par les élus régionaux. »

La Région est condamnée à verser les 3,344 millions d'euros

à Saint-Fons, ainsi que plus de 250 000 euros d'intérêts. Elle décide de faire appel de ce qu'elle qualifie alors comme une « décision absurde ».

Un appel non suspensif

Toutefois, ce recours ne signifie pas suspension du

paiement. La justice vient de le confirmer au maire de Saint-Fons (DvG) Christian Duchêne, qui se réjouit : « L'appel n'est pas suspensif, donc nous allons bel et bien recevoir la somme convenue, quoi qu'il arrive. » Une décision qui fera du bien aux finances de Saint-Fons, car le premier édile l'admet, le retrait de la collectivité régionale sur certains budgets, culturels notamment, a été difficile à tenir.

Contactée, la Région précise que « l'appréciation rendue ce jour par la Cour administrative d'appel de Lyon relative à la seule demande de sursis à exécution ne préjuge en rien du fond du dossier, qui demeure examiné dans le cadre de la procédure d'appel ». La Région entend, en outre, « poursuivre cette procédure avec détermination ». Elle estime aussi que « la subvention évoquée n'a fait l'objet d'aucun engagement juridique ».

● Chloé Pasquinelli

23/02/26

Métropole de Lyon

Chutes, roues endommagées: c

La saison des nids-de-poule a débuté tôt cette année. Les gelées et pluies abondantes ont déjà marqué de leur empreinte chaussées et trottoirs. Alors, nous avons lancé un appel à témoignages et interrogé la Métropole de Lyon, collectivité en charge de la surveillance et de l'entretien de 3600 km de voirie.

«C'était un soir d'octobre, vers 21 heures, dans le 4^e arrondissement de Lyon. Je venais de me garer après ma journée de travail. Entre le manque de lumière et les feuilles mortes... Il y avait un trou et des pavés déchaussés. » Isabelle, commerciale indépendante de 57 ans se tord les deux chevilles. Résultat des courses, une malléole cassée, quasiment quatre mois d'arrêt maladie. «J'ai fait un courrier détaillé à la Métropole, indiquant tous les frais que cela m'a occasionnés. Il n'y a pas de raison que je sois doublement punie», dit-elle.

Elle fait partie de ces lecteurs et lectrices du *Progrès* qui ont répondu à notre appel à témoignages. Comme cet habitant de Villeurbanne de 31 ans. Lui, c'est la bielle de direction de sa roue de voiture qui a cassé, et un pneu qui a crevé après ne pas avoir pu éviter des trous.

«Je dois l'éviter tous les matins à vélo»

Une lectrice raconte deux chutes de piétons auxquels elle est venue en aide, avenue Gambetta (Lyon 3^e) et place Carnot (Lyon 2^e). À chaque fois des chutes lourdes entraînant des coupures, des douleurs et un choc. Le nid-de-poule de la place Carnot «est toujours présent, très dangereux. Je dois l'éviter tous les matins à vélo», indiquait-elle le 26 janvier. Cet autre habitant de la Métropole tempête, après

«Chaque année 600 kilomètres de voirie font l'objet d'auscultations techniques pour identifier les besoins»

La Métropole de Lyon

«Entre le manque de lumière et les feuilles mortes... Il y avait un trou et des pavés déchaussés»

Isabelle, 57 ans s'est cassé la malléole en descendant de sa voiture, à Lyon 4^e

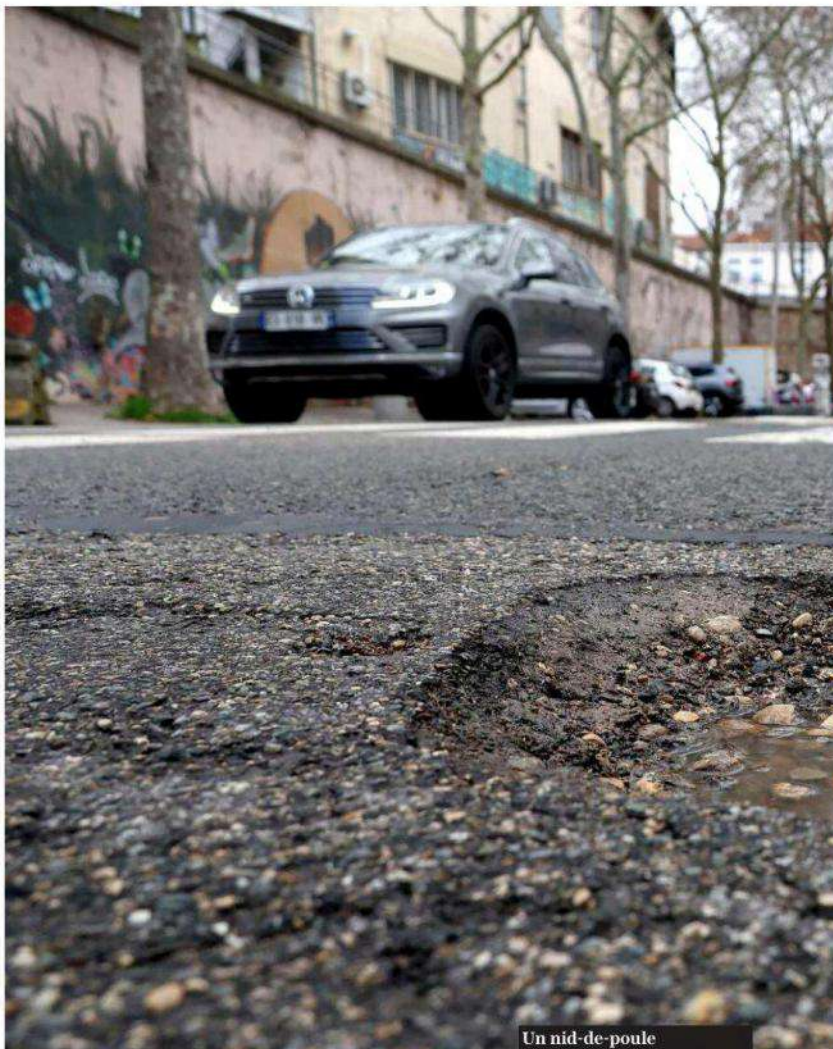
un incident causé par «un nid-de-poule dangereux à l'angle du quai Tilsitt et de la place Antonin Gourju (Lyon 2^e)». Il en a été pour des frais sur son véhicule et dit batailler pour se les faire rembourser par la collectivité.

