UCIL
Union des Comités d'Intérêts Locaux Lyon Métropole

REVUE DE PRESSE*

DU VENDREDI 21 FEVRIER 2025

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

Lyon

Transformation du centre d'échanges de Perrache, ça commence ce lundi

La passerelle piétonne reliant le centre d'échanges à la gare SNCF, sera définitivement fermée aux piétons lundi 17 février pour cause de démolition. Cette « opération délicate » suppose la mise en place d'un nouveau cheminement passant par l'extérieur et signalé par des panneaux. D'une durée de sept mois, elle constitue la première phase d'une transformation urbaine que l'on annonce « spectaculaire ».

C'est une première étape qui commence très officiellement ce lundi 17 février. Avec un changement de taille pour les usagers et plus exactement pour tous ceux qui empruntent la passerelle piétonne reliant le centre d'échanges à la gare SNCF.

Fermé de manière définitive pour cause de démolition, dans le cadre du projet de transformation du centre d'échanges de Perrache (CELP) réalisé par le groupement Apsys et Quartus, cet ouvrage qui date des années 1970 est voué à disparaître. Obligeant donc quelque 30 000 piétons qui y circulent chaque jour, à changer leurs habitudes. Et ça risque d'être compliqué.

2 680 tonnes réduites en poussière

Les panneaux d'information signalant ce nouveau chantier que pilote la Métropole de Lyon viennent à peine d'être installés, que déjà les questions arrivent et les inquiétudes aussi. L'angoisse du train raté pour difficultés de circulation est déjà dans quelques têtes. Et celle d'un chantier bruyant aussi.

Il est question dans cette affaire de mettre à terre une passerelle de 2 680 tonnes « dans un espace urbain très fortement fréquenté ». L'opération ou plutôt le défi s'annonce « de taille », comme le soulignent les aménageurs. Sept mois de travaux seront nécessaires pour y parvenir.

30 000

C'est le nombre de piétons qui transitent chaque jour par la passerelle.

Un nouvel itinéraire mis en place pendant les travaux

Du coup, ça s'active pas mal autour du centre d'échanges, pour installer un dispositif complet de signalétique et d'informations dont l'objectif est de guider les usagers, assurent les services de la Métropole, avec panneaux et autres totems placés côté Carnot ou place des Archives. Un dispositif au sol devrait aussi faire son apparition dans le centre d'échanges et autour. « Le principe, c'est d'emmener les passants du CELP à la gare et inversement », explique-t-on à la Métropole, « montrer que l'on ne peut plus passer par le haut ». Un immense sens interdit a d'ores et déjà été dessiné sur les marches d'escalier. Le message est clair. Tandis que des palissades et autres échafaudages sont visibles aux abords de la passerelle.

Nouvel itinéraire via le passage France-Péjot

Une lettre d'information sera aussi distribuée aux passants, indiquant le nouvel itinéraire proposé pour pallier cette fermeture. Un cheminement nouveau qui passe donc par l'extérieur, et qui recommande depuis la place Carnot et le métro A d'utiliser de préférence le passage voûté France-Péjot pour rejoindre la gare. Les piétons ont aussi la possibilité aussi d'utiliser l'une des deux lignes de tramway et descendre à l'arrêt "Place des Archives".

Avant d'attaquer la démolition proprement dite, l'équipe en charge de chantier composée du maître d'œuvre Ginger DELEO ingénierie spécialisée dans la déconstruction et la réhabilitation des ouvrages du bâtiment et de l'entreprise Premys (groupe Colas) procédera à partir de lundi à un curage et un désamiantage de l'ensemble.

● **Aline Duret**

Derniers jours d'utilisation pour la passerelle située entre le centre d'échanges et la gare. Elle sera démolie tout comme les locaux qui se trouvent à gauche, à l'arrière des parois vitrées. Photo Aline Duret

Démolition partielle de la passerelle

Une fois ces deux premières phases de curage et de désamiantage réalisées, l'étape destruction sera engagée suivant un procédé d'ores et déjà établi. Pour diminuer le poids de la passerelle, la dalle sera préalablement démolie « à l'aide d'un robot par la partie supérieure ». Les poutres seront quant à elles démolies « avec une cisaille béton ». Quant aux poutrelles, les plus imposantes, elles seront détruites par sciage levage.

La démolition envisagée, qui s'annonce, délicate sera néanmoins partielle. Une petite portion de l'ouvrage située du côté de la gare sera conservée. En attendant la fin des études lancées sur le projet de RER à la lyonnaise (2030/2035) qui « aura forcément un impact sur la gare de Perrache ». On y accédera par les escaliers qui sont maintenus en l'état et qui se trouvent de part et d'autre de ce morceau de passerelle. Des mesures seront prises pour « limiter les nuisances auprès des riverains », précisent les services de la Métropole. Quant aux déchets liés à cette déconstruction, ils seront « valorisés à près de 97 % ». Cette toute première étape de la transformation du CELP, dont le coût est estimé à 800 000 euros, devrait être terminée en septembre 2025.

Derrière ce mur recouvert d'un échafaudage se trouve la passerelle. Photo Aline Duret

68620- V1

Lyon 7e

À Gerland, l'impuissance des riverains face aux déchets sauvages

De nombreux déchets ont été accumulés rue Marcel Mérieux autour des bornes à compost et des bennes de collecte. Des dépôts sauvages qui exaspèrent les riverains. Ils dénoncent un manque d'action des pouvoirs publics.

Entre les composts et le bac à verres, une poubelle sauvage. Photo Jean-Marc Manificat

C'est un nouvel exemple de l'exaspération des habitants du 7e face aux amoncellements de déchets constatés en divers points de l'arrondissement. Et si souvent, c'est du côté de la Guillotière que l'agacement se fait entendre, cette fois, c'est dans le quartier de Gerland que l'on déplore la présence d'un dépôt sauvage d'encombrants.

Sur le chemin de l'école Claudius-Berthelier, en face de la résidence étudiante, au 184 rue Marcel-Mérieux, un dépotoir se structure entre les 4 bacs côte à côte ; (2 composts, un container verres et un pour le dépôt de vêtements pour Le Foyer), depuis plusieurs mois.

Excédés, des riverains, des copropriétaires et des parents d'élèves de l'école Claudius-Berthelier, en collectif, ont alerté les autorités, mairie, Métropole de Lyon, afin de trouver des solutions pérennes.

Les poubelles attirent les nuisibles

« Ce dépôt sauvage de poubelles, d'ordures ménagères et d'encombrants, à même le sol, attire de très nombreux nuisibles qui compromettent la sécurité des enfants fréquentant l'école maternelle et élémentaire à proximité », s'inquiète un membre du collectif, parent d'élèves délégué élu. Dans la foulée, de très nombreux messages ont été envoyés sur le site Toodego. Sans résultat.

Seul un mail, reçu le 3 janvier dernier, de la délégation transition environnementale énergétique, direction des déchets, Métropole Grand Lyon, en réponse au courrier envoyé par l'Académie de danses située au 184 rue Marcel-Mérieux, rappelle l'article D 543-280 et suivants du code de l'environnement, qui stipule « qu'il est interdit de jeter des déchets sur l'espace public ».

Cette réponse est « lunaire » pour le collectif, car aucun aucune solution pérenne n'est envisagée. Ils disent aussi que la situation est problématique pour la sécurité routière. L'emplacement de ces 4 conteneurs côte à côte, obstrue une vision sur plus de 4 mètres linéaires et est, pour les conducteurs qui sortent du parking de la résidence au 184 rue Marcel-Mérieux, accidentogène.

« La plateforme Toodego est le bon outil pour signaler de tels dépôts »

Contactée, la mairie du 7e affirme qu'elle « a pris connaissance des dépôts à proximité des bornes à compost situées rue Mérieux et désapprouve cette incivilité incorrecte à la fois pour les riverains et pour les agents chargés de la collecte et du nettoiement. La plateforme métropolitaine Toodego est le bon outil pour signaler de tels dépôts. La mairie s'est fait le relais auprès de la Métropole pour que ces déchets soient collectés ».

Le fait est que la propreté de la ville est un sujet qui s'invite dans le débat de manière récurrente. Lors d'un conseil municipal, à l'automne dernier, la mairie écologiste avait annoncé travailler à la mise en place d'une amende administrative pour « accentuer la pression sur les plus récalcitrants, tout en facilitant le travail des policiers municipaux ».

La place Picard une fois réaménagée et végétalisée ; La livraison est prévue en avril. Visuel fourni par la mairie du 4e

La cours de la place des Tapis va également être végétalisée. 150 m² de massifs vont être plantés. Visuel fourni par la mairie du 4e

Lyon 4e

À la Croix-Rousse, les piétons suivront le Fil pour traverser d'est en ouest

Dès avril 2025, un parcours piéton apaisé et végétalisé permettra de traverser le plateau de la Croix-Rousse d'est en ouest, reliant l'école La Fontaine à la place Bertone en passant par des places, parcs, squares et rues commerçantes.

