REVUE DE PRESSE*

DU VENDREDI 6 JUIN 2025

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

Métropole de Lyon

Vote contre les ZFE : ces cinq mois qui ont tout fait basculer

À Lyon, depuis janvier, les véhicules Crit'Air 3 avaient rejoint la liste des véhicules interdits au sein de la ZFE. Des interdictions qui seraient levées sitôt la loi «Simplification» promulguée. Photo Nicolas Liponne

Si le processus législatif se poursuit, les députés ont porté mercredi un coup sévère aux Zones à faibles émissions, qui interdisent les véhicules les plus polluants des grandes agglomérations. Manifestations, propositions de loi contre les ZFE… Depuis janvier, la grogne s'était intensifiée.

● Pourquoi la contestation a grimpé

Depuis le 1er janvier, un nouveau tour de vis a été réalisé dans plusieurs Zones à faibles émissions dont Lyon et Paris. Après les véhicules non classés et les Crit'Air 4 et 5, les Crit'Air 3 ont été interdits.

Confrontés au mécontentement des habitants, les élus de la Métropole de Lyon avaient fait très vite remonter leurs inquiétudes, y compris au sein de la majorité de gauche emmenée par le président écologiste Bruno Bernard. Michèle Picard, vice-présidente de la collectivité et maire communiste de Vénissieux, avait ainsi demandé de « desserrer le calendrier de la ZFE », arguant que dans sa commune, les premières mesures concernaient déjà 40 % du parc automobile et que 3 véhicules sur 4 pourraient être concernés en 2028 en cas d'interdiction des Crit'Air 2.

● Une pluie de propositions de loi pour revoir les ZFE

Le 4 février, des députés RN dont la Rhodanienne Tiffany Joncour ont déposé une proposition de loi (PPL) pour supprimer les ZFE, mettant en avant que « la qualité de l'air s'améliore depuis dix ans ». Le 18 février, Les Républicains ont porté une PPL visant à instituer un moratoire de cinq ans sur l'application des ZFE. « On a un vrai problème de cohérence quand on voit les différentes métropoles qui adoptent des stratégies différentes », résumait l'un de ses auteurs, le député du Beaujolais Alexandre Portier. À titre d'exemple, à Lyon, la ZFE c'est 7 jours sur 7, tandis qu'à Paris, elle s'applique pour les véhicules légers, du lundi au vendredi de 8 à 20 heures, et aux mêmes horaires mais tous les jours pour les poids lourds.

Le 11 mars, au tour des députés de La France insoumise, dont Gabriel Amard (Villeurbanne), de soutenir une PPL « visant au bon développement des ZFE ». Pour eux, le déploiement des ZFE doit être suspendu en cas d'absence de « solution alternative à la voiture individuelle ».

● L'appel aux « gueux »

Mi-janvier, l'écrivain Alexandre Jardin lançait un appel à la mobilisation des maires et « des gueux », notamment la population rurale exclue des cœurs de ville du fait des ZFE. Sur les plateaux télé, et sur les réseaux sociaux, les anti-ZFE ont trouvé un certain écho.

« Écologie oui, exclusion non » : derrière ce slogan, des manifestations ont été organisées. À Lyon, elles ont eu une portée limitée. Le 8 mars, ils n'étaient que quelques dizaines place des Terreaux. Le 6 avril, en lien avec le mouvement et à l'appel des Motards en colère, 250 personnes s'étaient fait entendre devant la Métropole.

● Des débats houleux à la Métropole

Le débat s'annonce animé lors du conseil de la Métropole, le 23 juin. Écologistes et groupes d'opposition de droite et du centre s'écharpent régulièrement sur le sujet.

« Notre priorité reste la santé des habitants, qui ne se monnaye pas. Il faudra prendre les dispositions nécessaires sur notre agglomération » affirment dans un communiqué ce vendredi, Synergies élus et citoyens, La Métro Positive et Inventer la Métropole de demain. Ils réclament une « ZFE juste » avec des « dérogations pour les soignants, agents de sécurité, artisans », « une suspension de la ZFE les week-ends et jours fériés », « une différenciation territoriale selon la desserte en transports collectifs »…

Les députés écologistes n'étaient pas présents lors du vote à l'Assemblée, ce que ne manquera sûrement pas d'appuyer l'opposition. « Toutes les avancées qu'il y a eues depuis vingt ans, pour l'environnement et la santé, sont en train d'être massacrées par des politiques de plus en plus populistes », avait réagi jeudi auprès du *Progrès* Bruno Bernard. Il n'a eu de cesse de dénoncer « le désengagement de l'État » sur la mise en place des ZFE, notamment en ce qui concerne les dispositifs d'aides à l'achat de véhicules moins polluants pour particuliers et professionnels.

● A.-L.W.

Métropole de Lyon

Le moustique tigre est de retour, c

Pour essayer de réduire les nuisances et le risque épidémique liés à l'invasion de moustique tigre, les agents de l'Entente interdépartementale de démoustication Rhône-Alpes (Eirad) ont appris à traquer l'insecte. Et à partager leur savoir avec la population. Exemple à Tassin-la-Demi-Lune.

« Un carnage. Dès qu'on sort on se fait attaquer », livre Jérôme, un habitant de Tassin, en montrant les jambes de Balthazar, le petit dernier, encore marquées par les piqûres de 2024. Quelques nouveaux boutons s'y sont déjà ajoutés. La saison d'activité du moustique tigre commence. Alors, agacé d'être chassé de son jardin par de si petits insectes, il a fait appel à des spécialistes, les agents de l'Entente interdépartementale de démoustication Rhône-Alpes (Eirad), qui effectuent des diagnostics gratuits sur rendez-vous chez les particuliers.

« Je suis là pour vous donner des conseils, pas pour vous casser la tête »

« Je vais faire le tour des habitations, prendre des photos des endroits où les larves de moustiques tigres peuvent se développer », explique Cyrille Perrot. Il a été envoyé de Brégnier-Cordon (01) pour inspecter les abords des maisons de ce lotissement privé et repérer les endroits où l'eau peut stagner sept jours. « Je suis là pour vous donner des conseils, pas pour vous casser la tête », précise-t-il. Conseils qu'il enverra par écrit.

Des « cachettes secrètes »

Sa première cible de la journée : un regard d'eaux pluviales en dessous d'un chéneau. Il a l'air bien fermé mais les moustiques peuvent se faufiler par un interstice et pondre. « C'est une de leur cachette secrète. » Pour les en chasser, il recommande d'utiliser du Bti, un larvicide biologique. « C'est ce qu'on utilise dans le milieu naturel », rassure-t-il.

Le milieu naturel, c'est par là qu'il a commencé sa carrière de traqueur de moustiques, il y a treize ans. Après un master 2 en écologie aquatique, il a intégré l'Eirad, qui emploie aujourd'hui 50 personnes. Un établissement créé en 1965 pour lutter contre le moustique « commun », celui qui pond sur de grandes étendues d'eau.

Il ne transmet pas de maladies infectieuses, mais gêne l'activité humaine et économique dans les zones humides et marécageuses, en périphérie des villes. Là, les agents de l'Eirad mènent plusieurs fois par an des opérations d'épandage, à pied, en véhicule ou en hélicoptère. L'hiver, ils entretiennent les chemins d'accès à ces zones. Et depuis 2004, ils ont appris à défier un autre moustique, un envahisseur venu des zones tropicales, qui adore la vie en ville.

Nos modes de vie à l'origine de la « success-story »

« Il vit dans des gîtes créés par l'homme, des gouttières bouchées, des petits contenants d'eau », des endroits où, parmi la soixantaine d'espèces présentes en France, « il n'avait pas de compétiteur », décrit Anna-Bella Falloux, entomologiste médicale. D'où « sa success-story ». Accélérée par le réchauffement climatique.

> « Seule la lutte collective peut fonctionner »
>
> Cyrille Perrot

Pour l'instant, il ne cause « pas d'épidémies d'ampleur comme en Outre-mer, mais le risque augmente », avec son nombre, indiquait Élise Brottet, épidémiologiste à Santé publique France, à Villeurbanne, le 20 mai.

Très rares sont les cas autochtones de dengue ou de chikungunya (2 en 2024 pour 274 cas importés après une piqûre hors Hexagone), mais les autorités sanitaires veulent mobiliser. « Si collectivement, par les bonnes pratiques, on arrive à limiter la production, on peut espérer que ça redevienne vivable », résume Jérôme, bon élève.

Sur le front, les communes multiplient les campagnes d'information. Il y aura « toujours le voisin qui ne met pas de moustiquaires sur ses bidons d'eau » parce qu'il ne se sent pas concerné, regrette cependant Cyrille Perrot.

Sa tournée lui aura permis de repérer une poubelle vide remplie d'eau stagnante, de contrôler les cuves d'eau à l'entrée desquelles il préconise de poser un filtre, de rappeler qu'il faut mettre les arrosoirs, seaux et outils de jardin à l'abri à moins de les utiliser tous les jours.

De rassurer les propriétaires de piscines, de bassins et de mares : tant que l'eau circule ou qu'il y a des poissons, c'est bon.

Pas d'inquiétude à avoir non plus avec le compost et la végétation en général : les moustiques viennent s'y reposer et se nourrir, pas se reproduire.