Thomas Sotto, journaliste et animateur radio et télé vient lui aussi d'expérimenter une ornière dans une chaussée parisienne. Une roue de vélo dans le trou et il s'en sort avec une double fracture tibia péroné. Il enjoint, dans une interview consacrée au *Parisien*, les candidats et candidates aux élections qui approchent, à s'engager «à combler les nids-de-poule, ils peuvent tuer».

La période de fin d'hiver «mobilise fortement les équipes de régie de voirie»

Paul, coordinateur adjoint de la Fédération française des motards en colère, antenne du Rhône, n'a pas loupé l'occasion de parler d'un combat très fort de la fédération. Ce qu'il pointe, c'est le danger physique pour «les deux roues, motorisés ou pas : la perte d'équilibre qui peut aller jusqu'à la chute. Et au-delà du problème des nids-de-poule, il y a des chaussées défoncées par endroits, qui rendent la conduite difficile. Et d'ajouter, «nous rencontrons autant que possible les responsables voirie. Et nous signalons tous les nids que nous repérons sur la plateforme Toodego ou les directions départementales, avec des délais plus ou moins rapides de traitements. Au niveau de la Métropole, lorsque pour eux le danger est avéré, le délai d'intervention est assez rapide, ce qui n'est pas le cas partout.»

Justement, nous avons interrogé la Métropole de Lyon, en charge de l'entretien des chaussées



Un nid-de-poule cours Suchet (Lyon 2^e), le 17 février 2026. Ce petit trou deviendra grand à force d'intempéries, de gel et de redoux.
Photo Richard Mouillaud

sées de l'agglomération lyonnaise. 3600 km de voirie sur 58 communes, 9 tunnels, 738 ponts et 1569 murs de soutènement donc. 70 millions d'euros sont consacrés chaque année à leur «entretien, rénovation courante, amélioration et aménagements» ainsi qu'une logique «d'entretien préventif». Chaque année «600 kilomètres de voirie font l'objet d'auscultations techniques» pour identifier les besoins. La collectivité compte aussi sur l'aide des usagers avec sa plateforme Toodego sur laquelle 26 % des demandes concernent la voirie et les mobilités. «Les équipes techni-

ques analysent ensuite chaque signalisation et priorisent les interventions en fonction de la gravité du désordre et de son caractère d'urgence.»

La période de fin d'hiver «mobilise fortement les équipes de régie de voirie». Ce que les collectivités, quelle que soit leur taille, ne manquent pas de mettre en évidence, ce sont les moyens de plus en plus contraints, notamment par les baisses de dotation de l'État. Et le transfert de responsabilité de certains ouvrages revenant jusqu'à il y a peu à l'État ou à l'ancien département du Rhône.

• Émilie Charrel

70 M

Le montant en euros consacré chaque année par la Métropole de Lyon à l'entretien, la rénovation courante, l'amélioration et les aménagements et «l'entretien préventif» des 3 600 km de voirie.

C'est la saison des nids-de-poule



« Ça peut faire exploser un pneu, casser un amortisseur... »



Ornières, nids-de-poule ou crevasses, le cauchemar de tous les usagers de la route. Photo d'illustration Stéphane Guiochon

Nous avons demandé à des spécialistes si les trous dans la voirie occasionnaient des dommages spécifiques. « Tout dépend de la taille du nid-de-poule », dit prudemment le responsable du garage Djef auto à Vaise (Lyon 9^e).

« Majoritairement du côté droit »

« Ça peut faire exploser un pneu, casser un amortisseur, le triangle, la rotule. Ce qui est sûr, c'est que même s'ils sont petits, la répétition use notamment les rotules, peut générer des hernies sur les pneus. On le voit majoritairement du côté droit », détaille-t-il. Toutes les routes sont-elles

logées à la même enseigne ? Manifestement non. « Sur les véhicules de nos clients qui font principalement de l'autoroute, il n'y a pas ces problèmes », souligne le garagiste.