Baptisé le Fil de la Croix-Rousse, ce nouvel itinéraire piétonnier, ou liaison verte, qui devrait voir le jour en avril, répond à un double objectif : « Offrir un parcours plus agréable et plus sûr aux piétons et transformer les espaces minéralisés en véritables îlots de fraîcheur », expose Élodie Trias, adjointe à la nature en ville du 4e arrondissement de Lyon.

● Un parcours adapté aux contraintes techniques

Le parcours finalement retenu, adapté aux contraintes techniques (réseaux souterrains, trottoirs trop étroits, etc.) débutera, au niveau de l'école La Fontaine, aux places Picard et Pillement, entièrement refaites et végétalisées. Une traversée piétonne permettra ensuite de rejoindre le parc Popy depuis la place Pillement. À la sortie du parc, rue Henri-Gorjus, une traversée piétonne végétalisée conduira vers la rue Dulaar. Après avoir parcouru la rue Jacquard puis l'avenue Cabias (déjà piétonnisée, réaménagées et végétalisées dans le cadre de la maille Cornier), on se dirigera par l'arrière de la mairie vers le cours de la place des Tapis. Sa belle allée de platanes sera complétée par des plantations moyennes et basses. Puis, après avoir traversé la rue Victor-Fort, la place de la Croix-Rousse et la rue du Mail piétonnisée, le FIL continuera vers la rue d'Ivry puis la rue du Chariot d'Or aux trottoirs élargis et végétalisées, jusqu'à la place Bertone.

● 700 m² de végétalisation

Avec une végétalisation de près de 700 m², le projet prévoit la création de massifs, la plantation d'arbres et l'aménagement de nouveaux espaces piétonniers. Les travaux, qui devraient s'échelonner de février à avril, constitueront en l'élargissement des trottoirs et la création de 33 m² d'espaces végétalisés rue du Chariot d'Or, l'élargissement des trottoirs rue d'Ivry, la création d'îlots de fraîcheur avec des plantations de massifs de 185 m et 155 m ainsi que l'installation de mobiliers urbains ludiques places Picard et Pillement et enfin la végétalisation des pieds d'arbres et la plantation de 150 m² de massifs sur le cours de la place des Tapis.

● Une liaison verte estimée à 370 000 euros

Financé par la Ville et la Métropole de Lyon, le coût de ce projet « liaison verte » est estimé à 371 000 €. « Le Fil de la Croix-Rousse pourrait bien, à l'avenir, s'inscrire dans une trame d'itinéraires piétons apaisés à travers tout l'arrondissement » conclut l'élue.

● De notre correspondant, Yves Le Flem

Villeurbanne

"Tri citoyen" : 45 projets pré-sélectionnés pour le budget participatif 2025

Ils étaient une trentaine, de tous âges, et de tous les quartiers de Villeurbanne, réunis le 31 janvier, pour opérer un premier tri des projets proposés par les habitants pour le budget participatif 2025.

« Le matin, on était répartis par tables thématiques pour la première sélection », explique Pascale, qui a participé au tri préliminaire des projets proposés dans le cadre du budget participatif de la ville. « On a vu qu'on était capables de trouver un consensus. » L'après-midi était consacré au classement : « il y avait moins d'échanges ».

Pascale fait partie d'une association qui a « bénéficié d'un projet », et voulait « vivre de l'intérieur » le processus d'attribution. Elle a aimé cette journée du 31 janvier. « Tout le monde est heureux d'être là, c'est bienveillant. C'est l'occasion de faire des rencontres et de créer du lien social. Villeurbanne est une ville qui bouge. »

« Certains projets ne sont pas assez aboutis »

« Je suis retraité, mais j'en connais qui ont pris une journée de congé ! » s'amuse Alain. « On est passionnés par ce qu'il se passe, ce qui est commun à tous. C'est important d'être à l'origine du choix des dossiers, c'est passionnant ! Ça nous ouvre sur des quartiers qu'on ne connaît pas, de nouvelles problématiques. Ce qui est frustrant, c'est que certains projets portent de bonnes idées, mais, pas ne sont pas assez aboutis, donc ils ne passent pas. On a une municipalité dynamique, qui a envie de faire des choses, » conclut-il.

Parcs, sport, zones canines, boîtes à livres…

« J'aime bien m'occuper de là où je vis, comprendre comment les projets sont sélectionnés », confie Lucile. « On ne peut pas toujours dire que ce sont toujours les mêmes [qui décident] si on ne participe pas. C'est intéressant de connaître la grille de sélection : elle privilégie l'intérêt général. » La trentenaire a observé que « les projets reflètent les préoccupations des gens : les parcs et les parcs à jeux, des espaces sportifs extérieurs, des zones canines, et des boîtes à livres. »

● De notre correspondante, Claudine Spiès

Les abris à vélos sécurisés sont issus du budget participatif 2022. Quels seront les projets retenus pour celui de 2025 ?
Photo d'illustration Claudine Spies Barret

Zoom ▶ Les étapes de la sélection

▶ Dans un premier temps, entre le 17 et le 30 janvier, chaque conseil de quartier a identifié deux projets éligibles, parmi ceux localisés sur son secteur ; l'Assemblée citoyenne de Villeurbanne, de son côté, a identifié deux projets non localisés ou multi sites.

▶ Dans un second temps, le 31 janvier lors du "tri citoyen", les personnes volontaires ont présélectionné une vingtaine de projets parmi les restants. Les 45 projets retenus doivent maintenant passer par une étude de faisabilité technique et financière, réalisée par les services de la Ville, avant le vote des Villeurbannais à partir du 19 mai.

Plus d'infos sur : https://participez.villeurbanne.fr/processes/BuPa2024-2025

Lyon 8e

Les commerces de l'avenue Rockefeller sous pression : «Pensez un peu à nous»

Dans le débat qui a été engagé sur le projet de la Voie Lyonnaise 12, il y a les enthousiastes, les sceptiques et les opposants. Et tous font entendre leur voix. Et puis il y a ceux qui travaillent avenue Rockefeller sur laquelle une expérimentation est en cours, et qui disent affronter de plein fouet ce changement d'habitudes. Amalia Gonzales est de ceux-là.

Elle n'est pas vraiment en colère. Juste très amère. Et elle le dit avec des mots simples. De ceux qui touchent et font mouche. Attablée ce vendredi à l'heure du café où les clients sont repartis, Amalia Gonzales, aujourd'hui gérante du restaurant *Moi Flexitarien*, parle d'une « journée catastrophique ».

« Une de plus », soupire-t-elle, surtout depuis ce jour de septembre où les choses ont bien changé ici, sur un tronçon de l'avenue Rockefeller.

Depuis, on ne passe plus

Nous sommes au cœur de l'expérimentation lancée par la Métropole de Lyon dans le cadre d'un projet de réaménagement, qui intégrerait la désormais célèbre VL 12. Un test qui a pour effet d'interdire la circulation des voitures dans le sens Bron/Grange-Blanche. Depuis, on ne passe plus, on ne se gare plus non plus. Depuis, écrit-elle au Progrès, « mon établissement est en train de crever, clairement ». Pour elle et son équipe de 4 personnes, la note semble salée.

« Pensez un peu à nous »

Alors oui, concède-t-elle c'est « un petit peu un cri de désespoir » qu'elle veut faire entendre. « Pensez un peu à nous » lance cette responsable d'entreprise qui a vu le nombre de ses clients divisé par deux. « J'avoue, tout cela m'impacte fortement. Depuis septembre, c'est visible. Les patients des hôpitaux, les passants qui venaient se garer ici ne le peuvent plus et ils ne viennent plus, explique Amalia qui rappelle la spécificité de ce quartier, « pas complètement en centre-ville et proche des hôpitaux ». Ici, « on a besoin de sa voiture ».

« Plusieurs facteurs entrent en jeu »

Bien sûr reconnaît-elle, il y a plusieurs facteurs qui entrent en jeu, la conjoncture économique qui fait que « les gens font attention à tout », le télétravail aussi. « Mais vraiment, reprend-elle, ce projet ça n'aide pas ». Avant d'évoquer la question de la circulation qui, inévitablement, s'est reportée vers les petites rues du quartier désormais bien encombrées.

« Laissez les gens se garer »

« Il faut des pistes cyclables, je l'entends, mais vraiment laissez les gens se garer, c'est vraiment ça qui manque. Nous, on a fait des tas de choses pour attirer du monde, on essaye de s'en sortir tant bien que mal, et les clients sont contents, alors entendez-nous », lance-t-elle, espérant que l'on prenne en compte les difficultés.

« Qu'on nous apporte une solution, qu'on puisse en discuter. J'ai envie d'y croire », ajoute-t-elle, pensant très fort aux annonces de ces derniers jours, aux reports de chantiers et au retour de la circulation grande rue d'Oullins.

Il n'empêche. À 36 ans, Amalia Gonzales s'apprête à réduire son équipe « à contrecœur ». Et elle pense à partir.

● A.Du.

