



REVUE DE PRESSE*

DU VENDREDI 20 DECEMBRE 2024

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

Lyon | Villeurbanne

Pourquoi la Métropole veut limiter les parkings en sous-sols ?

La modification n° 4 du PLU-H, plan local d'urbanisme et de l'habitat, sera au programme du conseil de la Métropole la semaine prochaine. L'exécutif en a présenté les grandes lignes ce vendredi, dont une nouvelle mesure pour préserver la ressource en eau.

● Un périmètre de sensibilité autour de la nappe phréatique

L'enjeu de la préservation de la ressource en eau est une nouvelle fois mis en avant par l'exécutif écologiste. Parmi les dispositifs introduits par la modification n° 4 du PLU-H, figure la création d'un "périmètre de sensibilité", sur la rive gauche du Rhône. Il concerne donc Villeurbanne et Lyon 6^e, 3^e et 7^e. « On sait que la nappe est à fleur entre zéro et quatre mètres [NDLR : sous la surface] », a rappelé Béatrice Vessiller, vice-présidente de la Métropole en charge de l'urbanisme. La construction des parkings en sous-sol des immeubles sera donc limitée à un niveau -1. « C'est un niveau de sous-sol maximum et à condition de montrer que l'on n'est pas dans la nappe à cet en-



Pour éviter un potentiel rabattement de la nappe phréatique, il sera interdit de construire des parkings en niveau -2 sur une partie de Lyon et Villeurbanne. Photo d'archives Joël Philippon

droit-là. Si la nappe est très peu profonde, il n'y a pas de stationnement en sous-sol », a complété l'élue. Dans le cas où il ne serait pas possible de réaliser des places en rez-de-chaussée, les promoteurs seront dispensés des exigences de stationnement.

● Plus de logements aux abords des transports en commun

Pour faire face à la crise du lo-

gement, la Métropole veut favoriser les constructions autour des lignes fortes, comme les tramways à Bron, Villeurbanne ou Vénissieux. « Nous nous engageons à construire plus. Tout mètre carré artificialisé doit profiter au plus grand nombre », a insisté Renaud Payre, vice-président en charge de l'habitat.

La Métropole veut « poursuivre le rééquilibrage et la mixité sociale », en appuyant sur la

production de logements sociaux, à la demande de l'État, dans les communes carencées. À noter, un Secteur de mixité sociale (SMS) est créé à Caluire.

Autre enjeu selon Renaud Payre, conserver des tailles minimales de logement. « On commence à avoir des alertes. Certaines familles quittent des parties de notre Métropole faute d'avoir un projet résidentiel qui correspond aux besoins familiaux », a-t-il précisé. Cela passe notamment par des outils pour éviter la division des logements.

● Un bonus de constructibilité

Le foncier est rare sur la Métropole et donc la question de la hauteur des bâtiments a souvent été mise en avant par les promoteurs. Une nouveauté, le "bonus de constructibilité" permettra des immeubles plus hauts que la limite actuelle.

« On autorisera un dépassement de la règle de hauteur de 20 %, dans la limite d'un niveau supplémentaire, à condition d'avoir un projet bien intégré sur le plan urbain, environnemental, architectural », a assuré Béatrice Vessiller. Ces projets devront être exemplaires au ni-

veau environnemental.

● 16 zones ouvertes à l'urbanisation

« On continue à rétrozoner pour protéger les terres agricoles et naturelles », a indiqué Bruno Bernard, le président de la Métropole. 77 hectares sont ainsi concernés.

Parallèlement, 16 zones vont être ouvertes à l'urbanisation (96 hectares). « Deux tiers sont déjà artificialisés, donc on ne va artificialiser que 36 hectares supplémentaires », a précisé Béatrice Vessiller. La moitié concerne du développement économique (ZAC de la Poterie, à La Tour-de-Salvagny, campus numérique de Charbonnières, friche ABB à Décines-Charpieu, Le Carreau à Corbas...)

À noter aussi le projet Peyssillieu, à Meyzieu. « Après des dizaines d'années de blocage de dossier nous avons trouvé une solution. Une solution qui permet de préserver les terres agricoles dans leur quasi-totalité, qui permet au centre commercial d'être renouvelé, la construction de 500 logements et de requalifier l'entrée de ville de Meyzieu », s'est félicité Bruno Bernard.

● A.-L.W.

Samedi 14 décembre 2024

Actu Lyon et région | 15

Rhône

Port de Lyon : l'arrivée de CMA CGM vise à dynamiser le fret fluvial

La Compagnie nationale du Rhône (CNR), qui gère le port de Lyon, vient de confier l'exploitation des deux terminaux à conteneurs de l'infrastructure à CMA CGM. L'annonce a été officialisée ce vendredi à Lyon. La sous-concession est attribuée pour 30 ans. L'armateur marseillais veut doubler les volumes de fret d'ici 2032.

C'est officiel depuis ce vendredi 13 décembre à Lyon : l'armateur français et géant mondial CMA CGM a remporté, via sa filiale CMA Terminal Holding, la sous-concession des deux terminaux à conteneurs du port de Lyon (sur 15,5 hectares), pour une durée de 30 ans. L'acteur marseillais et ses partenaires (Caisse

des Dépôts, CCI Lyon Métropole Saint-Etienne Roanne et CCI Aix-Marseille-Provence) vont investir environ 40 millions d'euros pour rénover les terminaux dédiés à la manutention de conteneurs et colis lourds et « transformer le lieu en vraie plateforme multimodale », comme l'a précisé Emmanuel Delachambre, directeur général en charge des terminaux du groupe CMA CGM.

100 000 conteneurs fluviaux d'ici 2030

Le port de Lyon est géré par la Compagnie nationale du Rhône (CNR) qui, en confiant l'exploitation des terminaux au consortium porté par CMA CGM, veut impulser une nouvelle dynamique pour le trafic de conteneurs

sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône (MeRS). L'objectif est de traiter 100 000 conteneurs fluviaux d'ici 2030, contre 60 000 en 2023 et de monter à 120 000 en 2032. Sur l'axe MeRS, seules 5 % des marchandises passent aujourd'hui par le Rhône, contre 80 % par la route et 15 % par le rail. Les péniches qui naviguent entre Marseille et Lyon transportent pour l'heure principalement du vrac (matériaux du BTP, bois, cultures agricoles...). En 2023, 1,9 million de tonnes de marchandises acheminées par le fleuve et le rail ont été traitées au port de Lyon.

« CMA CGM est un trait d'union entre Lyon et la Méditerranée », a indiqué Laurence Borie-Bancel, présidente du directoire de la CNR, qui espère



La présidente du directoire de la CNR Laurence Borie-Bancel aux côtés de Grégory Doucet, maire (Les Écologistes) de Lyon et de Christophe Castaner, président du Conseil de surveillance du port de Marseille Fos. Photo Richard Mouillaud

voir le Rhône être mis davantage à contribution en matière de fret. « L'ambition du président de la République, de développer cet axe, est suivie de faits concrets », a rappelé Fabienne Buccio, préfète de la région Auvergne Rhône-Alpes. L'investissement s'inscrit en effet dans la logique du « grand port Marseille-Lyon », évoqué par Emmanuel Macron, pour irriguer davantage les marchés européens. L'arrivée de CMA CGM à Lyon est une étape. Mais si le transport fluvial peut gagner des parts de marché, il ne peut remplacer la route : un trajet

Marseille-Lyon par le fleuve prend entre deux et trois jours, contre près de quatre heures en camion, pour un prix aujourd'hui quasi-équivalent.

« Un hub fluvio-maritime »
« L'ambition est celle d'abord d'un transport plus propre », a relevé Christophe Castaner, président du Conseil de surveillance du port de Marseille Fos, « il s'agit de construire un hub fluvio-maritime au cœur de l'économie européenne ». CMA CGM commencera son aventure lyonnaise au printemps 2025.

● Valérie Bruno

Dimanche 15 décembre 2024

Actu Lyon | 23

Lyon

Fête de l'Ovalie pour l'inauguration du stade de la Sarra, entièrement rénové

Entièrement rénové pour la pratique du rugby, le stade de la Sarra situé 56, rue Pauline-Marie-Jaricot (Lyon 5^e) a été inauguré ce samedi 14 décembre. C'est le club omnisports de Lyon (COL) qui jouit de fendoit après des travaux qui ont duré six mois.