• Cécile Rubichon

BIGOT-VI

Repères ▸ En chiffres

150

La distance moyenne en mètres parcourue par le moustique tigre au cours de ses quatre semaines de vie. Il vole peu et mal. Si vous êtes piqué, c'est par un individu "né chez vous ou dans le voisinage", rappelle l'Agence régionale de la santé.

C'est pourquoi après chaque signalement, l'Eirad concentre ses enquêtes dans un périmètre de 150 mètres autour de l'habitation du malade. Si des moustiques tigres sont présents, un traitement insecticide est effectué dans la même zone pour empêcher la propagation des virus.

1200

Le nombre de communes déjà colonisées par le moustique tigre en Auvergne-Rhône-Alpes. Elles regroupent 75 % des habitants. Le Rhône, où la densité de population et les flux de voyageurs sont importants, est particulièrement exposé.

80

Une femelle moustique tigre pond entre 50 et 80 œufs quatre à six fois au cours de sa vie. Les œufs peuvent survivre plusieurs mois sans eau avant d'éclore. Et donc voyager dans des containers par exemple.

omment tenter de s'en débarrasser

Cyrille Perrot, agent de l'Entente interdépartementale de démoustication Rhône-Alpes (EIRAD), scrute une cuve à eau, lieu propice à la prolifération de moustique tigre. Dans celle-ci, rien : Nathalie a installé des filtres à l'arrivée d'eau. Photo Richard Mouillaud

Contaminées par la dengue et le chikungunya, elles témoignent

« Dans l'avion, je transpirais à grosses gouttes. On me disait que j'avais de belles couleurs : je n'avais pas pris le soleil depuis six jours… J'étais couchée, rétamée », raconte Agnès Jandard, 54 ans. Le rouge sur son visage et son thorax, c'est de l'urticaire. Sur deux semaines de vacances en famille en Guadeloupe, en janvier, elle en a passée une terrassée par la dengue. Fièvre, nausée, violentes douleurs articulaires et musculaires… Là-bas, le médecin a pensé à une grippe hivernale ramenée de l'Hexagone. Son mari, son frère, sa belle-sœur sont couverts de piqûres de moustiques, elle pense y avoir échappé.

« Les mains de Mickey ! »

Mais une fois rentrée à Messimy, elle doit retourner chez un médecin. « J'avais des mains comme dans les dessins animés, comme celles de Mickey », les pieds eux aussi gonflés, à cause d'œdèmes. La prise de sang confirme : c'est la dengue, seule des trois maladies transmises par le moustique-tigre potentiellement mortelle.

Agnès Jandard fait partie de la douzaine d'habitants du Rhône rentrés de vacances avec la dengue depuis début 2025. Photo Cécile Rubichon

« Cinq mois après, je perds mes cheveux par poignées »

En 2024, sur les 274 cas de chikungunya et de dengue enregistrés en Auvergne-Rhône-Alpes, la deuxième région la plus touchée de France, 12 % ont conduit à des hospitalisations. 2025 pourrait bien être une nouvelle année record depuis l'apparition du moustique-tigre, en 2004 : déjà 100 cas ont été détectés, dont un tiers dans le Rhône.

« Les barres dans le dos, la fatigue », Agnès Jandard les a ressenties pendant près de deux mois. « Là, cinq mois après, je perds mes cheveux par poignées… »

Les symptômes décrits par Béatrice, une autre habitante de Messimy, sont similaires. Mais elle a attrapé le chikungunya début mai, à la Réunion, où elle est partie vivre avec sa famille.

Mal de tête et douleurs aux chevilles pour commencer. « Le lendemain, j'étais couchée dans mon lit avec de grosses douleurs articulaires, surtout dans les membres où des blessures récentes ont été causées… J'avais l'impression que mon doigt, qui avait été blessé un mois avant, était cassé, au point de vouloir aller aux urgences », décrit-elle. Dans la foulée, son mari est contaminé. « Trois jours avec fièvre et gros mal de tête, mais également les plaques rouges sur le corps qui l'ont empêché de dormir pendant deux jours. »

Elle assure ne pas avoir spécialement peur des virus, mais « nous sommes dans l'angoisse de nous protéger des moustiques ». Les Jandard ont accéléré l'installation de moustiquaires et investi dans des pièges. Car si à La Réunion l'hiver arrive, ici la période d'activité du moustique tigre commence. Et « une petite piqûre » peut ne pas être « anodine », témoigne Agnès Jandard.

● Cécile Rubichon

Bactérie, stérilisation : les chercheurs planchent

Onze morts dont une petite fille de 6 mois. C'était le bilan de la dengue en Nouvelle-Calédonie en 2017. Depuis 2020, aucun décès n'a été enregistré dans ce territoire français du Pacifique. Pourtant, l'aedes egyptis, le moustique qui, là-bas, transmet la maladie, n'a pas disparu de l'archipel. Mais « on l'a rendu en quelque sorte incompétent à transmettre le virus », explique Anna-Bella Failloux, entomologiste médicale.

Elle est responsable d'une unité d'environ quinze personnes qui travaillent sur le moustique tigre à l'Institut Pasteur. Le programme mené à Nouméa, elle l'a suivi de près. L'idée ? Inoculer une bactérie, wolbachia, qui bloque la dengue, le chikungunya ou zika. Coût du programme : 7 millions d'euros pour 67 millions d'économies de dépenses de santé et des vies sauvées. La méthode a déjà été utilisée avec succès en Australie, en Indonésie ou encore au Vietnam.

La technique du mâle stérile, fausse bonne idée ?

Alors pourquoi ne pas l'essayer sur le moustique tigre ? « La principale limitation est la réglementation. » Les autorités sanitaires « estiment qu'on n'a pas assez de recul sur cette bactérie qui n'existe pas de façon endémique en Europe. » Elle a pourtant déjà des cousines ici : le moustique tigre est en effet porteur de deux wolbachia, moins efficaces, « qui limitent naturellement la transmission de la dengue mais ne l'empêchent pas », décrit la spécialiste des insectes.

Mais c'est un autre type de technique qui est actuellement testée grandeur nature en France : celle du mâle stérile. Dans l'Hérault, des moustiques sont rendus stériles par irradiations. Leur descendance le sera aussi. Au fur et à mesure, on va aboutir à une suppression de cette population de moustiques. La question que l'on se pose : est-ce qu'elle ne va pas être remplacée par d'autres espèces de moustiques elles aussi adaptées à la transmission de virus. »

Un moustique tigre. Photo ARS Paca

Quelles autres pistes ?

D'autres études, menées en laboratoire, ciblent l'immunité des moustiques. En parallèle, Anna-Bella Failloux voudrait accélérer les recherches « sur d'autres bactéries intracellulaires, à l'image de ce qu'on a fait avec wolbachia », par exemple. Alors que les vaccins ne permettent pas encore de protéger les plus fragiles, que « la population est de plus en plus réfractaire à l'utilisation de molécules chimiques et que les moustiques deviennent de plus en plus résistants aux insecticides », élargir les pistes lui semble indispensable.

« Les chercheurs ne vont pas proposer des solutions qui auraient un effet létal pour la population », rassure-t-elle. En attendant, le plus efficace reste de « ranger, vider, couvrir » tous les contenants des jardins et extérieurs. Pour tenter de limiter la densité de moustiques tigres et avec elle, les risques de transmission de maladies.

Lyon 5e

L'Avenue Barthélémy-Buyer, tronçon de la VL 8, en travaux pour six mois

Après des travaux préliminaires sur les réseaux souterrains en 2024, les aménagements d'un des tronçons de la VL 8 commencent ce mois de juin et devraient durer jusqu'en fin d'année ou janvier 2026.

Le terre-plein central va être supprimé. Photo Éric Baule

« Cette avenue aujourd'hui est très anxiogène pour les cyclistes », selon Cyclopolis, la plateforme de visualisation et de suivi des Voies Lyonnaises. Un bout de la VL 8 va être réaménagée pour y insérer une piste cyclable bidirectionnelle côté sud de 2,50 à 3 mètres de large. La piste s'interrompra au niveau du carrefour avec l'avenue Apollinaire, compte tenu de l'étroitesse de la partie est, qui obligerait à une mise en sens unique fortement impactante pour les lignes de bus du secteur.

Impacts sur la circulation et aménagements prévus

La suppression du terre-plein central va dans le sens de la création d'une piste cyclable sud, large de minimum 2,5 m, séparée par une bordure ou un arrêt de bus ponctuel transformé en trottoir. L'amélioration des trottoirs, ainsi que l'allongement des quais de bus à 20 m pour accueillir des bus articulés est prévue. On parle aussi de végétalisation.

La circulation limitée à 30 km/h est maintenue dans les deux sens pendant toute la durée des travaux, l'accès aux commerces et autres résidences de riverains est maintenu et le cheminement piéton garanti. Les lignes de bus sont maintenues, cependant, certains arrêts seront provisoirement décalés.

Horaires et modalités

Les travaux se dérouleront de 9 à 16 heures (du lundi au vendredi, heures creuses) avec la mise en place possible d'alternats sur les zones en chantier.

De 16 à 9 heures pour les week-ends, avec circulation en double sens. Des travaux ponctuels de nuit (enrobés, marquages, carrefours) sont envisagés.