Amalia Gonzales, qui a racheté l'établissement en octobre 2022 et Julien, responsable de salle. Photo Aline Duret

« L'expérimentation se termine en juin »

L'expérimentation sur l'avenue Rockefeller a été mise en place le 21 octobre 2024 par la Métropole de Lyon dans le cadre de la future Voie Lyonnaise n° 12, qui vise à aménager une double piste cyclable dessinée à travers les 9e, 5e, 2e, 3e, 7e et 8e arrondissements jusqu'à Bron et Saint-Priest. L'objectif est de pouvoir « insérer cet ouvrage en tenant compte des contraintes de voirie », et l'idée avancée est une mise en sens unique de cette avenue qui conduit aux hôpitaux. Et c'est bien cette intention qui fait l'objet de l'expérimentation en cours entre le boulevard Pinel et le boulevard Ambroise-Paré, « sur proposition des riverains et en concertation avec la mairie du 3e arrondissement » jusqu'au mois de juin, précisent les services de la Métropole.

Des rencontres sont programmées d'ici la fin de l'expérimentation

Un laps de temps qui serait nécessaire, pour analyser « les flux des véhicules motorisés, les déplacements à vélo ainsi que ceux des piétons ». Des comptages sont prévus au printemps afin d'évaluer les passages. Des rencontres sont envisagés aussi, par la Ville de Lyon et la Métropole avec des représentants d'associations, d'établissements des quartiers concernés. Mais aussi avec les enseignes impactées. « Un des commerçants de l'avenue nous a alertés », indique-t-on du côté de la mairie du 8e. Il est question d'échanger avec eux. « C'est le but de l'expérimentation, poursuit-on du côté de la Métropole de Lyon. On teste, on rencontre et on tire un bilan en conséquence. »

Depuis le 21 octobre, l'avenue Rockefeller est fermée à la circulation automobile entre le boulevard Pinel et la rue Viala. Photo Maxime Jegat

LR - 6X69

Lyon

Gare Perrache : les grandes manœuvres ont débuté ce lundi

Ce lundi marquait le coup d'envoi d'un projet qu'on annonce « spectaculaire » : la transformation du centre d'échanges de Perrache.

Depuis ce lundi matin, la passerelle piétonne reliant la gare SNCF au centre d'échanges de Perrache est définitivement fermée, pour cause de démolition. Près de 30 000 usagers qui y circulaient chaque jour vont devoir modifier leurs habitudes. Afin de les aiguiller, un nouveau cheminement, signalé par des panneaux et totems d'information, a donc été mis en place.

Ce lundi, dès 10 h 30, les équipes de Premys (groupe Colas) ont bloqué l'accès piéton à l'ouvrage, de manière à amorcer son curage. Ainsi, en début d'après-midi, trois ouvriers découpaient les vieux panneaux d'orientation à la scie sabre. Mais ils ont parfois été interrompus dans leurs manœuvres par des voyageurs déroutés, en quête de renseignements. « J'étais pourtant au courant du projet », souffle Laurette, un peu désemparée.

« On en a pour 7 mois »

Autour des travaux, tout est plutôt bien indiqué. D'ailleurs, malgré quelques exceptions, la plupart des usagers trouvent facilement leur chemin.

La mise à terre de cet ouvrage des années 70 devrait s'achever en septembre prochain. « On en a pour 7 mois », confirme un responsable de chantier. Pour mémoire, cette opération constitue la première phase d'un projet d'envergure : la transformation du centre d'échanges de Perrache. Un chantier piloté par la Métropole de Lyon, et réalisé par le groupement Apsys et Quartus. Coût de l'opération globale : 140 millions d'euros.

● **Rémi Liogier**

Certains voyageurs, surpris par la fermeture de la passerelle, demandent leur chemin aux ouvriers. Photo Rémi Liogier

Rhône

Pollution aux particules : l'épisode continue, les restrictions aussi

L'alerte orange déclenchée dimanche par l'Observatoire de la qualité de l'air Atmo, reste active. La forte stabilité des masses d'air continue de favoriser l'accumulation des polluants. En cause, le chauffage et les conditions anticycloniques.

Alerte orange maintenue sur le bassin Lyon Nord-Isère concerné par une pollution aux particules fines (PM 10). Celle-ci est liée aux conditions anticycloniques caractérisées par une absence de vent et des températures basses propices à l'accentuation des activités de chauffage.

« Le faible brassage d'air favorise l'accumulation de polluants locaux », rappelle Raphaël Desfontaines chez Atmo, observatoire régional de la qualité de l'air. Pointé en cette période, le chauffage au bois, fort émetteur de particules.

Ce lundi 17 février, Lyon sous un ciel bleu… teinté de gris à cause de cette pollution aux particules. Photo Stéphane Guiochon

Trois jours de dépassement

Des imports d'éléments polluants venant d'autres régions, y compris transnationaux, ne sont pas exclus. C'était le cas lors du précédent épisode de pollution datant d'il y a un mois tout juste, avec des particules venues de la plaine du Pô en Italie.

« La pollution, c'est à la fois un niveau de fond et des masses qui se déplacent et qui prennent de l'importance lorsque les vents s'arrêtent. Lorsque de fortes pluies ont nettoyé l'air, il faudra plus de temps pour dépasser les seuils d'alerte », décrypte Raphaël Desfontaines.

En attendant, ce mardi signe le troisième jour de dépassement du seuil de 50 mg/m³ justifiant une vigilance orange et la prise de mesures par la préfecture. Dont la circulation différenciée qui reste en vigueur.

Attention à votre vignette !

Seuls les véhicules affichant une vignette Crit'Air [1] de classe « zéro émission moteur », de classe 1 ou de classe 2 sont autorisés à circuler au sein de la Zone à faibles émissions (ZFE) de la Métropole de Lyon, à l'exception du périphérique et des voies M6/M7.

La dérogation « petits rouleurs » délivrée par la Métropole de Lyon relative à la ZFE est suspendue en cas d'épisode de pollution. En revanche, une dérogation à la restriction de circulation est mise en place pour les voitures particulières transportant au moins trois personnes, les véhicules d'intérêt général prioritaires, les convois exceptionnels, les voitures de tourisme avec chauffeur et taxis… Enfin, la vitesse est temporairement limitée à 70km/h sur tous les axes routiers du département.

Changement mercredi ?

Dans ces conditions d'air dégradé, il est recommandé aux personnes vulnérables de limiter leurs déplacements et tout effort physique.

Reste que l'épisode pourrait prendre fin en milieu de semaine, à la faveur d'un changement météorologique qui reste à confirmer. En attendant, on respire comme on peut et la gorge et les yeux piquent.

S'agissant des yeux, il n'est pas exclu que la cause en soit les allergies. En ce mois de février, ce sont les pollens d'arbres qui prédominent, avec, dans le Rhône, un niveau 2 sur l'aulne et le noisetier, indique le Réseau national de surveillance aérobiologique (RNSA).

Rien à voir avec l'alerte rouge aux pollens qui touche le sud-ouest de la France. D'ailleurs, la reprise d'un brassage d'air pourrait chasser la pollution mais faire monter en puissance les réactions allergiques…

• D. M.

[1] Les automobilistes n'ayant pas encore de vignette Crit'air peuvent effectuer leurs démarches en ligne sur www.certificat-air.gouv.fr. Un récépissé leur sera immédiatement délivré et pourra être présenté en cas de contrôle.

Métropole de Lyon

Stop Enfumage : « Le bois, comme combustible est désastreux pour le climat et la santé ! »

Un collectif d'habitants de l'Ouest lyonnais se bat contre le discours ambiant favorisant le bois-énergie, en pointant qu'il génère des particules fines cancérigènes et aggrave le dérèglement climatique, comme étant l'énergie la plus carbonée. Rencontre avec Patrick Romestaing, ancien président de l'Ordre des médecins du Rhône et vice-président de Stop Enfumage.

C'est quoi Stop Enfumage ?

« En juin 2024, plusieurs habitants de l'Ouest lyonnais découvrent le projet de la Métropole de Lyon d'une méga chaufferie au bois à Sainte-Foy-lès-Lyon. La compilation des études scientifiques les conduit à créer le collectif Stop Enfumage – bientôt une association – pour dénoncer les conséquences désastreuses de l'utilisation du bois comme combustible sur le climat et la santé. »

Quel impact sur le climat ?

« La combustion du bois génère davantage de gaz carbonique (CO_2) que le fioul ou le gaz ! Mais ce CO_2-là n'est pas comptabilisé dans les bilans des émissions de gaz à effet de serre des pays, à la différence du CO_2 issu des énergies fossiles tronquant, ainsi, les chiffres sur la décarbonation à l'échelle locale et nationale. »

Pourquoi le CO_2 issu du bois-énergie n'est-il pas comptabilisé ?

« Parce qu'on a estimé, sur le plan international, que ce CO_2-là sera recapturé par les forêts en poussant, alors que les arbres ne demandent pas aux molécules de CO_2 leur certificat d'origine, selon qu'elles proviennent du pétrole, du gaz, du fioul… ou du bois ! »

Il faut du temps aux arbres pour pousser…

« C'est bien le problème. Il faut entre 40 et 100 ans pour que les arbres recapturent l'équivalent de ce qui a été brûlé en une seule journée. Or, nous n'avons pas ce temps ! Le dérèglement climatique est ici et maintenant.

Autre difficulté : les forêts ne recapturent qu'une infime partie du CO_2 déjà dans l'atmosphère, et y parviennent de moins en moins, comme le montre l'Institut national de l'information géographique et forestière. »

C'est quoi la solution ?

