



REVUE DE PRESSE*

DU VENDREDI 6 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

Des capteurs prêtés aux habitants pour mesurer la pollution



Le dispositif est supervisé par Atmo, l'agence officielle de la qualité de l'air (crédit : Atmo AURA).

Avec son service « **La Captothèque** », Atmo Auvergne-Rhône-Alpes remet en circulation ses **micro-capteurs de pollution** pour permettre aux habitants de la métropole de mieux comprendre **l'air qu'ils respirent au quotidien**.

LE CONCEPT

- La Captothèque est un **service public gratuit** porté par Atmo Auvergne-Rhône-Alpes, l'observatoire agréé par l'État pour la surveillance de la qualité de l'air. Lancé en 2020, le dispositif permet aux citoyens de **mesurer eux-mêmes les particules fines** présentes dans leur environnement, à la maison, au travail ou lors de leurs déplacements.
- « *L'objectif est de rendre **l'observation** de la qualité de l'air **plus concrète et plus accessible**, afin que chacun puisse se forger une compréhension éclairée des phénomènes* », résume Atmo.
- À l'heure où la **pollution atmosphérique** est un enjeu de santé publique, l'outil vise aussi à **rapprocher données scientifiques et vécu quotidien** pour mieux comprendre les leviers d'action.

EN PRATIQUE

- Concrètement, les habitants de la métropole peuvent **emprunter gratuitement un micro-capteur** mobile, le Mobi, qui mesure les particules fines **PM10, PM2,5 et PM1**.

- Le capteur est envoyé par la Poste, pour une durée de **prêt de 15 jours à 3 semaines**, selon les campagnes. Les mesures sont visibles **en temps réel sur smartphone** et consultables en ligne (données agglomérées).
- En parallèle, Atmo déploie aussi des **capteurs fixes** « Fixi » dans certains quartiers de l'agglomération, en coopération avec l'Alec Lyon, des **entreprises**, des **associations** et des **écoles**. Ces équipements permettent d'observer plus finement les variations liées **au trafic routier** ou **au chauffage au bois**.
- À l'issue de chaque campagne, des **ateliers collectifs** permettent d'échanger sur les résultats et d'en comprendre les causes.

LES ENJEUX

- La relance 2026 intervient dans un **contexte contrasté**. Si la qualité de l'air s'est améliorée sur le long terme, **une majorité des Lyonnais reste exposée** à des niveaux de particules fines supérieurs aux recommandations de l'**Organisation mondiale de la santé**.
- En 2020, année du lancement de la Captothèque mais aussi marquée par les confinements, les concentrations de **dioxyde d'azote** avaient fortement chuté avec la baisse du trafic, une amélioration jugée **exceptionnelle par Atmo**. Depuis, les niveaux se sont stabilisés.
- La nouvelle campagne, ouverte **jusqu'au mois de mai**, puis **d'octobre à décembre**, doit permettre de **comparer les situations** selon les saisons et les usages. Depuis son lancement, la Captothèque a déjà mobilisé près de **3 000 participants** et plus de **10 000 citoyens** à l'échelle régionale.

LA TRIBUNE DE LYON

DU 29/01 AU 04/02/26

Patrimoine

37

Il était une fois...

Le fort de Balmont

Juin 1960, 9^e arrondissement de Lyon. Alors que commence le chantier du futur quartier de la Duchère, le fort de Balmont vit ses derniers moments. Érigé entre 1844 et 1951 au sommet de la troisième colline de la ville, le lieu s'apprête à devenir un pôle sportif, bien loin de sa fonction initiale.

À l'origine principal rempart de la ville contre les attaques étrangères, le fort se composait de cinq bastions en forme d'étoile dans l'esprit des constructions Vauban, architecte de la « ceinture de fer » du royaume de France. Durant la Seconde Guerre mondiale, le fort devient le théâtre de terribles massacres. Le 19 juin 1940, alors que Lyon est déclarée « ville ouverte », la résistance s'organise et 27 des membres du 25^e bataillon des tirailleurs sénégalais sont tués par les nazis dans la montée de Valmont. Entre le 19 février et le 4 août 1944, alors que le site est occupé par la Gestapo,



© ARCHIVES MUNICIPALES DE LYON

38 résistants y sont fusillés pour avoir « favorisé une activité terroriste ». Un épisode évoqué par le mur des Fusillés, construit en leur hommage. En 1957, le fort est désaffecté avant d'être utilisé par l'armée française comme centre de recrutement. En 1962, il sert

d'abri provisoire aux rapatriés d'Algérie en attente de logements. Cédé à la Ville par l'armée, le fort s'est aujourd'hui métamorphosé en un énorme complexe sportif. Il abrite notamment les clubs de Lyon - La Duchère et du Lyon Athlétisme.

EMMA TURQUETY

Parlons lyonnais

PAR JEAN-BAPTISTE MARTIN

Basane

La basane est le tablier de cuir ou de toile protégeant le devant du corps et utilisé par diverses professions. La basane du cordonnier Gnafron, le complice de Guignol, est bien connue de tous ceux qui s'intéressent au théâtre de Guignol.

Par métaphore, le mot basane a aussi désigné la peau du ventre et le ventre lui-même, comme le montre l'exemple suivant proposé par Nizier du Puitspelu : « J'ai tellement bien diné que j'ai cru que

la basane m'en petait » (ici beaucoup prononce petait et non pétait, comme à Paris).

Dans ces sens, basane est un régionalisme sémantique car, en français standard, ce mot désigne une peau de mouton tannée ou une peau souple qui garantit en partie le pantalon du cavalier. Basane vient de l'ancien provençal *bazana*, qui vient lui-même, par l'intermédiaire de l'espagnol *badana*, de l'arabe *bitāna* « doublure de vêtement ».

Qui est-ce ?
Ernest Meissonier

© PAUL CHEVIGNARD - ARCHIVES MUNICIPALES DE LYON

Fustigé par Édouard Manet mais adulé par Salvador Dali, qui le qualifie de « véritable rossignol du pinceau » en 1971 dans l'émission *Discorama*, Ernest Meissonier est un peintre et sculpteur, né le 21 février 1815 à Lyon. Formé auprès de Léon Cogniet, à Paris, il travaille d'abord comme illustrateur et se fait connaître en imitant la minutie des peintres flamands et hollandais du XVII^e siècle. Réputé pour ses œuvres historiques et militaires, apprécié par Napoléon III, il est invité à l'accompagner lors de sa campagne d'Italie, en 1859. Représentant du mouvement académique ou « art pompier », un style en vogue sous le Second Empire,

Meissonnier est nommé membre de l'Académie des beaux-arts puis président du jury de l'Exposition universelle de 1889, devenant le premier artiste à recevoir la grand-croix de la Légion d'honneur. À sa mort, en 1891, à Paris, le vent a déjà tourné. Face à l'onde de choc impressionniste, sa rigueur est jugée trop rigide et son talent trop conventionnel. Méconnu du grand public, l'artiste se redécouvre au musée des Beaux-Arts de Lyon (Lyon 1^{er}), où est exposée une partie de ses sculptures, tandis que l'une de ses œuvres les plus connues, *Campagne de France, 1814*, fait partie des collections du musée d'Orsay, à Paris. ILONA LESPINASSE

La Sarra, vestige d'une époque où Lyon avait sa piste de ski, rouverte aux randonneurs

Par Justin Boche, Le Figaro le 01/02/26



Alors qu'elle vient de partiellement rouvrir aux randonneurs, la piste de La Sarra rappelle l'époque où il a été possible de skier dans la capitale des Gaules entre 1964 et 1975.