● **De notre correspondant Éric Baule**

Lyon

Îlot Lafayette : les bureaux de l'ex-tour Framatome transformés en une centaine d'appartements

Le chantier phare de l'îlot Lafayette consiste en la réhabilitation de l'ancienne tour de bureaux de quinze étages en immeuble d'habitation. Photo Joël Chicouard

La tour de bureaux de l'ancien siège d'Areva-Framatome fait l'objet d'une réhabilitation complète pour devenir, d'ici à 2027, un immeuble d'une centaine d'appartements. Baptisé 6e Art Lafayette, ce programme emblématique de l'îlot Lafayette se veut, selon le promoteur Icade, « exemplaire à plus d'un titre ».

Réhabiliter ou démolir pour reconstruire ? Telle est la question que s'est posée le promoteur Icade, après le départ de l'entreprise Framatome en 2021. Après une analyse approfondie, le choix de donner une seconde vie à cette tour de bureaux des années 1970 s'est imposé. « Il y a dix ou quinze ans en arrière, on ne se posait pas la question. On démolissait et on repartait sur du neuf. Aujourd'hui, on voit comment réutiliser et valoriser l'existant. C'est une requalification, une réhabilitation par du changement d'usage », explique Eric Gibeaux, directeur régional résidentiel chez Icade Promotion, à propos de cette future résidence baptisée 6e Art Lafayette.

Un exosquelette autour de la tour existante

En réutilisant la structure existante du bâtiment pour la création de logements, le promoteur a fait ses comptes.

La rénovation – plutôt que la démolition-reconstruction – permet de faire l'économie de 2 310 tonnes d'équivalent CO, soit une réduction d'environ 30 % de l'impact carbone du projet. L'immeuble est, en outre, certifié par deux labels (BBC Effinergie et NF Habitat HQE Rénovation). L'aspect environnemental est l'un des éléments ayant fait pencher la balance en faveur de cette reconversion. Les contraintes techniques n'ont, quant à elles, pas été un facteur bloquant. « La structure du bâtiment fonctionne avec des plateaux dégagés et des hauteurs compatibles avec du logement », indique Eric Gibeaux. En revanche, celle-ci ne pouvait pas supporter le poids des balcons. Pour contourner cette difficulté, l'architecte Clément Vergely a fait preuve d'inventivité en créant un exosquelette autour de la tour existante. Cette enveloppe va permettre de rajouter sur les 15 étages, des balcons d'une profondeur de 4 m (façades est/ouest) et de 1,5 m (nord/sud).

« La réhabilitation de la tour coûte environ 30 % plus cher que si on avait démoli-reconstruit »

Dernier élément essentiel pour assurer cette conversion vers des « logements hyper-qualitatifs » : l'équilibre économique. « La réhabilitation de la tour coûte environ 30 % plus cher que si on avait démoli-reconstruit cet ouvrage », précise Eric Gibeaux sans dévoiler le montant exact de l'opération. Le promoteur reconnaît pouvoir absorber ces coûts élevés, grâce aux prix de marché du 6e arrondissement.

Sur les 101 appartements, Icade en commercialise 54 en accession libre à des tarifs estimés entre 7 800 et 8 500 €/m² (R + 9 au R + 15). Il met en avant la mixité sociale à travers les 47 autres lots des huit premiers étages vendus au bailleur social, Lyon Métropole Habitat.

• De notre correspondant Joël Chicouard

Le chantier dans les temps, une livraison en 2027

Débuté l'été dernier, le chantier de réhabilitation de l'ancienne tour de bureaux de quinze étages « avance plutôt bien ». « Il n'y a eu ni retards ni mauvaises surprises lors du curage et du désamiantage de l'immeuble », avance Eric Gibeaux, directeur régional résidentiel chez Icade Promotion. Les façades sont démontées, les démolitions du pied d'immeuble ainsi que du 15e étage sont achevées. Place désormais pour l'entreprise Léon Grosse aux travaux de restructuration du noyau central de ce bâtiment de 50 mètres de haut.

En charge du gros œuvre, cette société gère aussi la coordination des deux autres chantiers de ce tènement : la restructuration d'un immeuble de bureaux le long du cours Lafayette et la construction d'un nouvel immeuble tertiaire (R + 8 également), à l'angle du cours et de la rue Tête-d'Or. La livraison de ces trois chantiers de l'îlot Lafayette est prévue pour 2027.

Lyon

Rue de la République : pourquoi tous ces arbres sont-ils abattus ?

Plantés dans les années 70/80 rue de la République, certains érables « malheureusement en trop grand dépérissement » doivent être abattus. Une dizaine d'entre eux, installés entre les Cordeliers et l'Hôtel de Ville, est concernée. Ils seront remplacés cet automne par de nouvelles essences plantées dans des fosses plus profondes et plus longues.

Une dizaine d'arbres seront abattus rue de la République entre les Cordeliers et l'Hôtel de Ville. Photo Aline Duret

Leur installation n'est pas si ancienne. Les érables de la rue de la République, dont certains atteignent plus de 15 mètres de haut, ont été plantés à l'arrivée du métro, dans les années 70/80. Et pourtant, c'est bien une question d'âge qui a eu raison de leur existence.

« Ils ont poussé vite et sont arrivés en fin de vie assez rapidement », note l'adjoint au maire de Lyon Gautier Chapuis. Certains d'entre eux « sont malheureusement en trop grand dépérissement ». À un point tel qu'il faut en abattre dix. Deux autres le seront cet automne.

Vingt arbres seront plantés à l'automne

Le bruit des tronçonneuses a ainsi retenti, ce mardi 3 juin sur une portion de rue située entre les Cordeliers et l'Hôtel de Ville. Devant des passants qui s'interrogeaient et étaient demandeurs d'informations qu'ils n'avaient pas forcément sur le site. Un abattage provoque toujours « beaucoup d'émoi », il convient d'en expliquer la raison, précise l'adjoint, dire que « les arbres sont vivants et qu'ils meurent ». Et que là, « pour des raisons de sécurité », il fallait les enlever.

Ils seront remplacés cet automne par d'autres essences comme les aulnes, les chênes, ou les mélias. Ces coupes permettent à la Métropole qui pilote l'opération, de retravailler l'espace dévolu aux fosses d'arbre. Plus profondes, plus longues aussi, elles seront terre d'accueil de nouveaux arbres (20 en tout), précisent les élus, ainsi que diverses plantations de hauteur variable. L'idée, poursuit Gautier Chapuis, est « d'embellir la ville », mais aussi de la « rafraîchir » et d'y « réintroduire de la biodiversité ».

Se préserver de la canicule

Ces plantations concernent au total quelque 500 m², dans ce secteur de la rue de la République, appelée à devenir piétonne. À partir du 23 juin, les bus n'y passeront plus. Ce qui permettra à la Métropole et à la Ville de lancer une phase d'urbanisme transitoire, comportant la mise en place d'assises, d'abris ou de marquages au sol. En attendant un réaménagement définitif programmé pour 2026.

L'opération en cours qui vise à enlever les arbres fragilisés et dont le coût s'élève à 4 000 euros est prévue sur deux ou trois jours. Pour Pierre Athanaze, vice-président de la Métropole, elle est nécessaire.

« Les anciennes fosses d'arbres, trop petites, manquaient de profondeur et la plantation d'une seule et même espèce rendent l'ensemble plus fragile. » La manière de planter est aujourd'hui bien différente, tout comme la façon de concevoir les grands alignements historiques autrefois faits exclusivement de platanes. Ne serait-ce que pour se préserver au mieux des effets de la canicule.

● **A.Du.**

Les érables ont été plantés dans les années 70/80. Photo A. Duret

69K24 - V1

Auvergne-Rhône-Alpes

EPR2 : le Rhône va-t-il supporter

Le projet d'implantation de deux réacteurs nucléaires EPR2 près de la centrale de Bugey aura des conséquences sur le fleuve Rhône. Un impact jugé acceptable pour EDF, au regard de l'enjeu de production d'électricité décarbonée, irresponsable pour les associations environnementales, compte tenu du réchauffement climatique.

Depuis le plateau de Larina, la vue est plongeante sur la centrale nucléaire de Bugey. Les quatre cheminées de béton se détachent du paysage, soufflant leur fumée blanche. De la vapeur d'eau. Le Rhône s'écoule juste devant, cerné d'un rideau de bosquets. EDF veut installer deux réacteurs supplémentaires dans le secteur. Des EPR2. Beaucoup de questions se posent autour de ce projet. Notamment ses conséquences pour le Rhône, déjà très sollicité. Les EPR2 auront besoin d'eau pour refroidir les réacteurs nucléaires. Cette eau, si le projet se fait, sera puisée dans le Rhône.

1 Les études jugées « insuffisantes » pour se lancer

Le fleuve subit les conséquences du réchauffement climatique. La grande question est de déterminer dans quel état il sera dans les années futures. On touche là à un premier point de crispation entre les associations environnementales, certains scientifiques et EDF. Pour présenter son projet, l'électricien s'est basé sur une étude menée par l'Agence de l'eau, qui détermine le débit moyen du fleuve à l'horizon 2055. EDF dispose aussi de projections pour 2100 mais les données sont insuffisantes, selon Nicolas Lamouroux, directeur de recherche à l'Inrae et vice-président de la ZABR (zone atelier sur le bassin du Rhône), un réseau de scientifiques qui étudient le fleuve.