Pour Yannick Vericel, de l'Atelier à vélo à Meyzieu, « l'enjeu n'est pas tant mécanique, les cadres de vélos pour aller travailler sont du même genre que ceux pour faire du VTT. Ils peuvent encaisser des trous, des bosses. Si on a du bon matériel, il y a peu de risque de voler une roue ou de casser quelque chose. L'enjeu majeur est celui de la sécurité, en fonction du niveau de pratique des personnes. »

Repères ► Naissance et conséquences

● Le phénomène « nid-de-poule »

La raison est physique, les amplitudes thermiques de gel/dégel dégradent l'enrobé de surface. L'eau s'infiltre et aggrave les fissures en gelant, et vient abîmer également les couches plus profondes qui constituent les chaussées et trottoirs. Le ruissellement de la pluie se charge de creuser, parfois des trous très larges et profonds.

● Quels recours en cas de dommages ou accident ?

La première étape, conseillée par les assurances sur leur site internet est un recours amiable. Il est à faire auprès de la collectivité concernée dans les 15 jours qui suivent. La demande

doit être circonscrite avec localisation exacte et photos du trou, des dégâts causés, rapports d'intervention des forces de l'ordre et pompiers s'il y a, propos de témoins, faire constater le nid-de-poule par huissier... Bref, tout ce qui peut documenter l'incident.

Si un accord amiable n'est pas trouvé ou sans réponse au bout de deux mois, vous pouvez engager une procédure auprès du tribunal administratif. Toutes les pièces déjà fournies vous seront utiles. Si les collectivités sont effectivement responsables de l'entretien des routes, les tribunaux sont attentifs à certains éléments comme la profondeur du trou, la collectivité avait-elle été prévenue en amont, la signalisation ou non de la chaussée déformée...



« Œufs de pâques pour nids-de-poule ». L'opération lancée par la Fédération française des Motards en colère (FFMC) se déroule au mois d'avril depuis cinq ans. Pour dénoncer le mauvais état du réseau routier, la FFMC invite les motards à signaler les irrégularités des chaussées en les décorant d'œufs de Pâques et de poules en chocolat. Notamment à Caluire-et-Cuire, Grézieu-la-Varenne ou Saint-Priest. Photo fournie par la FFMC 69

Publié le 18 février 2026 par Anne Lenormand , Localtis

Place de la voiture en ville : un sujet clivant pour les municipales, selon un sondage

Entre gauche et droite, entre ruraux, périurbains et habitants des grandes métropoles, entre jeunes et seniors, entre non-diplômés et diplômés, entre utilisateurs réguliers de la voiture et ceux qui n'en possèdent pas, la place de la voiture en ville divise les Français et les maires, détaille un sondage réalisé pour la Fondation Jean-Jaurès. Si les mesures d'accompagnement au renoncement à la voiture et d'apaisement de l'espace public (y compris les limitations de vitesse) sont plébiscitées, les Français s'opposent largement à celles qui restreignent le stationnement et demandent plus de concertation sur les décisions visant à diminuer la place de la voiture.



© Adobe stock

"Sur le principe, les politiques de réduction de la place de la voiture en ville apparaissent aux Français, comme à leurs édiles, efficaces pour atteindre un certain nombre d'objectifs collectifs positifs", selon la Fondation Jean Jaurès qui a publié ce 10 février les résultats d'un sondage* réalisé auprès de 1.500 personnes. Plus de 500 maires ont également été interrogés dans le cadre de cette enquête en deux volets.

Plus de 70% des Français et des maires considèrent ainsi que ces politiques constituent des leviers efficaces pour réduire la pollution de l'air, réduire les nuisances sonores et favoriser la promotion de mobilités douces et plus de six maires et de six Français sur dix les jugent efficaces pour améliorer la qualité de vie et la sécurité routière. Mais si une courte majorité de Français (53%) pense que ces politiques contribuent à réduire le stress lié aux déplacements, une nette majorité de maires (58%) juge qu'elles n'atteignent pas cet objectif.

Des clivages très marqués selon les territoires et au sein de l'opinion

S'ils se disent majoritairement favorables à la réduction de la place de la voiture dans les grandes métropoles, les Français comme leurs édiles s'y opposent dans toutes les autres catégories de ville, et aussi là... où ils habitent. Dans le détail, 55% des Français approuvent la politique de réduction de la place de la voiture dans les grandes métropoles, 45% y étant à l'inverse opposés. L'approbation la plus forte est le fait des jeunes (73%), des habitants de l'agglomération parisienne (62%), des diplômés du supérieur (64%), des personnes ne possédant pas d'automobile (69%) et des sympathisants de gauche (72%). L'opposition la plus consistante se trouve chez les retraités (50%), les habitants des communes rurales (49%), les personnes à faible niveau de diplôme (50%), celles qui utilisent leur voiture tous les jours (50%) et les sympathisants Rassemblement national (63%).

57% des Français désapprouvent la mise en place de politiques de réduction de la place de la voiture dans les villes moyennes, 43% y étant à l'inverse favorables. Les jeunes (55%), les personnes sans voiture (57%), les sympathisants Les Écologistes (75%) et du Parti socialiste (53%) sont les seules catégories à soutenir majoritairement ces politiques sur le territoire de ces villes. Dans les petites villes, les personnes qui désapprouvent la mise en place de politiques de réduction de la place de la voiture sont encore plus nombreuses (73%).