Nichée à l'ombre de la colline de Fourvière, la piste de La Sarra est le vestige d'une époque. Celle du « tout est possible » des années 60, des congés payés et des prémices de la démocratisation des vacances au ski, que viendront consacrer *Les Bronzés* 15 ans plus tard.

La Sarra fut imaginée en 1963 par Tony Bertrand, alors adjoint au Sport de Louis Pradel, qui découvre lors d'un salon à Paris l'existence d'un revêtement synthétiques qui permet de skier par tous les temps. Validée par Pradel, la piste, d'une longueur de 300 mètres avec une pente à 20% est inaugurée le 29 novembre 1964 par le maire en présence de l'équipe nationale suisse de ski. Une véritable station urbaine est alors créée avec son télésiège biplace Poma, ses moniteurs de ski ESF qui encadrent cette piste bleue éclairée de bout en bout pour pouvoir skier la nuit.

La fièvre du ski s'empare de Lyon avec près de 300.000 passages dès la première année. Mais, malgré son succès, plus de deux millions de remontées en 10 ans et de nombreuses compétitions organisées, le revêtement de la piste fait polémique. En plus d'abîmer très fortement le matériel, la piste synthétique se trouve être particulièrement dangereuse pour les skieurs, qui en cas de chute, sont nombreux à souffrir de brûlures et autres fractures, notamment des doigts qui se prennent dans les mailles carrées.

C'est pour cette raison que La Sarra est « provisoirement » fermée en 1975, le temps de trouver un revêtement plus adéquat. Avant que le projet ne soit finalement totalement abandonné l'année suivante. L'ensemble du complexe alpin est totalement démonté au début des années 1990.



2003 et 2004 : une éphémère renaissance

Durant deux week-ends en décembre 2003 et 2004, le comité de ski lyonnais, la ville de Lyon et la société Skimania décident de redonner vie à La Sarra pour fêter ses 40 bougies. L'opération « Station Lyon Neige » est organisée grâce au transport de 3000 m² de neige depuis le Col de l'Iseran et de plusieurs stations alpines. Au programme, compétitions de ski, ouverture de la piste au grand public et démonstration de saut. Ce sera la dernière fois que la piste sera ouverte au skieur.

Le lieu est depuis utilisé pour l'accrobranche et le VTT mais aussi lors des courses du Lyon Urban trail. Elle a toutefois été fermée pour des raisons de sécurité en 2023 à cause de la fragilisation du système racinaire de sa partie boisée. Sa partie enherbée vient d'être rouverte le 20 janvier dernier aux randonneurs. Mais il faudra attendre au moins 2028 pour parcourir sa zone boisée et, qui sait, apercevoir le souvenir des silhouettes de ces skieurs éphémères qui ont dévalé sa pente il y a plus de 60 ans.

Rhône

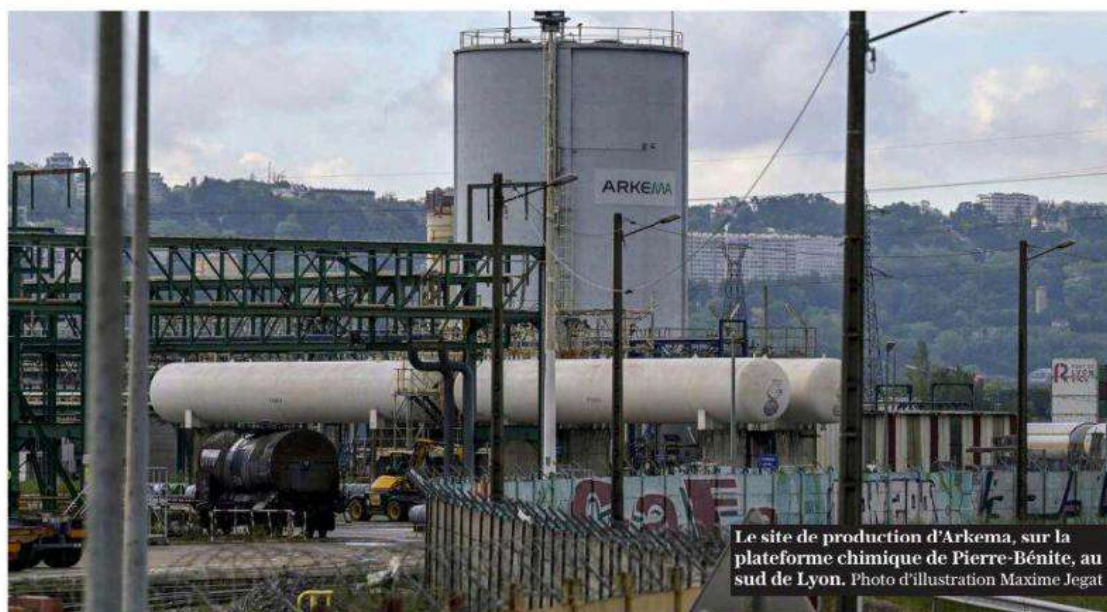
Polluants éternels: près de 200 riverains attaquent Arkema et Daikin

Près de 200 habitants de la Vallée de la chimie, au sud de Lyon, ont engagé une action en justice contre les groupes Arkema et Daikin Chemical. Ils réclament plus de 36 millions d'euros pour la pollution aux "polluants éternels" (PFAS) qui contamine leur environnement et menace leur santé.

Pprès de 200 riverains de la Vallée de la chimie, au sud de Lyon, ont assigné en justice deux groupes émetteurs de polluants éternels (PFAS), réclamant plus de 36 millions d'euros en réparation de préjudices, a-t-on appris samedi après d'une des associations accompagnant les requérants. «C'est la plus importante action civile en justice d'Europe», a déclaré à l'AFP Emma Feyeux, juriste pour l'association Notre affaire à tous, à l'origine de l'assignation déposée contre Arkema et Daikin Chemical, jeudi, avec trois autres associations (Eau bien commun Lyon-Métropole, Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais et Sauvegarde de la vallée de Francheville).

Plus de 36 millions d'euros réclamés

« Nous reprochons aux deux groupes d'avoir déversé 3,5 tonnes de PFAS par an dans le Rhône,



Le site de production d'Arkema, sur la plateforme chimique de Pierre-Bénite, au sud de Lyon. Photo d'illustration Maxime Jegat

ce, ce qui a abouti à une contamination généralisée du territoire, alors qu'ils avaient connaissance des risques liés à ces molécules depuis les années 90 », a-t-elle affirmé. Au total, 192 requérants, dont 25 mineurs, réclament chacun 190 000 €, soit 36,5 millions d'euros. L'assignation devant le tribunal judiciaire de Lyon vise

« une diversité de préjudices », selon Mme Feyeux. D'abord les conséquences sur la santé: cancers, dysfonctionnements hormonaux, cholestérol, puberté précoce, retards de grossesse, etc.

