

REVUE DE PRESSE*

DU VENDREDI 17 AVRIL 2026



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

Entre ancien port et quartier vitrine, une balade historique à la Confluence



Architecture, nature et histoire industrielle cohabitent au sud de la Presqu'île (crédit : Adobe Stock).

Pour redécouvrir la ville sous un œil nouveau, *l'Essentiel Lyon* propose une boucle à pied ou à vélo au départ de Perrache, qui traverse Confluence en passant, à chaque détour, d'un **vestige industriel** à une **architecture contemporaine**.

Le contexte

- Longtemps, le sud de la Presqu'île a vécu à part. Derrière la gare de Perrache, un enchevêtrement de **voies ferrées**, d'**entrepôts** et d'**activités portuaires** occupait l'espace. Le **marché de gros**, le **port Rambaud** et les industries formaient un territoire tourné vers la logistique, peu fréquenté par les Lyonnais.
- Au début des années 2000, la métropole engage sa transformation : **désenclaver le quartier**, ouvrir les quais et créer un nouveau centre urbain. En **2 décennies**, le paysage a profondément changé, sans faire totalement disparaître ses traces.

À chaque pas

- Depuis la place Carnot, la **traversée du CELP**, encore en travaux, des **voûtes** et de la **gare** reste une expérience à part. Du **bruit**, du béton et de la circulation au **calme** d'une place ouverte : la **coupure historique** est encore palpable, et presque inversée.
- De l'autre côté, le parcours fait immédiatement **cohabiter les époques**. L'ancienne **prison Saint-Paul**, devenue faculté, fait face à des constructions plus récentes. Un peu plus loin, sur le cours Charlemagne, l'**église Sainte-Blandine** rappelle que le quartier ne s'est pas construit en une seule fois.
- En descendant vers le **Marché Gare** et le secteur **Smith**, le décor change encore. Longtemps cœur logistique de la ville, le site a laissé place à un quartier nouveau et à des usages plus ouverts, tout en conservant une **atmosphère de transition**.

- Autour de HEAT, **H7** et de la station Mue, l'urbanisme s'est d'abord inventé de manière temporaire, avec des installations évolutives, avant de se structurer en lieux dédiés aux **loisirs familiaux** et à la **fête**.
- En poursuivant vers le **sud** et en passant **sous l'autoroute**, l'espace s'élargit et les lignes deviennent plus nettes. Se dévoile alors le **musée des Confluences**, posé à la rencontre du Rhône et de la Saône, **point culminant** de la transformation.

Les traces

- Le retour par la Saône change à nouveau le regard. Le long des quais Rimbaud, l'**histoire industrielle** affleure encore. La Sucrière, ancien entrepôt des années 1930, en est l'exemple le plus visible. Mais les traces sont aussi plus discrètes : **rails incrustés, anneaux d'amarrage, quais en béton**. Elles apparaissent entre 2 immeubles contemporains, parfois à quelques mètres seulement.
- Plus loin, la **place nautique** met en scène l'eau dans un quartier qui en vivait déjà. Les **jardins aquatiques** et espaces publics traduisent une appropriation plus quotidienne, loin de la seule image de vitrine. En remontant vers Perrache, toujours sur les quais, le **poste d'aiguillage**, à proximité du skatepark, rappelle enfin le rôle central du **rail** dans l'histoire du site.
- Un **retour** rapide vers la **place Carnot** ou la **place des Archives**, si on ne se laisse pas tenter par la **brasserie Georges** plus à l'est, permet de boucler la boucle en une demi-journée.

Dimanche 12 avril 2026

Métropole de Lyon

Grosse galère sur les routes en mai à cause de travaux géants sur l'A7

Comme l'an dernier dans l'autre sens, l'A7 sera coupée dans le sens nord-sud les week-ends rallongés de mai, sauf le premier, pour permettre la rénovation des deux viaducs de Pierre-Bénite. Mais l'équation pourrait se compliquer, avec la fermeture possible d'autres axes: notamment le tunnel sous Fourvière. Un vrai casse-tête.

Et rebelote. Comme en 2025, l'A7 va être fermée cette année encore pendant quatre week-ends du mois de mai, pour cause de travaux. Le sens nord-sud (Lyon-Marseille) est cette fois concerné, entre l'échangeur de Pierre-Bénite (A450/A7) et celui de Saint-Fons (boulevard périphérique/A7). La rénovation des deux viaducs de Pierre-Bénite, entamée l'an dernier en sens sud-nord, va pouvoir entrer dans sa deuxième grande phase. Ce chantier géant risque de provoquer d'importantes perturbations sur les routes, d'autant que d'autres fermetures pourraient l'accompagner. *Le Progrès* fait le point.

1 | C'est quoi ces travaux ?

« Les travaux seront de même nature que ceux réalisés l'an dernier », confirme Julien Cabut, chef de projets à la Direction interdépartementale des



En 2025 déjà, la circulation avait été coupée sur l'A7 durant quatre week-ends de mai, dans le sens sud-nord. Même configuration cette année, mais dans le sens Paris-Marseille, avec la poursuite de la rénovation des viaducs de Pierre-Bénite. Photo d'illustration Richard Mouillaud

routes Centre Est (Dir-CE), à propos de ce lifting géant qui va notamment permettre de refaire « l'étanchéité et l'enrobé » des deux ouvrages dans le second sens de circulation. Ils sont empruntés chaque jour par 150 000 voitures en moyenne, tous sens confondus.

Si depuis début 2026, des travaux concernant les tabliers qui supportent le sens Lyon-Marseille sont réalisés sans coupure totale de l'A7 mais

avec la neutralisation d'une voie ⁽¹⁾, la fermeture totale apparaît nécessaire pour permettre d'en faire un maximum sur un temps minimum.

2 | Quel est le calendrier ?

Cette « opération coup de poing » épisode 2, axée sur la démolition des joints de chaussée, l'étanchéité et l'enrobé des deux voies centrales, le remplacement des joints de

chaussée, est prévue pour la première fois du 7 mai 21 heures au 11 mai au matin. Puis du 13 au 18 mai, du 22 au 26 mai et du 29 mai au 1^{er} juin, avec *a priori* les mêmes créneaux horaires de fermeture et de réouverture de l'A7 ⁽²⁾. Des ajustements sont encore possibles.

3 | Attention aux autres fermetures !

Ces quatre week-ends très, très rallongés de fermeture de

l'A7 devraient sans surprise entraîner une belle pagaille sur les routes, particulièrement fréquentées en ces périodes. Selon la Dir-CE, des itinéraires de substitution sont préconisés, via l'A46 et la rocade est, le périphérique nord et la D383, ou bien les A46, A42 et D383. Mais la situation pourrait se tendre davantage encore, car seraient également envisagées les fermetures des M6 et M7 entre l'échangeur de Valvert et l'échangeur n°1 de la M7... et ce, durant les quatre mêmes périodes de mai où l'A7 est fermée.

La Métropole de Lyon envisageant d'importantes opérations de maintenance, cela signifierait donc la coupure pure et simple du tunnel sous Fourvière, dans les deux sens de circulation. De quoi perturber un peu plus encore le quotidien des habitants des zones concernées et des touristes de passage, déjà éprouvés par la crise des carburants: ils devront rallonger leurs trajets, tout en faisant preuve d'une infinie patience.

• Valérie Bruno

- (1) La reprise du bord d'ouvrage côté rive amont a été menée en janvier-février avec circulation sur trois voies réduites. Celle du bord d'ouvrage côté central est en cours, jusqu'à mi-mai.
- (2) Des week-ends de secours en cas de météo défavorable sont prévus du 5 au 8 juin et du 12 au 15 juin.

Week-end du 1^{er} mai: l'axe TGV Lyon-Paris tournera au ralenti

Avec ses ponts, le mois de mai est un temps fort traditionnel en matière de déplacements. Mais pour les habitants du Rhône désireux de s'évader, il va falloir faire preuve d'une patience à toute épreuve cette année. Car si les restrictions de circulation sur l'A7 dues aux travaux sur le viaduc de Pierre-Bénite auront lieu les quatre derniers week-ends de mai (à partir du 7), les perturbations commenceront dès le tout début mai... sur rail.