Samedi de fête pour le stade de la Sarra, à l'occasion de son inauguration qui s'est déroulée notamment en présence de Julie Nublat-Faure, adjointe au maire de Lyon déléguée aux Sports, à la Vie associative, aux Grands événements sportifs et à l'Éducation populaire et Nadine Georgel, maire du 5^e arrondissement.

Désormais dédié au rugby, cet ouvrage a fait l'objet de travaux entre mai et septembre derniers. Il s'agissait, pour la Ville de Lyon, comme pour la Métropole, qui ont investi respectivement 1 million et 200 000 €, de le remettre aux



Ce samedi 14 décembre, le club omnisports de Lyon (COL) a proposé des séances d'entraînement de l'école de rugby, puis deux matchs. Photo Eric Baule

normes et d'aménager un terrain synthétique avec des billes en liège. C'est en tout

cas ce qu'ont pu constater les participants invités à assister aux séances d'entraînement

de l'école de rugby suivies de deux matchs dans l'après-midi.

Le club intervient parfois dans les Ehpad

L'équipement ainsi rénové abrite le club omnisports de Lyon (COL). Avec ses quelque 600 adhérents, la structure est en pleine expansion.

Un club « très présent dans la formation des jeunes », qui peut accueillir des équipes de Fédérale 2, mais aussi les enfants de ce quartier du 5^e arrondissement et intervenir parfois dans les Ehpad, à Léon-Bérard, ou avec les enfants d'IME qui viennent jouer au rugby.

Le terrain reste un équipement en libre accès, en dehors des créneaux sportifs. Ce sont Denis et Céline Farnier, dirigeants du club, qui ont pensé à ce stade pour installer le club de rugby.

La bataille, avec le soutien de Bertrand Artigny, adjoint en charge du Sport dans le 5^e arrondissement « fut de longue haleine », ont-ils rappelé.

Villeurbanne**La construction avance sur le site de l'ancienne clinique du Tonkin**

La démolition de l'ancienne clinique est achevée au Tonkin, à Villeurbanne. Photo Olivier Philippe

Après la phase de démolition et le terrassement, les ouvriers vont entamer le chantier de construction de la médiathèque, début 2025, alors que le gros œuvre est quasiment achevé pour l'immeuble de logements.

Pour l'instant, cela ressemble à un terrain vague et c'est normal : à Villeurbanne, la démolition et le désamiantage de l'ancienne clinique du Tonkin, désertée depuis 2019, ont été achevés début octobre, les travaux de terrassement ont suivi, et il reste désormais à entamer la construction des trois nouveaux bâtiments.

Pour rappel, la médiathèque des Samourais déménagera

sur ce site, dans un bâtiment de 1 210 m². Le chantier est en préparation, le futur bâtiment vient d'être vendu, pour un début des travaux effectif « début 2025 », annonce Laurent Doyat, directeur régional tertiaire d'Icade, l'un des deux promoteurs immobiliers derrière le projet. La livraison devrait prendre deux ans – « d'ici à fin 2026 ».

Elle sera accompagnée de 12 158 m² de bureaux, 5 894 m² dédiés à un établissement d'enseignement supérieur, et 1 000 autres pour des activités artisanales. Fin 2025 pour lancer le chantier enseignement, début 2026 pour les bureaux.

La fin des nuisances

Laurent Doyat l'assure, la

gêne causée par les travaux et signalée par les riverains à l'été 2024 ne se reproduira pas, car la démolition est achevée. « C'est ce qui est destructif qui crée des nuisances. Et puis la poussière en août, en pleine chaleur, n'aidait pas. »

Par ailleurs, le gros œuvre est quasiment achevé concernant l'immeuble qui accueillera les logements, celui surmonté d'une grue au niveau du 20, rue du Tonkin. Car le projet prévoit également un bâtiment de 2 100 m², comprenant 26 appartements. 35 % de ces logements seront destinés au logement social. Au total, donc, 22 000 m² de bâtiments neufs, outre 2 600 m² de partie jardin.

● O. P.

Métropole de Lyon

Zone à faibles émissions : virage serré au prochain conseil métropolitain

À 15 jours de l'interdiction d'accès de 136 000 véhicules Crit'Air 3 dans la ZFE, l'opposition de droite entend dénoncer « une exclusion sociale » au conseil métropolitain, ce lundi. Mais que fera l'aile gauche de la majorité, volontiers critique par le passé, alors que les Écologistes se concentrent sur l'amélioration de la qualité de l'air ?

A Marseille et à Strasbourg, on a reculé. Mais dans la Métropole de Lyon, Les Écologistes entendent poursuivre leur feuille de route. À savoir exclure, à partir du 1^{er} janvier 2025, les véhicules munis de vignettes Crit'Air 3 dans la zone à faibles émissions (ZFE). Au total, 136 000 voitures sur les 650 000 immatriculées dans l'agglomération – sans compter les automobilistes d'intercommunalités voisines, dont

certains viennent travailler quotidiennement à Lyon – ne pourront ni circuler, ni stationner.

Certes, la pose des radars de lecture des plaques d'immatriculation reliée au fichier Crit'Air est encore reportée à 2026, comme l'a annoncé le ministre démissionnaire délégué aux Transports, François Durovray, au *Progrès*, le 10 octobre dernier. Mais les forces de l'ordre, à l'occasion d'un contrôle ou le plus souvent une fois le véhicule garé, peuvent sortir leur carnet à souche électronique (68€ pour un véhicule léger, 135 € pour un lourd).

Pour Les Écologistes, il est urgent d'appliquer le calendrier, la qualité de l'air n'étant pas au rendez-vous, surtout dans la perspective d'un abaissement du seuil de tolérance du dioxyde d'azote en 2030.

Une dérogation pour les travailleurs aux horaires décalés ?

Le vote, ce lundi, de subventions pour l'achat de véhicules propres par des particuliers et des professionnels (*lire par ailleurs*), sera l'occasion, pour l'opposition, de dire tout le mal qu'elle pense d'une « conduite à marche forcée » de la mesure. On en a d'ailleurs eu un avant-goût au conseil municipal de Lyon, ce jeudi, comme siles conseillers municipaux qui siègent aussi de l'autre côté du Rhône, fourbissaient leurs armes.

La centriste Laurence Croizier a ainsi alerté sur « l'exclusion sociale » en critiquant parallèlement l'augmentation des tarifs des transports en commun lyonnais à la main de Bruno Bernard, le président écologiste de la Métropole.



Les élus évoqueront la ZFE à l'occasion du vote d'aides financières à des professionnels et des particuliers pour l'achat de véhicules propres. Photo Joël Philippou

Même son de cloche du côté de David Kimelfeld. L'ancien président de la collectivité (2017-2020) n'a de cesse d'alerter sur la situation des « travailleurs essentiels dans les services publics mais encore des personnels du privé qui commencent très tôt le matin ou finissent tard le soir quand bus et métros ne circulent pas ».

On se souvient qu'en 2021, la majorité s'était divisée au conseil métropolitain au sujet de la mise en œuvre de la ZFE. Insoumis et communistes s'étaient abstenus, les premiers évoquant « une violence » et la crainte d'une surveillance généralisée avec les radars, tandis que les seconds ne voyaient « pas comment éviter de se retrouver avec des dizaines de milliers de véhicules interdits, le plus souvent de ménages modestes ». Cette fois, les Insoumis

n'ont pas déposé une demande de temps de parole, à la différence du groupe de Nathalie Perrin-Gilbert, Lyon en commun, et des communistes.

Les "petit rouleurs" autorisés 52 jours par an

Une dérogation "petit rouleur" permettant de circuler dans la ZFE 52 jours maximum par an, existe déjà. Et pour les automobilistes aux horaires décalés ? Une nouvelle dérogation serait à l'étude à la Métropole, devant l'urgence. « Mais elle ne figure pas à l'ordre du jour du conseil métropolitain des 16 et 17 décembre 2024 », pointait Laurence Croizier, jeudi.

● **Sophie Majou**

► **Périmètre de la ZFE :** Lyon, Caluire, Villeurbanne, Bron et Vénissieux à l'intérieur du boulevard périphérique Bonnevay et sur les M6/M7.

Depuis septembre 2022, 350 particuliers aidés pour acheter un véhicule propre

À l'ordre du jour du conseil métropolitain, ce lundi matin, le vote d'une subvention de 512 000 € que se partageront 211 petites et moyennes entreprises (PME) pour l'acquisition de véhicules de transport de marchandises propres, et ce, afin de pouvoir continuer d'accéder à la zone à faibles émissions (ZFE).