« Une étude à 2055 ne suffit pas car les EPR2, qui doivent entrer en activité autour de 2040, sont censés fonctionner au moins 60 ans, détaille-t-il. Le mieux aurait donc été de travailler une vraie projection à 2100, en multipliant les acteurs car le sujet est complexe. Les débits dépendront du climat, de la fonte des glaciers suisses, mais aussi d'accords internationaux dont on ne sait pas ce qu'ils seront en 2100. C'est la Suisse qui contrôle le robinet, qui peut réduire ou augmenter le débit du Rhône côté français, grâce au lac Léman. Tout ce travail devrait être fait avant de lancer les débats publics sur le sujet. »

De nouveaux accords vont être signés avec la Suisse, assurent les représentants de l'État, « plus favorables à la France que les accords existants et qui garantiront un débit minimal nécessaire ». Mais aucune donnée chiffrée n'a été dévoilée.

2 Le débit du fleuve se réduit

Ce débit du Rhône, c'est un peu le nerf de la guerre. Un EPR2 a besoin de seulement 10 m³ d'eau par seconde pour fonctionner. Sur ces 10 m³, les réacteurs en rendent 8 au fleuve. Les 2 m³ restants partent en évaporation dans les cheminées. Le Rhône a actuellement un débit de 455 m³/s. Un EPR consommerait donc à peine une goutte d'eau de ce débit. « Selon les projections même les plus pessimistes, il y aura toujours suffisamment de débit dans le Rhône pour assurer le fonctionnement des EPR2, même dans 100 ans », assure Pierre-Franck Thomé-Jassaud, chargé du débat public pour EDF.

Il a raison et les scientifiques le confirment. Mais l'enjeu n'est pas là, selon Jacques Gelez, militant Greenpeace opposé au projet : « Le problème n'est pas dans les débits moyens. C'est dans les années extrêmes qu'on aura des gros soucis, prévient-il. Dans les périodes de sécheresses, qui vont être plus nombreuses, plus longues. On a déjà eu un débit à seulement 110 m³/s à l'été 2022 dans le Rhône. Alors, certes, 110 m³/s ça suffit toujours pour deux EPR. Mais il y a beaucoup d'autres usages de l'eau du Rhône. Tous ces usages vont entrer en concurrence. Et là, les besoins des EPR vont tout à coup peser très lourd. »

3 La température de l'eau qui monte

Le Rhône se réchauffe. À l'horizon 2055, il devrait prendre 4 °C supplémentaires. Le fonctionnement des EPR va encore réchauffer l'eau – « de moins de 1 °C », selon les données d'EDF.

Les EPR ne sont évidemment pas les premiers responsables du réchauffement du fleuve. Mais là encore, c'est la question des effets cumulés qui se pose.

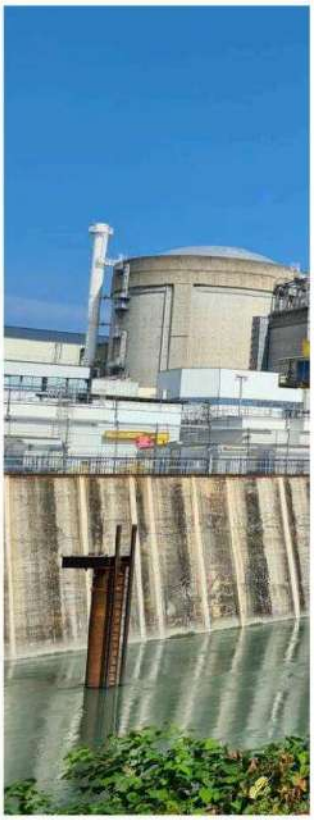
Actuellement, les réacteurs ne peuvent fonctionner quand la température dépasse les 26 °C. Sauf dérogation. Il y en a déjà eu par le passé, notamment en 2022, année de grande canicule. Qu'en sera-t-il dans 30, 40, 50 ans ? « Les EPR peuvent fonctionner sans risque avec une eau à 38 °C », expliquent les techniciens d'EDF. Là encore, on est très large. « Mais la question est de savoir si c'est une bonne idée de réchauffer encore un fleuve qui sera alors à 30 °C », souligne Nicolas Lamouroux. Un fleuve qui se réchauffe engendre par exemple la prolifération des bactéries, et cela peut devenir un énorme problème pour la nappe du Rhône, qui alimente Lyon en eau potable.

4 Et les rejets radioactifs

Et les rejets radioactifs ? « La centrale nucléaire de Bugey peut libérer 300 000 m³ d'effluents radioactifs par an dans le fleuve, assure Jacques Gelez. [...] À 455 m³/s, c'est vite dilué. Mais qu'en sera-t-il avec un débit à 100 m³/s ? »

La centrale de Bugey est soumise à un arrêté de rejet qui repose sur des études environnementales, répond EDF. Ces études établissent la quantité d'effluents qui peut être rejetée sans impact. En somme, ce que la centrale se permet de rejeter ne présente pas de risque pour le milieu. « Les arrêtés de rejets pour les EPR2 ne sont pas encore établis mais on devrait être dans les mêmes données que la centrale de Bugey, explique Pierre-Franck Thomé-Jassaud. Le Rhône va se réchauffer et son débit diminuer, nous en sommes tous conscients. Notre travail chez EDF, c'est d'adapter le projet à cette réalité. » EDF doit décider de poursuivre ou non son projet à l'automne 2025. La décision finale d'investissement sera prise quant à elle fin 2026.

• Marie Rostang



Le projet en bref

► Le projet d'implantation de nouveaux EPR2 en France remonte à 2023. L'État souhaite relancer le nucléaire en France et vise Bugey comme un des lieux potentiels où installer de nouveaux réacteurs. Ce projet au bord du Rhône s'inscrit dans un programme qui prévoit la création de trois paires de réacteurs de type EPR2, à Penly, Gravelines et donc à Bugey. Ce sont EDF et RTE (Réseau de transport d'électricité) qui portent le projet. Les deux sociétés veulent construire deux EPR2 au bord du Rhône, à l'aval de la centrale nucléaire du Bugey, sur la commune de Loyettes (Ain).

► Un EPR est un réacteur qui utilise de l'eau sous pression pour transformer l'énergie produite par la fission nucléaire en électricité. Les EPR2 sont des versions améliorées des EPR, ils sont censés être plus simples et moins chers à construire, selon EDF (rappelons cependant que l'EPR1, construit à Flamanville, a accumulé des retards et des surcoûts colossaux).

► Ces deux EPR2 doivent produire de l'électricité pour les 60 prochaines années. Leur implantation au bord du fleuve va nécessiter la construction de tours aéroréfrigérantes, destinées à refroidir l'eau avant que celle-ci ne retourne au milieu naturel. Sur ce point, EDF a deux scénarios possibles : soit la construction de deux tours de 205 mètres de haut (les tours actuelles de la centrale du Bugey font 128 mètres de haut), soit la construction de quatre tours de 161 mètres de haut. Le coût total du projet est évalué pour l'instant à 15,3 milliards d'euros. Son financement n'est pas encore sécurisé.

► Côté calendrier, le débat public autour du projet s'est terminé en mai. De nombreuses réunions se sont déroulées afin que les habitants puissent poser toutes leurs questions. La Commission du débat public, qui a encadré les échanges, doit maintenant plancher sur la somme d'informations accumulées au fil des réunions et rendre un avis consultatif. EDF aura ensuite jusqu'au 15 octobre pour apporter les réponses nécessaires et indiquer si le projet lui semble ou non pertinent à Bugey. La décision finale de financement du programme doit intervenir fin 2026.

• M. R.

RHONE - VI

deux autres réacteurs nucléaires ?

EDF envisage d'installer deux réacteurs nucléaires supplémentaires le long du Rhône à proximité de la centrale de Bugey. Photo Le Progrès/Amandine Eymes

« Il y aura toujours suffisamment de débit dans le Rhône pour assurer le fonctionnement des EPR2, même dans 100 ans »

Pierre-Franck Thomé-Jassaud, chargé du débat public pour EDF

« Tous les usages de l'eau vont entrer en concurrence. Et là, les besoins des EPR vont tout à coup peser très lourd »

Jacques Gelez, militant Greenpeace

Des conséquences aussi pour l'eau potable : « Ce n'est pas réjouissant »

Anne Grosperrin est la vice-présidente de la Métropole de Lyon en charge de le ressource en eau. Photo Le Progrès/Joël Philippon

Sous le fleuve Rhône, il y a la nappe alluviale. Une sorte de fleuve souterrain, qui accompagne le Rhône. La nappe se situe près du canal de Miribel, sur 378 hectares. 220 millions de litres d'eau sont pompés chaque jour, traités et acheminés vers les robinets de 1,4 million d'habitants de la Métropole de Lyon. Cette eau est elle aussi impactée par le réchauffement climatique.