La gare de Lyon à Paris va être fermée du 1^{er} au 3 mai, en raison de travaux de



La circulation des TGV va être plus compliquée, le week-end du 1^{er} mai, en raison de travaux à Paris-Gare de Lyon. Photo V.B.

modernisation de deux postes d'aiguillage, réalisés

par SNCF Réseau. Cette opération va avoir un impact

sur la circulation des TGV de la SNCF et de Trenitalia entre la capitale et Lyon. Trenitalia, qui propose d'habitude 14 allers et retours par jour entre Lyon et Paris, réduit la cadence pour ce premier pont de mai. La compagnie a annoncé le maintien de 8 trains, soit 4 allers et retours, pour les 1^{er} et 2 mai, avec pour point de départ ou d'arrivée parisien la gare de Marne-la-Vallée-Chessy.

Le retour à la normale étant prévu le 3 mai à midi, deux départs de trains sont annoncés en matinée depuis Marne-la-Vallée-Chessy,

tandis que deux autres sont supprimés. La gare de Lyon à Paris sera de nouveau opérationnelle le 3 mai après-midi.

D'autres gares parisiennes

Les TGV Inoui et Lyria de SNCF Voyageurs seront eux aussi reportés sur d'autres gares parisiennes, du 30 avril 20 h 30 au 3 mai 14 heures. Pour les TGV à destination de Lyon, les départs se font ainsi à partir de Paris-Aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle, Paris-Marne-la-Vallée-Chessy, Thiais-Orly-Pont-de-Rungis et Versailles-Chantiers.

Rillieux-la-Pape

Nuit blanche sur les rails : au cœur du chantier sur la ligne la plus fréquentée de France

Toutes les nuits, entre 22 h et 4 h 30, à la gare de Crépieux, une vingtaine d'ouvriers travaillent d'arrache-pied pour allonger les quais. Un chantier complexe de 10,5 M€, mené au cœur d'une zone sensible.

« **T**out le monde s'est bien équipé de gilet, casque et chaussures de sécurité ? » Il est 22 heures, ce jeudi 9 avril. Sous les projecteurs puissants qui éclairent la gare de Crépieux-la-Pape, Malik, le chef de chantier, passe en revue son équipe. Autour de lui, la vingtaine d'ouvriers de SNCF Réseau et des entreprises partenaires écoutent ses dernières consignes. Ici, pas de place pour l'imprévu : tout doit cesser à 4 h 30 du matin, lorsque le trafic ferroviaire reprendra sur la ligne Ambérieu-Saint-Étienne. « Si le premier train ne peut pas partir à l'heure, il y aura des retards en cascade sur toute la journée », explique Laurent Michelin, directeur régional SNCF Gares et Connexions. Les ouvriers n'ont que quelques heures pour opérer.

La ligne la plus empruntée de France

Objectif du chantier : débloquer la capacité de cette ligne, la plus empruntée de France. Ac-



À 22 h 30, la pelle rail-route, avec ses plus de 10 tonnes de mécanique, commence à se diriger vers la voie ferrée. Photo Norbert Grisay

tuellement, les trains ne peuvent circuler qu'avec deux rames. En prévision de l'ajout d'une troisième rame, les quais de cette gare, comme d'autres ailleurs sur la ligne, doivent être allongés de plus de 90 mètres de chaque côté des voies. Les travaux, qui ont débuté le 30 mars, s'étaleront jusqu'au 30 octobre. Le projet, d'un coût total de 10,5 millions d'euros, est financé à 98% par l'État, la Région apportant le complément. « Cela montre la volonté de l'État de favoriser les mobilités du quotidien, et à faible impact carbone, en région Auvergne-Rhône-Al-

pes », insiste la préfète Fabienne Buccio. « Ces travaux sont d'une haute importance pour les habitants de Rillieux qui dépendent de la liaison ferroviaire avec Lyon », ajoute le maire Horizons Alexandre Vincendet.

À 22 h 30, la pelle rail-route se met en mouvement. La bête de plus de 10 tonnes se cabre sur ses grosses roues pour en laisser d'autres plus petites prendre appui sur les rails. Puis l'engin glisse avec une rapidité étonnante le long de la voie, s'arrête à un endroit, et commence à creuser. Ce soir, l'objectif principal est d'avancer le

mur de soutènement sur 63 mètres, et de réaliser un chaînage en béton des dalles qui recouvrent la structure.

Le chantier fait face à des contraintes singulières. Tout près des voies, le site de captage d'eau potable de Crépieux-Charmy alimente la métropole lyonnaise. Éviter le moindre risque de pollution est une priorité absolue ! Il y a aussi la renouée du Japon, cette plante classée parmi les "100 pires espèces invasives" par la LPO. À Crépieux-la-Pape, elle pousse en massifs denses le long des rails. Cette espèce étouffe la biodiversité et se

propage avec une vitesse fulgurante, souvent aidée en cela par des engins de chantier.

« On ne prend aucun risque »

La sécurité des ouvriers passe avant tout. Le courant a été coupé sur les voies. Des feux rouges clignotent de part et d'autre de la zone, comme ultime signal à l'éventuel conducteur de train qui circulerait quand même. « On ne prend aucun risque », affirme un opérateur. Pour éviter tout accident avec le monstre mécanique lorsqu'il manœuvre, un ouvrier est spécialement chargé de s'assurer que personne ne s'en approche trop près.

L'allongement du premier quai devrait être terminé avant la date initiale du 24 avril. Pour le quai dans le sens inverse des voies, les travaux commenceront le 20 juillet. Dès l'année prochaine, les gares de Beynost et de La Valbonne entameront leurs propres travaux d'allongement de quais. Plus complexes techniquement, les chantiers de Saint-Maurice-de-Beynost, qui nécessite le déplacement d'un poteau de signalisation, et de Montluel, contraint par la présence de deux leviers d'aiguillage, sont eux programmés pour 2028.

● **Nicolas Guarinos**

Rhône

« Des feux inutiles, il y en a beaucoup » : ils recensent les points noirs du trafic

Dans un courrier adressé aux élus de la Métropole, l'Association des chauffeurs indépendants lyonnais (Acil) recense les grands points bloquants de la circulation dans l'agglomération et propose des solutions immédiates. Et il y en aurait un sacré paquet. Objectif : fluidifier le trafic.

Les interminables bouillons du quai Romain-Rolland, les longues files de voiture sur l'avenue Berthelot, la saturation du trafic aux abords de la place Gabriel-Péri... Des points bloquants, l'Association des chauffeurs indépendants lyonnais (Acil) en a identifié entre 80 et 100 dans l'agglomération lyonnaise.

Dans un courrier adressé aux élus de la Métropole de Lyon, l'association qui regroupe quelque 750 chauffeurs VTC a recensé ceux qui devaient être traités en priorité et propose pour chaque cas un « micro-ajustement rapide à mettre en œuvre », susceptible de produire un effet immédiat sur la fluidité du trafic. Le fruit d'un travail de cartographie de l'agglomération lyonnaise, entamé il y a six mois et toujours en cours.

« L'hyper-sécurité au détriment de la fluidité »

Plus que les réductions de voies liées à l'aménagement de pistes cyclables, c'est bien la configuration des feux tricolores qui irrite le plus l'association de chauffeurs VTC qui se fait le relais des automobilistes excédés. « Des feux inutiles, il y en a beaucoup à Lyon. On s'est très peu arrêtés là-dessus alors que le manque de fluidité vient principalement de là. Au fil des années, on a constaté qu'ils avaient été réglés d'une manière à privilégier non pas la fluidité mais l'hyper-sécurité », observe Johan Rabi, membre de l'Acil en charge de la relation avec les élus.

« Notre objectif est de préparer une liste suffisamment exhaustive pour que le nouvel exécutif ait une base de travail », poursuit le responsable, qui convient avoir beaucoup discuté avec les élus de la précédente mandature malgré



La circulation sur la frange nord de la place Bellecour est constamment paralysée depuis la mise en place de la Zone à trafic limité. Photo d'archives Richard Mouillaud

leurs désaccords.