« L'urgence est de réduire les émissions de CO_2, en n'optant pas pour l'énergie la plus carbonée et en se tournant, notamment, vers la géothermie. Et de protéger au maximum le puits forestier. Il faut donc arrêter de considérer le bois, un matériau vivant, comme une énergie renouvelable et stopper le subventionnement des poêles et des chaufferies industrielles. »

Que faire du bois issu des éclaircies en forêt, des arbres morts et des résidus de scieries, si on ne le brûle plus ?

« À l'État d'organiser une filière de réemploi avec les millions d'euros qu'il injecte aujourd'hui dans la création des chaufferies biomasse et dans l'aide à l'achat de poêles ! »

On peut planter plus d'arbres, aussi… ?

« Le bilan du milliard d'arbres d'Emmanuel Macron est catastrophique : on détruit les forêts au nom de leur replantation. »

Quel est le problème au plan sanitaire ?

« La combustion du bois est responsable de 87 % des émissions aux particules fines (PM 2,5) en Auvergne Rhône-Alpes, les jours de grand froid, contre 3 % pour le transport routier. Or, toutes les autorités de santé jugent ces particules fines comme très dangereuses pour la santé. C'est si vrai que lors des alertes pollution aux PM 2,5, la préfecture demande l'arrêt d'une partie des installations au bois. »

En quoi les particules fines sont-elles dangereuses ?

« Les particules fines en suspension dans l'air pénètrent dans le corps humain par la respiration, déclenchant ou aggravant des infections respiratoires aiguës en raison de leur pouvoir irritatif. Les plus fines atteignent tous les organes, dont le cerveau et le cœur. Le fœtus est également concerné. Ces particules fines transportent des polluants atmosphériques, notamment dégagés par la combustion du bois, mais pas que, comme les hydrocarbures aromatiques polycycliques, ou les composés organiques volatils, tous hautement cancérigènes.

Bruno Bernard, le président écologiste de la Métropole a déclaré, au moment de l'installation de l'Académie de l'Organisation mondiale de la santé, en 2021, qu'il "n'y a rien au-dessus de la santé des habitants et de la protection de l'environnement". On aimerait le prendre au mot. »

Pourquoi les écologistes favorisent-ils le bois-énergie ?

« L'écologie, qui n'appartient pas à un parti, est un domaine que chacun doit défendre. Nous pensons que nos écologistes locaux ne se documentent pas suffisamment. Et que le lobby du bois-énergie à Bruxelles et en France est extrêmement puissant. »

La Métropole a reculé sur la méga chaufferie…

« Nous craignons l'arrivée d'une centrale biomasse de moindre importance dans l'Ouest lyonnais. D'autres projets existent dans l'agglomération lyonnaise contre lesquels nous nous mobilisons, n'excluant pas des recours en justice. Nous sommes en contact avec plusieurs associations, en France, qui se battent chacune contre des projets locaux de chaufferies biomasse, et souhaitons mutualiser nos forces pour faire entendre raison à nos élus et aux pouvoirs publics. »

• Propos recueillis par Sophie Majou

Le site internet : https://stopenfumage.fr/

> « Il faut arrêter de considérer le bois, un matériau vivant, comme une énergie renouvelable »
> **Patrick Romestaing**

Patrick Romestaing, médecin ORL à la retraite. Photo fournie par Stop Enfumage

Bio express

Médecin otorhinolaryngologiste à la retraite, Patrick Romestaing, âgé de 74 ans, a travaillé durant vingt ans en milieu hospitalier (hôpital de la Croix-Rousse, Antiquaille) en parallèle de son cabinet.

Il a été président de l'Ordre des médecins du Rhône pendant dix-sept ans, et vice-président du Conseil National de l'Ordre pendant dix ans.

Il a également occupé les fonctions de vice-président du Comité Permanent des Médecins Européens (CPME), avant de siéger à l'association médicale mondiale (AMM) comme patron de la délégation française.

Patrick Romestaing est vice-président du collectif Stop Enfumage.

Rhône • **8,4 % des Grands Lyonnais exposés à une pollution sonore : la Métropole lance une concertation**

Deux écrans en panneaux de béton de bois absorbant d'une hauteur de 6 mètres et de 312 mètres de long ont été installés, près du périphérique à Bron. Photo d'illustration Sheima Boughdir

« Le Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de la Métropole de Lyon vise à diminuer l'exposition des habitants aux nuisances sonores : il répond à de nombreux objectifs de santé publique : réduction du stress, troubles de l'attention, du sommeil », explique Pierre Athanaze, vice-président délégué à l'environnement.

Dans la métropole de Lyon, 117 000 logements sont exposés quotidiennement au bruit. D'après les cartes de bruit réalisées par Acoucité, 8,4 % des Grands Lyonnais sont exposés à une pollution sonore qui va au-delà du seuil européen.

Mur anti-bruit

Pour faire face à cette problématique, la Métropole a mis en œuvre un PPBE définissant les actions locales à établir pour prévenir et réduire le bruit, notamment en agissant à la source du bruit. À Bron-Parilly, un mur anti-bruit vient d'être réalisé le long de la Boutasse. Ce mur protège 78 logements du bruit du trafic routier. L'objectif est d'atteindre 65 décibels contre 71 à 78 actuellement.

Le Plan de prévention du bruit est un document réglementaire qui dresse le bilan des actions engagées sur les dernières années et liste les actions à poursuivre sur les cinq prochaines années.

Vous pouvez donner votre avis sur jeparticipe.grandlyon.com

EIOS VI

Lyon 7e

Plus de 10 ans après sa réouverture, le parc Blandan terminera sa mue en 2026

La troisième et dernière tranche des travaux a commencé en décembre dernier. Deux hectares supplémentaires seront aménagés autour de trois "bastions", situés sur la partie haute du parc. Livraison prévue dans un peu moins d'un an.

C'est la dernière ligne droite. Plus d'une décennie après sa réouverture au public, en 2014, le parc Blandan, ancienne caserne militaire devenue le poumon vert des 3e, 7e et 8e arrondissements, est entré en décembre dans sa troisième et dernière phase de travaux. Il restera ouvert tout au long du chantier.

Deux hectares supplémentaires vont être aménagés autour de trois bastions fortifiés, situés sur la partie haute du parc.

3,4 millions d'euros

La Ville de Lyon et la Métropole, qui financent paritairement cette ultime opération à hauteur de 3,4 M€, espèrent une livraison des derniers aménagements en janvier 2026.

Cette troisième tranche, expliquent les parties prenantes du projet, vise à « compléter l'offre de loisirs et créer pour chaque bastion une ambiance singulière, tout en préservant la dimension patrimoniale et naturelle du parc ». Elle intègre, entre autres, la plantation de plus de 1 000 arbres et plants forestiers.

« Le combat continue »

Ce lundi 17 février à 18 h 30, entre les murs de la Maison Ravier (7e), était organisée l'assemblée générale de l'association pour le développement du parc Blandan (ADPB). Fondée en 1997, elle est à l'origine du projet : c'est elle qui a, la première, porté l'idée de rendre cet espace aux Lyonnais, jusqu'à convaincre les élus locaux.

« Ce rêve paraissait un peu fou », s'est ému Jean-Marc Ducard, président du collectif, devant une centaine d'adhérents. Et de signaler : « On ne va pas s'arrêter à la fin des travaux. Le combat continue. »

Le parc s'étend sur près de 17 hectares. Photo Arnélia Simier

L'ADPB est notamment impliquée dans l'animation du parc, sa protection et la promotion de son histoire.

La place d'Armes bientôt libérée

La maire écologiste du 7e arrondissement, Fanny Dubot, a quant à elle salué « l'aboutissement » d'un projet dans l'air du temps : « Ce qui est intéressant dans cette troisième phase, c'est que, si on l'avait pensée en même temps que la première, on n'aurait peut-être pas mis les mêmes choses. » De nos jours, par exemple, les îlots de fraîcheur sont souvent privilégiés aux grandes esplanades. « En dix ans, notre façon de penser les parcs a évolué. »

L'élue a par ailleurs annoncé le déménagement, d'ici à la fin de l'année, des « bungalows » disposés sur la place d'Armes. Une nouvelle spontanément applaudie par son auditoire. « On est en train de passer les marchés pour trouver l'entreprise qui va les démonter », a-t-elle précisé. Une fois libérée de ces locaux temporaires, la grand-place pourra à nouveau accueillir des animations. Elles étaient, ces derniers temps, plutôt organisées dans la partie haute du parc.

Début des travaux en 2025 pour le château

Par ailleurs, le projet de transformation des anciennes écuries du parc en halles suit son cours. La solution privilégiée, selon ADPB, est de « faire un préau ouvert », qui soit accessible au public, et puisse régulièrement accueillir des activités ou événements (notamment musicaux). « On est train de batailler pour inscrire [...] un budget sécurisé autour de ces écuries », glisse Fanny Dubot, confiante.