Les industriels se défendent

Un deuxième préjudice concerne l'aspect psychologique

avec « le stress et l'anxiété liés au fait de découvrir une telle contamination ». Enfin, il y a un « préjudice de jouissance », car les habitants de la zone ne doivent plus consommer d'eau, d'œufs de leurs poules ou de produits de leur jardin.

Daikin Chemical France (DCF) a dit avoir « pris connaissance de l'assignation » et analy-

ser « son contenu ». Le groupe « défendra ses intérêts dans le cadre de cette procédure » et assure qu'il met « tout en œuvre depuis plusieurs années pour produire de manière responsable et maîtriser son impact sur l'environnement, à travers des actions concrètes et continues ». De son côté, Arkema n'a pas souhaité commenter « une affaire en cours ».

« Ce n'est pas aux habitants de payer les conséquences »

Pour Serge Laffay, président depuis 2025 de l'association Sauvegarde de la vallée de Francheville, l'assignation en justice visant Arkema et Daikin Chemical marque une étape importante. « Le dossier est en construction depuis cinq ans. Cette action est un premier pas, mais on est loin d'un aboutissement », insiste-t-il. « Cela va prendre du temps ». Si l'association soutient et accompagne la démarche des 192 riverains requérants, ce n'est pas pour obtenir une indemnisation propre. « Nous ne réclamons pas d'argent pour l'association. Ce qui compte, c'est de faire reconnaître que les coûts engendrés

par cette pollution ne doivent pas retomber sur les populations », précise Serge Laffay au Progrès. En ligne de mire, les lourds investissements publics qui sont nécessaires pour traiter une eau contaminée aux PFAS. « Les solutions de filtration coûtent extrêmement cher. Si ce sont les consommateurs qui paient, c'est totalement injuste. »

Le président souligne aussi l'ampleur géographique de la pollution. « On a longtemps pensé que seules les zones proches des sites industriels étaient touchées. En réalité, les PFAS ont contaminé bien au-delà, via les captages d'eau, l'irrigation agricole et les

cours d'eau. Même des territoires éloignés comme Francheville ou les monts du Lyonnais sont concernés. » Il y a aussi une incertitude associée à la pollution de l'air, notamment en raison de la variabilité des expositions et des limites des données disponibles.

« Il y a du stress, de l'anxiété, la peur de développer des maladies plus tard »

Au-delà de l'aspect financier, Serge Laffay évoque une forte inquiétude sanitaire légitime, notamment chez les plus jeunes. « Beaucoup découvrent aujourd'hui qu'ils ont grandi avec ces molécules

autour d'eux. Il y a du stress, de l'anxiété, la peur de développer des maladies plus tard. »

Pour lui, cette mobilisation collective est aussi un moyen de rééquilibrer le rapport de force. « L'industrie chimique est puissante. Si l'on veut que les responsabilités soient reconnues, il faut être nombreux. »

Rappelons que pour mieux évaluer l'ampleur des impacts sanitaires sur l'humain, deux études épidémiologiques auprès de la population sont en cours au sud de Lyon, reposant notamment sur des prélèvements sanguins.

● Damien Lepetitgaland

Des polluants quasi indestructibles

Les PFAS, ou substances per- et polyfluoroalkylées, sont surnommés polluants éternels car ils sont quasi indestructibles une fois rejetés dans l'environnement. Les groupes français Arkema et japonais Daikin en utilisent depuis des années dans leurs usines de la Vallée de la chimie, à Oullins-Pierre-Bénite, zone répertoriée à ce stade comme une des plus polluées aux PFAS en France et où vivent quelque 200 000 personnes.

Une enquête judiciaire est en cours après des plaintes de maires de la région, associations et citoyens pour « mise en danger de la vie d'autrui » ou « écocide ». La justice, saisie au civil par la métropole de Lyon, a par ailleurs ordonné une expertise indépendante pour évaluer la responsabilité historique des industriels dans cette pollution.

7 idées reçues sur la gratuité des transports



Doctorant en science politique à l'ENTPE (Vaulx-en-Verin), Félicien Boiron consacre sa thèse à la gratuité des transports en commun, mesure en essor en France (Aubagne en 2009, Dunkerque en 2018, et même Montpellier en 2023), malgré l'opposition d'acteurs du secteur. Il analyse les trajectoires locales en s'appuyant sur des terrains comme Montpellier, Paris ou Lyon. Pour *Tribune de Lyon*, il détricote 7 idées reçues sur le sujet des transports gratuits.

1. La gratuité fait basculer les automobilistes vers les transports en commun

Faux. « Les économistes défendent que la gratuité attire surtout les marcheurs et les cyclistes, et non pas les automobilistes. Sur le sujet, la recherche dit que la gratuité renforce la fréquentation mais davantage au détriment des modes actifs (*marche et vélo, NDLR*) que de la voiture. Le prix jouerait donc moins que le temps de trajet. »

2. La gratuité, c'est impossible à financer dans une grande ville

Ça dépend. « La gratuité est un choix politique. Les enjeux sont différents d'un territoire à l'autre, en fonction du poids de la billettique et du versement mobilité (VM), un impôt local dédié au financement des transports. À Lyon, les recettes tarifaires représentent environ 30 % des recettes de fonctionnement et le taux du VM est au maximum. Cela contraindrait donc les collectivités à subventionner davantage les transports en trouvant des marges de manœuvre dans leur budget général. À Aubagne ou à Dunkerque (*où les transports sont gratuits depuis respectivement 2009 et 2018, NDLR*), la billettique pesait beaucoup moins, limitant les difficultés financières. »

3. La gratuité augmenterait les incivilités

Faux. « Les rapports sur la question indiquent que la gratuité fait baisser le taux d'incivilités. Les incivilités graves sont souvent générées lors du contrôle. Quand les trajets deviennent gratuits, les contrôles disparaissent et davantage de personnes utilisent les transports. Résultat : plus de regards, donc moins de comportements problématiques. »

4. Les bus seront saturés si c'est gratuit

Ça dépend. « La gratuité sature rarement un réseau. Dans la plupart des cas, les bus disposent de marges de capacité suffisantes pour absorber une hausse de fréquentation, et les fréquences peuvent être ajustées. Des risques de saturation peuvent exister dans certains réseaux très chargés, où l'offre est proche de son maximum à infrastructure constante, mais ils

restent concentrés sur certaines périodes et certaines lignes. »