Une autre enveloppe de 101 000 € concerne 42 particuliers pour l'achat de voitures électriques ou fonctionnant à l'hydrogène ou encore des vélos électriques.

La collectivité a mis en place ces aides en octobre 2019 pour les professionnels, avant de l'étendre, en mars 2022, aux particuliers.

Aujourd'hui, elle accorde jusqu'à 3 000 € aux personnes qui habitent ou travaillent dans la ZFE, à condition de se séparer de leur vieux véhicule (mise au rebut des véhicules Crit'Air 5, 4 et 3, cession d'un

véhicule Crit'Air 2) et qui font l'acquisition d'un Crit'Air 0 ou 1. « Près de 80 % des foyers sont éligibles compte tenu de leur revenu fiscal de référence », assure la collectivité par communiqué.

C'est donc au compte-gouttes que ces aides sont attribuées, au vu des besoins, le dispositif restant peu connu

Depuis septembre 2022, la Métropole a subventionné 350 particuliers à hauteur de « 830 000 € ». Et 986 PME entre septembre 2022 et septembre 2024 pour 3,1 millions d'euros. C'est donc au compte-gouttes que ces aides sont attribuées, au vu des besoins, le dispositif restant peu connu. À moins que leur montant ne soit jugé insuffisant au regard du coût d'un véhicule propre.

Un député Insoumis veut le report de la verbalisation

« 32 % du parc automobile est concerné à Vénissieux dans ma circonscription, 39 % à Givors, contre seulement 12 % à Saint-Didier-au-Mont-d'Or. » Citant « une étude de la Métropole de Lyon » sur la part des véhicules polluants Crit'Air 3 interdits d'accès dans la zone à faibles émissions (ZFE) de l'agglomération lyonnaise à partir du 1^{er} janvier 2025, le député Insoumis de la quatorzième circonscription du Rhône, Idir Boumertit, en appelle à Bruno Bernard.

« Sans panneaux, pas de verbalisation »

Le parlementaire propose au président écologiste de la Métropole une solution pratique : ne pas rajouter l'interdiction des Crit'Air 3 sur les panneaux permettant la verbalisation aux entrées de la ZFE « comme le fait l'agglomération de Montpellier ». « Sans panneaux, pas de verbalisation possible », résume l'Élu, en



Idir Boumertit, député du Rhône. Photo Vincent Sartorio

se référant à une déclaration de la préfecture de l'Hérault sur le sujet.

« Ce sont les plus modestes des usagers de la route, mais également les petits artisans et commerçants qui vont être pénalisés », dénonce celui pour qui « les aides, déjà bien insuffisantes, sont aujourd'hui dérisoires avec la suppression de la prime à la conversion de l'État, et ne permettent absolument pas à ceux qui n'en ont pas les moyens de changer de véhicule ». Au conseil municipal de Lyon, jeudi, la centriste Lau-

rence Croizier comptabilisait le nombre de verbalisations à Lyon. « Après avoir demandé aux agents de ne pas aller trop fort sur les contraventions ZFE, les consignes ont visiblement changé depuis juin, et le rythme des PV s'est accéléré puisque sur juin, juillet et août vous avez dressé près de 4 700 PV en sachant que 85 % des contraventions ZFE sont en réalité dues à l'absence de vignette Crit'Air », a brocardé l'Élu. Les Insoumis siégeant au conseil métropolitain n'ont pas réclamé de temps de parole, ce lundi, alors qu'une délibération portant sur la ZFE sera examinée lors d'une séance publique. Ils ne rentrent donc pas par la porte. Mais ont-ils demandé au député de passer par la fenêtre ? « Absolument pas ! », répond Idir Boumertit, joint ce dimanche, lequel rappelle avoir posé une question au gouvernement au sujet de l'application de la ZFE de l'agglomération lyonnaise, le 26 novembre 2024.

BLOIS - VI

Article sur la ZFE : rectificatif

L'article publié, ce lundi 16 décembre 2024, pouvait prêter à confusion sur les conditions d'application de l'interdiction des véhicules Crit'Air 3, le 1^{er} janvier 2025, dans la zone à faibles émissions (ZFE) de la Métropole de Lyon. Contrairement à ce que nous avons écrit, c'est la loi qui impose le calendrier à la collectivité en raison de la mauvaise qualité de l'air dans l'agglomération au regard des normes en vigueur. S'agissant des aides de la Métropole à destination des petites et moyennes entreprises (PME), nous avons indiqué qu'elles étaient « 986 entre septembre 2022 et septembre 2024 ».

Ce chiffre portait en réalité « sur une seule année, entre septembre 2023 et 2024 » précise la Métropole, qui ajoute « qu'en années civiles, 377 PME ont été soutenues en 2023 pour un montant total de 1,3 M d'€ et 1183 PME en 2024 pour un montant total de 3,6 M d'€. Toutes nos excuses à nos lecteurs.

Métropole de Lyon

Le RER et le contournement ferroviaire de l'agglomération enfin sur les rails ?

Le conseil métropolitain a voté plusieurs délibérations importantes ce lundi, sur le front des transports, notamment une étude de préfiguration du Service express régional métropolitain, anciennement appelé RER lyonnais. Le CFAL nord a aussi été au cœur des discussions.

Trois délibérations, qui s'entremêlent à l'échelle des transports de l'agglomération, étaient au programme du conseil de la Métropole de Lyon ce lundi. Tout d'abord, sur le dossier du « RER lyonnais » - des TER au quart d'heure d'ici 2035 sur la plupart des lignes - travaillé depuis plusieurs années par Région, Métropole et syndicat mixte des transports. Le chef de l'État en a fait un enjeu en décembre 2023 avec la loi Serm (Services express régionaux métropolitains).

« Elle repose sur une colonne vertébrale ferroviaire »

Sur 12 à 18 mois, une étude de préfiguration de ce service, financée par l'État, la Région et le duo Métropole-Sytral doit ainsi être menée. « Elle repose sur une colonne vertébrale ferroviaire, mais doit aussi prendre en compte toutes les intermodalités, le développement des pôles d'échanges multimodaux et les lignes de car à haut niveau de service », a présenté Jean-Charles Kohlhaas, vice-président écologiste de la Métropole en charge des déplacements.



D'ici un an et demi et l'étude de préfiguration, on saura si le statut de Service express régional métropolitain de Lyon est accordé par le ministère des Transports.

Photo archives Maxime Jogat

Dans ce cadre, le Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise nord - déclaré d'utilité publique en novembre 2012 - et la mise à quatre voies de la ligne ferroviaire entre Saint-Fons et Grenay (Isère) sont « essentiels » pour la Métropole. « Sans ces infrastructures, nous ne pourrions pas augmenter le nombre de TER et arriver à un cadencement de type RER. Nous ne pourrions pas non plus augmenter le nombre de trains de fret et diminuer le nombre de poids lourds qui traversent notre agglomération, en particulier sur l'A46 », a mis en avant Jean-Charles

Kohlhaas.

« Libérer le tronçon le plus saturé de toute l'Europe »

L'objectif est de « libérer le tronçon le plus saturé de toute l'Europe » en sortant les trains de marchandises qui passent par Saint-Clair-Guillotière et donc la gare de la Part-Dieu, et les faire contourner l'agglomération. Si seul le CFAL nord est pour l'instant au programme, pour la Métropole de Lyon, le contournement sud sera aussi nécessaire.

« Sans ces infrastructures, les accès français, les accès alpins au deuxième tunnel in-

ternational (Lyon-Turin) seront entre la moitié et aux trois quarts vides », a souligné Jean-Charles Kohlhaas.

La droite appelle à rediscuter le tracé du CFAL

Les élus de la Métropole ont voté à l'unanimité une enveloppe de 3,5 millions d'euros sur trois ans pour la réalisation de l'enquête publique et des études de faisabilité de la mise à quatre voies de Saint-Fons-Grenay.

Ils se sont aussi engagés pour une convention de financement des études de l'avant-projet détaillé du CFAL nord chiffrées par l'État

« Sans ces infrastructures, nous ne pourrions pas augmenter le nombre de TER »

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président écologiste de la Métropole

à 50 millions. L'État met 37 millions, la Métropole 5 millions. Il reste 8 millions; la Métropole espère que la Région, dirigée par le LR Fabrice Pannekoucke, financera.