S'il a « bon espoir » que l'Acil soit entendue grâce à l'alternance à la Métropole, il se veut néanmoins prudent, attendant de connaître le profil « de rouleur » de la nouvelle équipe. L'association attend surtout de Pierre Oliver, le nouveau « M. Mobilités » qui succède à l'écologiste Fabien Bagnon à la délégation voirie à la Métropole, qu'il donne

« une direction ». « On a hâte de discuter avec ses services ».

• Les abords de la place Bellecour, la priorité

Pour l'association, le « dossier prioritaire » reste celui de la place Bellecour. Cycles de feux non adaptés, voies fermées aux automobilistes... La situation actuelle concentre les critiques, avec des ralentissements généralisés autour de

la place et une congestion pouvant atteindre le pont de la Guillotière, pourtant situé à 500 mètres. « Il faut que les automobilistes puissent à nouveau faire le tour de la place », estime Johan Rabi, en référence à l'interdiction faite d'emprunter la voie longeant l'est de la place, dans les deux sens, entre Antonin-Poncet et la rue de la Barre. Dans ce secteur où l'engorgement de la circula-

tion a bondi depuis la mise en place de la Zone à trafic limité (ZTL) en Presqu'île, l'Acil entend également « modifier la temporisation des feux, voire les supprimer ».

• Un giratoire pour remplacer un carrefour à feux sur l'avenue Tony-Garnier ?

Parmi les autres points noirs de circulation pointés du doigt par l'Acil, le carrefour de l'avenue Tony-Garnier au niveau du McDonald's, raménagé avec l'arrivée prochaine du tramway T10. La réduction du nombre de voies, couplée à la présence d'un feu pénalisant sur cet axe à fort trafic, provoque une énorme congestion. Pour traiter cette difficulté, l'Acil propose de réaliser une étude pour remplacer le carrefour à feux par un giratoire.

• Le cours Albert-Thomas à double-sens pour désengorger Monplaisir ?

Pour remédier à la saturation des petites rues de Monplaisir depuis l'interdiction de la circulation de transit sur l'avenue des Frères-Lumière, l'Acil milite pour la réouverture complète, de bout en bout, de l'avenue en cours de réaménagement. « Si on veut l'apaiser, il faut fluidifier un axe en parallèle », considère Johan Rabi, pour qui la solution serait le passage à double sens du cours Albert-Thomas entre la Manufacture des Tabacs et Grange-Blanche.

• Avenue Berthelot, quai Romain-Rolland, limitation à 90 km/h sous TEO et sur la M6

Parmi la quinzaine de lieux jugés problématiques pour le trafic automobile, l'association propose le recalibrage des feux sur le quai Romain-Rolland, la suppression des plots en béton sur le pont Maréchal-Juin, la refonte complète du carrefour de la place Gabriel-Péri, la suppression du feu tricolore « aberrant » sur l'avenue Berthelot devant le cimetière de la Guillotière ainsi que le retour de la limitation à 90 km/h sur certaines portions de la M6 et du Périmérique Nord. Pour ce dernier axe, l'Acil va même jusqu'à demander la fin du péage. Pas gagné...

• Nicolas Forquet

Rue Grenette, montée du Chemin neuf : Pierre Oliver étudie leur réouverture

Élu à la vice-présidence en charge de la Voirie, des circulations intelligentes et de la fluidité du trafic dans le nouvel exécutif métropolitain, Pierre Oliver (LR) confirme son souhait d'optimiser le réglage des feux, en lien avec le PC Criter, qui organise la circulation routière dans l'agglomération. Alors que la candidate Véronique Sarselli (LR) avait promis de recourir à l'intelligence artificielle pour le cadencement des feux tricolores, Pierre Oliver confirme que cette mesure « fait partie de la feuille de route sur laquelle on va travailler ».

Le maire du 2^e arrondissement entend par ailleurs ouvrir certains axes « pour fluidifier le trafic ». Si la rue



Pierre Oliver a été nommé vice-président à la Voirie dans le nouvel exécutif de la Métropole. Photo Joël Philippon

Grenette fait partie de ceux qui pourraient rouvrir aux voitures, l'élu précise que les modalités restent « à définir ».

La montée du Chemin neuf ou encore l'enlèvement des blocs de béton sur les quais de Saône, qui empêchent les usagers du parking Saint-Jean d'aller vers le nord, font aussi partie des pistes. Le nouveau vice-président entend également se rapprocher des associations de quartier. « L'idée est de nouer un premier contact pour trouver ensemble des solutions », notamment sur les avenues Rockefeller et des Frères-Lumière. « Je vais faire la tournée des maires pour étudier les problèmes de trafic », indique celui qui dit avoir rencontré son prédécesseur, l'écologiste Fabien Bagnon, « pour comprendre le sens des décisions » prises lors du précédent mandat.

Métropole de Lyon

Après les sols, des PFAS détectés pour la première fois dans l'air

Pour la première fois depuis les révélations des pollutions aux PFAS dans l'agglomération lyonnaise en 2022, des polluants éternels ont été détectés et mesurés par l'observatoire Atmo Auvergne-Rhône-Alpes dans l'air ambiant. Des données encore limitées mais qui posent de nouvelles questions sur l'exposition des habitants aux rejets industriels.

C'est un nouveau volet de la pollution aux PFAS qui s'ouvre.

Ces substances per- et polyfluoroalkylées, des produits chimiques de synthèse, déjà présentes dans les sols et l'eau, sont bien présentes dans l'air de l'agglomération lyonnaise, selon une étude réalisée par l'observatoire de la qualité de l'air Atmo Auvergne-Rhône-Alpes.

Le phénomène, « beaucoup moins étudié à l'échelle mondiale » depuis l'émergence au grand public de la problématique PFAS, a été observé par des prélèvements effectués entre octobre 2023 et décembre 2025.

Des capteurs ont été placés à Pierre-Bénite, à proximité de la zone industrielle où sont basés des producteurs de ces substances extrêmement résistantes, et dans le centre-ville de Lyon, pour comparer les niveaux de PFAS en concentration par mètre cube d'air respiré. En tout, ce sont 38 PFAS qui ont



Des capteurs ont été placés à Pierre-Bénite, à proximité de la zone industrielle où sont basés des producteurs de PFAS. Photo Maxime Jegat

été analysés avec les deux phases des molécules - puisque celles-ci « ont potentiellement des impacts sanitaires différents » - particulaire ou gazeuse.

Une concentration près de 100 fois supérieure à Pierre-Bénite

Que disent ces résultats? La première notion est que les PFAS ont été mesurés sur les deux sites de mesures, ce qui

confirme de facto leur présence au moins sur des zones de captures de l'air. Quand dans le centre de Lyon, la concentration est de l'ordre de 25 picogrammes (pg) /m³, les relevés indiquent une moyenne de 244 pg/m³ sur la même période à Pierre-Bénite. Des concentrations « cohérentes avec celles connues ailleurs dans le monde », précise l'observatoire.

Parmi les molécules mesurées, deux des composés son-

dés ont été retrouvés en majorité (61 % à Lyon, 88 % à Pierre-Bénite): à savoir, le PFHxA et le 6:2FTS, qui sont les deux principalement observés à la sortie des cheminées des deux industriels producteurs. L'observatoire révèle que le PFOA et le PFOS, dont l'utilisation est interdite depuis respectivement 2009 et 2020 car classés cancérigènes, ont été retrouvés dans l'air dans de très faibles proportions, environ 2 %.

Selon ATMO, le vent, en fonction de sa direction peut avoir

de nettes conséquences sur les niveaux de concentration des rejets.

Une étude pas encore représentative de l'exposition des habitants

À Pierre-Bénite, par vent de nord, « les concentrations observées sur le site de Pierre-Bénite sont en forte augmentation », atteignant des pics jusqu'à 1280 pg/m. La température joue aussi un rôle: lorsqu'elle augmente, elle est suspectée de « modifier la partition entre phase particulaire et gazeuse » des molécules, faisant ainsi accroître les concentrations de certains PFAS dans l'air.