5. Les tarifs solidaires suffisent, pas besoin de gratuité

Faux. « La difficulté, c'est le "non-recours" : beaucoup de personnes qui ont droit à un tarif réduit ne le demandent pas, parfois parce qu'elles n'ont pas connaissance du dispositif, parfois parce que les démarches sont compliquées, etc. Il faut fournir des justificatifs, renouveler les droits, comprendre les critères. Ceux qui en auraient le plus besoin passent donc souvent à côté. Une mesure simple et lisible touche plus de monde qu'un système parfaitement ciblé et très généreux sur le papier. »

6. La gratuité, c'est une idée récente des écologistes

Faux. « La gratuité existe en France depuis les années 1970. Colomiers et Compiègne, deux villes qui comptent aujourd'hui 40 000 habitants, l'ont développée respectivement en 1971 et 1975. En revanche, elle s'est surtout développée depuis les années 2000 et est devenue un sujet important depuis les élections municipales de 2020 : dans toutes les métropoles, il y avait un candidat qui défendait des mesures de gratuité. En 2026, elle est encore une mesure incontournable des municipales. Ce n'est donc pas une mode, mais une tendance politique installée. La gratuité n'est d'ailleurs pas réservée aux villes de gauche. La mesure est aussi bien mise en place par la droite, comme à Calais (*cette année, NDLR*), que par la gauche, comme à Libourne (*en 2010, NDLR*). »

7. La gratuité fait gagner des voix

Plutôt faux. « Il est très difficile de connaître l'impact d'une mesure dans une campagne électorale. À Montpellier, les quelques sondages disponibles ne montrent pas un effet "gratuité des transports". D'ailleurs les élus craignaient que la mesure paraisse "peu crédible" ou "trop coûteuse". Avec la médiatisation du cas de Dunkerque, la gratuité est devenue politiquement plus facile à présenter en France, même si son impact électoral reste incertain. » ●

Mardi 3 février 2026

Lyon 8e

Après un an de travaux, le groupe scolaire Édouard-Herriot entre dans une nouvelle ère

Édifié dans les années trente, le groupe scolaire Édouard-Herriot (Lyon 8e) vient d'être rénové. Il s'agissait d'isoler le bâtiment mais aussi de répondre aux besoins des 38 enfants en situation de handicap moteur qui sont accueillis dans l'établissement. Le coût de l'opération financée par la Ville de Lyon est de 2,5 M€.

Un an de travaux a été nécessaire pour engager la rénovation partielle du groupe scolaire Édouard-Herriot. Situé rue Bataille dans le 8e arrondissement, il abrite six classes maternelles, 13 classes élémentaires et trois classes spécialisées accueillant des enfants en situation de handicap moteur.

Pour la Ville de Lyon, propriétaire des lieux, il s'agissait d'engager, à l'image de bien d'autres établissements, une isolation des bâtiments, toiture et planchers ainsi que le remplacement des fenêtres par du double vitrage.

« Abaisser les consommations énergétiques futures »

L'installation de brasseurs d'air – évitant ainsi d'avoir recours à la climatisation et de protections solaires sur façades – est venue compléter ce programme d'interventions, précisent les services de la Ville de Lyon, cela, afin de « diminuer les déperditions, améliorer la



La Ville a investi 2,5 millions d'euros pour la rénovation du groupe scolaire. Photo Cyril Lestage

régulation thermique et ainsi abaisser les consommations énergétiques futures». Mais pas seulement.

« Répondre aux besoins des enfants en situation de handicap »

Le second volet du réaménagement entrepris sur ce groupe scolaire construit en 1933 concerne l'accessibilité des locaux. Avec la création d'un second ascenseur adapté, l'installation de sanitaires PMR (personne à mobilité réduite) accessibles à chaque étage ainsi qu'une mise aux normes PMR de l'ensemble des cheminements du périmètre concerné.

Le groupe scolaire accueille 38 enfants en situation de handicap moteur. Il s'agit, avance-t-on du côté de la Ville, de « répondre pleinement à leurs besoins » en réalisant ces installations. Un pôle rééducation a été créé pour « accompagner au plus près les parcours d'apprentissage et de soin des élèves ».

Avec cette rénovation qui a pris fin en décembre dernier, le groupe scolaire Édouard-Herriot devient « l'un des établissements les mieux adaptés du territoire lyonnais pour l'accueil coordonné d'enfants en situation de handicap moteurs ». Coût total de l'opération, pris en charge par la Ville : 2,5 M€.

Mardi 3 février 2026

Actu Lyon | 19

Lyon 7e

La Halle Debourg va être démolie pour accueillir 81 logements



Le projet est composé de trois bâtiments, en lieu et place de l'ancienne Halle Debourg. Visuel fourni par la Métropole de Lyon/AFAA architecture



La Halle a accueilli plusieurs années de suite l'exposition de street art *Peinture fraîche*. Photo d'archives Maxime Jegat

C'est un changement radical qui est envisagé pour ce site de l'avenue Debourg. Ancien entrepôt industriel puis, plus récemment, lieu d'accueil du Peinture Fraîche festival, il va être démolie pour laisser place à un ensemble immobilier proposant « 100 % de logements abordables ». Le début des travaux est programmé au printemps.

C'est un lieu pas tout à fait comme les autres qui doit être démolie. Au cours du printemps ou de l'été 2026, confirme-t-on du côté de la Métropole de Lyon, propriétaire des lieux.

Installé à l'angle de l'avenue Debourg et de l'allée Fontenay (Lyon 7), le site de la halle Debourg est aujourd'hui inoccupé. Il va faire l'objet d'un projet de démolition-reconstruction, afin d'y réaliser un ensemble

immobilier composé « d'un programme de logements 100 % abordables », souligne Béatrice Vessiller, vice-présidente de la Métropole en charge de l'Aménagement urbain. On y trouvera aussi une crèche municipale, des surfaces commerciales et des locaux d'activités. Le changement est radical.

Du béton de terre, bois et un jardin

La halle a été, jusqu'en 2022, terre d'accueil de peintures, graffitis, collages, pochoirs, et autres objets du quotidien customisés, œuvres réalisées dans le cadre du Peinture fraîche festival créé en 2019, dont l'objectif est « de faire découvrir la culture graffiti et street art au plus grand nombre ».

D'où l'avertissement ou plutôt la recommandation du Conseil de quartier de Gerland sur son réseau social Facebook fin

2024, en évoquant le projet : « Fans de street art, si vous voulez prendre des photos souvenirs, ne tardez pas trop ! »

Ce qui a entraîné quelques réactions, certains regrettant ces nouvelles constructions annoncées, les trouvant hautes : « Tous ces immeubles dans le quartier, ce n'est pas possible. » D'autres abordant la question du logement dont la demande serait ici « importante ». De son côté, le conseil de quartier s'inquiète aussi de l'impact du projet futur sur le sort « des arbres adjacents » et des « œuvres d'art ».

Le projet pour lequel un permis de construire vient d'être délivré par les services de la Ville de Lyon, note Béatrice Vessiller, est piloté par le bailleur social Lyon Métropole Habitat (LMH). « En lieu et place de la Halle Debourg, haut lieu de la culture urbaine lyon-

naise, on ne pouvait concevoir qu'un projet rayonnant, hors-norme » expliquent les architectes de l'agence AFAA en charge de la réalisation.