Parmi ceux ayant constaté des politiques de réduction de la place de la voiture dans la ville dans laquelle ils résident, ou dans laquelle ils se rendent le plus régulièrement (52% des Français), une nette majorité (57%) a une perception négative de cette évolution. Au sein de ceux qui disent expérimenter ces politiques, les jeunes (64%), les habitants de l'agglomération parisienne (55%) et les sympathisants de gauche (62%) sont les seules catégories à y voir une évolution positive quand les retraités (67%), les utilisateurs quotidiens de la voiture (65%), les habitants des communes rurales (74%) et des communes de 2.000 à 20.000 habitants (73%), les sympathisants LR (65%) et RN (69%) sont les plus nombreux à y voir une évolution négative.

Deux ressorts alimentent ces jugements négatifs : les désagréments occasionnés dans le quotidien par ces politiques et l'absence de mobilités alternatives à la voiture. Ainsi, un tiers des Français disent avoir ressenti un impact négatif de ces politiques sur leur quotidien et un Français sur deux dit déjà avoir renoncé à un déplacement en voiture en raison d'une mesure municipale (35% ayant renoncé plusieurs fois, et 15% une fois), principalement pour des déplacements de loisirs ou liés à un rendez-vous médical. Un Français sur deux considère également que, là où il habite, il n'y a pas assez de transports en commun et/ou de pistes cyclables et qu'il est impossible de se passer de voiture. Cette perception est majoritaire en zone rurale (87%), au sein des villes de 2.000 à 20.000 habitants (75%) et aussi dans celles de 20.000 à 100 000 habitants (53%).

Les maires en phase avec les habitants qu'ils représentent

Les maires interrogés partagent les perceptions des habitants des territoires qu'ils représentent. 66% approuvent ainsi la réduction de la place de la voiture dans les grandes métropoles, mais 53% la désapprouvent dans les villes moyennes et 73% dans les petites villes. Très majoritairement à la tête de petites communes, ces maires sont parfaitement lucides sur le sentiment de leurs administrés : 82% jugent ainsi que les habitants de leur commune sont plutôt opposés aux politiques de réduction de la place de la voiture en ville et 81% considèrent que la manière dont est posé le sujet dans le débat public ne correspond pas à la réalité et au quotidien de leurs habitants. 95% constatent d'ailleurs que sur leur territoire, il est impossible de se passer de voiture, faute d'alternatives. Pour ces maires, le sujet est bien moins de réduire les externalités négatives de la voiture au nom de l'écologie que la sécurité routière : 78% déclarent ainsi rencontrer dans leur commune des problèmes de vitesse excessive ou de trafic trop important et 74% avoir pris des mesures de régulation (limitations, chicanes, dos d'âne...).

L'attractivité du centre-ville devant l'écologie

Autre argument en faveur de la voiture, l'attractivité du centre-ville, qui passe devant les soucis écologiques et "pourrait être un des enjeux saillants des prochaines municipales", note la Fondation. "Entre écologie et commerce, les Français tranchent en faveur du commerce", selon elle, y compris dans l'agglomération parisienne.

60% des Français considèrent ainsi que "réduire la place de la voiture en ville est une erreur car cela met en difficulté les commerces des centres-villes" alors que 40% jugent à l'inverse que "réduire la place de la voiture est nécessaire pour lutter contre la pollution de l'air", quelles qu'en soient les conséquences. Les jeunes (60%), les personnes ne possédant pas de voiture (59%) et les sympathisants de gauche (59%) sont les seules catégories à majoritairement faire prévaloir l'argument écologique sur celui de l'attractivité des centres-villes. L'argument de l'attractivité commerciale l'emporte dans tous les types de territoires, et décroît avec la taille de la commune : 70% dans les communes rurales, 65% dans les communes entre 2.000 et 20.000 habitants, 56% dans celles entre 20.000 et 100.000 habitants, 59% dans celles de plus de 100.000 habitants et 52% dans l'agglomération parisienne.

68% des maires jugent pour leur part que réduire la place de la voiture en ville est dangereux pour l'attractivité des centres-villes. Un tiers dit avoir constaté dans les villes de leur territoire des problèmes de vacances ou de faillite commerciales liés à des politiques de réduction de la place de la voiture en ville.

Rejet des mesures punitives

Alors que 78% des Français et 57% des maires disent avoir déjà ressenti au sein de l'espace public des tensions entre les automobilistes et les usagers d'autres modes de transport, ils se disent aussi contre les mesures punitives. Plus des trois quarts des Français se disent favorables à la mise en place de parkings relais dans les villes, à la piétonnisation de certaines rues ou places, à la création de voies réservées aux bus et tramways, au développement des pistes cyclables et à la mise en place de "rues scolaires" devant les écoles. 59% des personnes interrogées soutiennent aussi la mise en place de radars de contrôle de la vitesse dans les centres-villes et 56% la limitation à 30 km/h dans les rues des villes (56%).