Enfin, les travaux de réhabilitation du château de la Motte débuteront bien en 2025 - peut-être à l'automne - et ce, malgré l'incendie qui a ravagé en octobre dernier une bonne partie de la toiture. Pour mémoire, cet édifice historique, compris dans l'enceinte du parc Blandan, doit devenir à terme la pièce maîtresse d'un projet hôtelier porté par le promoteur lyonnais Carré d'Or.

Ce plan inclut également l'ancien magasin d'armes, situé à quelques mètres : il sera donc transformé en hôtel, et comprendra un étage supplémentaire. Le calendrier précis n'est pas encore connu. Mais notez qu'un second bâtiment, aux proportions similaires, sera construit pour assurer la continuité avec le château.

● **Rémi Liogier**

Horaires d'ouverture du parc : tous les jours de 6 h 30 à 19 h 30 du 15 octobre au 14 avril, et de 6 h 30 à 22 h 30 du 15 avril au 14 octobre.

Zoom ► Le magasin d'armes transformé en hôtel

L'intérieur du magasin d'armes. Photo ADPB

Construit au XIXe siècle, le magasin d'armes (qui pouvait entreposer jusqu'à 30 000 fusils), est à l'origine un bâtiment logistique du fort Lamothe. Écurie, logement pour palefreniers, poudrière... Cet édifice militaire d'une superficie de 1 086 m² a connu de nombreuses fonctions au fil des époques.

Les curieux et férus d'histoire lyonnaise ont pu le visiter tout récemment à l'occasion des Journées européennes du patrimoine. Une dernière visite... avant transformation. S'il est aujourd'hui à l'abandon, désaffecté depuis 2013, le magasin d'armes va connaître une nouvelle vie, plus luxueuse, dans le cadre d'un vaste projet hôtelier. Un étage supplémentaire sera créé, l'escalier central en pierre devrait être conservé.

Trois bastions, trois ambiances

► **Le Bastion sud**, qui bénéficie de la plus belle superficie, sera transformé en un « vaste espace de détente ». Ainsi, les promeneurs du parc profiteront de banquettes et hamacs « au sein d'une terrasse arborée ». Par ailleurs, un espace dédié aux enfants sera créé, avec des jeux et un mur d'expression. Vestige du passé militaire du parc, l'ancienne caserne accueillera des « jardins découvertes » ouverts au public.

► **La Clairière** accueillera une nouvelle aire de jeux « incontournable », adaptée aux tout-petits. Elle sera située sur l'esplanade proche de la vague des remparts. Place à la fraîcheur, donc, puisque des plantations d'arbres et d'arbustes viendront l'agrémenter. Notez qu'un escalier flambant neuf reliera l'esplanade à la partie haute du parc. Enfin, du nouveau mobilier sera installé et une promenade sera aménagée.

► Le **Bois préservé**, quant à lui, sera un espace protégé pour la biodiversité. Il ne sera donc pas accessible au public. Cette parcelle sera clôturée avec des palissades en bois, qui intégreront tout de même des assises et ouvertures servant de postes d'observation. De quoi scruter la nature, mais à bonne distance. Des « espaces conviviaux » dotés de tables seront également aménagés aux abords du bois.

LA VIE 6 1 1 1 2 2 0

Métropole de Lyon

Rhônexpress, trams T3 et T7 : trafic perturbé, voire interrompu ces prochains mois

Le Rhônexpress et le tramway T3 partent de la gare de la Part-Dieu à Lyon pour desservir l'Est lyonnais. Photo d'archives Léa Fernoux

Afin de poursuivre le prolongement du tram T6 et de créer la future ligne de tram T9, de gros travaux sont prévus jusqu'au 9 mai par le réseau TCL. Pour cela, le trafic des lignes T3, T7 et Rhônexpress sera modifié, voire interrompu, ses prochaines semaines. On fait le point.

Les travaux pour le prolongement du tram T6 et la création de la future ligne T9 se poursuivent dans la Métropole de Lyon. S'ils sont déjà le cauchemar des automobilistes, il faudra s'attendre à ce qu'ils perturbent aussi les voyages des usagers TCL.

Depuis la semaine dernière, les lignes de tram T3, T7 et Rhônexpress ne circulent plus la nuit et, du 19 avril au 9 mai elles seront totalement interrompues. Les utilisateurs devront se rabattre en partie sur le métro A, qui sera renforcé, pour accéder à la station Vaulx-en-Velin/La Soie, d'où partiront des bus relais.

RHO18 - V1

● Déjà des travaux sur la ligne de tram T7

► Vous avez sans doute déjà remarqué que cette ligne ne circule plus le soir, dès 20 h 30, depuis le 12 février. Ce sera le cas encore jusqu'au 21. Les derniers départs sont effectués à 20 h 29, de Vaulx-en-Velin/La Soie vers Décines-OL, et à 20 h 43 de Décines-OL vers Vaulx-en-Velin/La Soie.

Le réseau TCL invite les usagers à emprunter les bus relais T3 qui desservent les arrêts de Vaulx-en-Velin La Soie à Décines Esplanade.

► **À partir du 24 février et jusqu'au 18 avril** la ligne ne circulera pas certains soirs dès 20 h 30. Des bus relais seront mis en place sur la ligne T3.

● Travaux en cours sur la ligne T3

► Depuis dimanche 16 février et jusqu'au 21 février, il ne faut pas compter sur la ligne de tram T3 après 20 h 30. Elle ne circule plus. Des bus relais desservent les stations de Gare Part-Dieu Villette à Meyzieu Z.I. dans les deux sens de circulation.

► **Du 24 février au 18 avril** la ligne T3 circulera uniquement entre Vaulx-en-Velin et Meyzieu. Les stations de Gare Part-Dieu à Bel Air Les Brosses ne seront plus desservies. Là aussi, des bus seront mis en place de Part-Dieu à Vaulx-en-Velin et la ligne A du métro sera renforcée.

Certains soirs, la ligne ne sera pas du tout desservie après 20 h 30, il faudra prendre le bus sur tout le trajet.

● Modification du trafic en cours pour le Rhônexpress

Depuis ce 18 février et jusqu'au 21, le Rhônexpress ne circule plus à partir de 20 h 30. Il faut se rendre en métro A ou en bus relais à Vaulx-en-Velin/La Soie puis, d'autres bus relais seront mis en place de 20 heures à minuit entre les stations Vaulx-en-Velin/La Soie et l'aéroport Lyon Saint-Exupéry.

► **Du 24 février au 18 avril** : Le Rhônexpress circulera uniquement entre Vaulx-en-Velin et l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry. **Certains soirs, il sera interrompu à partir de 20 h 30**. Après cet horaire, il faudra s'orienter vers des bus relais.

● Interruption totale des trois lignes du 19 avril au 9 mai

Dans les transports ce mardi soir, on entendait déjà résonner l'information. Du 19 avril au 9 mai, préparez-vous à prendre uniquement le bus (et à partager la route accidentée par les travaux). Les lignes des tramways lyonnais T3 et T7 et le Rhônexpress seront totalement interrompus. Des bus relais seront mis en place, à partir de Vaulx-en-Velin, jusqu'à l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry et Meyzieu ZI (le week-end). À noter : aucune ligne TCL ne circulera le 1er mai.

Villeurbanne

Les usagers démunis face à l'arrêt partiel puis total du T3 pour plus d'un mois

Pour permettre de raccorder le T6 aux rails du T3, également empruntés par le T7 et le Rhônexpress, les lignes vont circuler partiellement du lundi 24 février au vendredi 18 avril. Puis seront totalement interrompues du 19 avril jusqu'au 10 mai, avec des bus relais en remplacement. « Un enfer sur terre » pour les usagers rencontrés au cœur du chantier, à la Gare de Villeurbanne, qui vont devoir se réorganiser.

Gilbert, habitant de la rue Saint-Charles, entre Montchat et Villeurbanne et usager quotidien du T3. Photo C.D.

Malgré l'annonce qui tourne en boucle sur les haut-parleurs à l'arrêt Gare de Villeurbanne ce mardi matin, rares sont les usagers du T3 à être informés des difficultés qui les attendent. Pourtant, à partir de lundi prochain, leur arrêt ne sera plus desservi pendant plus d'un mois.

Bus relais et métro A renforcé

Dans un premier temps, du 24 février au 18 avril, le T3, mais aussi le Rhônexpress, ne circuleront qu'à partir de Vaulx-en-Velin La Soie, puis la circulation sera totalement interrompue sur l'ensemble des lignes, ainsi que sur celle du T7, du 19 avril jusqu'au 10 mai. Des interruptions menées en raison des travaux de raccordement du prolongement de la ligne T6 aux infrastructures existantes.

En remplacement, le Sytral déploiera des bus relais et prévoit d'augmenter la fréquence des métros sur la ligne A. Mais, aux abords de l'avenue du Général-Leclerc déjà impactée par de longs mois de travaux, beaucoup de riverains s'estiment mal informés et vont être contraints de revoir leurs déplacements quotidiens.

« Les bus relais, on est bourrés dedans »

« Il y a du monde ici le matin. Le tramway, à 8 heures, il est plein. Les gens qui vont au boulot, ça va les handicaper. D'autant plus que, les bus relais, ce n'est pas la même chose. On est bourrés dedans. Moi, je suis à la retraite donc ça va, mais pour les autres… », grommelle Gilbert, un habitant du quartier « depuis 80 ans » qui va désormais se tourner vers le T2 à Grange Blanche.