Des architectes qui ont utilisé sur les trois bâtiments à venir, du béton de terre et du bois pour « concevoir les structures porteuses des loggias et des circulations extérieures en façades ». À cette « élégance » et à cette « douceur » souhaitée avec l'utilisation de ces matériaux, les maîtres d'œuvre ont tablé aussi sur « l'apaisement » avec la réalisation d'un jardin en pleine terre.

Livraison en 2029

Ce projet, indique la vice-présidente, a été évoqué par les élus le 26 janvier dernier lors de l'ultime commission permanente de la Métropole du mandat. Car il convient de mettre

en place un volet financier spécifique, la collectivité souhaitant qu'ici soient réalisés 20 logements en locatif intermédiaire, 30 logements sociaux et 31 en accession via le bail réel solidaire (BRS).

Ce qui suppose, pour cette partie, « une cession du foncier à la Foncière solidaire du Grand Lyon à hauteur de 500 000 € ». Pour LMH, la mise à disposition se fera par bail emphytéotique d'une durée de 65 ans, « avec un droit d'entrée estimé à 1,3 million d'euros ».

Après une opération de désamiantage et de dépollution du site « dont le coût est pris en charge par le bailleur social », puis une phase réservée à la démolition, le tout devant durer une année, les aménageurs engageront la construction de ce nouvel ensemble « qui pourrait être livré début 2029 ».

● A.Du.

Autoroutes : le prix des péages augmente à partir du 1er février

Comme chaque 1er février, le prix des péages augmente. Voici les principaux changements dans la région lyonnaise.



© Teo

C'est devenu une tradition. Tous les ans, au 1^{er} février, les tarifs des péages sont revus à la hausse en fonction de l'inflation et des contrats d'exploitations des sept concessionnaires autoroutiers de France. Après + 3 % en 2024 et + 0,92 % en 2025, la hausse moyenne nationale pour 2026 atteint les 0,86 %, « *la plus faible depuis 2021* » avait souligné le ministère des Transports en décembre dernier.

Encadrée par l'État, cette augmentation doit correspondre au moins à 70 % de l'inflation. Pour 2026, le ministère avait précisé qu'elle sera « *inférieure à l'inflation hors tabac pendant la période de référence concernée (octobre 2024 à octobre 2025), qui est de 0,9 %* ».

Validées au préalable par le Conseil d'État, les tarifications s'appliquent différemment sur le territoire français en fonction des sept réseaux routiers et des régions.

+ 10 euros en 15 ans entre Lyon et Paris

La plus grosse hausse concerne l'emblématique A6. Il faudra désormais déboursier 41,30 euros pour rallier Paris et Lyon, contre 40,90 euros auparavant. En 15 ans, les prix des péages ont augmenté de près de 10 euros sur cet axe.

ASF (Autoroutes du Sud de la France) prévoit quant à lui une augmentation moyenne de 0,6 % sur ses axes. Concrètement, le trajet Lyon-Marseille via l'A7 passe de 28 à 28,17 euros, tandis que faire Bordeaux-Lyon par l'A89 coûtera 59,50 euros contre 59 euros précédemment.

Autre changement significatif : la hausse de 10 centimes des trajets Lyon-Grenoble (13,70 euros contre 13,60 euros) et Lyon-Bourg-en-Bresse (6,70 euros contre 6,60 euros). En revanche, bonne nouvelle pour les automobilistes qui feront seulement Saint-Étienne — Clermont (A89) et Lyon — Valence (A7) puisque les tarifs ne bougent pas : respectivement 9 et 10,80 euros.

Cette augmentation des tarifs de péages s'ajoute à la hausse des prix à la pompe de 4 à 6 centimes qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2026.

Emma Turquety

Métropole de Lyon « Plus besoin d’aller en Irlande pour pêcher le brochet » : les berges du Grand Large ont été rénovées

Sur le site du Grand Large, à Décines-Charpieu, des berges ont été rénovées. Elles devraient être appréciées des pêcheurs et promeneurs. Le montant investi avoisine les 500 000 euros.

Philippe Belda – 03/02/26



La traditionnelle coupure du ruban tricolore lors de l’inauguration des nouvelles berges. La Région Auvergne-Rhône-Alpes, représentée par son vice-président à l’aménagement du territoire et à la pêche, Philippe Meunier, Laurence Fautra, maire de la ville de Décines-Charpieu, également vice-présidente de la Région dans le domaine de la santé, Jean-Marie Loaev directeur chez EDF, Catherine Creuze, présidente du Symalim, Alain Lagarde, président de la fédération du Rhône et de la Métropole de Lyon pour la pêche et la protection du milieu aquatique ainsi que Bruno Barcelli, administrateur de l’association agréée pour la pêche et la protection du milieu aquatique, ne voulaient pas manquer cette inauguration. Photo Philippe Belda

C’est l’un des projets phares de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, de la Ville de Décines-Charpieu, du syndicat mixte pour l’aménagement et la gestion de l’île de Miribel Jonage, de la fédération des pêcheurs et d’EDF. La réhabilitation des berges du Grand Large, au bout de la rue Francisco-Ferrer, a nécessité six ans de travail collectif et de compromis.

Deux nouveaux pontons, un parking, un WC...

Deux pontons de mise à l’eau, dont un accessible aux personnes à mobilité réduite, ont vu le jour. Un parking d’une dizaine de places a été créé, et un WC autonome, une fontaine et du mobilier adapté ont été installés. Pour les promeneurs comme pour les pêcheurs.

« Plus besoin d’aller en Irlande pour pêcher le brochet ! » C’est ce qu’a souligné très sérieusement Alain Lagarde, président de la fédération du Rhône et de la Métropole de Lyon pour la pêche et la protection du milieu aquatique. En effet, au regard de la qualité de l’eau et de l’écrin de verdure bien soigné, le Grand Large est un spot de pêche prisé.

« 550 000 euros auront été nécessaires pour cette belle réalisation en faveur de la préservation du cadre de vie », a précisé la maire et vice-présidente régionale, Laurence Fautra (LR).



L’un des nouveaux pontons installés au bord du Grand Large.

i-ci est accessible aux personnes à mobilité réduite. Photo Philippe Belda

04/02/26

Élections 2026 : ce qui change concrètement dans les urnes



En mars, les Lyonnais devront glisser 3 bulletins dans l'urne (crédit : Adobe Stock).

En mars 2026, les élections municipales et métropolitaines se dérouleront différemment à Lyon, avec **de nouvelles règles** issues de la réforme de la **loi PLM** et **3 bulletins** à glisser dans l'urne : un pour la **mairie centrale**, un pour la **mairie d'arrondissement** et un autre pour la **Métropole**.