Mais à l'opposé, une nette majorité (54%) rejette les zones à faibles émissions (ZFE), la vidéo-verbalisation (54%), la réduction de la voirie consacrée à l'automobile (58%) et, plus largement encore, la réduction des places de stationnement (75%) et la hausse du coût du stationnement (82%). Plus de six habitants sur dix des communes rurales et de moins de 20.000 habitants se disent hostiles aux ZFE. Les maires interrogés sont sur la même longueur d'onde, 87% d'entre eux se disant, par exemple, favorables au développement de pistes cyclables, mais 65% opposés aux ZFE.

Enfin, 69% des Français considèrent que les élus locaux ne sont pas suffisamment à l'écoute des habitants lorsqu'ils prennent des décisions concernant la réduction de place de la voiture en ville. Et 47% estiment qu'il faut poursuivre ces politiques de réduction, mais avec plus de concertation, 11% considérant qu'il faut les poursuivre sans condition, et 42% qu'il faut les ralentir ou les arrêter.

**Sondage réalisé auprès de 1.500 Français de 18 ans et plus, interrogés en ligne du 23 au 27 octobre 2025 selon la méthode des quotas. Le volet maires a été réalisé en ligne auprès d'un échantillon de 523 maires (78%) et proches collaborateurs (adjoints, conseillers municipaux, DGA, DGS, 22%) du 15 octobre au 5 novembre 2025. L'échantillon a été redressé selon la taille des communes pour coller à la distribution réelle observée sur les 36.000 mairies de France.*

Garibaldi : fin du 3^e acte de la longue transformation



Voies lyonnaises, meilleure répartition bus/voitures et larges trottoirs marquent la transformation de l'axe (crédit : Métropole de Lyon).

La Métropole et la Ville inaugurent ce mardi une **nouvelle portion réaménagée de l'axe le plus traversant de Lyon**, entre la rue d'Arménie et la Grande rue de la Guillotière.

Les bases

- Percée dans les années **1960**, la rue Garibaldi a longtemps fonctionné comme une « **autoroute urbaine** », reliant le parc de la Tête d'Or au parc Blandan. Trois à **4 voies**, des trémies, peu d'arbres : la priorité était donnée à la voiture.
- Dès 2010, le **Grand Lyon** engage une réflexion pour changer de modèle. Objectif affiché : réduire la place du trafic, reconnecter les **6^e, 3^e et 7^e arrondissements** et recréer un boulevard plus respirable.
- En résumé, **moins de bitume**, plus d'ombre et un **partage** plus équilibré entre voitures, bus, vélos et piétons.

On rembobine

- La **1^{re} phase** (Vauban – Bouchut) est menée entre 2012 et 2014 sur près de **800 m**, avec promenade plantée, piste cyclable et parvis Renée-Richard devant les Halles. La **2^e tranche** (Bouchut – Arménie), livrée fin 2017, supprime une trémie et réorganise les voies bus.
- En 2024, la **3^e phase** démarre plus au sud. Son coût fait débat : estimé à **9,8 M€** pour les seuls travaux, il grimpe à **12,4 M€**, puis à **14,2 M€** en intégrant études et maîtrise d'ouvrage.
- La hausse est attribuée à la **complexité technique** du chantier, à la proximité du **métro D** et à l'extension du périmètre.

Ce qui compte

- La portion inaugurée ce mardi à 17h (métro Garibaldi) modifie concrètement le paysage : **2 voies centrales nord-sud**, des trottoirs élargis, des pistes intégrées aux **Voies lyonnaises 7 et 9**, **156 arbres** et **3 400 m² végétalisés** à terme.
- La **trémie Félix-Faure a disparu**, réduisant bruit et pollution. Les eaux pluviales sont désormais infiltrées dans les sols pour **limiter le ruissellement**.
- Reste une question : **la suite**. Une **4^e tranche** est prévue entre la Guillotière et l'avenue Berthelot, en longeant le parc Blandan. Son **calendrier** et son **contenu** devraient être **précisés après les élections** de mars.

Île de la Chèvre. Un projet photovoltaïque de 9 hectares entre Feyzin et Solaize

Sans construction depuis 2016 du fait de risques technologiques, l'île de la Chèvre va connaître une seconde vie.



Existant



Projeté

Près de 9 hectares vont être utilisés pour construire une centrale photovoltaïque sur l'île de la Chèvre. Ici, ce à quoi ressemble l'île (en haut) et le projet. © DR / Montage Tribune de Lyon

Située à cheval sur les communes de Feyzin et de Solaize, l'île de la Chèvre a attendu dix ans pour voir son histoire commencer à s'écrire. C'est en effet en 2016 que le plan de prévention des risques technologiques de la Vallée de la chimie a statué que nulle âme ne devait rester sur ce territoire, en trop grande proximité de l'usine Total.

Particulièrement concernées, les pépinières Chapelan ont dû déménager. Après sept ans de procédure, un premier déménagement a été envisagé sur l'île voisine de la Table-Ronde avant que, en 2023, les 400 000 plantes et 50 salariés ne migrent vers Pusignan.

Du solaire et des mesures environnementales

Aujourd'hui, c'est l'avenir de ce site qui ne peut plus accueillir d'activité commerciale qui a commencé à se dessiner avec le vote, par la Métropole de Lyon, de la déclaration de projet valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme.