ATMO reste toutefois prudent sur l'interprétation des résultats puisqu'il « n'existe pas encore de méthode de prélèvement de référence ». « Le nombre de résultats actuellement disponibles reste également limité (17 échantillons pour Lyon centre et 26 pour Pierre-Bénite), et invite à la vigilance », précise l'observatoire. Une étude pas encore représentative de l'exposition des habitants aux PFAS dans l'air ambiant, mais qui « apporte des informations très précieuses jusqu'à présent inexistantes ». Des travaux sont actuellement menés pour permettre la validation d'un protocole de prélèvement et effectuer de nouvelles mesures.

● Hugo Francés

ViaMalin, ce projet venu d'Ecully pour réduire votre budget carburant



Station Total Energies de l'avenue Tony Garnier, Lyon

Face à l'instabilité des prix du carburant, Jacky Montiel, ingénieur en logiciel, lance ViaMalin. Cette plateforme gratuite permet aux automobilistes de repérer facilement les stations-service les moins chères sur leur trajet.

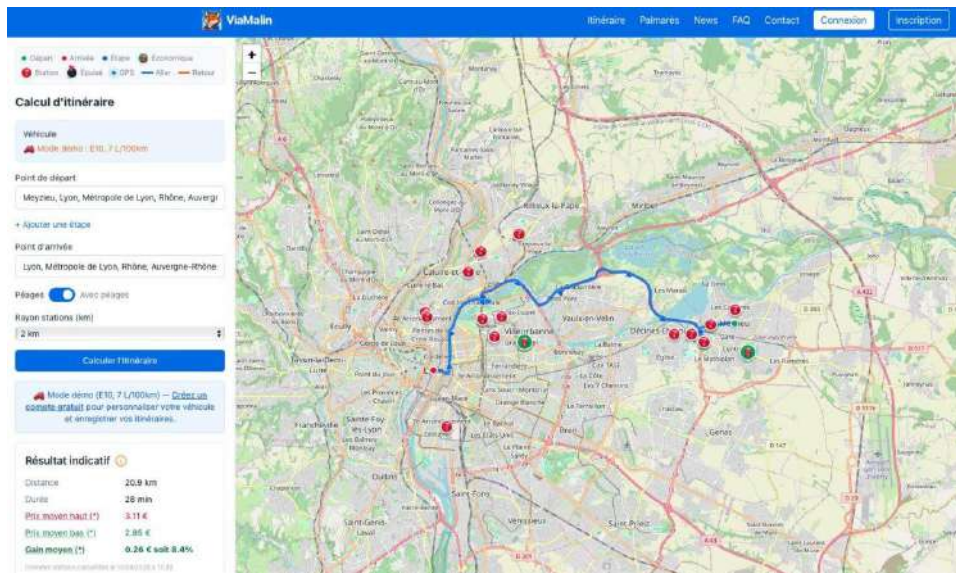
Conséquence directe du conflit opposant l'Iran aux Etats-Unis, le prix du pétrole a fortement augmenté ces dernières semaines, entraînant une période d'instabilité. Ainsi, les automobilistes français voient leur budget dédié au carburant flamber. C'est dans ce contexte que Jacky Montiel, ingénieur logiciel de 68 ans, décide de créer ViaMalin, disponible depuis ce mardi 7 avril. *"J'étais en train de regarder Télématin quand ils ont parlé de ce sujet. J'ai compris qu'il y avait un vrai problème"*, confie le créateur. Cette plateforme gratuite permet de repérer les stations essence les moins chères sur un parcours spécifique.

Trois couleurs, trois caractéristiques

Concrètement, le mode d'emploi est assez simple, et se présente comme des applications de choix et d'optimisation de l'itinéraire, à l'image de Google Maps et Waze. L'utilisateur entre son véhicule, son point de départ, et celui de son arrivée. Automatiquement, ViaMalin va détecter les stations-services présentes dans un rayon défini par l'utilisateur. Différents pictogrammes apparaîtront pour qualifier les stations-services qui proposent du carburant compatible avec le véhicule sélectionné.

Le noir quand il n'y en a plus, le rouge définit les stations les plus chères, tandis que le vert symbolise celles qui sont les plus accessibles financièrement. En filtrant ces données, l'utilisateur obtient les trois structures les moins onéreuses sur son trajet.

L'application calcule également l'écart entre les prix maximum et minimum. Par exemple, sur un trajet Paris-Marseille, le gain moyen est estimé à 20 %. Un sacré coup de pouce pour ceux qui ne peuvent se passer de la voiture. L'utilisateur peut ensuite enregistrer son itinéraire et le transférer vers des GPS comme Google Maps ou Waze. Les stations les moins chères apparaîtront ainsi sous la forme d'étapes.



Screenshot de la plateforme ViaMalin

Rechercher les enseignes les moins chères sur un territoire donné

Cette "progressive web application" (PWA) a également été créée dans le but d'un usage quotidien, hors période de crise. *"En ce moment, c'est le flou complet, mais l'application peut servir en cas d'urgence dans la vie de tous les jours"*, dévoile son créateur. En effet, le logiciel peut détecter la position de l'utilisateur et dévoiler les stations-services les plus proches. *"C'est idéal quand on se retrouve sur une autoroute en manque d'essence"*, argumente son créateur. Les utilisateurs peuvent aussi signaler des problèmes de carburant ou des erreurs de prix directement sur ViaMalin. A noter que les prix sont directement calqués sur les données de l'Etat, publiques et gratuites.

Sur l'interface du site, il est possible de rechercher les stations, et les enseignes les moins chères sur une région ou un département donné via l'onglet palmarès. Pour rappel, *"les tarifs sont actualisés toutes les dix minutes"* explique Jacky Montiel.

Quel avenir pour ViaMalin ?

Après le lancement du site ce mardi 7 avril, Jacky Montiel reste ambitieux... Mais patient. Le sexagénaire veut attendre d'obtenir des financements via les sponsors ou les dons des utilisateurs, mais les idées ne lui manquent pas. *"J'aimerais ajouter les bornes électriques quand cela sera possible, puis étendre le dispositif, en Italie, Allemagne et Espagne, puisque leurs données des prix de carburants sont aussi publiques."*

Après l'Europe, le créateur de ViaMalin n'exclut pas de s'attaquer ensuite à l'Australie et aux Etats-Unis... Avant de passer la main. *"J'ai amorcé la chose, mon idée, c'est de passer le flambeau"*, confie celui qui souhaite également recruter *"un ou deux employés"* à court-terme. Autre souhait, celui de proposer *"un centre-info"* sur les dispositifs d'aide pour le carburant par l'intermédiaire d'un moteur d'IA.

Quelles économies sur des trajets dans la Métropole de Lyon ?

Quincieux - Grigny-sur-Rhône

Distance : 42.9 km

Durée : 52 min

Prix moyen haut : 6.62 €

Prix moyen bas : 5.85 €

Gain moyen : 0.77 € soit **11.6%**

La Tour de Salvagny-Lyon

Distance : 18.2 km

Durée : 22 min

Prix moyen haut : 2.73 €

Prix moyen bas : 2.50 €

Gain moyen : 0.23 € soit **8.4%**

Meyzieu-Lyon

Distance : 20.9 km

Durée : 28 min

Prix moyen haut : 3.11 €

Prix moyen bas : 2.85 €

Gain moyen : 0.26 € soit **8.4%**

LE PROGRES 14/04/26

Lyon

Dott serre la vis contre la conduite en duo sur ses nouvelles trottinettes

Dott renouvelle sa flotte de trottinettes en libre-service à Lyon et dans l'agglomération. L'investissement, chiffré à 3 millions d'euros, doit permettre d'améliorer l'expérience utilisateur et de renforcer la sécurité notamment en empêchant la conduite à deux.

Peinture flamboyante, clignotants et nouveau support téléphone, la flotte de trottinettes en libre-service de l'opérateur Dott fait peau neuve à Lyon. L'opérateur déploie progressivement tout au long du mois d'avril 3 500 nouveaux véhicules à Lyon. L'entreprise française a fusionné avec Tier en octobre 2024 et est depuis, la seule à opérer entre Rhône et Saône.