Mairie

- Le changement principal concerne l'élection des **73 sièges du conseil municipal de Lyon**. Jusqu'ici, les conseillers étaient désignés à partir des résultats obtenus dans chaque arrondissement. En 2026, ce système disparaît. Les Lyonnais voteront pour **une seule liste à l'échelle de toute la ville**.
- Le vote se fait donc **par listes, à 2 tours, sans panachage**, avec **alternance obligatoire entre femmes et hommes**. Si une liste dépasse **50 % des suffrages exprimés** au 1^{er} tour, l'élection s'arrête là. Sinon, un **2^e tour** est organisé entre celles ayant obtenu **au moins 10 %**, avec possibilité de fusion à partir de **5 %**.
- Que ce soit au 1^{er} tour ou au 2^e tour, la liste arrivée en tête bénéficie d'une **prime majoritaire de 25 % des sièges**, soit **19**. C'est une **nouveauté** : elle était jusqu'ici fixée à **50 %**. Les **54 sièges restants** sont répartis à la proportionnelle entre les listes ayant obtenu **au moins 5 % des suffrages exprimés au tour décisif**, y compris la liste de tête.
- Enfin, le **maire n'est pas élu directement** par les électeurs : il est désigné par les conseillers municipaux lors de la **première réunion du conseil**. Sauf surprise, c'est généralement la **tête de liste gagnante** qui est choisie.

Arrondissements

- Les conseils d'arrondissement sont élus séparément, avec **un bulletin spécifique**. Le

vote se fait par listes, à **2 tours**, selon les **mêmes règles que pour la mairie centrale**.

- Dans ces conseils locaux, la **prime majoritaire reste fixée à 50 % des sièges**, ce qui assure une majorité claire à la liste arrivée en tête localement. Les conseillers élisent ensuite le **maire d'arrondissement**.
- Les résultats peuvent donc **varier fortement** d'un arrondissement à l'autre, **sans forcément refléter le vote à l'échelle de la ville**.

Métropole

- En parallèle des municipales, une autre élection a lieu : celle de la **Métropole de Lyon**, collectivité unique en France. Les **150 conseillers métropolitains** sont élus lors d'un **scrutin distinct**. Le territoire est découpé en **14 circonscriptions**, chacune avec ses propres listes.
- Le vote se fait en **2 tours**, avec une **prime majoritaire de 50 % des sièges**, soit **75**, attribuée à la liste arrivée en tête au **tour décisif**. Les listes ayant obtenu **moins de 5 % des voix** sont exclues de la répartition.
- Une fois élus, les conseillers métropolitains choisissent le **président ou la présidente de la Métropole**. À Lyon, cela signifie qu'à chaque tour, **3 bulletins différents** seront déposés dans l'urne : **ville, arrondissement et métropole**.

ARCHÉOLOGIE

Dans le cadre d'un projet de réaménagement du Jardin des plantes, des fouilles archéologiques ont mené à la découverte de céramiques et d'ossements d'animaux sauvages datés du II^e siècle, autour de l'amphithéâtre des Trois-Gaules. En moins de dix jours, les archéologues ont mis au jour un lièvre, un sanglier, un ours et peut-être une panthère : près de huit espèces ont été identifiées. Une découverte majeure pour les experts, qui atteste pour la première fois que des animaux impressionnants pouvaient être exposés ici avant les combats de gladiateurs. **C.D.**

AMÉNAGEMENT



Les travaux ont débuté en juillet et l'esplanade terminée devrait voir le jour fin mars. L'aménagement poursuit trois objectifs: renforcer la présence de nature, développer les usages liés à la danse en lien avec la Maison de la danse, et intégrer l'esplanade dans la mobilité active, notamment à travers la Voie lyonnaise 8 avenue Jean-Mermoz. Le projet prévoit 101 arbres plantés. L'esplanade accueillera du mobilier urbain (tables, chaises), une fontaine avec des jets d'eau, ainsi que des espaces dédiés à des manifestations artistiques et dansées. Le chantier représente un investissement de 2,94 millions d'euros, et est financé à 55 % par la Métropole de Lyon et à 45 % par la Ville.

L'Institut Tony-Garnier vient de publier un document support à l'entrée de l'œuvre de l'architecte lyonnais au patrimoine mondial de l'Unesco. Mais sans l'aval de Lyon, qu'il attend toujours, rien ne peut se faire. *« On ne nous refera pas le coup de 2020 ! »* Pierre Gras, délégué général de l'Institut Tony-Garnier, se veut vigilant. Au moment d'aller à la rencontre des candidats aux municipales pour prêcher la bonne parole au secours de l'héritage de Tony Garnier, le Lyonnais n'a pas la mémoire courte : des promesses de 2020, il ne reste rien, ou si peu. Or, seul, l'institut ne peut rien. Il dispose déjà, depuis plusieurs années, du soutien de Boulogne-Billancourt, qui doit son hôtel de ville à l'architecte lyonnais. *« Mais c'est 50 %. Sans les collectivités, sans Lyon, on ne peut rien faire. On a besoin de soutiens. Et certains hésitent, comme la Ville de Lyon ».*

reprend-il. Pourtant, défend l'institut, ce classement tomberait sous le sens. Même si, depuis 1998, le site historique de Lyon est reconnu. *« Mais le périmètre pose problème, il n'y a qu'une seule œuvre. Or, il y en a à Gerland, dans le 8^e, le 3^e... La Vacherie du parc de la Tête-d'Or, sa première œuvre, n'est pas protégée et se détériore. On demande de la classer depuis quatre ans. Quand on classe, on change le regard : qui oserait démolir la Halle Tony-Garnier maintenant ? »*

Une fois une hypothétique autorisation donnée, le dossier remonterait à la Drac (Direction régionale des affaires culturelles), au ministère de la Culture, puis à l'Unesco où il atterrirait en liste d'attente, examinée une fois par an. Tout un cheminement qui peut prendre *« quatre à cinq ans »*. D'où l'intérêt stratégique de garder les promesses de campagne à l'œil.

Hôpital Édouard-Herriot: un recours au tribunal administratif

Depuis 2006, l'hôpital Édouard-Herriot (Lyon 8^e) opère une mue progressive de ses bâtiments historiques. Avec des bonheurs contrastés, remarque le président de l'Institut Tony-Garnier, Laurent Baridon. « *Le pavillon N a été modernisé avec une relative élégance. Le H a été détruit dans une relative indifférence pour créer le grand plateau technique. Mais pour les F et G, ça s'annonce beaucoup plus lourd, c'est ce qui nous inquiète.* » Car le site n'est que partiellement protégé, notamment les bâtiments visibles depuis l'entrée. « *Insuffisant* », juge l'institut.

Lequel souhaiterait voir le site classé dans son entier. Et ce, rapidement. « Des appels d'offres de maîtrise d'œuvre ont été lancés en septembre dernier. Le projet de démolition est quasi certain. Mais on voudrait s'opposer de manière conservatoire, pour ne pas avoir à s'opposer en urgence », explique l'avocat de l'institut, M^e Benjamin Cottet-Emard. Pour l'éviter, l'institut souhaite obtenir une mise en instance de classement, qui gèle la situation pendant un an. Mais le ministère a opposé un refus « assez sec ». D'où un recours au tribunal administratif, en juin dernier.