« Vous n'avez pas pu vous empêcher de glisser que la Région n'y allait pas. Quand on veut engager un dialogue constructif avec son voisin, on doit en responsabilité s'y prendre autrement », a raillé Gilles Gascon, le maire LR de Saint-Priest.

L'Élu du groupe La Métro positive a complété son propos en appelant à ce que le tracé du CFAL nord initialement retenu soit « retravaillé en concertation avec les habitants et élus de la Métropole, mais aussi avec ceux de l'Ain ». Il redoute, si le CFAL sud n'est pas réalisé, que les quatre voies de St-Fons-Grenay soient utilisées « pour y détourner un trafic fret conséquent à l'horizon 2040, source de nuisances et de risques majeurs pour les riverains » de l'Est lyonnais. Dossier à suivre

● A.-L. Wynar

Rhône

Le train direct entre Nancy et Lyon de nouveau en service

Le nouveau train direct vers Lyon depuis Nancy, ne passant ni par l'Alsace ni par Paris, s'est ébranlé ce dimanche matin.

Pour un peu, on n'aurait pas été surpris de voir débouler Philippe Gougler, son baluchon à la main et flanqué d'un caméraman, pour un tournage de l'émission Des Trains pas comme les autres. Finalement, pas trace du journaliste et animateur ferroviaire ce dimanche matin en gare de Nancy, mais tout de même saint Nicolas, le Père Noël et un aéroplane d'élus locaux, débarquant gaieusement voiel, peu après 7 h.

Raison de cette agitation inhabituelle ? Le départ, à 7 h 46, du train Intercités N° 4200, inaugurant la remise en service d'une liaison directe vers Lyon. Soit l'épilogue d'une mobilisation d'ampleur, décideurs et usagers réunis, et la concrétisation de pourparlers serrés avec la SNCF et l'État après la suppression de la ligne en 2018.

Pas complètement plein pour ce premier voyage, ce "convoi

du renouveau" a par exemple séduit Hervé, embarquant dans ce train de modèle Régional mis à disposition par la Région (4 caisses pour 220 places, avant des voitures Corail attendues en 2028).

« Jusqu'à la mer, c'est un peu galère »

À 36 € l'aller-retour avec sa carte Avantage, le Nancéen de 57 ans s'est laissé tenter par une virée touristique, avant de rentrer ce lundi. « J'ai réservé la semaine dernière, le prix est très intéressant et donc j'en profite. » Devant descendre jusqu'à L'Alpe-d'Huez (Isère) pour un travail, Louise, elle, n'a pas hésité, mais aimerait que les choses progressent encore. « Avec mon tarif Jeunes, je paye 20 € jusque Lyon ! Maintenant, c'est vrai qu'aller plus au sud, jusqu'à la mer, c'est un peu galère depuis Nancy. »

Reste à voir comment va vivre cette nouvelle ligne. « Il y a deux enjeux : la tarification et la fré-



Après 6 années d'interruption, la liaison directe Nancy - Lyon a repris du service ce dimanche. Photo d'illustration Maxime Jegat

quentation, estimait Chaynesse Khirouni, présidente du conseil départemental de Meurthe-et-Moselle. La SNCF ne doit pas prendre ça pour un test, et décider de l'enlever un jour parce qu'elle ne l'estime pas rentable ! » Un argument appuyé par François Werner, sous sa casquette de vice-président à la Région. « D'ailleurs, si ça n'est pas rentable, ce n'est pas grave ! »

L'avenir le dira mais en attendant, question budget, l'Intercités semble avantageux : vendu une quinzaine d'euros (tarif plein) au lancement des réservations, et une trentaine d'euros ensuite, l'aller Nancy - Lyon s'affichait souvent comme le trajet le moins cher, les retours tournant généralement autour de 60 €.

● **Stéphanie Cheffer**

Une interruption en 2018, un second aller-retour fin 2025

Pour mémoire, suspendu pour des travaux en gare de Lyon Ferrache en 2018, le Nancy - Lyon direct avait finalement été purement supprimé dans la foulée par la SNCF, qui ne le jugeait plus rentable.

À l'issue d'une mobilisation d'élus et d'usagers, depuis ce dimanche 15 décembre un aller-retour quotidien direct est possible en Intercités : départ de Nancy à 7 h 46 (arrivée à Lyon Part-Dieu à 12 h 06) et départ de Lyon à 15 h 52 (arrivée à Nancy à 20 h 16). Il dessert Toul, Neufchâteau, Culmont-Chalindrey, Dijon, Chalon-sur-Saône, Mâcon, Lyon Part-Dieu et Lyon Ferrache. Dès le 2 décembre 2025, un deuxième aller-retour quotidien doit être proposé.

Transport

Après les travaux, le tunnel du Mont-Blanc a rouvert lundi

Après quinze semaines de travaux et de mobilisation intense, la réouverture du tunnel du Mont-Blanc a eu lieu lundi 16 décembre à 22 heures. L'ouvrage sort de 105 jours de travaux, mobilisant 150 personnes, soit 150 000 heures de travail pour refaire une partie de la voûte.

Ce chantier test a aussi permis de mener une campagne d'étude de la dalle de roulement. Enfin les utilisateurs de l'ouvrage

franco-italien découvrent un linéaire de 2 400 mètres équipé d'un nouvel éclairage à LED, sur les 11 600 mètres du tunnel. Le renouvellement des panneaux lumineux se fera progressivement avec les prochaines phases de fermeture.

La réouverture, en Haute-Savoie, de l'un des trois points de passage vers l'Italie signifie également le retour du trafic des camions sur la Route Blanche et dans la vallée de Chamonix.

Lyon

Gerland : le chantier du tram T 10 perturbe toujours la circulation

Il valait mieux éviter le quartier cet été avec sa voiture en raison des travaux du futur tram T10 qui reliera Vénissieux à Gerland en 2026. Six mois après, rouler dans le secteur demande toujours beaucoup de patience même si certaines portions sont aujourd'hui moins engorgées.

La première soudure de rail de la future ligne T10 a eu lieu le 7 octobre. « Cette étape marque un nouveau cap symbolique pour le projet », indique toujours le site Internet de Sytral Mobilités, l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais.

Cap célébré d'ailleurs ce jour-là en grande pompe mais qui ne rapproche pas forcément les automobilistes d'un horizon bien dégagé. Il va falloir être encore patient, sur un secteur compris entre la Halle Tony-Garnier et le Matmut stadium, l'ex-stade de L'OL.

Ce chantier préparatoire, démarré en septembre 2023 pour les réseaux et en janvier 2024 pour les infrastructures, avec notamment l'installation des rails sur certaines portions, aboutira à la mise en service au premier trimestre 2026, de cette nouvelle ligne de tram de 8 kilomètres qui reliera Vénissieux à Gerland, en passant par Saint-Fons.

Le giratoire Debourg plus fluide

Le Sytral et la Métropole avaient annoncé la couleur en parlant de travaux sur les réseaux jusqu'à la fin de l'année. On peut effectivement le constater. On sait aussi qu'un chantier d'une telle envergure se fait toujours dans la douleur pour ceux qui sont obligés de prendre le volant. Mais des améliorations en termes de trafic et d'embouteillages sur certaines



au plus fort du chantier, 250 personnes interviennent en même temps pour poser les rails, les souder, couler du béton ou encore installer des pavés, précise le Sytral. Photo Regis Barnes



On roule mieux sur une partie de l'avenue Tony-Garnier, un peu avant l'université Claude-Bernard. Photo Regis Barnes

parties sont visibles. C'est le cas autour du giratoire Debourg, juste après la station du tram "Halle Tony-Garnier", nettement moins encombré aujourd'hui aux heures de pointe.

Une légère respiration due à la fin de travaux qui avaient modifié le tracé habituel du T1, contraint d'arrêter sa course pendant plus d'un mois, à cette même station. La route barrée à ce niveau empêchait de desservir les stations "ENS Lyon" et

"Debourg". Autre point positif, on roule mieux sur une partie de l'avenue Tony-Garnier, un peu avant l'université Claude-Bernard, jusqu'à la station-service, en direction du Palais des sports.

Toujours compliqué pour les salariés

Une maigre consolation doit penser les salariés qui galèrent toujours en voiture à la sortie des parkings d'entreprises,

Repères ► Le T10 en chiffres

- Budget global de l'opération : 295 M€.
- Mise en service prévisionnelle : 2026.
- 8 km de nouvelle ligne.
- Fréquence à la mise en service (de 5 h à 0 h 30 environ) : 10 minutes.
- Nombre de voyageurs quotidiens : 22 000 d'ici à 2030.