Lors de la réunion publique dédiée aux conséquences sur l'eau du projet d'EPR2, la vice-présidente Écologistes de la Métropole de Lyon en charge de le ressource en eau, Anne Grosperrin, est intervenue. « Nous avons, à 20 km en aval du projet d'EPR, le plus grand champ captant d'Europe, qui produit 98 % de l'eau potable de la Métropole de Lyon, a-t-elle rappelé. Les études nous montrent qu'on aura à l'avenir des débits d'étiage bas sur des durées qui vont s'allonger. Et cela va engendrer une baisse de la nappe alluviale. Cette baisse de la nappe alluviale, on est en train de la modéliser, pour voir dans quelles conditions on va pouvoir continuer à produire de l'eau potable dans 10, 20, 50 ans. Et ce n'est pas réjouissant. Si l'on cumule le réchauffement climatique, les problématiques sédimentaires qu'on connaît sur le Rhône, on est déjà à 10 ans dans une vraie difficulté pour alimenter les populations riveraines. »

Le Rhône se réchauffe

Pour l'élue, la température du Rhône est aussi un sujet de préoccupation. « Au-delà de 25 °C, on ne peut plus distribuer d'eau potable [l'eau de la nappe est actuellement prélevée à 19 °C en plein été, NDLR], rappelait-elle également. La température moyenne du fleuve a déjà augmenté depuis les années 70 de 2,2 degrés au nord du bassin-versant et de 4,5 degrés au sud du bassin-versant. Avec les scénarios que l'on projette, on sera à des niveaux de température préoccupants sur le fleuve. »

Ces problématiques existeront même sans les EPR2. « Mais les EPR vont rajouter de la complication à la complication », grince Jacques Gelez (Greenpeace). La multiplicité des usages du Rhône va nécessiter des arbitrages, notamment en période de sécheresse. Ces derniers ont déjà lieu d'ailleurs. Et l'État multiplie les incitations à plus de sobriété auprès des industriels, des agriculteurs. L'Agence de l'eau, de son côté, a élargi son programme d'aide aux porteurs de projet qui feraient des économies d'eau.

● M.R.

14 - EDHR

Lyon 4e

Futur boulevard de la Croix-Rousse : les commerçants se sentent exclus

Trois associations de commerçants et d'acteurs économiques de la Croix-Rousse (Lyon 4e) donnent de la voix entre surprise et colère, après la présentation de la requalification du boulevard. Elles regrettent ne pas avoir été associées au projet malgré l'enjeu majeur qu'il représente pour le quartier.

Ça tousse à la Croix-Rousse. Dans un communiqué de presse publié ce lundi 2 juin, les associations de commerçants et d'acteurs économiques de la Croix-Rousse, Lyon Côté Croix-Rousse, l'Association du marché de la Croix-Rousse et La Croix-Rousse le Village, tiennent à exprimer leur surprise face à la découverte du projet de réhabilitation du boulevard de la Croix-Rousse, présenté par la Métropole et la Ville de Lyon.

Le réaménagement du boulevard de la Croix-Rousse prévoit la réfection de la totalité des trottoirs et l'aménagement de bandes cyclables. Visuel L'œil mobile/Métropole de Lyon

Replantation de 159 nouveaux arbres

Le 23 mai dernier, Bruno Bernard, président écologiste de la Métropole de Lyon, et Grégory Doucet, maire écologiste de Lyon, dévoilaient en mairie du 4e le scénario retenu pour le réaménagement de cet axe emblématique de la Croix-Rousse, dans sa partie centrale comprise entre la rue de la Tourette et la rue des Pierres Plantées.

L'opération d'un montant de 11 millions d'euros prévoyant la rénovation des réseaux d'assainissement, la replantation de 159 nouveaux arbres, la réfection de la totalité des trottoirs, l'aménagement de bandes cyclables de part et d'autre de la voirie, le maintien des stationnements voitures des deux côtés du boulevard, la réduction des deux voies de circulation pour des questions de sécurité et l'installation de nouvelles bornes électriques à destination des forains. Un projet attendu et selon les élus, « mûrement concerté avec les différents usagers ».

Un dernier propos qui est assurément mal passé du côté de Lyon Côté Croix-Rousse, l'Association du marché de la Croix-Rousse et La Croix-Rousse le Village. Les trois associations dénoncent n'avoir jamais été concertées. Pourtant disponibles et volontaires depuis l'origine, elles regrettent de ne pas avoir été intégrées à cette réflexion, malgré l'enjeu majeur que représente ce projet pour le quartier.

> **« Les usagers ont eu droit à une concertation, pas les acteurs du quartier »**

« Depuis 2021, nous demandions la création d'un groupe de travail dédié afin de réfléchir collectivement à l'avenir de cet axe structurant, essentiel à la vie et à l'activité économiques du quartier. La seule réponse obtenue indiquait qu'aucune hypothèse n'était alors privilégiée, et qu'un chargé de projet serait prochainement nommé pour engager le dialogue. Nous n'avons jamais été recontactés. C'est finalement par voie de presse que l'on a appris le 23 mai qu'un projet avait été retenu, estimé, détaillé et présenté comme concerté », a déclaré Virginie Varenne présidente de l'association La Croix-Rousse le Village. Avant de conclure : « Les usagers ont eu droit à une concertation, pas les acteurs du quartier. »

Livraison en 2029

Une concertation citoyenne avait été lancée en 2022 et s'était poursuivie en 2023 avant de déboucher sur un scénario d'aménagement, le seul « viable, responsable et pragmatique concernant le futur profil de la voirie, compte tenu des contraintes inhérentes au site, de l'enjeu de préservation des arbres existants et de la conciliation de tous les usages ».

Les travaux de réseaux commencés il y a un an devraient se poursuivre jusqu'au printemps 2026. Quant aux travaux d'aménagement, ils débuteront en 2027 pour une livraison envisagée en 2029.

• De notre correspondant Yves Le Flem

Lyon

Transports en commun : alerte rouge pour les finances de Sytral Mobilités

Relevant une situation saine en 2023, la Chambre régionale des comptes pointe le vaste programme d'investissement 2024-2033 que l'Autorité organisatrice des transports prévoit de financer par un fort endettement, et met en garde contre une situation «susceptible de devenir très tendue».

Pour rappel, le réseau des Transports en commun lyonnais (TCL) était exploité par Kéolis dans le cadre d'une délégation de service public. Depuis le 1er janvier 2025, son exploitation repose sur deux DSP : l'une pour les modes lourds, l'autre pour les modes légers. Illustration Maxime Jegat

Au lendemain d'un conseil d'administration de Sytral Mobilités, la Chambre régionale des comptes a dévoilé ce mercredi son rapport sur le financement des transports collectifs urbains et le service rendu aux usagers. Non sans rappeler la spécificité du réseau des TCL lyonnais liée à sa densité et sa fréquentation, avec 495 millions de voyages enregistrés en 2023. «On peut être fiers de notre réseau», a commenté Barbara Falk, présidente de la Chambre avant d'en venir aux tensions sur le financement.

Un endettement conséquent

Plusieurs raisons à cette situation qui se «corse». Le choix de réduire la contribution des usagers par des tarifs sociaux et très avantageux pour les jeunes à partir de 2019, créant un manque à gagner, y participe. Ainsi, le produit des ventes de titres de transport TCL n'avait pas retrouvé en 2023 (243 millions d'euros), son niveau de 2019 (256 millions d'euros). Sytral Mobilités s'est surtout appuyé sur le dynamisme du versement mobilités (+ 40 % pendant la période 2017-2023), socle de son financement avec 480 millions d'euros de recettes en 2023, souligne la Chambre. «Cette hausse lui a permis de soutenir la progression des recettes totales, de supporter l'impact de l'inflation sur les charges d'exploitation et d'autofinancer près de 80 % de son programme d'investissement».

Or, les orientations budgétaires de Sytral Mobilités, pour la période 2024-2033, comprennent 6,4 milliards d'investissement - 2,5 fois plus que précédemment - et un recours à l'emprunt à hauteur de 340 millions par an entre 2024 et 2033. De quoi craindre «une situation financière dégradée par un endettement conséquent faisant bondir les charges d'intérêt». Au passage la CRC relève que ces investissements ne comprennent pas le très attendu Service express régional métropolitain (SERM) «dont le périmètre, comme le financement, restent hypothétiques».

Un «éventuel» décalage de projets

Dans ces conditions, la Chambre régionale des comptes encourage le Sytral à présenter des scénarios alternatifs, comprenant par exemple un étalement ou une réduction de travaux. Ceci afin de «tenir compte des aléas financiers importants auxquels l'établissement est exposé par rapport à sa stratégie initiale». En réponse, Sytral Mobilités fait valoir sa situation financière actuelle et des relations solides avec ses partenaires bancaires, de bon augure pour la réalisation du programme de souscription d'emprunts. Et de mentionner des financements à des taux préférentiels (BEI, Caisse des dépôts et consignations, Banque postale…) et une prédominance des taux d'intérêt fixes dans son encours de dette. Néanmoins, «la PPI sera revue pour tenir compte des dépenses attendues avec un éventuel décalage sur la fin des projets, et l'ajustement de quelques opérations au regard des réponses aux derniers appels d'offres sur les marchés de travaux et sur les acquisitions foncières», ajoute l'AOM. Même si la chambre relève que le débat d'orientation budgétaire 2025, ne comportait ni «scénario de repli, ni perspectives relatives à un éventuel décalage des projets intégrés à la PPI».