Une concertation sera d'ailleurs ouverte à ce sujet du 18 mai au 18 juin prochain. Le projet : créer un parc photovoltaïque de 8,9 hectares, piloté par Vensolair, filiale de la Compagnie nationale du Rhône, qui travaille sur le dossier depuis deux ans au travers d'une étude d'impact.

Le parc solaire n'est que la moitié du projet : 10 hectares vont également faire l'objet de mesures compensatoires, comme l'explique le chef de projet chez Vensolair, Antoine de Panthou. « *La pépinière nécessitait de l'irrigation et, en fait, une sorte de zone humide s'est développée où habitent désormais des espèces comme le crapaud calamite. Sans la pépinière, il risque de disparaître.* » Il s'agira aussi d'empêcher la prolifération du peuplier noir, une espèce invasive.

La consommation de plus de 5 000 habitants

La production visée est de 14 gigawattheures (GWh) par an, l'équivalent de la consommation de 5 200 habitants, ce qui permettrait d'atteindre 7,5 % de l'objectif « Métropole solaire ».

Cela permettrait aussi de limiter les émissions d'environ 2 800 tonnes de CO₂/an. Le permis de construire est envisagé pour 2028, les travaux pour 2030.

26/02/26

Le pont disparu : ce que les Lyonnais ne voient plus



La célèbre passerelle rouge est le résultat de plusieurs siècles d'essais, de destructions et d'adaptations (crédit : Adobe Stock).

Le **26 février 1648**, un ouvrage flambant neuf cédait au-dessus de la **Saône** et coupait un axe vital entre les deux rives.

La petite histoire

- Les **Archives municipales de Lyon** mentionnent l'effondrement du **pont Saint-Vincent** le 26 février 1648. Quelques semaines plus tôt, le 4 janvier, le **Consulat** en avait concédé l'exploitation pour **50 ans**. L'ouvrage venait donc d'être reconstruit.
- Il tombe pourtant en plein hiver. À l'époque, les ponts sont en bois, posés sur des piles vulnérables aux **crues** et aux blocs de glace. La Saône n'est ni canalisée ni régulée par des barrages en amont. Chaque hiver peut fragiliser une structure.
- Un pont qui s'écroule, ce n'est pas seulement un accident : c'est un **lien économique rompu** entre le **Vieux Lyon** et les pentes de la **Croix-Rousse**, un détour imposé pour les marchandises et les habitants.

Encore et encore

- Le pont Saint-Vincent ne disparaît pas avec cet épisode, ou du moins son idée. Il est rebâti, transformé, remplacé. Pendant des siècles, Lyon reconstruit ses franchissements. Avant le **XIX^e siècle**, la ville compte peu d'ouvrages réellement durables.
- Les **quais maçonnés** et les aménagements hydrauliques modernes ne viennent que plus tard. La stabilisation des berges, la maîtrise des débits et l'usage du **métal** changent progressivement la donne.
- Le site Saint-Vincent devient un **point de passage structurant**, adapté aux usages successifs.

De nos jours

- À l'emplacement des anciens ponts se dresse aujourd'hui la **Passerelle Saint-Vincent**, passerelle piétonne métallique. Plus légère, pensée pour les **mobilités douces**, elle conserve le nom et la fonction : relier les deux rives au plus court.
- Chaque jour, des milliers de trajets l'empruntent entre le **quai Saint-Vincent** et le quartier **Saint-Paul**. Elle est devenue l'un des **symboles touristiques** de la ville.
- Peu imaginent qu'ici, en 1648, un pont « tout neuf » s'est effondré. L'histoire rappelle que traverser la Saône n'a jamais été anodin et que la solidité actuelle des ouvrages lyonnais est le résultat de **plusieurs siècles d'essais, d'erreurs et d'adaptations au fleuve**.

Métropole de Lyon : Cinq lieux culturels à visiter gratuitement à Lyon et ses alentours (26/02/26)

Chaque jour, *Le Progrès* partage ses bons plans pour consommer malin à Lyon et dans ses environs. Lyon regorge de musées, jardins et lieux de mémoire. La quasi-totalité d'entre eux sont payants, mais nous vous avons déniché cinq sorties originales à faire gratuitement.



Saviez-vous qu'il était possible de visiter le planétarium gratuitement ? Photo d'illustration Maxime Jegat

Le Planétarium de Vaulx-en-Velin

Ouvert depuis 1995, le Planétarium de Vaulx-en-Velin accueille près de 90 000 visiteurs chaque année. Le site permet la découverte du système solaire et expose de nombreuses œuvres scientifiques autour de l'univers.

Un immense dôme de 15 mètres de haut reçoit de nombreuses projections sur différentes thématiques.

Le site ouvre ses portes gratuitement au public tous les premiers samedis du mois, sans aucune condition de revenu ou de situation.

Le Musée Lugdunum et Théâtres romains



Théâtre antique de Fourvière depuis le toit terrasse du musée Lugdunum. Photo Maxime Jegat

Si la visite du Planétarium ne vous a pas suffi, vous pouvez vous rendre gratuitement chaque premier dimanche du mois. Dans le 5^e arrondissement de Lyon, le musée et ses théâtres retracent la vie des premiers lyonnais à l'époque romaine.