Le premier renouvellement complet depuis 2020

Si la Ville de Lyon a pensé un temps à lancer un nouvel appel d'offres, elle a confirmé au *Progrès* avoir finalement décidé de laisser le monopole Dott jusqu'en 2027, date d'expiration de l'autorisation d'occupation de l'espace public dont elle dispose. Après un plan de reconditionnement réalisé en mars 2023 pour prolonger la durée de vie de ses véhicules, Dott débourse cette fois 3 millions d'euros pour un lifting significatif de son matériel. « L'ancienne flotte datait de 2020, elle avait déjà été bien amortie, il était temps de faire cet investissement pour répondre à un usage très fort à Lyon », indique au Matthieu Faure, responsable communication.

Si Dott promet une « capacité de batterie multipliée par deux » ainsi qu'une « stabilité



Les nouvelles trottinettes électriques Dott sont équipées de clignotants et d'une batterie améliorée. Photo Nathan Chaize

accrue », la nouveauté majeure est la mise en place d'un système de détection de la conduite à deux. Testé dans un premier temps sur 1 100 trottinettes équipées de capteurs, le dispositif empêche le véhicule de démarrer s'il détecte un poids anormalement élevé au niveau de l'arrière du véhicule. L'utilisateur reçoit une notification l'invitant à faire descendre le passager de l'engin. « L'idée est de tester si les capteurs sont suffisamment résistants et ne donnent pas trop de faux positifs par exemple avec quelqu'un qui aurait posé un sac sur la trottinette. Nous étendrons le dispositif dans un second temps », précise Matthieu Faure. À noter que Tier (devenu Dott) pro-

mettait déjà au printemps 2024 la mise en place d'un tel système.

Un nouveau support téléphone renforcé

Au rayon des nouveautés, un halo lumineux a également été installé sur le haut du guidon. Lorsqu'il est vert, la trottinette est disponible, permettant à l'utilisateur de savoir vers quel véhicule se diriger sans avoir encore ouvert l'application. Un nouveau support téléphone renforcé permettant la charge a également été mis en place, ainsi que des clignotants.

Les suspensions à l'avant déjà présentes sur certains engins sont généralisées. En 2023, à la demande de la Ville, Dott avait limité la vitesse de

La sécurité devient un enjeu majeur



Deux hommes de 19 et 22 ans ont été tués en trottinette par un automobiliste en février 2025. Photo Joël Philippon

Si Dott poursuit ses efforts en matière de sécurité, c'est qu'elle devient l'enjeu principal des appels d'offres lancés par les collectivités. Et ce pour de bonnes raisons. À Lyon, plusieurs utilisateurs de trottinettes électriques ont perdu la vie ces dernières années.

En 2022, deux adolescents, Iris et Warren ont été mortellement percutés par un ambulancier sur une voie partagée du quai Tilsitt. En février 2025, c'est sur l'avenue Félix-Faure que deux jeunes de 19 et 22 ans, circulant eux aussi à deux

sur une trottinette ont été tués par un automobiliste expliquant avoir fait un malaise.

Le bilan de sécurité routière de 2024 (le plus récent consolidé) fait ainsi apparaître, depuis plusieurs années, un nombre d'accidents corporels proche pour les trottinettes (169) et pour les vélos (196), le second étant pourtant davantage utilisé. Le nombre d'utilisateurs de trottinettes électriques blessés et tués s'est néanmoins stabilisé entre 2023 et 2024, après plusieurs années de hausse.

ses véhicules à 20 km/h, soit 5 km/h de moins que la limite légale. La vérification d'identité avait par ailleurs été rendue nécessaire, interdisant la conduite aux mineurs.

Déjà deux fois plus de trajets par véhicule par jour

Les 500 premières nouvelles trottinettes ont été déployées lors du week-end de

Pâques. « Après les premiers jours de lancement, nous observons deux fois plus de trajets par véhicule par jour en comparaison avec les anciennes trottinettes », relève la directrice des affaires publiques de Dott en France, Maggy Gerbeaux. Au 9 avril, il en restait encore 2 741 à déployer dans les rues de Lyon et de son agglomération.

● Nathan Chaize

Métropole de Lyon

Les députés actent la suppression de la Zone à faibles émissions lyonnaise

Il a fallu deux ans de navette parlementaire avant de le voir aboutir : le projet de loi de simplification de la vie économique a été voté par l'Assemblée ce mardi, entérinant au passage les ZFE.

Le député LR de Haute-Loire et ancien président de Région Laurent Wauquez a salué « une victoire importante pour la France qui travaille ».

La députée RN du Rhône Tiffany Joncour s'est félicitée de la suppression d'une mesure « injuste, qui pénalisait les classes populaires et les habitants des territoires périurbains et ruraux, contraints d'utiliser leur véhicule au quotidien ».

Une ZFE mise en place depuis 2023 au cœur de l'agglomération de Lyon

Ce mardi soir, l'Assemblée a acté la suppression des Zones à faibles émissions dans le cadre de la loi de simplification de la vie économique.



Le périmètre de la ZFE de Lyon concernait uniquement le cœur de l'agglomération. Photo illustration Nicolas Liponne

Évoquant un « enjeu de santé publique », le gouvernement avait introduit un amendement « de compromis » pour tenter de maintenir les ZFE.

L'idée était de donner la possibilité aux collectivités locales d'adapter fortement les ZFE en jouant sur leur périmètre, les critères d'interdiction de véhicules, des dérogations...

Mais cet amendement a été largement rejeté (192 contre, 149 pour).

Pour rappel, c'est la loi d'orientation des mobilités de 2019, renforcée par la loi climat et résilience en 2021, qui avait rendu obligatoire la création de ZFE, notamment à Lyon, pour cause de dépassement régulier des normes de pollution. Le calendrier d'interdiction des véhicules les plus polluants était progressif : 1^{er} janvier 2023 pour les Crit'Air 5 et non classés, 2024 pour les Crit'Air 4 et 2025 pour les Crit'Air 3.

« Un dispositif qui pénalise » les plus précaires

L'ancien président écologiste de la Métropole de Lyon, Bruno Bernard, voulait aller plus loin en bannissant les Crit'Air 2, les diesels les plus récents, dès 2026. Il avait ensuite reporté à 2028, réclamant des mesures de la part de l'État pour accompagner la popula-

tion.

Pour la présidente LR de la Métropole Véronique Sarselli, c'est « une décision équilibrée face à un dispositif devenu dogmatique et inapplicable », indique un communiqué de la collectivité. « L'écologie ne peut pas être une écologie d'exclusion. Elle doit accompagner les Grands Lyonnais dans leurs transitions et non les pénaliser. »

Pour la conseillère d'opposition à la Métropole et députée écologiste Marie-Charlotte Garin, qui était absente de l'Hémicycle (pour raisons familiales) ce mardi, derrière ce texte, « c'est une écologie qu'on détricote et une démocratie qu'on contourne ».

Les ZFE ne sont pas encore définitivement enterrées. Vu comme un cavalier législatif, cet article de la loi simplification pourrait être censuré par le Conseil constitutionnel. Dans ce cas-là, il faudrait un nouveau projet de loi dédié aux ZFE...

● A.-L. W.

LYON CAPITALE 15/04/26 par Clémence Margall

La Région confirme la poursuite du projet de tramway entre Crémieu et Lyon via Meyzieu



Tramway régional entre Crémieu et Lyon via Meyzieu. Crédit : Région Auvergne-Rhône-Alpes

280 contributions ont été recueillies lors de la concertation publique qui s'est déroulée entre le 12 novembre et le 14 janvier.

Maillon Est du futur Service express régional métropolitain lyonnais (SERM), le tramway entre Crémieu (Isère) et Lyon, en passant par Meyzieu (Rhône) se confirme un peu plus. La Région Auvergne-Rhône-Alpes a en effet adopté la poursuite du projet lors de sa commission permanente du 2 avril dernier.

Pour rappel, le projet prévoit une rame toutes les 15 minutes en heure de pointe, avec un trajet de moins d'une heure entre Crémieu et Lyon, contre au moins 1h30 aujourd'hui en voiture. Six nouvelles stations avec services multimodaux desserviraient le bassin, accompagnées d'un itinéraire cyclable reliant les tracés existants à l'est de Crémieu et à l'ouest de Meyzieu.