«Nous aurons besoin à un moment donné de nouvelles recettes», a clairement admis mardi en CA, Bruno Bernard, président écologiste de Sytral Mobilités. Dans sa réponse aux préconisations de la chambre, il reprend les propositions du Groupement des autorités responsables de transport (GART) pour mieux financer ce secteur. Parmi lesquelles la fin du «deux poids deux mesures» entre les aides financières apportées à l'Île-de-France et celles dont bénéficient les AOM de province.

• **Dominique Menvielle**

Des usagers des TCL plutôt satisfaits

Le niveau de satisfaction des usagers est «relativement élevé», révèle la Chambre régionale des comptes qui après enquête sur 9000 abonnés, l'estime à 6,4 sur 10. De ses investigations réalisées en 2023, Sytral Mobilités avait retiré une note globale de satisfaction de 7,3 sur 10. Sur l'offre de réseau des TCL qui a augmenté de 8 % entre 2015 et 2023, les critères plébiscités concernent la desserte, la fréquence de passage, la facilité pour acheter et valider son titre. Sont en revanche jugés perfectibles la qualité de l'information en cas d'imprévu, la ponctualité des bus, ou encore l'espace disponible. Citée également parmi les désagréments, la température dans les transports.

Perfectible aussi, le dispositif d'intéressement de l'exploitant à la qualité du service rendu. Tandis qu'aucune mesure de la satisfaction n'avait été prévue avant 2023 dans le contrat liant le Sytral à l'opérateur Kéolis. Les nouvelles conventions prévoient des incitations financières (bonus-malus) à hauteur de 4,9 millions par an.

Une personne sur dix fraude

Le rapport de la Chambre met également en lumière une dégradation des conditions d'exploitation concernant les exercices 2022 et 2023. Entre 2 et 3 % de l'offre de transport s'est traduite en kilomètres perdus, c'est-à-dire des trajets prévus non effectués. «Ce qui traduit une perturbation du réseau, non négligeable pour les usagers.» En cause selon Kéolis, les difficultés de recrutement et l'absentéisme lié à la crise Covid. S'ajoutent les pannes à répétition sur les lignes de métro, notamment depuis l'automatisation de la ligne B en juin 2022, sans parler des «incidents techniques» ou «incidents électriques» divers et variés, qui, régulièrement, ont entaché la qualité de service. Enfin, si la lutte contre la fraude représente un enjeu croissant dans un contexte de recherche de recettes, les objectifs fixés n'ont pas été atteints. En atteste le faible taux de recouvrement des amendes (36,4 % en 2023), autant que la diminution de l'activité de contrôle. En 2023, 1 personne sur 10 voyageait en fraudant. Le manque à gagner est estimé à 35 millions d'euros en 2023. A noter, l'usager contribue plus à Lyon (51 %) au financement du réseau, que dans les autres métropoles (41 % en Île-de-France, 33 % ailleurs). Reste que ce qu'il paie représente une part de plus en plus faible et que les autres sources de financement - versement mobilités et contributions des collectivités locales - ne permettent pas d'envisager de potentiels leviers de croissance.

• **D. M.**

Lyon 1er

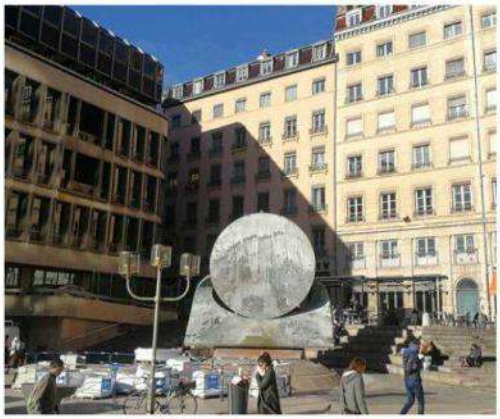
Budget participatif : vous avez jusqu'au 15 juin pour voter parmi 27 projets

Dans le cadre de la 2e édition du budget participatif de la Ville de Lyon, les Lyonnais sont invités à voter jusqu'au 15 juin prochain pour leurs projets préférés. Comme la 1re édition, 12,5 millions d'euros seront mobilisés par la Ville pour la réalisation des idées les plus plébiscitées. Sur le 1er arrondissement, 27 projets citoyens répartis par thématique sont soumis au vote.

Vous avez jusqu'au 15 juin pour sélectionner entre 3 et 10 idées du budget participatif, parmi les 27 projets proposés sur le 1er arrondissement.

● Patrimoine

Il est surtout question de restauration et de remise en service de fontaines publiques. Celles du jardin de la Grande Côte (budget estimé à 520 000 €) et celle de l'artiste Ipoustéguy, Place Pradel (260 000 €) sont vivement souhaitées par les Lyonnais. Le musée des Beaux-Arts n'est pas oublié.



Les Lyonnais souhaitent la restauration de la fontaine du sculpteur et peintre Ipoustéguy, place Pradel. Photo Eric Baule

Les habitants demandent la restauration des boiseries et des portes du musée (150 000 €), celle de la statue d'Apollon et sa réinstallation dans le jardin du musée (30 000 €) ou bien encore la création d'un espace d'expression dédié aux visiteurs du musée (15 000 €).

● Vie de quartier et son animation

Un aménagement plus convivial des places et parcs du Bas des Pentes (143 000 €) est attendu, mais aussi l'installation de boîtes à livres « spéciales enfants » dans le quartier Bas des Pentes (2 000 €) et l'aménagement d'une longue vue au jardin Villemanzy (20 000 €).

Plus insolite, certains Lyonnais aimeraient voir l'installation d'un thermomètre public dans un endroit fréquenté de l'arrondissement pour sensibiliser au changement climatique à Lyon (40 000 €).

● Éducation

Les propositions pour améliorer le quotidien des écoles ne manquent pas. De la pose de structures d'ombrage à des aménagements d'espaces extérieurs en passant par l'installation de jardinières ou de sonneries musicales (de 6 000 à 15 000 €).

● Cadre de vie

L'amélioration de l'éclairage dans le Bas des Pentes est sollicitée par les habitants (60 000 €), de même l'installation de balises sonores pour les 22 toilettes publiques de l'arrondissement afin de faciliter leur accès aux personnes en situation de handicap ou déficientes visuelles (10 000 €).

● Sport et Loisirs

Les propositions concernent l'installation d'agrès de fitness devant le gymnase Roger Duplat (40 000 €), l'aménagement de deux pédaliers devant des bancs sur l'esplanade de l'Alma (13 000 €) et l'aménagement d'une table de tennis de table sur la Dalle Rozier (5 000 €).

● Environnement

Les Lyonnais imaginent de nouveaux aménagements au jardin Croix-Paquet (260 000 €), la protection des Micro-implantations Florales (29 000 €), la végétalisation autour du gymnase Roger Duplat (2 500 €), la réinstallation ou la rénovation des repères de crue (6 000 €), ou bien encore la création d'une aire canine au 1-3 rue Diderot (40 000 €).

● De notre correspondant Yves Le Flem

Vote jusqu'au 15 juin sur le site : oye.participer.lyon.fr

Est Lyonnais

Trolleybus, concertation : on en sait plus sur le BHNS qui reliera Part-Dieu à Parilly

Le chantier préalable à la mise en service du Bus à haut niveau de service (BHNS) avance bon train entre la gare Part-Dieu et le rond-point des Sept Chemins. Désormais, c'est l'extension de cette ligne jusqu'à Parilly en passant par la Porte des Alpes qui entre en concertation.

À terme, le futur Bus à haut niveau de service (BHNS) reliera la gare Part-Dieu au secteur Parilly de Vénissieux en passant par la route de Genas et la Porte des Alpes. Photo Vincent Sartorio

● Une première phase bien avancée

La première phase du Bus à haut niveau de service (BHNS) déjà validée, les travaux sur ses voies de circulation s'avèrent bien enclenchés. Les entreprises sous-traitantes se penchent actuellement sur les réseaux souterrains, notamment au niveau de la route de Genas. Et ce, avant d'élargir la route par endroits, de refaire l'enrobé et de placer la signalétique sur le tracé.

La mise en service du BHNS est attendue pour dans un an, pour le premier tronçon en la gare Part-Dieu et la place Kimmerling à Montchat (Lyon 3e), en passant par la rue Garibaldi, l'avenue Félix-Faure et la route de Genas. Pour la deuxième partie du tracé, sur la route de Genas à cheval entre Lyon, Villeurbanne, Vaulx-en-Velin et Bron, entre Montchat et les Sept Chemins, il faut attendre le deuxième semestre 2027.

● Une seconde phase qui entre en concertation

Pour les élus de Sytral mobilités, ce premier jet ne semblait pas suffisant. Bruno Bernard, président (Écologiste) de la Métropole de Lyon et de Sytral Mobilités, estime que le prolongement de « cette ligne répondrait aux besoins de mobilité identifiés pour accompagner le développement de l'Est de la métropole et notamment d'une liaison directe entre la grande Porte des Alpes et la gare de la Part-Dieu en permettant à un bassin d'emploi de plus de 22 000 salariés de relier directement la gare de la Part-Dieu en 35 à 40 minutes. »

À l'instar du tramway T8, le tracé de l'extension de la ligne – par les boulevards des Droits-de-l'Homme et de l'Université à Bron, les boulevards Boulloche, de la Porte-des-Alpes, de la Cité-Berliet à Saint-Priest et la route de Lyon à Vénissieux – semble déjà arrêté. Ce que Sytral Mobilités met en concertation (du 20 juin au 20 juillet), c'est l'opportunité même de ce prolongement, le nombre et le positionnement des stations (une quinzaine envisagée à date), l'intermodalité ou encore le développement des modes actifs.