Patrimoine

37

Il était une fois...

Le central téléphonique Lalande

Édifié il y a près de 100 ans près de la gare des Brotteaux dans le 6^e arrondissement de Lyon, le central téléphonique Lalande, autrefois indispensable, est aujourd'hui laissé à l'abandon.

Une silhouette massive de 19 mètres de haut au croisement des rues Lalande, Fournet et du boulevard Jules-Favre, située à deux minutes de la station de métro des Brotteaux. Le central téléphonique, construit en 1928, est l'œuvre de l'architecte Charles Meysson. Figure majeure de l'urbanisme lyonnais, son empreinte est partout : la Bourse du travail ou encore la porte des Enfants-du-Rhône au parc de la Tête-d'Or.

La façade du bâtiment, ornée de bas-reliefs aux motifs floraux, semble faire écho à la complexité labyrinthique du réseau

téléphonique de l'époque et est un manifeste du mouvement Art déco. Né dans les années 1910, ce style prône un retour à la rigueur classique.

Pendant des décennies, le site fut le poumon des communications du quartier. Jusqu'au milieu des années 1970, des opératrices – les célèbres « demoiselles du téléphone » – y connectaient manuellement les abonnés à la boucle locale à l'aide de cordons. Mais le progrès technique a fini par vider les lieux de leur substance.

Au début des années 2000, un permis de construire est déposé



© ARCHIVES MUNICIPALES DE LYON

pour transformer le site en musée France Télécom. Ce projet ambitieux ne verra finalement jamais le jour, laissant le central dans un sommeil de béton, vestige mélancolique d'un âge d'or architectural et technique qui a forgé l'identité moderne de Lyon. Aujourd'hui, les cuivres du central ont été retirés afin de laisser place à l'installation de la fibre optique. **ILONA LESPINASSE**

Parlons lyonnais

PAR JEAN-BAPTISTE MARTIN

Beauseigne

Le mot beauseigne n'est pas d'origine lyonnaise et ne figure pas dans les relevés de lyonnaisismes. Il peut cependant être entendu dans la métropole lyonnaise, car il est très employé par les nombreux Stéphanois ou Ligériens qui viennent y travailler quotidiennement.

Beauseigne est employé en interjection pour exprimer la sympathie, la pitié, la commisération à l'égard d'une personne ou même d'un animal qui

connaît des difficultés ou un handicap, comme le montre l'exemple suivant : « Elle a eu bien des malheurs dans sa vie, beauseigne ! »

Beauseigne est composé de beau, venant du latin *bellus*, et de seigne, venant du nominatif latin *senior* « plus âgé ». Il signifie donc littéralement « beau seigneur ». Beauseigne est l'équivalent de peuchère que l'on emploie dans le sud de Rhône-Alpes et de la France et qui vient du latin *peccator* « pécheur ».

Qui est-ce ?

Marcel Achard



© BM DE LYON

Né le 5 juillet 1899 à Sainte-Foy-lès-Lyon, Marcel Achard passe son enfance entre la pension de Caluire et la maison familiale à Lyon. Il se passionne très vite pour le théâtre et, à 11 ans, il écrit sa première pièce, *Henri d'Auvergne*, qui reste inachevée. Après une tentative manquée de rentrer au conservatoire de Lyon, il intègre l'École normale et devient instituteur à Vaulx-en-Velin. Mais, toujours animé par sa passion première, il quitte tout en 1918 pour tenter sa chance à Paris. Les débuts y sont compliqués et il se fait même renvoyer de son poste de souffleur au théâtre du Vieux Colombier. C'est en 1923 avec la pièce *Voulez-vous jouer avec moi ?* qu'il connaît son premier succès. En 1925, il rencontre puis épouse Juliette

Marty avec qui il passera le reste de sa vie. Travailleur acharné, il écrit une cinquantaine d'œuvres qui font de lui un dramaturge reconnu. Parmi elles, *Jean de la Lune* (1929) et *Patate* (1957). Achard se frotte aussi au cinéma, à l'humour et écrit même une comédie musicale en 1951 pour Édith Piaf, *La P'tite Lili*. L'année 1959 est celle de la consécration puisqu'il est reçu à l'Académie française. Il préside ensuite le Festival de Cannes en 1960, puis la Mostra de Venise. Emporté par une crise cardiaque, il s'éteint le 4 septembre 1974 à Paris. Il repose au cimetière de La Chaussée-Saint-Victor dans le Loir-et-Cher, où il aimait aller se ressourcer dans sa maison de vacances « Les Faneuses ». **EMMA TURQUETY**

Chaufferie à bois de Saint-Genis-Laval : la municipalité appelle à un débat " constructif "



La future chaufferie bois à Saint-Genis-Laval.

Face aux remises en question du projet d'installation d'une chaufferie à bois à Saint-Genis-Laval, la municipalité appelle à un débat "serein et constructif".

Dans le cadre du projet de réseau de chaleur urbain du sud-ouest lyonnais, une chaufferie à bois devrait être installée à Saint-Genis-Laval. Avant de débiter tout chantier, une consultation publique s'est ouverte le 7 janvier et prendra fin le 8 avril. L'occasion pour chaque habitant, de s'exprimer, d'émettre des observations et de questionner le projet de chaufferie au bois sur leur commune.

Mais à l'approche des élections municipales et métropolitaines, certains candidats remettent en cause le projet. C'est le cas de l'ex-maire de Saint-Genis-Laval, candidat pour 2026, Roland Crimier, qui au printemps 2024 trouvait pourtant le projet *"utile dans la lutte contre le réchauffement climatique et les économies d'énergie induites"* (*Le Progrès*) mais demandait sa relocalisation loin *"des centres de vie, proche de l'A450 par exemple"* (ce qui fait dire à la maire de Saint-Genis-Laval que *"son opposition récente à l'implantation de chaufferies, coïncide à l'approche des élections"*). Pour rappel, la candidate aux métropolitaines Véronique Sarselli (Grand Coeur Lyonnais) s'était également opposée au projet de chaufferie à bois qui devait être installé dans la commune de Sainte-Foy-lès-Lyon, dont elle est maire.

"La décision finale d'autoriser le projet appartient au Préfet"

Face à cette situation, Marylène Millet, maire sortante et candidate à sa réélection, réaffirme son soutien à la chaufferie et appelle à un *"débat serein et constructif"* : *"Madame la maire regrette que ce sujet, complexe et technique, puisse être instrumentalisé à des fins politiques dans un contexte de campagnes électorales"*, annonce la Ville de Saint-Genis-Laval, tout en vantant les effets du projet sur l'environnement. *"Les enjeux environnementaux, énergétiques et sanitaires méritent un traitement apaisé, fondé sur des faits et des échanges respectueux, dans le cadre défini par l'enquête publique encadré et sous l'autorité d'un commissaire enquêteur"*, souligne la maire.