280 contributions recueillies lors de la concertation publique

La concertation publique lancée le 12 novembre dernier a également permis de recueillir 280 contributions, tandis que 1 150 personnes ont participé aux différentes rencontres organisées par la Région Auvergne-Rhône-Alpes. La collectivité poursuit désormais les études nécessaires à la conception du projet ainsi que l'ensemble des procédures réglementaires jusqu'à l'enquête publique.

"La concertation préalable a confirmé l'intérêt fort et partagé pour le projet Crémieu-Lyon par Meyzieu. En décidant de le poursuivre, nous affirmons notre volonté d'apporter une réponse concrète aux besoins croissants de mobilité dans le Nord-Isère et l'Est de l'agglomération lyonnaise", assure Frédéric Aguilera, vice-président délégué aux transports.

LE PROGRES LE 15/04/26

Pourquoi vous devez tenir votre chien en laisse en forêt à partir de ce mercredi

L'objectif est d'éviter que vos chiens n'attaquent des oiseaux ou d'autres espèces animales, pendant une période cruciale pour la reproduction de la faune sauvage.



Les contrevenants s'exposent à une amende forfaitaire de 135 euros. Photo d'illustration Sipa/Jean-Marc David

Vous ne le savez peut-être pas, mais c'est une obligation qui revient chaque année. À partir du 15 avril - ce mercredi - et jusqu'au 30 juin, si vous avez un chien et que vous allez le promener en forêt, vous êtes obligés de le tenir en laisse en dehors des allées forestières.

L'objectif de cette mesure ? Préserver la faune sauvage, explique le gouvernement sur son site service-public. Car cette période correspond au début de la mise-bas des mammifères et à la nidification des oiseaux. Or, « du fait de leur flair extrêmement développé, les chiens peuvent facilement repérer les nouveau-nés en forêt, et les oiseaux qui nichent au sol. Leur présence peut déranger et stresser des animaux forestiers particulièrement sensibles pendant cette période, et mettre en péril leur reproduction ».

135 euros d'amende

En fait, la mesure n'est pas nouvelle, elle remonte à un arrêté du 16 mars 1955, qui précise qu'il est « interdit de laisser divaguer les chiens dans les terres cultivées ou non, les prés, les vignes, les vergers, les bois, ainsi que dans les marais et sur le bord des cours d'eau, étangs et lacs ». Les contrevenants s'exposent à une amende forfaitaire de 135 euros.

Sans surprise, cette mesure suscite de vives réactions. Thibaut, par exemple, est propriétaire d'un husky. Après de France 3, il déplore : « Mon chien aussi est un animal. Il a besoin de se dépenser, mais s'il est en laisse ou en longe, il ne courra pas. » À noter que, toute l'année, avant le 15 avril et après le 30 juin, vos chiens ne doivent de toute façon jamais se trouver à plus de 100 mètres de vous.



Le martin-pêcheur a une habitude surprenante : il creuse son nid dans le sol, en forme de tunnel.



Les chardonnerets souffrent du trafic d'oiseaux en cage. Ils sont très prisés pour leurs chants.



Les grands cormorans affectionnent particulièrement le quartier de la Confluence (Lyon 2^e). Photos fournies par D.Tissier

Repères ► Mieux connaître les oiseaux

● **À lire**
Afin de parfaire votre connaissance de la faune locale, deux ouvrages sont à ajouter à votre bibliothèque : *Les Oiseaux du Rhône et de la Métropole de Lyon* de Loïc Le Comte et Dominique Tissier, et *L'Atlas des oiseaux nicheurs de Lyon 2014-2023*. Un ouvrage rédigé par la Ligue de protection des oiseaux, sur commande de la Ville de Lyon.

● **À découvrir**
Rien ne valant l'observation, la Ligue de protection des oiseaux propose tous les deuxièmes dimanches de chaque mois un point d'accueil dès 9 heures du matin, à l'entrée principale du parc de la Tête d'or, avec documentation et initiation en bordure de lac pour se mettre en selle.

Rhône

Cinq choses à savoir sur les oiseaux de Lyon

Elles sont environ 200 espèces à vivre à l'année ou le temps d'une saison à Lyon. Des plus fréquentes aux plus rares, en passant par celles dont le comportement étonne, petit tour d'horizon de ces merveilles de la nature que l'on peut observer tant qu'il en est encore temps... Si l'on veut bien regarder autrement la ville et s'équiper de bonnes jumelles.

1 | Les plus présents

Qui avez-vous le plus de chance de voir dans le ciel lyonnais? Sans doute les merles noirs, de par leur population, selon Dominique Tissier, notre guide. Délégué territorial Rhône de la Ligue de protection des oiseaux Aura, il a accepté de nous partager un peu de son savoir, acquis par des dizaines d'années d'observation. Les pigeons ramiers et les mésanges charbonnières sont aussi en bonne position dans Lyon intra-muros. Chez les migrateurs, les ravissants pinçons des arbres arrivent en masse en hiver. Une partie de la population reste même toute l'année.

2 | Les plus rares ou surprenants

Sur les 200 espèces vues à Lyon, certaines ne sont représentées que par quelques couples. Parmi elles, une que l'on imaginerait plutôt à flanc de falaise ou de piton rocheux que de la tour Silèx à la Part-Dieu. Qua-

tre couples de faucons pèlerins, rapaces parmi les plus rapides du monde, ont élu domicile dans Lyon. Vous les trouverez dans des nichoirs installés par la Ligue de la protection des oiseaux (LPO) à la Part-Dieu donc, Fourvière, en haut d'une église à Vaise et à la limite avec Vénissieux, non loin du périphérique. Il est même possible d'observer les résidents de la tour Silèx. Une caméra, et une retransmission sur Youtube permettent de suivre la vie du couple. Des poussins devraient être visibles en ce moment même.

La très élégante aigrette garzette, parée de plumes blanches, est aussi très rare, une dizaine de couples nicheurs tout au plus. La palme revient au milan noir, deux à trois couples seulement.

3 | Les déroutants

Le chatoyant martin-pêcheur a une habitude surprenante. Ni arbre, ni perchoir, cet oiseau fait son nid en creusant une loge

(tunnel se terminant par une chambre d'incubation) dans les berges sableuses ou argileuses, pouvant aller jusqu'à 80 cm de profondeur. Le tichodrome échelette, habitué à escalader les falaises en milieu sauvage, s'attaque aux façades des bâtiments anciens. Il peut être aperçu faisant de la varappe gare Saint-Paul et à Fourvière.

Quant au grimpeur des jardins, il passe son temps à grimper aux arbres, de leur pied au sommet de leur tronc pour y dénicher des insectes. À peine arrivé en haut, il vole jusqu'au pied du suivant et recommence.

Le héron garde-bœuf est lui en mode boulot-dodo. Chaque soir une vaste population (1974 oiseaux recensés en septembre 2025 sur l'îlot des Tamaris au parc de la Tête d'or) rejoint « un important dortoir consti-

tué depuis 2018 », raconte Dominique Tissier. Ils repartent chaque matin vers les territoires où ils pourront trouver... des vaches.

4 | Comment vont-ils ?

Côté rapaces, après une quasi-extinction dans les années 50 à 70, enrayerée par « la loi de protection de la nature de 1976, les effectifs remontent petit à petit. Les petits passereaux sont eux en forte baisse comme les chardonnerets élégants, les verdiers d'Europe, les pinçons » observe Dominique Tissier. La faute aux insecticides et pesticides qui les privent ou empoisonnent leur nourriture. Les chardonnerets sont en plus victimes d'un fort trafic d'oiseaux en cage. Les 150 000 € d'amende et 3 ans d'emprisonnement ne semblent pas freiner les bra-

conniers, ni les détenteurs en infraction.

De manière générale, sur le territoire français, la baisse du nombre d'oiseaux est estimée à -20 à -25 % en l'espace de 20 ans. De manière très concrète, comme indiqué dans l'Atlas de la LPO sur les oiseaux nicheurs de Lyon, « l'effectif nicheur d'hirondelles de fenêtre est passé de 200 à seulement une vingtaine de couples dans Lyon intra-muros entre 2015 et 2025... », s'attriste Dominique Tissier.