Source : Sytral.

rond-point Debourg qui crée une file d'attente sur plusieurs centaines de mètres, le long des bâtiments de la Halle.

Ça bouchonne vers Jean-Jaurès

Autre point sensible pour ne pas dire noir, le rond-point qui dessert l'avenue Jean-Jaurès et les stations de métro du même nom. Il ne faut pas être pressé, surtout si l'on emprunte le boulevard Tony-Garnier en direction du périphérique et de la porte de Gerland, là aussi réduit à une voie de circulation pour les automobilistes qui roulent au pas sur une centaine de mètres. Dans ce secteur, des voies sont interdites à la circulation, seuls les piétons peuvent s'engager sur des cheminements qui leur sont réservés.

À noter qu'au plus fort du chantier, 250 personnes interviennent en même temps pour poser les rails, les souder, couler du béton ou encore installer des pavés, précise le Sytral.

● R.B.

Métropole de Lyon

PFAS : « Une nappe contaminée d'une telle envergure, c'est exceptionnel »

Il devrait y avoir du monde ce mercredi soir à Mions : Louis Delon, chimiste et porte-parole du collectif Ozon l'eau saine, et Sébastien Sauvé, professeur en chimie environnementale mondialement reconnu, dévoilent les résultats de leur étude sur la contamination des sols de l'agglomération lyonnaise par les per- et poly-fluoroalkylés (PFAS), ces molécules dangereuses pour la santé à des degrés divers. Une étude à l'ampleur inédite dont ils dévoilent les contours au *Progrès*.

Pourquoi avoir mené cette nouvelle étude sur les sols ?

Louis Delon : « On cherche à comprendre l'ampleur et la diffusion de la contamination. Cette étude vise déjà à avoir une cartographie sur un périmètre plus large de la contamination des sols dans un rayon d'une trentaine de kilomètres. Pour ce qui est des sols, quelques prélèvements avaient été faits dans le secteur immédiat des usines par les autorités mais elles ne sont pas allées bien plus loin. Nous, on couvre une bonne partie du département. On a suivi un protocole assez strict établi avec le professeur Sauvé pour avoir des prélèvements les plus homogènes possibles. »

Sébastien Sauvé : « J'ai des partenaires enthousiastes (frères). Plus de 200 échantillons c'est vraiment beaucoup. L'idée vient vraiment des poules. Les œufs étaient con-

taminés de façon atypique et très élevée surtout à Oullins et Pierre-Bénite où l'eau du robinet est à peu près correcte. Ça ne pouvait pas expliquer la contamination des œufs. Il restait les sols. L'objectif c'était de le quantifier ainsi que son périmètre. Il faut toutefois préciser que les œufs en épicerie issus de batterie commerciale ne sont pas ou peu contaminés. Pour cette étude des sols, on va désormais compiler, décortiquer les données, refaire des analyses, dresser des cartes avec l'aide d'Ozon l'eau saine qui nous aide beaucoup. Après, il y aura une publication comme pour l'eau. Mais ce processus académique va durer six, huit mois et je ne voulais pas laisser les gens dans le noir ce temps-là. »

Comment caractériseriez-vous cette pollution lyonnaise si on considère les résultats



Louis Delon, porte parole d'Ozon l'eau saine, et le professeur Sébastien Sauvé avaient déjà collaboré dans le cadre d'analyses de l'eau dans l'agglomération lyonnaise. Objectif principal : comprendre l'inédite pollution du secteur. Photo Joël Philippon

sur l'eau et sur les sols dont vous dévoilerez les détails ce mercredi soir ?
S.S. : « Dans les concentrations, on est dans des niveaux comparables à ce que je peux voir dans les zones problématiques chez nous au Canada. Ce qui est particulier à Lyon c'est l'ampleur de la zone de la

nappe phréatique contaminée. Je n'ai pas vu cela ailleurs. D'avoir une nappe phréatique contaminée d'une aussi grande envergure, c'est vraiment exceptionnel. Sont-elles polluées uniquement par les rejets dans le Rhône ou aussi par les sols pollués par des rejets atmosphériques puis lessivés

« Je n'ai pas vu cela ailleurs »

Sébastien Sauvé, professeur en chimie environnementale

par la pluie. Les deux se sont produits. Dans quelle proportion ? La question se pose. »

Quelle est la prochaine étape ?

S.S. : « Il y a un côté où je pense qu'il y a des échantillons supplémentaires à faire pour comprendre l'ampleur de la contamination dans la nappe phréatique et informer les gens dont l'eau n'est pas conforme. Il y a un exercice à faire mais, pour moi, ce n'est plus de la recherche scientifique. C'est une réponse aux besoins des citoyens, de santé publique et de suivi environnemental. Pour moi les autres questions, ce sont les transferts des PFAS vers les plantes, l'élevage, les poussières, les autres voies d'exposition. Là, il y a des questions scientifiques intéressantes. »

● **Propos recueillis par Muriel Florin et Cyrille Seux**

Conférence à l'espace Convergence de Mions mercredi 18 décembre à 18 h 30

Métropole de Lyon

Nouvelle passe d'armes entre opposition et majorité métropolitaines sur l'urbanisme

Autre document stratégique d'orientation pour le territoire, le PLU-H, plan local d'urbanisme et de l'habitat, était aussi à l'ordre du jour du conseil métropolitain ce mardi. Il a aussi suscité les critiques d'une partie de l'opposition.

RÉDACTEUR

Décarboner l'aménagement, poursuivre la politique de l'habitat, accompagner le développement économique en limitant l'artificialisation des sols et l'impact sur les ressources sont les enjeux de la modification n°4 du PLU-H, soumise mardi au vote des conseillers métropolitains.

Béatrice Vessiller, vice-présidente écologiste de la Métropole en charge de l'urbanisme, a présenté les

mesures comme le « bonus de constructibilité », qui permet « d'autoriser des hauteurs supplémentaires pour des opérations exemplaires en matière de construction durable » ou le reclassement de 77 hectares en zones agricoles ou naturelles.

Un manque de concertation

Bis repetita du côté des débats. Les groupes d'opposition ont dénoncé le manque de concertation, ce que la majorité a réfuté, soulignant les 316 réunions menées avec les communes.

« Construire ensemble ne se limite pas à présenter un projet déjà ficelé en laissant seulement des marges de manœuvre anecdotique », a pointé Pascal David, le maire de Quincieux (groupe Syner-

gies). « Les conseillers métropolitains d'opposition ont été exclus à toutes les étapes de cette modification », a-t-il déclaré Michel Le Faou (groupe centre gauche de David Kimmelfeld). L'élu a dénoncé « le manque de cohérence » de la majorité, citant l'exemple des tours de la Part-Dieu. « En début de mandat, vous y étiez fermement opposé. Aujourd'hui vous les envisagez. Qu'en pensez le maire de Lyon et son adjoint à l'urbanisme ? » a-t-il lancé au président écologiste de la Métropole, Bruno Bernard.

L'opposition accuse l'exécutif de « rompre avec la croissance économique »

Côté déplacements, Nicole Sibeud (groupe Inventer la Métropole de demain) a dé-

noncé une « lutte effrénée » contre la voiture : « Vous revoyez à la baisse les normes exigeant un certain taux de stationnement avec le risque de rendre certains secteurs invivables. » Pour l'élu de la circonscription Porte des Alpes, le rétrozonage de plusieurs hectares envoie aussi « un message de décroissance aux entreprises ».

La majorité dénonce le « discours mensonger sur une pseudo-décroissance économique »

Un point de vue appuyé par le maire LR de Saint-Priest Gilles Gascon (groupe Métro positif) : « Le foncier à vocation économique sera réduit à peau de chagrin. [...] Rompre avec la croissance économique, c'est détruire

nos industries et nos emplois. Pour préserver notre environnement, il faut avant tout produire en France ».

« Arrêtons ce discours mensonger sur une pseudo-décroissance économique. Nous avons fait un travail très fin sur 29 sites industriels, qui permet de créer plus de 30 000 m² de foncier économique », a répondu Béatrice Vessiller.

« On continue à développer l'économie du territoire, mais pas de la même manière qu'autrefois. C'est tenir compte des enjeux d'aujourd'hui, pas de ceux du siècle dernier », a raillé Bruno Bernard.

La délibération a été adoptée sans les voix d'une partie de l'opposition (100 pour, 41 contre).