Des œuvres uniques sont exposées dans ces lieux adossés à la colline de Fourvière.

Un baptême de théâtre d'improvisation



Photo Régis Barnes

Si vous n'avez pas froid aux yeux, dans le 3^e arrondissement, le café-théâtre l'Improvidence propose chaque vendredi des baptêmes d'impro. Sur inscriptions, vous pouvez suivre un cours d'initiation à cette discipline artistique pendant 90 minutes.

Ces moments sont 100 % gratuits et ouverts à tous. Le café-théâtre propose des représentations tout au long de l'année, cette fois-ci payantes.

Musée des moulages



Photo Sylvie Silvestre

Au cœur de l'Université Lyon 2, un musée pas comme les autres se distingue. Dans le 3^e arrondissement, plus de 1 600 moulages en plâtre sont collectionnés. Ils sont les copies fidèles de célèbres sculptures depuis la Grèce antique jusqu'au XIX^e siècle.

Ce musée est ouvert les mercredis et samedis de 14 à 18 heures toute l'année et les mardis et jeudis après-midi pendant les vacances scolaires, gratuitement. Lors de la visite, une sélection de 200 moulages est présentée.

Les concerts au Conservatoire national supérieur de musique et de danse



Conservatoire national supérieur de musique et de danse de Lyon. Photo Eric Baule

Sur les bords de Saône, dans le 9^e arrondissement de Lyon, le Conservatoire national supérieur de musique et de danse organise tout au long de l'année de multiples événements et une grande partie est gratuite. Ces derniers peuvent avoir lieu au sein même du conservatoire ou ailleurs dans la ville ou dans le département.

Création d'une taxe sur les petits colis

Publié le 20 février 2026 - Service Public / Direction de l'information légale et administrative (Premier ministre)

La taxe sur les importations dite « taxe sur les petits colis » entrera en vigueur le 1^{er} mars 2026 et concernera les marchandises de faible valeur en provenance de pays hors Union européenne. *Service Public* fait le point.



fiskes - stock.adobe.com

L'article 82 de la Loi de finances pour 2026 instaure une « taxe sur les petits colis » qui vise à augmenter le prix de la livraison des articles de marchandise contenus dans les envois de faible valeur. Il s'agit d'inciter les consommateurs à réduire les achats impulsifs de produits très bon marché, notamment dans le domaine de la mode jetable (fast-fashion).

Comment fonctionne la taxe sur les petits colis ?

La taxe sur les petits colis (TPC) est différente des droits de douane et de la TVA.

Elle s'appliquera aux articles de marchandise contenus dans les envois de moins de 150 € qui proviennent de pays tiers à l'Union européenne, à destination de l'Hexagone, de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Réunion et de Monaco.

Cette taxe de **2 € par article** entrera en vigueur le 1^{er} mars 2026. Elle est transitoire et devrait disparaître au plus tard le 31 décembre 2026, lorsqu'une taxe européenne équivalente prendra le relais.

Réouverture du guichet MaPrimeRénov' : quelles sont les nouvelles modalités du dispositif ?

Publié le 23 février 26 - Service Public / Direction de l'information légale et administrative

Le guichet de dépôt des dossiers MaPrimeRénov' a rouvert le 23 février, à la suite de la promulgation de la loi de finances pour 2026. Il était fermé depuis le 1^{er} janvier. *Service Public* vous présente les conditions à respecter pour pouvoir bénéficier en 2026 de cette aide pour la rénovation énergétique de votre logement.



artursfoto - stock.adobe.com

MaPrimeRénov' est une aide de l'État divisée en 2 parcours principaux :

- **MaPrimeRénov' Parcours par geste**, si vous souhaitez réaliser un ou plusieurs travaux d'isolation, de ventilation, de chauffage, etc. ;
- **MaPrimeRénov' Parcours accompagné**, si vous avez pour projet des travaux de rénovation d'ampleur.

Ces dispositifs sont accessibles aux propriétaires, qu'ils habitent le logement concerné par la rénovation énergétique ou qu'ils le proposent à la location.

Depuis le 23 février, vous pouvez à nouveau déposer un dossier pour bénéficier de MaPrimeRénov'. Ce soutien financier n'était plus disponible depuis le 1^{er} janvier 2026.

À noter : Il existe un troisième parcours MaPrimeRénov', destiné aux copropriétés, pour la rénovation des parties communes ainsi que pour les travaux d'intérêt collectif en parties privatives.

Quelles sont les modalités de MaPrimeRénov' Parcours par geste en 2026 ?

Pour bénéficier de MaPrimeRénov' Parcours par geste, votre logement doit être :

- construit depuis au moins 15 ans (cette durée est réduite à 2 ans en Outre-mer) ;
- et occupé en tant que résidence principale au moins 8 mois par an.

MaPrimeRénov' Parcours par geste vous permet de financer certains **travaux d'isolation thermique** ou **l'installation d'un système de chauffage ou d'eau chaude sanitaire décarboné**. Vous pouvez aussi bénéficier de l'aide financière pour des **travaux de ventilation**, mais à condition de réaliser également des travaux d'isolation thermique.