5 | Que faut-il pour faire leur bonheur ?

Lueur d'espoir, observée par Dominique Tissier : « Dès qu'une zone un peu tranquille est aménagée, la vie s'installe vite. » En ville, les parcs et jardins sont essentiels pour fournir nourriture et logis. À Lyon, les bords de fleuve et rivière sont également très prisés, surtout depuis qu'ils sont réensauvagés de-ci de-là. Les façades et toits aussi, pour peu qu'ils laissent quelques fissures où nicher tranquillement. Petite anecdote, même les pots de fleurs peuvent les séduire. Une année, un couple de faucons crécerelle a niché sur un balcon, avenue Berthelot.

● **Emilie Charrel**

« Dès qu'une zone un peu tranquille est aménagée, la vie s'installe vite »

Dominique Tissier, délégué territorial Rhône de la Ligue de protection des oiseaux Aura



LYON CAPITALES 10/04/26 par Romain Balme



L'Œuvre Tissage urbain est installée place Bellecour (2e arrondissement)

Tissage urbain sur la place Bellecour : "pas beau" pour les Lyonnais, "utile" selon les touristes

Installée depuis près d'un an sur place Bellecour, l'œuvre *Tissage Urbain* continue de diviser. Entre utilité saluée et esthétique décriée, cette installation peine encore à faire l'unanimité auprès des Lyonnais.

Elle s'apprête à fêter sa première année d'installation sur la place Bellecour, dans le 2e arrondissement de Lyon. L'œuvre *Tissage Urbain*, réalisée par l'artiste Romain Froquet et inaugurée courant juillet 2025, était censée représenter le désir des Lyonnais d'avoir une place végétalisée, volonté plébiscitée dans le cadre du budget participatif. Pourtant, les contraintes techniques en souterrain, avec la présence d'un métro et d'un parking, ainsi que les exigences liées à l'importance patrimoniale du site, ont eu raison de la promesse initiale de la mairie centrale.

À la place, ces gigantesques ombrières ont été aménagées pour la période 2025-2029. Un projet qui a suscité un certain rejet des élus, comme l'ancienne adjointe à la Culture du maire Grégory Doucet, Nathalie Perrin-Gilbert, ou le maire LR du 2e arrondissement, Pierre Oliver. C'est notamment le montant alloué à cette œuvre (1,5 millions d'euros), qui avait été au cœur de toutes les critiques. Même l'écrivain Lorant Deutsch y était allé de sa petite boutade : "*Je suis sur la place Bellecour, où les Lyonnais ont décidé d'y faire sécher leurs draps*" ironisait-il.

Mais, près d'un an après son installation, les Lyonnais ont-ils adopté l'œuvre *Tissage Urbain* ? Pour le savoir, *Lyon Capitale* est parti à votre rencontre.

Entre touristes et Lyonnais, l'opinion est divisée

Place Bellecour, il est 11 h 30. Philippe est assis sur l'œuvre *Tissage Urbain*, il mange un sandwich. "*Je la trouve plutôt utile, elle habille la place, et moi ça me permet de manger assis*", ironise le quinquagénaire dont c'est la première fois à Lyon. "*Utile*", le mot revient comme un refrain lorsqu'il s'agit de parler du confort que l'œuvre permet. Véronique et Suzon, une mère et sa fille, sont sous le charme

:"Esthétiquement c'est beau, c'est idéal pour se poser, nous étions venues il y a trois ans, ça rajoute un truc, c'est indéniable."

La beauté esthétique, ce n'est pourtant pas une qualité que Lyonnais, comme touristes, soulèvent. *"Cette horreur ? On aurait pu faire beaucoup mieux, je trouve que ça encombre la place"* fulmine Michel, venu prendre des photos, non pas du *Tissage Urbain*, mais bien de la statue de Louis XIV. Un constat partagé par Edith : *"Ce n'est pas beau, et ça ne protège pas du soleil"* critique-t-elle.

Anaïs et Carmen, étudiantes à Lyon, vont encore plus loin. *"En fait, on ne comprend pas l'intérêt, ce n'est pas très beau, et ça ne cache pas du soleil. Et puis pour le prix que ça a coûté, je ne trouve pas forcément ça très rentable."* Les deux jeunes femmes relèvent tout de même qu'il était nécessaire de remplir la place Bellecour : *"elle faisait un peu sèche, il faudrait un peu de verdure"* proposent-elles. Si la majorité des touristes trouvent l'œuvre intéressante, certains sont plus mesurés comme Marie, *"côté esthétique, ça reste discutable, mais pour s'asseoir, c'est idéal"*, clame-t-elle.

Le confort de l'œuvre fait mouche

Justement, s'il y a bien quelque chose qui semble faire l'unanimité auprès des locaux, comme des personnes de passage, c'est son aspect confortable. *"C'est un endroit qui reste cosy, plutôt pas mal pour se reposer"*, relativisent Anaïs et Carmen, *"c'est bien l'un des seuls avantages"*, complète Michel. Si l'on résume, c'est bien l'aspect physique de l'œuvre et le manque d'ombre produit qui semble le plus déranger. Un paradoxe, alors que l'objectif annoncé (et affiché) par Grégory Doucet était justement d'en créer le plus possible face aux fortes chaleurs. En tout cas, l'élu devra miser sur le confort de l'infrastructure pour contrer l'opposition au Conseil municipal. Pour rappel, pendant sa campagne, Jean-Michel Aulas, souhaitait la déplacer.

Quid des dégradations commises sur l'œuvre ?

Le 28 mars dernier, deux câbles de la structure ont été sectionnés, sans que les auteurs ne soient identifiés. L'année dernière, quelques jours seulement après son inauguration, l'œuvre *Tissage Urbain* avait été déboulonnée sur certains de ses pieds, entraînant la mise en place d'un périmètre de sécurité.

Un an après son installation, combien de dégradations, quel prix pour la Ville de Lyon ? Contactée, la collectivité *"dénombre deux actes de malveillance minimes sur des problématiques légères, non-structurelles et sans mise en danger du public."* En outre, la réparation de l'œuvre a été nécessaire *"suite à un épisode de grand vent."* Concernant la prise en charge financière, la Ville tient à rassurer : *"Les opérations de maintenance sont intégrées au contrat de maintenance passé par la Ville de Lyon avec l'installateur dans le cadre du marché global. Il n'y a donc aucune prise en charge financière de la collectivité."*

Jeudi 16 avril 2026

Métropole de Lyon**À la tête de la Métropole,
Véronique Sarselli prend aussi
la présidence de Sytral mobilités**

Comme c'était déjà le cas sous la présidence de l'écologiste Bruno Bernard, Véronique Sarselli, présidente (LR) nouvellement élue de la Métropole de Lyon a décidé d'être aussi à la tête de l'autorité organisatrice des mobilités sur le territoire.

Elle avait effectué son premier déplacement en tant que présidente de la Métropole de Lyon sur la thématique des transports, en visitant le PC sécurité des TCL, au Carré de Soie, à Villeurbanne.

Ce mercredi 15 avril, dans un entretien à nos confrères de *Lyon décideurs*, Véronique Sarselli annonce qu'elle sera aussi présidente du Sytral, l'autorité organisatrice des mobilités sur l'agglomération lyonnaise. Elle justifie cette décision par les « grands projets » qu'elle porte pour les mobilités des Grands Lyonnais.

Méga tunnel et métro E

Elle a d'ores et déjà annoncé l'abandon du TEOL (Tramway express de l'Ouest lyonnais) et veut relancer le projet de métro E. Avec "Grand cœur lyonnais" pendant la campagne des Métropolitaines, elle a aussi défendu aux côtés de celui qui est devenu son vice-président, Jean-Michel Aulas, un méga tunnel, appelé "Nouvelle Traversée de Fourvière".

Dans un entretien au *Progrès*, il y a un mois, Véronique Sarselli disait vouloir organiser des assises de la mobilité en septem-



Véronique Sarselli en déplacement au PC sécurité du réseau TCL, le 27 mars 2026.