● A.-L. Wynar

Métropole de Lyon

Voici les derniers chiffres sur la qualité de l'air : respire-t-on mieux qu'en 2019 ?

L'observatoire de la qualité de l'air en Auvergne-Rhône-Alpes publie sa dernière étude, baptisée "Portraits de territoire 2019-2023". Un outil qui permet aux collectivités de voir où elles en sont et de se comparer entre elles. Dans sa catégorie, la Métropole de Lyon sen tire plutôt bien.

● Une tendance à l'amélioration mais...

L'enseignement de cette étude, c'est que la tendance engagée ces quinze dernières années se poursuit : la qualité de l'air s'améliore dans la région.

De -27 % à -21 %, selon la densité de population des territoires, pour les dioxydes de carbone. De +9 % à +6 % de particules fines PM2,5. De -42 % à -39 % d'ozone. Une tendance qui ne doit pas cacher des points de vigilance : les concentrations de certains polluants, notamment en particules fines, sont toujours trop élevées au regard des recommandations de l'Organisation mondiale de la santé.

● Qui sont les coupables ?

Pourquoi ce zoom sur trois polluants, dioxyde d'azote, particules fines et ozone ? « Ce sont les polluants réglementés les plus suivis et les plus représentatifs sur notre territoire » répond Raphaël Desfontaines, correspondant territorial Rhône, Nord-Isère, Ouest-Ain pour Atmo Auvergne-Rhône-Alpes.

Et à chaque polluant ses émetteurs. Les oxydes d'azote sont principalement issus du trafic routier dans les zones très urbanisées (52 %), suivi par l'industrie/énergie (26 %), le chauffage (7 %) et l'agriculture (5 %).

Dans les territoires moins peuplés, l'activité agricole passe devant, pour ensuite respecter le même ordre, avec bien sûr un niveau global moins élevé, deux fois moins précisément.

Le chauffage est le principal responsable du niveau de particules fines, quels que soient les territoires. L'écart mesuré entre zones densément peuplées et rurales est moins grand que pour le dioxyde d'azote (NO₂), de l'ordre de 30 %.



Voilà à quoi ressemblait le ciel lyonnais en février 2023, lors d'un pic de pollution. Le nombre de jours d'alerte a été divisé par trois entre 2019 et 2023. Photo Richard Moullaud

● La métropole de Lyon sur le podium

Ce nouvel outil, Portraits de territoire, sert pour ATMO à cibler mieux son accompagnement des collectivités et leur permettre de se comparer entre elles.

La Métropole de Lyon tire son épingle du jeu. Avec une concentration moyenne en NO₂ annuelle en baisse de 23 % et -11 % pour les particules fines (PM2,5), elle est en tête des grandes agglomérations et en 15^e position au classement général. Côté ozone, le nombre de jours de dépassement de seuil d'alerte sur une année a diminué de 36 %. Les actions menées par la collectivité, les entreprises, les citoyens en faveur de la qualité de l'air sont consultables sur la plateforme Air Attitude.

● E. C.

« Sur la Métropole, il y a une vraie baisse du dioxyde d'azote, 23 % en 4 ans »
Raphaël Desfontaines, correspondant territorial pour Atmo Auvergne-Rhône-Alpes

« Sur la Métropole, il y a une vraie baisse du dioxyde d'azote »

Questions à ►
Raphaël Desfontaines, correspondant territorial Rhône, Nord-Isère, Ouest-Ain pour Atmo Auvergne-Rhône-Alpes

L'observatoire de la qualité de l'air en Auvergne-Rhône-Alpes vient de publier Portraits de territoire. A quoi sert cette étude ?

« La démarche entreprise l'année dernière était de croiser des données de pollution et de densités de population. Cela nous a été utile pour faire la promotion d'actions sur les territoires de manière plus ciblée, les accompagner plus finement. Cette année, nous avons regardé l'évolution entre 2019 et 2023, ce qui nous a permis de faire ce classement. »

Quels en sont les constats ?

« En termes de tendances, il est important d'insister sur l'amélioration de la qualité de l'air sur les particules fines et le dioxyde d'azote pour la région. Particulièrement en ce qui concerne le NO₂, dans les grandes agglomérations. Le nombre

de jours en vigilance pollution a été divisé par 3 en l'espace de 10 ans (de 90 à une trentaine par an). A noter tout de même que la concentration en particules fines reste au-dessus des recommandations de l'Organisation mondiale de la santé. »

Quelles actions entreprises par les collectivités ont été les plus percutantes, celles qui ont eu le plus d'impact sur la qualité de l'air ?

« Nous faisons une évaluation des actions, bien que cela soit difficile compte tenu du nombre d'indicateurs et d'éléments pouvant faire varier la qualité de l'air. Une action ressort cependant particulièrement, c'est l'aide financière au remplacement des chauffages. Il peut y avoir plus de 10 fois moins d'émissions avec un poêle récent par rapport à un plus ancien (avant les années 2000). C'est encore plus vrai pour les cheminées à foyer ouvert (interdites depuis 2023 sur certains territoires dont la Métropole). Sur la Métropole, il y a une vraie baisse du dioxyde d'azote, 23 % en 4 ans, en lien avec les actions sur les changements de mobilités comme les transports en



commun, les modes actifs, la zone à faible émission. »
Outre les actions humaines, positives ou négatives, quels sont les facteurs influant sur la qualité de l'air ?

« Il n'y a effectivement pas que les émissions anthropiques, il existe des polluants naturels. Les feux de forêt, l'érosion des sols générant de la poussière, les phénomènes de sables désertiques, les composés organiques volatils émis par les arbres qui contribuent à la formation d'ozone. La météo a aussi un impact significatif. La pluie va par exemple lessiver l'air et en améliorer ainsi la qualité. Il y a également des effets indirects, lorsqu'il fait froid, nous aurons tendance à plus chauffer... »

● Propos recueillis par Emilie Charrel

Métropole de Lyon

ZFE et véhicules interdits : une dérogation pour les salariés aux horaires décalés

Les aides au changement de véhicules dans le cadre de la Zone à faibles émissions (ZFE) ne sont pas suffisamment sollicitées, constate la Métropole de Lyon qui à quelques jours de l'interdiction des Crit'Air 3 élargit les dérogations.

À la veille de nouvelles restrictions de circulation, une délibération sur les aides à l'acquisition de véhicules peu ou pas polluants pour les professionnels et les particuliers a fait débat lundi à la Métropole.

« La ZFE va produire un choc en pleine crise sociale »

« On compte sur l'exécutif pour répondre aux problèmes qui vont surgir, mieux s'adapter aux situations et être attentif à tous les publics. La transformation écologique ne peut pas se faire sur le dos d'une partie de la population », a prévenu l'insoumis Mathieu Azcué qui appelle à



Le 1^{er} janvier, plus de 100 000 véhicules supplémentaires, ne pourront plus rouler dans le périmètre ZFE interdit aux Crit'Air 3 au 1^{er} janvier 2025. Photo illustration Maxime Legat

mieux communiquer sur les aides de la collectivité.

Joëlle Séchaud (Voix commune) regrette aussi le faible nombre de demandes déposées et encore plus « le désengagement » de l'État auquel elle demande de remettre en place le bonus écologique et la prime à la conversion ». Au passage, la socialiste demande à la Métropole de revoir à la hausse ses aides.

« Plus de 30 000 véhicules étaient touchés en 2024 par la ZFE et plus de 100 000 de plus le seront dans deux semaines », alerte de son côté le communiste Pierre-Alain Millet. « La ZFE

va produire un choc en pleine crise sociale : un choc socialement injuste et inefficace d'un point de vue environnemental, car les habitants ne changeront pas de pratiques de déplacement par un coup de baguette magique », craint l'élu qui réclame « plus de temps pour les habitants et un meilleur accompagnement ».

Des réponses attendues sur les dérogations

« Pour la première fois, vous tenez compte des nombreuses alertes qui vous ont été adressées », se réjouit David Kimel-

feld (Alliance sociale, démocrate et progressiste) à propos de l'élargissement des dérogations à la ZFE, annoncé par le président écologiste de la Métropole de Lyon, Bruno Bernard. Manque cependant « des réponses claires concernant leur mise en œuvre et qui en profitera ».