« Le prix à payer pour un réseau plus dense »

« Les bus relais, c'est une bonne idée mais ils n'ont pas la même capacité et, en général il y a beaucoup trop de monde. Pour moi, ce sera la ligne de bus 25 ou télétravail », poursuit Tarik, jeune employé d'une entreprise informatique à la Part-Dieu, qui relativise : « C'est embêtant, mais c'est le prix à payer pour un réseau plus dense avec un meilleur maillage. »

Des brochures explicatives reçues lundi

À la sortie du tramway, Catherine, seule riveraine questionnée à avoir connaissance des interruptions à venir, s'interroge enfin sur le manque d'information du Sytral. « On a reçu les brochures explicatives dans nos boîtes lettres hier [lundi] seulement. J'ai appelé pour demander où sera la navette de remplacement et on n'a pas su me le dire. Je ne vois pas où sera l'axe de contournement et, avec tous ces travaux, si la navette passe par la route de Genas, je lui souhaite bon courage. Surtout, si elle vient de Meyzieu, ça va être impossible de monter dedans. Ils avaient quand même suffisamment de temps pour anticiper et rien n'a été pensé. C'est devenu une galère sans nom », s'indigne cette habitante de l'avenue du Général-Leclerc, désormais habituée au bruit des marteaux-piqueurs qui résonnent derrière elle.

« On n'est pas gâtés »

Évoquant les lignes de bus traditionnels déjà détournées par les travaux et le « débit de vélos » aux heures de pointe sur la piste cyclable temporaire de l'avenue Paul-Kruger, celle qui travaille à la Part-Dieu ajoute : « En ce moment on n'est pas gâtés. On trouvera toujours une solution, quitte à partir trois quarts d'heure plus tôt pour aller au travail à pied. Mais, au bout de deux ans de travaux au quotidien, c'est lourd. C'est un enfer sur terre. »

• Charles Deluermoz

Lyon 1er/Lyon 2e

En attendant la transformation de la Presqu'île en juin, encore des travaux

En bas de la Croix-Rousse, la place Tobie-Robatel. Parmi les changements, un nouveau quai bus pour le C13 et le C18, des trottoirs élargis et l'installation de plantations. Illustration fournie par la Métropole de Lyon

En bas de la Croix-Rousse, la rue de la Martinière va être réaménagée à partir de 2026. Le temps pour les entreprises d'engager à partir de mi-mars une rénovation des réseaux. Illustration fournie par la Métropole de Lyon

La mise en place de la zone à trafic limité et la modification de l'offre de bus entre Rhône et Saône en juin, entraine de sacrés changements d'habitudes. Et des travaux aussi, engagés en bas des Pentes de la Croix-Rousse et aux Cordeliers. C'est en tout cas ce qu'ont pu constater ceux qui ce mardi soir étaient conviés à une réunion publique.

Dans trois mois un peu plus, s'ouvre un imposant et épineux nouveau chapitre entre Rhône et Saône avec la mise en place de la zone à trafic limité ou ZTL mais aussi une modification importante de l'offre de bus. Le tout piloté par la Métropole de Lyon, la Ville de Lyon et Sytral Mobilités, dans le cadre du projet Presqu'île à vivre.

● Le nouveau parcours des lignes de bus : tout aux Cordeliers

Ce sera l'un des plus grands changements. Et pourtant, beaucoup ignorent encore tout de la nouvelle offre de transports en commun qui concerne les très utilisées lignes C3, le C13 et le C14.

Plus aucun de ces bus ne passera par le secteur Terreaux/Hôtel de Ville via la rue de la République. Désormais ils emprunteront les quais de Saône et le secteur des Cordeliers via la rue Grenette pour rejoindre la rive gauche du Rhône.

Dans le sens inverse, ils traverseront une fois la Saône, par le pont Maréchal-Juin afin de rejoindre la gare Saint-Paul ou les quais de Saône pour le C3 et le C14. Pour la ligne C13, ce sera même deux fois avec un passage pont La Feuillée pour rejoindre les hauteurs de la Croix-Rousse.

● Place Tobie-Robatel : des travaux pour passer les virages

Comme il s'agit de bus articulés, il va falloir revoir certains mouvements tournants. C'est là tout l'objet des travaux qui commencent place Tobie-Robatel (Lyon 1er) empruntés par le C13 et le C18 après avoir descendu la Croix-Rousse, avancent les services de la Métropole. L'idée est aussi de rénover la voirie, d'élargir les trottoirs, d'installer les arrêts de bus en vis-à-vis et des plantations.

Dans le même temps ou presque, des travaux visant à rénover les réseaux seront engagés de mi-mars à mi-mai rue de la Martinière.

● Zone à trafic limité de la Presqu'île : « pourquoi vous faites tout ça ? »

La ZTL sera donc mise en place au début du mois de juin. Et sera visible avec l'installation de cinq bornes escamotables à l'entrée de la zone. Pour permettre une reconnaissance de plaques d'immatriculation de tous les ayants droit enregistrés. Deux sont en cours, rue Port-du-Temple et rue Gentil. Pour les deux autres situées rue Childebert et rue Edouard-Herriot, les travaux sont à planifier. Pour celle de la rue Constantine, les travaux sont programmés en juin. « Avez-vous fait de réelles études d'impact », demande une commerçante de la rue qui finalement interroge « pourquoi faites-vous tout ça ? ». Tout à côté, Édouard Hoffmann, candidat à la mairie de Lyon lance aux élus : « vous faites les choses de manière dogmatique ».

● Rue de la Bourse et du Garet : le projet qui passe mal

La réflexion commence, prévient-on du côté de la Métropole. Il n'empêche. L'idée de pérenniser la piétonnisation de la rue du Garet et de créer un parvis devant le lycée Ampère rue de la Bourse tout en mettant en valeur la chapelle de Trinité a conduit la collectivité à réfléchir sur un réaménagement complet de la voie. Réactions dans l'assistance. « Les commerçants ne sont pas d'accord, on n'en veut pas », déclare l'un d'entre eux.

« Des projets comme ça, ça se travaille sur place » dira Christophe Cédat. Et le patron du Café 203 d'évoquer « des travaux de réseaux qui nous ont fait perdre 10 % de nos activités ». Quand un autre déclare « les travaux de réseaux, c'est une manière de nous imposer des aménagements de rues. Aujourd'hui nos quartiers sont endommagés, la totalité de la Presqu'île est complètement ravagée ». L'apaisement n'est pas pour maintenant.

● **Aline Duret**

Plus de 800 bus par jour sont attendus rue Grenette

Difficile de les éviter. Les travaux lancés dans le secteur Cordeliers/Grenette sont très imposants. Avec une réfection des réseaux réalisée juste avant le réaménagement des espaces publics en cours. L'objectif étant de tout terminer à la fin du mois de mai. Car à partir de là c'est un important trafic de bus qui empruntera ce nouvel itinéraire.

Les Cordeliers

À un point tel qu'il faut désormais parler d'un pôle Cordeliers. Ou « lieux de correspondance pour les transports en commun de la Presqu'île », expliquent les services de la Métropole. La place des Cordeliers est réaménagée avec de larges trottoirs et des plantations. Ici ne se retrouveront pour passer le pont Lafayette et rejoindre la rive gauche que des lignes fortes, les C3, 13,14.

Qui auparavant, auront traversé la rue Grenette, tout comme le C18 dont le terminus sera désormais aménagé aux Cordeliers, là où se trouve le métro et qui devrait passer en trolleybus articulé. À cela, il faut ajouter l'arrivée d'une nouvelle ligne, la C23 qui venant de la Cité internationale et longeant le Rhône se retrouve aussi aux Cordeliers.

Rue Grenette

La rue Grenette est fermée à la circulation automobile depuis mai 2024. Ce qui n'a pas manqué de provoquer de très nombreuses réactions, cette liaison étant considérée par certains comme un passage indispensable entre l'Ouest et l'Est de la Presqu'île.

Si l'espace affecté aux trottoirs n'est pas modifié, il s'agit aujourd'hui de « reprendre la structure de la chaussée afin de supporter le poids des bus ». Intention qui se traduit par l'installation « d'une structure de chaussée adaptée à ce nouveau trafic » et « une garantie de robustesse du système dans le temps ». De 10 000 voitures par jour on passera à plus de 800 bus par jour.

60020 - 1/1

Lyon 8e

Travaux avenue des Frères-Lumière : tous les moyens sont bons pour dire « stop »

Bien décidée à « sauver son bébé », la gérante de la boutique Grain de Sable, Karine Pertus, s'est personnellement engagée dans une campagne contre les travaux d'aménagement de l'avenue des Frères-Lumière. Transformée en terrain de cross, l'artère serait, à l'entendre, un repoussoir pour les clients. Son chiffre d'affaires en pâtit cruellement.