La Ville de Saint-Genis-Laval rappelle également *"que la décision finale d'autoriser le projet appartient au préfet, et non pas au président de la Métropole ou au maire, à l'issue de l'enquête publique en cours."*

Vendredi 6 février 2026

Actu Villeurbanne | 23

Villeurbanne

En attendant le T9, le pont de Saint-Jean ouvre aux cyclistes et piétons

Le pont de Saint-Jean, ouvrage d'art qui enjambe le canal de Jonage et sur lequel circulera le futur tram T9, a été inauguré ce jeudi 5 février. Les élus saluent une plateforme qui « relie » et « désenclave » les quartiers villeurbannais des Buers et de Saint-Jean.

Is l'ont trouvé le plus beau de Saint-Jean. Le pont de Saint-Jean, parallèle au pont de Croix-Luizet – sur lequel débute l'A42 – et au pont du Roulet, perpendiculaire au boulevard périphérique Laurent-Bonnevay, a été inauguré ce jeudi 5 février. Il relie les quartiers villeurbannais des Buers et de Saint-Jean et enjambe le canal de Jonage. Cyclistes et piétons peuvent d'ores et déjà emprunter le bitume ocre de cet ouvrage. En attendant les passagers du tramway T9, d'ici une année.

Relier plus que deux quartiers

« C'est une étape importante, plante Bruno Bernard, président (Écologistes) de la Métropole de Lyon et de Sytral mobilités. Le T9 est une ligne forte pour nos quartiers populaires, pour reconnecter la périphérie au centre. Et ce projet s'inscrit dans notre vision de rocade sur tout l'Est de la Métropole. Avec le T9 ici, le T10 entre Vénissieux et Gerland et bientôt le T8 qui



Les premiers piétons empruntent le pont de Saint-Jean inauguré ce jeudi 5 février. La construction de l'ouvrage avait commencé en 2024. Photo Vincent Sartorio

fera le lien entre les deux lignes. »

Alors que 15 % des 163 684 Villeurbannais habitent de l'autre côté du périph' à Saint-Jean ou aux Brosses, le maire (PS) Cédric Van Styvendael voit un symbole à travers ce pont : « À l'heure où l'on voit s'ériger des murs, nous sommes très fiers de porter une autre ambition, une utopie : celle de vivre ensemble. »

La maire (PS) de Vaulx-en-Velin Hélène Geoffroy, ancienne professeure « qui a enseigné comment calculer les ponts » à ses élèves de l'ENT-

« Le T9 est une ligne forte pour nos quartiers populaires, pour reconnecter la périphérie au centre »

Bruno Bernard, président (Écologistes) de la Métropole

PE apprécie ce « tour de force technique ». Mais elle ne vient pas en tant que simple voisine. Elle se félicite surtout du désenclavement des quartiers populaires de la « Grande île » comme elle aime surnommer sa ville. « L'ouverture du canal de Jonage à la fin du XIXe siècle avait contribué à l'isolement

de Vaulx-en-Velin. Mais il n'y avait alors que 1 200 habitants. Avec 53 000 Vaudais aujourd'hui, la nécessité de les relier au cœur de la Métropole est essentielle. »

Judith Husson, secrétaire générale adjointe de la préfecture du Rhône, prône le « report modal vers les mobilités douces » encouragées

Repères ► En chiffres

► 135 mètres de long, 16 mètres de large. Une double voie de tramway, une double voie cyclable (VL 1, 5 et 9) et un cheminement piéton.

► 1 600 tonnes d'acier assemblé et 3 500 m³ de béton coulé, le tout soutenu par deux piles nautiques et deux appuis terrestres. L'ouvrage a nécessité 14,6 km de soudures.

► 300 millions d'euros : le coût du projet T9, dont 30 millions d'euros pour le seul pont de Saint-Jean.

► 8,8 km de voie nouvelle et 12 nouvelles stations pour le tramway T9 entre Vaulx-en-Velin La Soie et Croix-Luizet où il rejoint les rails déjà existants du T1. Les arrêts Buers-Salengro à l'Ouest et Puces du Canal à l'Est, borderont le pont de Saint-Jean.

par ce nouveau pont. « La transition écologique se gagne dans les trajets du quotidien. Décarboner, c'est offrir des solutions pragmatiques comme celle-ci. » Élus, habitants du quartier et ouvriers du chantier sont restés un moment se griser, avec volonté, sur ce pont de Saint-Jean.

● Vincent Sartorio



Le pont de Saint-Jean s'appuie sur deux appuis terrestres et deux piles nautiques dans le canal de Jonage. Photo Vincent Sartorio



Le pont de Saint-Jean accueille trois voies lyonnaises : la 1, la 5 et la 9. Photo Vincent Sartorio

05/02/26

Interpol agrandit son camp de base



Le siège de la police mondiale atteindra les 20 000 m² au total en 2029 (crédit : Interpol).

Cet après-midi, la signature d'une **convention scellera définitivement l'extension du siège mondial d'Interpol à Lyon**, un chantier stratégique pour maintenir sur place une institution devenue trop grande pour ses murs.

On rembobine

- Installé **quai Charles-de-Gaulle** depuis 1989, le siège mondial d'**Interpol** n'a plus grand-chose à voir avec celui des débuts. À l'origine, le bâtiment avait été conçu pour **environ 350 personnes**.
- Aujourd'hui, **plus de 800 agents** y travaillent déjà, issus de **près de 130 nationalités**, et les effectifs continuent de croître. Résultat : Interpol loue depuis plusieurs années des bureaux à proximité, pour un coût estimé à **2 M€ par an**.
- Une solution transitoire, peu compatible avec les **exigences de sécurité** et de **confidentialité** d'une organisation policière internationale qui coordonne l'action de **195 pays**.

La toile de fond

- Derrière cette extension, il y a un long **feuilleton politique et financier**. Les premières discussions remontent à **2015**, avec en toile de fond une inquiétude réelle : voir **Interpol partir** à l'étranger, notamment vers des pays prêts à investir massivement pour accueillir son siège.
- Pour Lyon, l'enjeu a toujours été de **conserver un acteur international** qui participe au rayonnement diplomatique et institutionnel de la métropole.
- L'accord repose finalement sur un partage des rôles : **l'État**, la **Région** et la **Métropole** financent l'extension, tandis que la **Ville** apporte le foncier, cédé à **l'euro symbolique** (valeur du terrain estimée à 16 M€). La signature de la convention ce jeudi vient verrouiller ce montage, longtemps débattu.

Ce que ça va donner

- Concrètement, l'extension sera construite **sur une parcelle mitoyenne** du bâtiment actuel, au cœur de la **Cité internationale**. Le projet prévoit à la fois **un nouveau bâtiment** et **la rénovation de l'existant**, pour un ensemble qui dépassera **20 000 m²** au total.
- Salles de réunion sécurisées, espaces de travail modernisés, capacités d'accueil renforcées pour les délégations étrangères : l'objectif est de faire du site lyonnais le **hub mondial de coopération policière**.
- Le coût global de l'opération est estimé à environ **60-70 M€**. Le permis de construire doit être déposé **à l'automne 2026**, pour une livraison annoncée **en 2029**.