« L'intensification urbaine autour d'axes de transports collectifs structurants est une évolution majeure dans notre vision de ce territoire. En particulier, la ligne du BHNS contribuera à conforter le dynamisme économique de l'Est, améliorera la desserte du campus de la Porte des Alpes et permettra une mixité des fonctions avec un développement résidentiel, sur certains secteurs », appuie encore Béatrice Vessiller, vice-présidente (Écologiste) de la Métropole de Lyon et de Sytral Mobilités.

● De nouveaux bus, des voies propres

Mardi 3 juin, en amont du conseil d'administration de Sytral Mobilités, Bruno Bernard et ses vice-présidents Béatrice Vessiller et Vincent Monot ont présenté le modèle du BHNS. Ce TB12 (pour trolleybus) est vendu comme un véhicule à la croisée entre le bus et le tramway.

Ce véhicule 100 % électrique se trouve alimenté par des lignes aériennes de contact, avec des véhicules et des stations adaptés aux personnes à mobilité réduite. « Le choix du BHNS est également pertinent au regard du nombre de voyageurs qu'il peut transporter (environ 90 voyageurs et jusqu'à 140-150 voyageurs pour un bus biarticulé). Il correspond en effet aux fréquentations attendues sur cet axe, y compris en tenant compte des projections démographiques », assure Sytral Mobilités.

« Le BHNS circule en site propre, c'est-à-dire sur une plateforme, composée de deux voies, exclusivement réservée aux véhicules de transport en commun. Il bénéficie en outre d'une priorité systématique aux carrefours. Cela en fait un mode de déplacement fiable avec un temps de trajet garanti », avance Sytral Mobilités.

Moyenne de croisière : 20 km/h, arrêts en stations compris. Le tout dans un environnement végétalisé puisque plus de 500 arbres seront plantés le long du premier tracé.

● Vincent Sartorio

Repère ► Le BHNS en chiffres

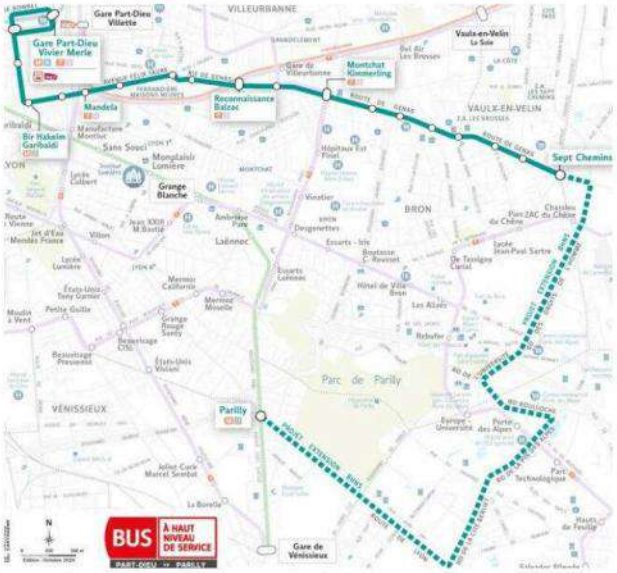
► **8 km** de ligne entre la gare Part-Dieu (Lyon) et les Sept Chemins (Bron). Et une concertation concernant la prolongation de **9 km** entre les Sept Chemins et l'arrêt Parilly (métro D à Vénissieux), au sud-ouest du parc du même nom. **19 stations** sur le tracé déjà adopté, **une quinzaine** (à déterminer) sur le prolongement.

► Correspondances avec **2 métros** (B et D), **6 tramways** (T1, T2, T3, T4, T5, T6).

► **25 minutes** de trajet entre Part-Dieu et Sept Chemins, **25 min** (estimées) entre les Sept Chemins et Parilly. Fréquence d'un bus toutes les **7 min** sur la première partie, d'un bus toutes les **14 min** pour le prolongement. Sytral Mobilités projette **23 700 voyageurs** quotidiens dès 2030.

► **137 millions €** d'investissement pour la première phase. **70 à 90 millions €** de budget prévisionnel pour la seconde phase.

► Mise en service du tronçon Gare Part-Dieu <-> place Kimmerling au **1er trimestre 2026**, du tronçon place Kimmerling <-> rond point des Sept Chemin au **2e semestre 2027** et prolongement Sept Chemins <-> Parilly à **horizon 2028-2029**.



Le tracé du BHNS, avec la première partie déjà validée, puis son prolongement possible (en pointillé) jusqu'à Parilly. Photo Sytral Mobilités

6BXX22 - V1

Lyon Capitale – site web : rapport de la CRC sur Sytral Mobilités

Transports lyonnais : un plan d'investissement de 6,4 milliards d'euros qui inquiète la CRC

Le Sytral Mobilités, société organisatrice des transports en commun lyonnais, prévoit 6,4 milliards d'euros d'investissements d'ici 2033. Un effort colossal jugé risqué par la chambre régionale des comptes, qui alerte sur une possible dérive de la dette et réclame des scénarios de prospective financière.

La Chambre régionale des comptes Auvergne-Rhône-Alpes a dévoilé ce mercredi 4 juin un rapport d'observations concernant Sytral Mobilités, l'autorité organisatrice des transports en commun sur le territoire lyonnais. Si le bilan de l'établissement public est globalement positif sur les dernières années, notamment en matière d'offre et de fréquentation, l'avenir pourrait s'assombrir à mesure que les investissements massifs prévus viendront aggraver sa situation financière.

Dans les 10 prochaines années, le Sytral envisage d'investir 6,4 milliards d'euros, avec notamment la création de plusieurs lignes de tramway, à commencer par la ligne T8 qui devrait voir le jour d'ici 2030. Un plan d'investissement conséquent, 2,5 fois plus important que pendant la période étudiée par la CRC (2015-2024) qui va "*nécessiter une levée massive d'emprunt, de l'ordre de 340 millions par an entre 2024 et 2033*" explique Barbara Falk, présidente de la CRC Auvergne-Rhône-Alpes.

Une situation financière saine mais susceptible de devenir très tendue

Avec 495 millions de passagers en 2023, le réseau TCL se porte aujourd'hui plutôt bien et a presque retrouvé son niveau d'avant crise sanitaire. Cette reprise, amorcée dès 2019 avec une politique tarifaire plus sociale (réductions pour les jeunes, tarifs solidaires), a permis de ramener les usagers vers les transports en commun. Mais ce choix a eu un coût : le produit de billetterie reste en deçà de celui de 2019 (243 M€ contre 256 M€). Si le taux de satisfaction des usagers, mesurée à l'aide de deux enquêtes, l'une produite par le Sytral et l'autre par la CRC, reste correct (entre 6,4 et 7,3/10), la chambre note tout de même une "*certaine dégradation des conditions d'exploitation du réseau TCL en 2022 et 2023*".

"*Les « kilomètres perdus » (ou trajets prévus non effectués) ont ainsi représenté entre 2 et 3 % de l'offre contractuelle, ce qui n'est pas négligeable en termes de perturbations pour l'usager*" estime la CRC, qui affirme que ce chiffre était de l'ordre de 1% avant 2020. Si la chambre se dit satisfaite des nouvelles pénalités financières incluses dans la délégation de service publique qui a débuté en 2025, "*plus contraignante*", elle note qu'un effort pourrait être fait pour lutter contre la fraude dans un réseau de transport qui a progressé de 8% entre 2015 et 2023.

Un plan de lutte contre la fraude déployé à l'automne 2025

Un domaine qui pourrait représenter "*un enjeu financier accru au regard des perspectives d'évolution de la situation financière de Sytral Mobilités*". Si en 2017 les amendes avaient rapporté 4,3 millions d'euros au Sytral, ce chiffre est tombé à 2,4 millions en 2023, alors qu'un passager sur dix en moyenne voyage illégalement dans les transports en commun lyonnais aujourd'hui. Une perte nette de quasiment 2 millions d'euros qui s'ajoute à un faible taux de recouvrement des amendes (36%). Un "*plan de lutte contre la fraude*"

est actuellement à l'étude du côté du Sytral et devrait être "*déployé à partir de l'automne 2025*" selon l'entreprise.

Des hypothèses financières “fragiles”

Mais même en accentuant cette lutte contre la fraude, les montants récupérés seront insignifiants au regard des montants investis dans les prochaines années. Aussi, la chambre pointe du doigt la "*marge de manœuvre limitée*" pour permettre au Sytral d'augmenter ses sources de financement et réclame à la société organisatrice des transports en commun à Lyon de "*présenter des scénarios de prospective financière tenant compte des aléas financiers importants auxquels l'établissement est exposé*."