Karine Pertus, gérante de la boutique Grain de Sable dans la rue des Frères-Lumières, interpelle sur les travaux de Monplaisir. « C'est intenable ». Photo Cyril Lestage

Karine Pertus, la gérante de la boutique Grain de Sable, est devenue, d'une certaine manière, la nouvelle icône de la situation anxiogène générée par les travaux de l'avenue des Frères-Lumière. Depuis le mois de janvier, cette rue commerçante et animée du quartier de Monplaisir est en chantier dans le cadre du réaménagement mené par la Métropole de Lyon. On annonce pour 2026 des trottoirs élargis et ombragés, des plantations généreuses, un meilleur partage de l'espace entre les vélos et les voitures. Sauf qu'en attendant cette version de l'avenue des Frères-Lumière revue et corrigée, il faut en passer par la phase « travaux ».

La moitié de la voirie a déjà « sauté », les trottoirs sont en pleine réfection transformés en véritable terrain de cross. Difficile de se frayer un chemin, surtout côté numéro impairs quand la marche est peu assurée ou que l'on est à mobilité réduite. Quant à la voie de circulation, elle est devenue étroite et chaotique voire dangereuse.

« Ici, c'est ma vie »

Un parcours du combattant qui, sur l'échelle des nuisances, mettrait l'avenue des Frères Lumières dans le top 3 des voies en tension avec la rue Garibaldi où le comblement de la trémie est terminé mais l'emprise de chantier reste importante et l'avenue Félix-Faure en pleins travaux en raison de la création d'une nouvelle ligne BHNS.

Trop, c'est trop, s'indigne, en substance la commerçante qui depuis quelques semaines, s'adresse à toutes les oreilles pour faire entendre son mécontentement. Son engagement est très personnel, tout comme ses opinions : elle n'a « rien à perdre, avec la situation actuelle », lâche-t-elle avant d'ajouter : « Je suis passée par des cancers, mes parents sont commerçants dans la rue depuis que je suis petite. Ici, c'est ma vie. Ma boutique, c'est mon bébé, je veux le sauver. »

Car à l'entendre, les lourds travaux de la rue tuent progressivement son commerce. Elle en veut pour preuve des matinées où elle sort un chiffre de 14,90 € seulement. « Comment tenir ainsi ? Avec ma mère, nous sommes obligées d'ouvrir à des horaires "extra-large" pour ne pas mettre la clef sous la porte. Je suis obligée de travailler 7 jours sur 7, pour sauver mon commerce. »

« Le carnage de la rue »

Ce jour-là, elle pose devant les barrières de chantier avec une pancarte sur laquelle elle a écrit en grosses lettres « Stop ».

Parfois, elle va plus loin, ajoutant du chaos au désordre ambiant, n'hésitant pas à franchir certaines lignes pour se faire entendre. Un jour, elle a entrepris de déplacer et d'enlever les barrières de chantier pour les ranger, ailleurs. « Ça fait du bien, c'était beau. » Un autre, elle fait dépanner sa voiture et bloque l'avenue des frères Lumières pour mettre en scène « le carnage de la rue ».

> **« Une situation qui n'est pas de l'ordre du rationnel »**
> **Réaction de la mairie du 8e arrondissement**

Elle prend également à partie le maire du 8e, Olivier Berzane, lorsqu'il vient à passer dans la rue. La police municipale serait intervenue à son commerce. « Je me suis fait insulter et jeter des ordures devant ma boutique », confie-t-elle.

« On ne commentera pas la situation avec cette personne-là », réagit-on du côté de la mairie du 8e qui estime que l'on est « dans une situation qui n'est pas de l'ordre du rationnel ». La mairie reconnaît malgré tout « que des commerçants qui sont contents de ce qui passe, nous n'en connaissons pas », même si elle n'a reçu aucune demande officielle de commerçants concernant la tenue du chantier. De son côté, la Métropole assure que « le chantier est tenu correctement » et ajoute : « Le projet est de refaire un cœur de quartier très qualitatif ! Elle est pourtant nécessaire pour profiter, demain, d'un espace où il fera bon vivre et faire ses courses en toute quiétude. » Karine Pertus, elle, ne sait pas si elle tiendra jusque-là.

• De notre correspondant Cyril Lestage

« Les élus entendent, mais n'écoutent pas »

Contactée ce jeudi par la rédaction, l'association de riverains et travailleurs J'aime Monplaisir ne partage pas les méthodes de Karine Pertus : « Nous n'avons rien à voir avec cette dame, clarifie Jean-Victor Malaterre, son vice-président. On n'est pas du tout d'accord avec son attitude [...] Nous non plus on ne s'entend pas toujours avec les élus, mais il y a un respect minimum à avoir entre les uns et les autres. C'est le b.a.-ba de la vie sociale et du dialogue. »

Sur le projet porté par la Métropole, avenue des Frères-Lumières : « On est d'accord avec la refonte. Mais lorsqu'on a fait des propositions aux élus, ils n'ont rien voulu savoir. Le parking souterrain, c'est non. Le filtre multimodal, c'est non... même pas pour une expérimentation ! Ils entendent, mais n'écoutent pas. Pourtant, leurs choix ont des conséquences directes sur la vie des riverains et des commerçants [...] Beaucoup de chalands ne viendront plus. »

Et au sujet du chantier, Jean-Victor Malaterre rappelle que si cette période de travaux est provisoire, « fort heureusement », elle n'en demeure pas moins douloureuse pour les boutiquiers de l'avenue. « Certains constatent une baisse allant de 20 à 25 % de leur chiffre d'affaires », affirme-t-il. Quant à la circulation piétonne : « Elle est devenue très difficile. D'autant plus pour les personnes handicapées qui ne parviennent pas à passer les petits ponts. »

Lyon Capitale

Lyon : de premiers travaux à Perrache, la passerelle du centre d'échanges détruite

- 14 février 2025 À 12:58
- par Nathan Chaize

Les travaux de démolition de la passerelle du centre d'échanges Lyon-Perrache vont débuter.

C'est un chantier qui risque de perturber les habitudes des usagers, mais qui marque aussi le début d'un projet d'ampleur pour enfin gommer la “fracture urbaine” que représente le centre d'échanges Lyon-Perrache.

À partir du 17 février, la passerelle qui relie la gare ferroviaire au centre d'échanges sera fermée, puis démolie. L'emprise du chantier "*occupera une partie du parking attenant à la passerelle*", précise par ailleurs la Métropole de Lyon. Et d'ajouter : "*L’ouvrage sera démoli en 3 grandes phases distinctes pendant 7 mois : curage, désamiantage et démolition de la dalle, des poutrelles et des poutres. Afin de diminuer le poids de la passerelle, la dalle sera préalablement démolie à l’aide d’un robot par la partie supérieure. Les poutres seront détruites avec une cisaille béton et les poutrelles les plus imposantes seront démolies par sciage-levage.*"

Lire aussi : Perrache, “une fracture urbaine” bientôt gommée promet la Métropole de Lyon

De nouveaux parcours, allongés, seront mis en place entre le métro, la gare routière et la gare SNCF. "*Dès les premiers jours, des panneaux et un marquage au sol guideront les usagers le long de leur trajet*", assure la Métropole. À pied depuis la place Carnot et le métro A, les usagers devront ainsi emprunter le passage France Péjot. Pour les personnes à mobilité réduite en transport en commun, il sera préférable de descendre à la station de tramway “Place des archives” pour accéder à la gare par le hall sud.

Pendant toute la durée des travaux, "*les transports en commun circulent normalement (métro, tram, bus) sauf perturbation imprévue. Les parkings couverts fonctionnent normalement. Les taxis sont déplacés sur l’esplanade côté nord de la gare*", indique la Métropole de Lyon.

Les travaux coûteront 800 000 €, financés par la Métropole de Lyon. Ils doivent s'achever en septembre. En décembre 2025 débuteront les travaux de réaménagement de la gare routière, puis la transformation du centre d'échanges dès la mi-2026. L'ensemble du projet devrait être achevé d'ici à la fin de l'année 2030.

LOCALTIS : magasins de centres-ville en mal de fréquentation

Les magasins de centres-villes en mal de fréquentation

Publié le 13 février 2025par Emilie Zapalski pour Localtis Action cœur de ville, Développement économique, Petites Villes de Demain, Revitalisation des centres villes

La fréquentation des magasins en centre-ville continue de baisser en 2024 et plus fortement que dans les autres zones. Le bilan de Procos (fédération pour la promotion du commerce spécialisé) présenté le 12 février 2025 pointe les difficultés que traversent ces centres-villes, entre contexte économique, développement du e-commerce et de la “seconde main”, et politiques des villes jugées parfois excessives notamment en matière d'accès. De manière générale, le taux de vacance commerciale est en hausse, à 10,64%. En revanche, les autorisations des commissions départementales atteignent un "plan historiquement bas", avec une chute des 67% des surfaces autorisées en cinq ans.