Lui pense aux travailleurs « essentiels » : « Toutes ces personnes dont les horaires ne sont pas compatibles avec les transports en commun, soignants, personnel de nettoyage, salariés des transports, mais aussi personnels du tourisme, boulangers, bouchers, serveurs, cuisiniers... ». Et d'inciter Bruno Bernard à s'entretenir rapidement avec les acteurs concernés, y compris les syndicats.

Déjà fait selon Bruno Bernard qui a annoncé prendre un arrêté permettant à ces propriétaires d'un véhicule Crit'Air 3 en horaires décalés, de circuler moyennant une attestation de leur employeur. Cette dérogation sera valable un an et renouvelable une fois.

● D.M.

« On donne 3000 euros à des professionnels qui peuvent s'acheter un vélo »

« Aider les professionnels à renouveler leurs véhicules est une bonne chose », a déclaré Christophe Quiniou (la Métropole positive) pointant cependant un effet d'aubaine, autant qu'une « déviance ».

« On n'aide pas à l'achat de camionnettes électriques. On fournit aux personnes qui peuvent justifier d'une activité professionnelle - médecins, architectes et toutes les professions intermédiaires qui ont les moyens de se payer des vélos - une aide de 3000 euros par vélo », regrette le maire LR de Meyzieu considérant que « sur 500 000 euros d'aides votés ce jour, 90% sont pour des vélos électriques avec une finalité de loisirs ».

En réponse, Bruno Bernard a annoncé « un nouveau règlement des aides en janvier et la réduction « forte » des codes APE (Activité principale exercée) ».

Métropole de Lyon

Comment le Surflon, polluant

Plus de 200 prélèvements dans le sol ont donné lieu à analyses. Celles-ci éclairent l'origine des PFAS : ces polluants éternels, en particulier les molécules liées au Surflon, se retrouvent à des concentrations hors norme autour de Pierre-Bénite, près des usines Arkema et Dalkin. Des résultats présentés ce mercredi soir à Mions par le professeur Sébastien Sauvé, mondialement reconnu pour ses recherches sur les micropolluants et Louis Delon, cheville ouvrière du collectif "Ozon l'eau saine".

● **Où se concentrent les PFAS ?**

« Très clairement il y a un noyau autour des deux usines de Pierre-Bénite. On voit des contaminations dans les sols très élevées », répond le professeur Sébastien Sauvé. À l'instar des 114 microgrammes par kilogramme à l'école Henri-Wallon juste à côté d'Arkema. Cette concentration diminue au fur et à mesure que l'on s'éloigne de la plateforme industrielle. « Mais la zone sur laquelle il y a clairement une augmentation est large », remarque le scientifique qui a mené plusieurs études de ce type autour de sites pollués au Canada. On remarque des concentrations relativement élevées jusqu'à 15 kilomètres au sud des usines et cinq kilomètres de part et d'autre d'ouest en est. Au-delà, on s'approche du bruit de fond, à savoir des traces de PFAS, que l'on trouve désormais partout. « Il n'y en aura jamais zéro. »

● **Des molécules liées au Surflon, signature de l'activité industrielle**

« On voit autour de Pierre-Bénite une distribution de produits qu'on ne voit pas habituellement, relève Sébastien Sauvé. Dans l'axe des usines, on remarque la présence de trois types de PFAS qu'on trouve rarement ailleurs dans les sols. » Ce sont des molécules associées au Surflon, produit utilisé par l'industriel Arkema entre 2003 et 2016¹⁰ afin de fabriquer un polymère (base plastique). « On en trouve aussi moins au fur et à mesure que l'on s'éloigne. Cela va être difficile pour l'industriel de se dédouaner surtout pour ces molécules qui concernent le Sur-

flon », commente Louis Delon.

● **Au moins 19 tonnes de Surflon jusqu'en 2017**

En décembre 2022, l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) a produit un rapport sur des prélèvements de sol et de poussière à proximité de la plateforme industrielle de Pierre-Bénite et avait déjà relevé la présence de ces molécules. Sur la base des quantités de polymères fabriqués par Arkema, l'Anses estime que 19 à 36 tonnes de Surflon ont été utilisées jusqu'en 2017.

Déjà en 2022, cette étude notait que la distribution des polluants accréditait « un dépôt atmosphérique en lien avec les anciens usages du Surflon. En 2023, un autre rapport historique sur l'usage des PFAS cite la quantité d'une tonne de PFNA (molécule majoritaire du Surflon) rejetée en 2013 dans le Rhône.

● **Des molécules soupçonnées de toxicité**

En 2003, au moment où Arkema met en route un nouveau réacteur qui fonctionne au Surflon, l'administration américaine commence à l'interdire. La dangerosité des PFAS à chaîne longue est en effet déjà connue, dont la toxicité du PFNA, qui entre pour les trois-quarts dans la composition du Surflon.

Questionné par notre rédaction en juin 2023 sur cette utilisation, Arkema répondait avoir eu connaissance « des incertitudes concernant les risques potentiels pour la santé » et avoir cherché rapidement à remplacer les molécules à chaîne longue par du 6:2 FTS, un PFAS moins bioac-

cumulable. Il justifiait le temps nécessaire (une dizaine d'années) à l'arrêt du Surflon par des essais et des adaptations d'ordre technique.

À noter qu'Arkema avait déjà utilisé le 6:2 Fpourtant TS entre 1973 et 2017, à raison de 44 à 117 tonnes selon le rapport 2022 de l'Anses. L'industriel l'utilise aussi de nos jours. En juin 2023, interrogé sur un produit de remplacement, il nous expliquait aussi que se passer du 6:3 FTS impliquait une perte de rendement. Pour rappel le 6:2 FTS est soupçonné d'effets nocifs sur les reins et est observé depuis 5 ans parmi les PFAS toxiques au Canada.

● **Trop de PFAS dans 60 % des prélèvements complémentaires sur l'eau au sud de Lyon**

L'étude présentée mercredi soir compte aussi des prélèvements dans l'eau au sud du département. Parmi les 47 échantillons examinés dont 12 au robinet, 60 % sont contaminés, parfois de manière très aigüe, entre 100 à 200 nanogrammes par litre, comme sur la nappe de Ternay (davantage que la norme européenne en vigueur à partir de janvier 2026). Un point rassurant : la nappe de Crépieux-Charmy, qui alimente l'essentiel de la métropole lyonnaise n'est pas atteinte par une concentration excessive de PFAS.

● **Les types de PFAS se comportent-ils de la même façon, avec les mêmes risques ?**

En général on distingue des PFAS à chaîne longue, davantage bio cumulables des PFAS à chaîne courte, plus mobiles, qui migrent en sous-sol et sont donc plus susceptibles de se retrouver dans l'eau souterraine. Le PFNA et le PFUNDA, marqueurs de l'usine Arkema ne bougent pas beaucoup dans le sol, le PFOA en revanche est relativement mobile et présent dans l'eau bien au-delà des normes américaines.

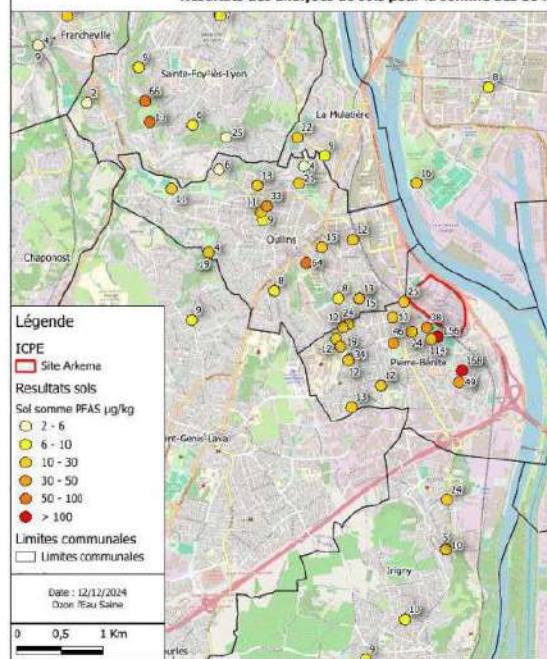
Dans les échantillons de sols prélevés près des puits toutes les chaînes courtes ont migré dans l'eau, relève Louis Delon, qui rappelle aussi qu'on trouve une très forte concentration (30 à 40 microgrammes par kilo) d'un type de PFAS à proximité du port Édouard-Herriot.