Lire aussi : Nouveau tramway, BHNS prolongé... Le réseau TCL poursuit son développement dans l'est lyonnais

"*Les hypothèses sous-jacentes à sa prospective financière présentées lors du débat d’orientations budgétaires (DOB) 2024 apparaissent par ailleurs fragiles quand elles ne sont pas optimistes. En 2025, il n’a même pas souhaité présenter de prospective financière dans le DOB en invoquant les incertitudes qui pèsent sur ses ressources*" complète la CRC dans la synthèse de son rapport.

Bruno Bernard réclame une hausse des ressources

De son côté, et en réponse à ce rapport, Bruno Bernard, président du Sytral et de la Métropole de Lyon défend son plan massif d'investissement, qu'il juge "*nécessaire pour réduire la fracture territoriale et réussir la transition énergétique*". L'élu écologiste réclame une "*hausse significative et pérenne de ressources pour assurer la soutenabilité financière*" de sa politique de mobilité. "*Pour continuer de développer et d’exploiter nos réseaux de transports en commun,*
nous avons besoin d’un soutien financier plus significatif de l’Etat" avait d'ailleurs annoncé le président de Sytral Mobilités lors du conseil d'administration du 3 juin 2025.

Pour illustrer ces propos, il détaille différentes propositions empruntées au Groupement des autorités responsables de transport (GART) comme la meilleure répartition des taxes issues de la route en faveur des mobilités, la possibilité de baisser la TVA à 5,5% sur les transports du quotidien, affecter une partie des recette provenant de la fiscalité environnementale à la mobilité ou encore faire évoluer le versement mobilité, impôt prélevé auprès des employeurs publics et privés. Ce versement mobilité représente aujourd'hui déjà près de 50% des recettes du Sytral (480 millions d'euros). S'il a été augmenté en mars dernier dans dix communautés de communes du département du Rhône, dans la Métropole de Lyon, le taux maximum autorisé par la loi est aujourd'hui appliqué (2%). Avant un déplafonnement de ce taux comme Paris l'a obtenue récemment ?

Autant de pistes qui pourraient permettre, selon le Sytral, d'envisager l'avenir de manière plus sereine, et cela malgré les alertes de la CRC. Mais des pistes aujourd'hui hypothétiques et sur lesquelles les autorités organisatrices de la mobilité en France, comme le Sytral, n'ont finalement aucune prise.

Lyon Capitale – site web : résultats du questionnaire sur mandat du maire de Lyon

Sécurité, cadre de vie, mobilités… Ce que pensent les Lyonnais du mandat de Grégory Doucet

- 2 juin 2025

Au mois d'avril, plusieurs dizaines de Lyonnais se sont réunies afin d'exprimer leur point de vue sur le mandat du maire de Lyon, Grégory Doucet. De cette rencontre est né un questionnaire dont les résultats sont désormais publics.

Alors que l'édile de Lyon, Grégory Doucet, a lancé le 26 mai sa série de neuf réunions publiques afin d'échanger avec les Lyonnais et de faire le bilan de son mandat, ces derniers ont également eu l'occasion de s'exprimer à travers un questionnaire dont les résultats sont désormais publics sur le site internet de la municipalité.

Ce questionnaire est le fruit d'une rencontre entre plusieurs dizaines de Lyonnais s'étant réunies en avril dernier. Mobilité, aménagement, sécurité, les résultats (1 901 réponses recueillies entre le 5 et le 25 mai), bien que contrastés entre certains arrondissements, sont plutôt favorables au maire écologiste.

Cadre de vie et mobilité

Il s'agit de l'un des résultats les plus contrastés du questionnaire : le cadre de vie à Lyon. Premier constat, les réponses divergent entre les arrondissements. 61 % des répondants estiment ainsi que Lyon est *"agréable"* quand 43 % trouvent la ville *"plutôt agréable"* et 18 % *"très agréable."* Pourtant, 37 % jugent la ville *"pas très"* ou *"pas du tout"* agréable. La municipalité souligne qu'un *"fort mécontentement"* apparaît notamment dans les 5e et 6e arrondissements. Globalement, la Ville de Lyon assure que 55 % des Lyonnais considèrent que Lyon *"va dans le bon sens"*, *"dont 25 % qui pensent que la ville a su s'adapter aux enjeux actuels et que le cadre de vie s'est amélioré en 5 ans."*

Les mobilités ont aussi été l'un des principaux enjeux de ce mandat, avec notamment la place importante accordée aux mobilités douces. À cette question, les Lyonnais se divisent. 34 % estiment ainsi que la réduction de la place de la voiture rend la ville plus agréable, quand 36 % pointent l'encombrement causé par les travaux. 23 % jugent par ailleurs les efforts trop centrés sur les vélos et trottinettes, laissant un sentiment d'oubli pour les personnes âgées et les piétons.

Sécurité et accès au logement

Point de tension avec l'opposition durant ces cinq dernières années, la place de la sécurité reste moindre dans le questionnaire alors que 43 % des répondants considèrent pourtant que l'insécurité s'est aggravée ces dernières années. 29 % trouvent encore que l'insécurité *"varie fortement selon les moments de la journée."* Toujours selon les répondants, 27 % jugent qu'il reste encore *"des progrès à faire en termes de sécurité pour les publics les plus exposés."* D'un autre côté, 25 % se disent en sécurité dans leur quartier, *"mais pas dans certains secteurs de la ville."* Enfin, 19 % assurent que Lyon est *"globalement une ville sûre"* et 16 % estiment que *"le sentiment d'insécurité est plus fort que l'insécurité réelle."*

Côté logement, 54 % dénoncent des prix de logement inaccessibles pour les jeunes et les personnes précaires quand 23 % jugent que les logements sociaux sont inégalement répartis entre les différents quartiers. Les points de vue divergent pourtant lorsque l'on leur demande s'ils souhaitent ou non plus de logements. 13 % expriment par exemple leur volonté de voir plus de logements construits, *"quitte à rendre la ville plus dense"*, tandis que 20 % disent qu'il faut *"veiller à ne pas construire trop de logements pour garder la ville vivable."*

Place du citoyen

Enfin, 38 % des habitants pensent que la ville change trop rapidement et ne tient pas compte des besoins des habitants. Des réponses qui reflètent par ailleurs la volonté d'une meilleure politique participative. 31 % souhaitent en effet que les habitants aient un pouvoir de décision direct sur certains projets.

Grégory Doucet aura l'occasion de revenir sur ces chiffres avec ses citoyens ce lundi puisque la quatrième réunion publique est organisée à 18h30 au gymnase Louis Chanfray, dans le 2e arrondissement.

Prochaines réunions publiques
2 juin : Gymnase Chanfray dans le 2e arrondissement. A partir de 18h30.
3 juin : Gymnase Milliat dans le 7e arrondissement. A partir de 18h30.
4 juin : Halle des sports Vivier-Merle dans le 3e arrondissement. A partir de 18h30.
10 juin : Gymnase Charcot dans le 5e arrondissement. A partir de 18h30.
11 juin : Espace Jean Couty dans le 9e arrondissement. A partir de 18h30.
12 juin : Salle de la Ficelle dans le 4e arrondissement. A partir de 18h30.

présidente CIL du Point du Jour
vice-présidente UCIL du Grand Lyon

LyonMag – site web : Lyon perd sa place de première région industrielle européenne

Lyon perd sa place de première région industrielle européenne au profit de Bursa (Turquie)

Le classement 2024 du cabinet EY sur l'attractivité industrielle en Europe acte un recul symbolique pour la région lyonnaise.

Selon le baromètre 2024 du cabinet EY, la région de Marmara Est en Turquie, où se trouve Bursa, devance pour la première fois la région Auvergne-Rhône-Alpes en nombre de projets d'investissements industriels étrangers.

Avec 71 projets recensés, en progression de 18 % sur un an, la région turque prend la tête du classement, quand la région Auvergne-Rhône-Alpes en comptabilise 68, soit un recul de 23 % par rapport à 2023. C'est un basculement symbolique : la région lyonnaise reste toutefois la première région industrielle française et conserve sa première place au sein de l'Union européenne à 27.

La dynamique ralentit

Les investissements en région Auvergne-Rhône-Alpes concernent principalement les secteurs de l'énergie, des équipements industriels, de l'électronique et du BTP. Mais la dynamique ralentit : tous secteurs confondus, 146 investissements étrangers ont été enregistrés en 2024 dans la région, contre 168 l'année précédente.

Le recul est encore plus marqué du côté de l'emploi. Les projets étrangers ont permis la création de 2 529 emplois en 2024 en région Auvergne-Rhône-Alpes, soit une baisse de 39 %. Ce déclin affecte également la métropole lyonnaise, qui avec 871 emplois créés, se voit devancée par Toulouse (993) et talonnée par Aix-Marseille (801). En nombre de projets, Lyon reste devant ses concurrentes régionales avec 48 projets contre 36 pour Aix-Marseille et 30 pour Toulouse.

Au niveau européen, la région Auvergne-Rhône-Alpes conserve sa 4e place parmi les régions les plus attractives, derrière le Grand Londres, l'Île-de-France et la région de Düsseldorf. Mais Lyon, en tant que métropole, n'apparaît plus dans le Top 15 européen des destinations jugées les plus attractives pour les investissements futurs, selon les 200 dirigeants interrogés dans l'étude EY.