En 2024, la baisse de la fréquentation des magasins est moins forte qu'en 2023 (-1,6% contre -2,3%) mais elle est toujours plus marquée dans les centres-villes (-1,8%) qu'en périphérie (-1,2%) et que dans les centres commerciaux (-0,8%). C'est ce qu'indique le bilan de l'activité du commerce spécialisé de Procos sur l'année 2024, présenté le 12 février 2025. Une évolution en centre-ville qui représente un sujet d'inquiétude pour la fédération, sujet "qu'il va falloir qu'on continue à suivre", a indiqué son délégué général, Emmanuel Le Roch. "Les activités de commerce dans l'urbain rencontrent des difficultés croissantes, en particulier les activités non alimentaires", indique le bilan, qui fait part d'une année 2024 globalement en légère hausse des ventes en magasins (+1,1%) sur l'ensemble des secteurs, toutes zones confondues. Au cœur des problématiques de ces centres-villes : les difficultés économiques, avec la fermeture de magasins d'habillement et de chaussures ces dernières années, le développement du e-commerce, de la seconde main, l'explosion des ventes des plateformes chinoises (Temu, Shein).

Des politiques des villes excessives

"De nombreuses causes de fragilisation sont à rechercher du côté de la politique des villes et des décisions des élus locaux, assure aussi le document de Procos, si certains objectifs sont louables (baisser la pollution, pacifier l'espace public, partager celui-ci entre la voiture, vélo, piétons…), les politiques des villes peuvent avoir des conséquences très destructrices, soit parce qu'elles sont excessives (trop grande difficulté d'accès avec des plans de circulation trop compliqués, mauvaise politique de stationnement, mise en œuvre de travaux de voirie sans planification tenant compte des impacts économiques) alors que les impacts irrémédiables sur certains types de commerce sont indéniables". La mise en œuvre de dispositifs tels que les zones à faibles émissions (ZFE) ou à trafic limité (ZTL) compliquent aussi les choses. "L'accessibilité demeure un point vital pour les activités de commerce", soutient Procos, pour la marchandise comme pour les consommateurs.

Un taux de vacance à la hausse

En matière de vacance, le taux a augmenté en 2024, passant de 9,73% à 10,64% entre 2023 et 2024. Une hausse surtout significative dans les rues marchandes et dans les centres commerciaux, dans une moindre mesure dans les zones commerciales.

Ce constat rejoint celui dressé par l'association Villes de France pour qui "le contexte politique incertain et mouvant de ces derniers mois a malheureusement occulté ce qui doit être aujourd'hui considéré comme un véritable sujet de vigilance". "Il y a un an déjà, notre association avait alerté les pouvoirs publics sur les difficultés rencontrées par les commerces de proximité", rappelle-t-elle dans un communiqué du 4 février. Elle réaffirme "avec conviction" la nécessité d'une révision de la taxe sur les locaux commerciaux vacants et la création d'un dispositif équivalent à l'ancien Fisac, tout comme de nouveaux outils pour permettre aux maires de valider l'installation de certains magasins en centre-ville (voir aussi notre article du 15 janvier).

Le bilan de Procos fait aussi le point sur l'immobilier commercial, avec des autorisations accordées en CDAC (commissions départementales d'aménagement commerciales) qui ont atteint un plancher historiquement bas : elles sont passées de 552 en 2023 à 406 en 2024, soit une baisse de 26% en un an et une chute de plus de 35% entre 2022 et 2024. "Entre 2019 et 2024, le total de surface autorisé en CDAC est passé de 1,3 million de m2 à 470.000 m2, soit une baisse de 67%, c'est sept fois moins qu'en 2011", souligne le bilan. "On est sur un plancher qu'on n'a jamais connu, a insisté Emmanuel Le Roch, c'est un véritable changement de paradigme". Et la surface moyenne des dossiers autorisés est de plus en plus faible. On atteint 1.320 m2 de surface de vente moyenne en 2024.

Un stock de projets en très large baisse au fil des années

Plus globalement, le stock de projets recensés par Procos diminue largement : "Sur les cinq dernières années, le total de surfaces terminées est de 1,7 million de m2 sur 376 projets alors qu'il y a cinq ans, 5,4 millions de m2 étaient recensés sur 518 projets". Seuls les projets mixtes (commerce et logement) sont en augmentation, "avec une inflexion récente moins favorable", précise Procos, due aux difficultés de crédit et de logement. "Les centres commerciaux de centre-ville quant à eux occupent une place très faible et qui ne cesse de décroître du fait des difficultés de mise en œuvre de ces projets", ajoute la fédération.

Procos s'interroge aussi sur la transformation des zones commerciales, qui fait l'objet d'un appel à manifestation d'intérêt lancé pour sélectionner 70 territoires qui seront accompagnés (voir notre article du 29 mars 2024). Avec le changement de gouvernement, "qu'adviendra-t-il de cette démarche ?", questionne la fédération, qui estime que la transformation ne pourra se faire qu'à travers un double partenariat, entre public et privé d'une part, et entre les acteurs de ces projets (collectivités, promoteurs, aménageurs) et ceux qui sont déjà sur place (propriétaires et exploitants), d'autre part.

L'Essentiel Lyon du 17/02/2025

3 - Nouvelles stations pour le T3 🚋

La station Lycée Colonel-Beltrame préfigure l'avenir du tramway lyonnais (crédit : Ville de Meyzieu).

Une **étape clé** pour le réseau du **tramway lyonnais** est franchie aujourd'hui avec l'**ouverture** de **2 stations** d'un genre nouveau à **Meyzieu** et à **Décines**.

CE QU'IL FAUT SAVOIR

- Intégrées aux lignes **T3** et **T7**, elles visent à améliorer la desserte de l'**Est lyonnais**, un secteur en pleine croissance démographique et économique.
- À **Meyzieu**, la station **Lycée Colonel-Beltrame** offre un accès direct à l'établissement scolaire, qui accueille plus de **1 800 élèves**, ainsi

qu'au **centre aquatique** Les Vagues.

- La station **Roosevelt** à **Décines** accompagne le développement du projet urbain D-Side, qui mêle logements, bureaux et équipements publics. Elle permet de rejoindre la **Part-Dieu** en **15 min**.
- Ces nouvelles stations sont **100 % accessibles** et dotées de quais adaptés aux personnes à mobilité réduite.

LA TOILE DE FOND

- Ces infrastructures font partie du programme « Tramway performant », un projet majeur du mandat 2021-2026 du **SYTRAL**.
- Le programme inclut également l'achat de **35 rames** de **43 m** (contre 32 m actuellement), augmentant de **30 %** la **capacité** des lignes les plus fréquentées, à savoir **T1** et **T2**. Pour les accueillir, les quais de **37 stations** sont en cours d'agrandissement.
- Le SYTRAL met aussi l'accent sur la qualité du service. Outre la **vidéosurveillance**, la **climatisation** et des **sièges** plus ergonomiques, le **design** des rames a été pensé pour améliorer la **sécurité** des **piétons** et **cyclistes**.

À VENIR

- D'ici à quelques semaines, la ligne **T5** s'enrichira d'une **nouvelle station** : Chassieu ZAC du Chêne. Elle desservira une zone d'activités où travaillent 3 000 personnes.
- L'arrivée des **rames de 43 m** est attendue dès fin **2025** sur le **T2** et en **2026** pour le **T1**.
- En plus de l'arrivée du **T6 Nord**, du **T9** et du **T10**, le tramway, tel qu'il a été inauguré en **2001**, aura entièrement **changé de visage** l'année prochaine.

L'Essentiel Lyon du 17/02/2025

1 - Démolition de la passerelle de Perrache 🚧

Fait de 2 680 tonnes de béton et d'acier, l'ouvrage disparu permettra l'ouverture du centre d'échanges (crédit : Métropole).

Ce lundi, c'est un pan de l'**histoire architecturale lyonnaise** qui commence à **disparaître**. La passerelle reliant la **gare SNCF** à la **gare routière** va être détruite, entraînant la modification des habitudes de 30 000 usagers quotidiens.

CE QUI SE PASSE

- Construite dans les **années 1970**, la **passerelle** du **centre d'échanges** de **Perrache** n'était pas seulement **vieillissante**, elle était surtout devenue un **obstacle** dans le **paysage urbain**.

- Avec sa **destruction**, la Ville et la Métropole lancent la **1re phase** du projet « Ouvrons Perrache », visant à rendre le quartier plus **accessible** et **agréable** à vivre.
- L'opération, qui durera **7 mois**, se fera en plusieurs étapes : **curage** de l'ouvrage, retrait des matériaux contenant de l'**amiante**, puis **démolition** progressive de la structure de **2 680 tonnes**.
- La **dalle** sera d'abord **démontée** par des **robots**, avant que les poutres ne soient découpées et levées. Objectif affiché : **recycler 97 % des déchets** issus des travaux.

EN ATTENDANT

- Avec la **fermeture définitive** de la passerelle, les **trajets** vont être **modifiés** et les 30 000 usagers quotidiens doivent prendre de nouvelles habitudes. **À pied**, depuis la place Carnot et le métro A, le **passage France-Péjot** devient l'itinéraire recommandé.
- Pour les **personnes à mobilité réduite**, mieux vaut descendre du tramway à la **station Place des Archives**, qui offre un accès plus direct à la gare SNCF.
- Les **transports en commun** continueront de **fonctionner normalement**, y compris le métro, le tramway et les bus. Les **parkings** restent **ouverts** et les **taxis** sont déplacés côté **nord de la gare**.
- La passerelle aura complètement disparu d'ici à l'été prochain.