Photo archives Nicolas Liponne

« Des assises de la mobilité en septembre pour planifier l'aménagement de notre territoire »

Véronique Sarselli

bre. « Elles vont nous permettre de planifier l'aménagement de notre territoire métropolitain, sur du long terme », soulignait-elle.

Lyon

Dans le quartier de Confluence, les ragondins jouent au chat et à la souris

Beaucoup ont cru à une nouvelle opération de chasse à l'arc. Mais après s'être fait discrets en février et mars, les ragondins de la Darse, dans le quartier de Confluence, sont sortis de leur hivernage pour venir brouter sur la pelouse du jardin aquatique Ouagadougou.

Au tout début de l'hiver, on en voyait par dizaines s'ébrouer sur la pelouse du jardin aquatique Ouagadougou, sur la Darse, à Confluence. Mais au mois de mars, les ragondins semblaient avoir disparu ! On a pourtant guetté leur présence, dans l'eau et en dehors mais rien... D'aucuns diront « bon débarras », d'autres « c'est inquiétant pour l'espèce ». Alors qu'en est-il ?

« Une fois installés et même s'ils sont chassés, ils reviennent toujours »

Menacés d'une nouvelle campagne de chasse à l'arc, les ragondins se seraient-ils enfuis ? Mais non, pas du tout. Fin de semaine dernière, alors que les températures avoisinaient les 25 degrés et que le soleil était au maximum, ils étaient là, tranquilles, à moitié dans l'eau, à moitié sur la pelouse, à se faire photographier.

Pour l'association Des espèces parmi Lyon, leur disparition était de toute façon « peu probable. L'eau n'a pas été glaciale et une fois installés et même s'ils sont chassés, ils reviennent toujours là où ils peuvent creuser des terriers et se nourrir. Et les pelouses urbaines sont parfaites pour eux, car ils peuvent brouter ». Mammifère strictement herbivore, le gourmand ragondin consomme entre 25 à 40 % de son poids en aliments frais par jour. Si ce n'est pas de la pelouse, ce sont des algues aquatiques, des roseaux, ou tout ce qu'il trouve. Il ne fait pas de quartier.

Pour cette raison, et dans le cadre de sa mission de restauration des berges du Rhône et de la Saône, l'association tente, tout en ménageant les autres espè-



Pas farouches, les ragondins prennent la pose sur la pelouse du bassin aquatique Ouagadougou à la Confluence. Photo Christelle Lalanne

ces, de ne pas favoriser l'habitat naturel du ragondin. D'autant qu'en ville, il est un peu moins chassé qu'à la campagne « et qu'il se reproduit donc plutôt bien », nous précise-t-on.

Une « chasse à l'arc » en 2022 provoquait un tollé

Si le ragondin fait partie de l'écosystème lyonnais ? Assurément. En 2022, déjà, les services de l'État avaient alerté la Ville de la prolifération de ces rongeurs à tête de castor et queue-de-rat, lui demandant entre les lignes, d'agir au plus vite. La Ville avait alors mandaté des archers, nommés « louvetiers » et agréés par la préfecture. En une matinée, 17 rongeurs avaient été abattus par des arcs et des flèches.

Cette « chasse » usitée en Espagne et en France mais interdite en Allemagne, avait été estimée trop violente et douloureuse pour les associations de défense des animaux qui n'avaient pas manqué de le faire savoir. Et pour les écologistes aussi qui avaient inscrit dans les 60 mesures de leur plan d'actions pour la condition animale, de « contrôler le nom-

bre d'espèces de ragondins en privilégiant et en étudiant la possibilité de méthodes non létales.

Pas de nouvelles de la stérilisation

Depuis, aucune « chasse » n'a été réalisée, mais en fin d'année dernière, la préfecture a relancé la Ville lui enjoignant de « détruire » les spécimens présents à Lyon. « En plus d'avoir un fort impact négatif sur la biodiversité, notamment végétale, cette espèce est fréquemment porteuse d'une bactérie provoquant la leptospirose, maladie transmissible à l'homme avec des formes qui peuvent être graves. La destruction des spécimens de cette espèce reste donc à ce jour, la seule solution envisageable », concluent les services préfectoraux. Sollicitée à de nombreuses reprises, la Ville de Lyon, qui souhaitait tenter la stérilisation d'une vingtaine de mammifères sous les conseils de la Paz, n'a pas répondu aux questions du Progrès concernant une éventuelle mise en exécution.

● **Christelle Lalanne**

« Cette espèce est fréquemment porteuse d'une bactérie provoquant la leptospirose, maladie transmissible à l'homme »
Les services de la Préfecture

Quelques précautions

Il serait tentant de s'en approcher. Paradoxalement patibulaires et mignonnes, pour les plus petits, les ragondins ne sont pas effrayés par l'homme. Mais ont la réputation d'être vecteurs de maladies transmissibles à l'homme, notamment la leptospirose, qui se transmet par l'eau contaminée par les urines de rongeurs. Des panneaux d'avertissement sont d'ailleurs installés à proximité du jardin aquatique Ouagadougou, à Confluence. On peut y lire les règles de bonne conduite à adopter pour limiter leur prolifération. Il convient de ne pas s'en approcher, de ne pas les nourrir et ne pas les toucher.



Même si c'est tentant, il convient de ne pas trop approcher les ragondins. Photo Jean-Michel Perrier

BRUNO VE

LYON CAPITALE 16/04/26 par Clémence Margall



Le champ captant de Crépieux-Charmy ne sera plus l'unique ressource d'approvisionnement en eau, la Métropole compte diversifier les solutions de captages. © Tim Douet

L'Agence de l'eau accompagnera un projet de la Régie Eau du Grand Lyon en faveur des exploitations agricoles

27 projets en faveur de l'eau ont été sélectionnés par l'Agence de l'eau, dont celui porté par la Régie Eau du Grand Lyon visant à renforcer la protection des captages d'eau potable dans l'Est lyonnais.

La Régie Eau du Grand Lyon récompensée pour son engagement en faveur de l'eau. Dans un communiqué, l'Agence de l'eau annonce avoir sélectionné 27 projets nationaux de Paiement pour Service Environnementaux (PSE), portés majoritairement par des collectivités.

50 millions d'euros vont ainsi être mobilisés par l'Agence de l'eau sur cinq ans, dont 8 millions d'euros pour l'émergence et le pilotage des projets (financés jusqu'à 70 %) et 42 millions d'euros destinés à la rémunération des agriculteurs pour services environnementaux. À terme, plus de 1 000 exploitations pourraient engager des actions *"visant à préserver la qualité de l'eau potable, économiser l'eau et reconquérir les milieux humides et la biodiversité."*

"renforcer la protection des captages d'eau potable de l'Est lyonnais"

34 candidatures ont été déposées, mais seulement 27 projets ont donc été retenus, parmi lesquels se trouve celui porté par la Régie Eau du Grand Lyon. Une première expérimentation PSE pour l'établissement public qui souhaite renforcer la protection des captages d'eau potable de l'Est lyonnais, précise le communiqué. Ces derniers sont, en effet, stratégiques pour l'alimentation en eau du territoire, notamment le champ captant de Crépieux-Charmy.

Concrètement, le projet vise à engager 80 exploitations agricoles volontaires, couvrant une surface de 6 700 hectares, complétant ainsi les dispositifs déjà existants. La démarche soutient par ailleurs la transition vers des cultures à bas niveau d'intrants afin de préserver la qualité de l'eau face aux pollutions par les nitrates et les pesticides.

Un projet sélectionné dans l'Ain

En Auvergne-Rhône-Alpes, le projet porté par le syndicat Reyssouze et Affluents a également été sélectionné par l'Agence de l'eau. Son dispositif prévoit de préserver le complexe bocager de la basse vallée de la Reyssouze, situé à l'interface entre les prairies inondables du Val de Saône et le bocage bressan. Le projet concernera 10 exploitations agricoles (1 500 hectares) pour la protection de la biodiversité et des zones humides, en valorisant les prairies permanentes.