L'isolation des murs en façade ou pignon, ainsi que l'installation de chaudières biomasses à alimentation manuelle ou automatique, ne font plus partie désormais des travaux éligibles à MaPrimeRénov' Parcours par geste.

À noter : À titre exceptionnel, vous pouvez bénéficier de MaPrimeRénov' Parcours par geste pour un logement de moins de 15 ans si vous installez un nouvel équipement de chauffage et/ou de production d'eau chaude sanitaire en remplacement d'une chaudière au fioul. Pour bénéficier de cette dérogation, vous devez demander simultanément la prime « dépose de cuve à fioul ».

Comment obtenir le soutien financier MaPrimeRénov' Parcours par geste ?

Pour obtenir l'aide, vous devez :

- choisir un professionnel RGE (reconnu garant environnement), après avoir en avoir contacté plusieurs afin de comparer leur devis ;
- déposer votre demande sur le site maprimerenov.gouv.fr avec les pièces obligatoires (vous devez indiquer votre état civil, la date de naissance des membres de votre foyer, votre adresse courriel, le montant des autres aides et subventions perçues pour ces travaux, transmettre le devis du professionnel RGE que vous avez choisi, etc.).

Une fois que vous avez obtenu l'accord de l'Agence nationale de l'habitat (Anah) pour le financement de vos travaux via MaPrimeRénov', vous pouvez effectuer les travaux prévus avec le professionnel sélectionné.

Lorsque les travaux sont terminés, vous devez déposer votre facture dans votre espace en ligne MaPrimeRénov' et demander le versement de la prime.

La subvention vous est versée en une fois par virement bancaire.

À savoir : Le montant de l'aide varie en fonction de vos revenus et des travaux engagés. Il est par ailleurs soumis à un plafond de dépense éligible.

Vous pouvez retrouver ces différents montants sur notre fiche pratique consacrée à MaPrimeRénov'.

Quelles sont les modalités de MaPrimeRénov' Rénovation d'ampleur en 2026 ?

Pour bénéficier de MaPrimeRénov' Rénovation d'ampleur, votre logement doit :

- être situé en France métropolitaine (ce dispositif n'est pas accessible en Outre-mer) ;
- être classé E, F ou G sur le diagnostic de performance énergétique (DPE), avant travaux (autrement dit être considéré comme une « passoire thermique ») ;
- être construit depuis au moins 15 ans ;
- être occupé à titre de résidence principale au moins 8 mois par an.

Dans le cadre de MaPrimeRénov' Rénovation d'ampleur, votre projet de travaux doit permettre **un gain d'au moins 2 classes sur le DPE** (par exemple, passer de F à D).

Vous devez réaliser un ensemble de travaux de rénovation énergétique dans votre logement parmi les 6 postes d'ouvrage suivants :

- isolation thermique des murs ;
- isolation thermique des planchers bas ;
- isolation thermique de la toiture ;
- isolation thermique des menuiseries extérieures ;
- ventilation ;
- production de chauffage ou d'eau chaude sanitaire.

Votre projet de travaux doit comprendre **au moins 2 actions d'isolation thermique** (toiture, fenêtre/menuiserie, sols ou murs).

À noter : Pour bénéficier du dispositif, votre projet de travaux ne doit pas prévoir l'installation d'un chauffage fonctionnant majoritairement aux énergies fossiles. Il est également interdit de conserver un chauffage fonctionnant majoritairement au fioul.

Comment obtenir le soutien financier MaPrimeRénov' Rénovation d'ampleur ?

Pour les rénovations énergétiques d'ampleur, **un rendez-vous personnalisé avec un conseiller France Rénov' est désormais obligatoire avant le dépôt d'une demande d'aide** (cette obligation entrera en vigueur dès la publication du texte réglementaire correspondant).

Le rendez-vous avec un conseiller France Rénov' doit être l'occasion :

- de faire le point sur votre situation ;
- de discuter des travaux possibles ;
- de connaître les différentes aides financières disponibles ;
- d'être orienté vers différents acteurs appartenant au secteur du logement présents près de chez vous (un accompagnateur Rénov', des artisans RGE, etc.).

Ensuite, pour obtenir le soutien financier de MaPrimeRénov', vous devez déposer votre demande avec l'aide de votre accompagnateur Rénov' sur le site monprojet.anah.gouv.fr avec les pièces obligatoires (vous devez indiquer votre état civil, la date de naissance des membres de votre foyer, votre adresse courriel, le nom de votre accompagnateur Rénov', le montant des autres aides et subventions perçues pour ces travaux, transmettre le devis du professionnel RGE que vous avez choisi, etc.).

Il est recommandé de ne pas réaliser vos travaux avant d'avoir obtenu l'accord de l'Agence nationale de l'habitat pour un financement de vos travaux via MaPrimeRénov'.

Lorsque les travaux sont terminés, vous devez déposer votre facture dans votre espace en ligne MaPrimeRénov' et demander le versement de la prime.

La subvention vous est versée en une fois par virement bancaire.

À noter : Le montant de la prime est calculé en proportion d'un niveau de dépense éligible. Ce montant dépend par ailleurs, entre autres, de votre niveau de revenus et du gain de classe sur le diagnostic de performance énergétique que permettent les travaux.