● **Muriel Florin et Cyrille Seux**

Le Surflon contenait du PFNA (74 %) du PFUNDA (entre 15 et 20 %) et du PFTrDA dans une moindre proportion



Résultats des analyses de sols pour la somme des 80 PI



« Dans l'axe des usines, on remarque la présence de trois types de PFAS qu'on trouve rarement ailleurs dans les sols »

Sébastien Sauvé, professeur en chimie environnementale



éternel, imprègne les sols



AS - Secteur Centre



Des jardins ouvriers à proximité du site de production Arkema, sur la plateforme chimique de Pierre-Bénite au sud de Lyon.
Photo d'archives
Maxime Jegat

Résultats de l'étude dévoilés à Mions : un public entre interrogations et froide colère

Près de 400 personnes se sont massées à Mions ce mercredi soir pour découvrir les résultats de l'étude menée par le collectif "Ozon l'eau saine" et le professeur canadien Sébastien Sauvé. Un public oscillant entre interrogations inquiètes et froide colère.

Militants, élus et habitants ont répondu à l'invitation du collectif "Ozon l'eau saine" et du professeur Sauvé ce mercredi pour découvrir les résultats des analyses de la pollution des sols et de l'eau de l'agglomération lyonnaise par les poly et perfluoroalkylés (PFAS).
Leurs révélations, enrichies par les interventions d'un ancien directeur de recherche au CNRS, Laurent Emorine, et Marnie Mallet, doctorante à l'Insa en dépollution des sols, ont provoqué une vague de réactions et d'interrogations du public.

« Pas rassurant »

Venus de Toussieu, Franck et Marie-Rose observent les cartes et repartent préoccupés de ces 3 heures de conférence. « On est inquiets au regard des conséquences



Environ 400 personnes ont assisté à la réunion organisée à Mions mercredi 18 décembre. Photo Cyril Seux

sanitaires et physiologiques. Quand on voit la norme européenne (100ng/L) par rapport à celle des États-Unis, ce n'est pas rassurant. Les lobbys ont fait leur boulot ! Et dire que c'est une étude menée par des citoyens ! »

Gérard Laroze, président de l'association Apache, co-organisatrice de la soirée, met les pieds dans le plat. « S'il n'y avait pas l'usine, on aurait que des points verts ? » « Il existe une empreinte, une signature chimique de l'usine, c'est indéniable. Mais si elle n'était pas là, on en trouverait aussi. On voit des points atypiques ailleurs dont l'origine peut être autre », tente de pondérer le profes-

seur Sauvé. « Est-ce qu'il y a des mesures dans l'air ? » soulève un autre habitant, visiblement soucieux.

Un souci qui tourne à la froide colère portée par une femme. « Ce n'est pas une question mais un coup de colère ! On n'a pas parlé de l'explosion des maladies chroniques dues à l'environnement. Les gens ont-ils conscience que la chimie nous tue en silence ? Il existe des clusters d'enfants cancéreux en France. Un enfant ne devrait pas avoir de cancer », s'énerve-t-elle, appelant la population à « booster les élus et les services de l'État pour que l'on protège les enfants ».
● Cyril Seux

Santé : « L'urgence est de documenter les protéines animales issues des fermes »

Le professeur Sauvé se montre prudent en l'état des connaissances scientifiques en la matière. « Il y a définitivement une absorption dans l'eau que l'on boit tous les jours tout le temps. Mais pour l'eau il y a des options de traitement qui sont relativement abordables », entame le chimiste. Pour les sols, l'équation reste à affiner.
« Que le sol à côté de la maison soit un peu contaminé n'est pas dramatique. Pour les potagers qui ne sont pas à proximité des usines, je recommanderais de bien laver pour qu'il n'y ait pas de résidus. Je pense que cela reste modéré comme risque. Les végétaux, je ne suis pas très

inquiet mais il reste à comprendre finement comment interagit chaque PFAS avec les plantes. »

« On sait qu'il y a une bioaccumulation »

Le ton change un peu pour les protéines animales. Bioaccumulables, les per- et polyfluoroalkylés (PFAS) aiment à se concentrer dans les œufs ou les animaux qui peuvent être amenés à être en contact avec des sols et des plantes contaminés. Dès lors, Sébastien Sauvé se montre plus vigilant.
« La viande, les œufs peuvent être des charges beau-

coup plus grandes. Pour les animaux d'élevage, qui mangent de grandes quantités, cela peut décupler les concentrations. On sait qu'il y a une bioaccumulation. L'urgence est donc de documenter les protéines animales issues des fermes. Je ne dirais pas "Ne mangez rien" mais j'ai beaucoup de questions. Je suis relativement inquiet », reconnaît-il.

Et ce, avant que Louis Delon ne précise : « Il y a peu d'élevage sur le secteur mais surtout des grandes cultures. De mémoire, la seule analyse réalisée sur une bête a montré une concentration en deçà des normes mais ça mériterait d'aller voir plus loin. »

Quelle influence le comité de suivi ?

Ces nouveaux résultats d'analyse influenceront-ils les travaux du comité de suivi des PFAS ? La question de la pollution aux perfluorés dans le sud lyonnais motive des réunions régulières d'un comité de suivi des autorités, sous l'égide de la préfecture, avec les élus locaux. Une cellule interministérielle départementale a été mise en place.

Ce comité de suivi rend compte d'actions menées, comme des analyses conduites par les services de l'État, les contrôles au sein des entreprises à l'origine des rejets, le suivi des travaux nécessaires et les recommandations sécuritaires, de consommation notamment, à destination des habitants des communes concernées.

Métropole de Lyon**Vélo : pourquoi la réalisation de Voies lyonnaises est retardée**

Peu de dossiers irritent autant que celui des Voies lyonnaises. Le report dans le temps de la réalisation de certains tronçons de ces pistes pour vélos a été annoncé. Sans calmer complètement les esprits en conseil métropolitain.

« Vous suspendez les travaux de la Voie lyonnaise 12 sur les cours Gambetta, Albert-Thomas, place Bellecour, rue de la Barre et sur le pont de la Guillotière, soit sa majeure partie. À Villeurbanne aussi. D'autres seront décalées. Quelles sont-elles ? Les habitants ont le droit de le savoir », a lancé Thomas Rudigoz (groupe Synergies Élus et citoyens) lors du conseil métropolitain, mardi. L'ancien maire du 5^e souhaite savoir aussi si « les expérimentations désastreuses menées à l'est sur l'avenue Rockefeller et à l'ouest sur la montée du chemin neuf interdite à toute circulation, seront ou non suspendues ».

« Situation budgétaire imposée par le gouvernement »

Avant cela, l'ancien député macroniste avait considéré que « les délibérations sur le sujet sont un peu comme un jour sans fin. À chaque nouvelle Voie lyonnaise tout recommence, avec une approche désastreuse de la concertation. » « On a annoncé non l'arrêt



Le décalage dans le temps de trois tronçons de Voies lyonnaises est acté. Photo d'illustration Richard Mouillaud

mais le décalage dans le temps de trois tronçons de Voies lyonnaises. D'autres travaux seront-ils décalés ? Oui. Pas spécialement sur les Voies lyonnaises (VL), étant donné la situation budgétaire imposée par le gouvernement et la gestion catastrophique de Bruno Le Maire », a répondu Bruno Bernard, président écologiste de la Métropole de Lyon. Et de tacler à son tour. « Monsieur Rudigoz, vous êtes le seul à assumer ce bilan macroniste dans notre assemblée. Je vous félicite. ça ne doit pas être facile. »

Retard dans des études

Juste avant, en l'absence du rapporteur Fabien Bagnon, l'écologiste Vincent Monot avait souligné que « si certains célèbrent un recul face à un simple rephasage des travaux, ils doivent savoir que le cap reste très ambitieux. En 5 ans, nous aurons livré pas moins de

180 km pour arriver à un réseau complet en 2030. »

Et de concéder « avoir pris le temps d'écouter et de travailler à des solutions satisfaisantes ». Et d'expliquer le report concernant la VL 12 par du retard dans des études concernant les cours Albert-Thomas et Gambetta. « D'où la difficulté de mener les travaux de la VL 12, en plus de ceux de la VL 8 très attendue. » La réponse en creux au mécontentement monté de plusieurs crans ces derniers temps, face à des conditions de circulation dégradées par des chantiers lancés tous azimuts ?

« Pas de baisse d'ambition pour autant dans la transition des mobilités », a embrayé direct Vincent Monot annonçant par exemple l'ouverture prochaine d'une trentaine de nouvelles stations Vélo'V et l'arrivée de nouveaux Vélo'V électriques le 29 janvier.

● D. M.