



REVUE DE PRESSE*

DU VENDREDI 10 JANVIER 2025

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

10 **Actu** Lyon et région



Les fortes rafales de vent avaient déraciné un tilleul au parc Chambovet, à Lyon (39), en octobre dernier. Photo Aline Duret



Les inondations du 17 octobre avaient fait déborder le Gier. La zone commerciale de Givors avait été engloutie par les eaux. Photo Frédéric Chambert

Rhône

Vent, pluie, canicule : une météo

Plusieurs phénomènes météorologiques ont marqué 2024 à Lyon et dans le département. Cruels, vents records et faible ensoleillement... Bilan d'une année qui a soufflé le chaud et le froid et montre l'évolution du climat.

● Vent : des rafales record
Il fait de plus en plus chaud sur Terre et le département du Rhône n'échappe pas à la règle. On enregistre +1°C en 2024 dans le département par rapport à la température moyenne relevée entre 1990 et 2020. Un signe concret du réchauffement climatique. À Lyon et dans le Rhône, plusieurs épisodes de vents violents ont marqué ces douze derniers mois. Le dernier en date : la tempête Bert fin novembre et ses rafales à plus de 100 km/h avec des pointes jusqu'à 142 km/h. « Les vents ont été provoqués par le passage proche d'un anticyclone et d'une dépression. La différence de pression entre ces deux masses d'air a eu pour conséquence ces rafales de vent », détaille Cyril Bonnefoy, prévisionniste et présentateur sur la Chaîne Météo. La station météo de Lyon-Bron a enregistré pas moins de 73 journées où le vent est allé au-delà des 57 km/h. Le seul le plus haut depuis 1973. La rafale maximale de 142 km/h enregistrée le 25 novembre est aussi un record pour la station. Le même jour, Lyon Météo a enregistré la plus forte rafale à été enregistrée à 148 km/h aux Sauvages, près de Tarare.

C'est au mois d'avril que le vent a soufflé le plus, avec 14 jours de rafales supérieures à 57 km/h, suivi de mois de février avec 10 jours venteux.

● Pluie : des chutes historiques

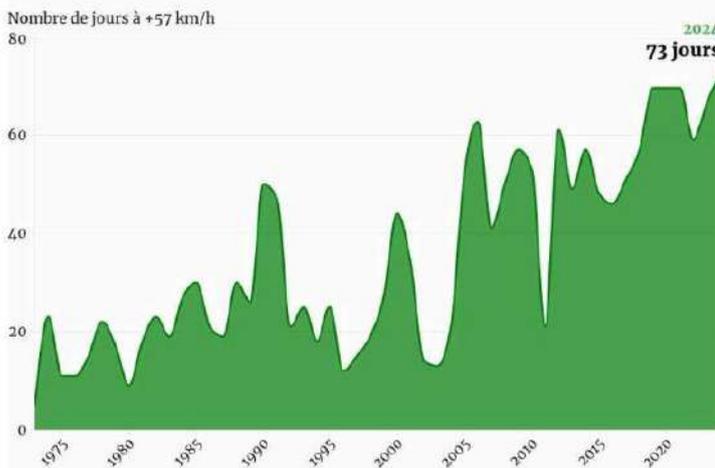
Cela faisait dix ans qu'il n'avait pas autant plu dans la capitale des Gaules : 105 jours de pluie ont été enregistrés cette année à la station météo de Lyon-Bron, pour 990,3 mm cumulés de précipitations (contre 1 018,5 mm en 2014). « Les précipitations sont plus importantes cette année avec 20 % de pluie en plus que la normale à Lyon », commente Pierre Poncet, prévisionniste chez Météo France. Dans certaines zones du département, on est allés jusqu'à 40 % de précipitations supplémentaires. Un phénomène constaté le 17 octobre dernier à Givors, le jour noir de la crue du Gier aux dégâts considérables. 116 mm de précipitations sont tombées localement entre le 17 et le 18 octobre, l'équivalent d'un mois de pluie à cette période de l'année. « En 2024, on a eu huit mois au-dessus de la moyenne des précipitations habituelles », ajoute Pierre Poncet avant d'avancer une autre explication : « Les sols se sont retrouvés saturés dès l'automne et les précipitations d'octobre n'ont pas pu s'infiltrer. »

Le 28 avril dernier, il est même tombé 74,1 mm de précipitations en 24 heures à Lyon-Bron. La dernière fois qu'autant de pluie était tombée ce jour-là, c'était en 1948. Localement, on a pu assister à des précipitations de l'ordre de 87 mm en l'espace de 12 heures. Autant qu'un mois d'avril classique.

● Des pics de chaleur, une carence d'ensoleillement

Outre la pluie, la chaleur a marqué la fin juillet et le mois d'août avec trois épisodes caniculaires. La station météo de Lyon-Bron a enregistré une

Vent et rafales à la station Lyon-Bron depuis 1973



Source : Infoclimat. Infographie : Lucas Bessonnet

température maximale à 38,1°C le 30 juillet. Un pic à l'image des températures globales observées dans le département. Selon les données météorologiques, les températures moyennes (minimales et maximales) sont deux degrés au-dessus des moyennes normales. « Le réchauffement climatique est là », insiste le météorologue. L'excédent de température était de +3°C pour le mois d'août comparé aux températures maximales à cette période. Le mois d'août a connu un ensoleillement excédentaire avec plus de 335 heures de soleil (contre 263 heures pour la normale), soit 28 % de soleil en plus. Janvier a également fini au-dessus de la moyenne. Pour le reste des mois et de l'année, la météo

lyonnaise a été fortement marquée par la carence d'ensoleillement. On note 1 871 heures de soleil durant l'année, c'est 9 % de moins que la moyenne relevée entre 1991 et 2020. Le taux d'ensoleillement le plus bas de ces dix dernières années. « Les précipitations engendrent moins d'ensoleillement et on remarque ce phénomène à l'automne », ajoute Pierre Poncet.

● Brouillard : une hausse trompeuse

Si vous étiez à Lyon durant les fêtes, le brouillard ne vous aura pas échappé. En 2024, il aura fait une réapparition avec 86 jours de brouillard constaté par la station météo de Lyon-Bron. En comparaison, 65 jours de

brouillard ont été enregistrés en 2023. La dernière fois qu'on a eu autant de brouillard à Lyon, c'était en 2016. Pour nos météorologues, les données sont à prendre avec des pincettes. « Même si l'on constate plus de brouillard cette année, on en voit largement moins qu'avant. Surtout en ville où le phénomène de bétonisation et la construction ont créé un îlot de chaleur urbain qui n'est pas favorable au brouillard », avance Cyril Bonnefoy. Il complète : « Entre le centre-ville de Lyon et sa lointaine banlieue, on assiste à des écarts de températures de l'ordre de 10°C. On aura un peu plus de brouillard dans ces zones moins bétonnées qu'en ville »

● **Alman Kacem**

RHÔNE - YJ



L'ensoleillement a été le plus bas depuis vingt ans à Lyon, malgré un épisode de canicule cet été. Photo Nicolas Liponne

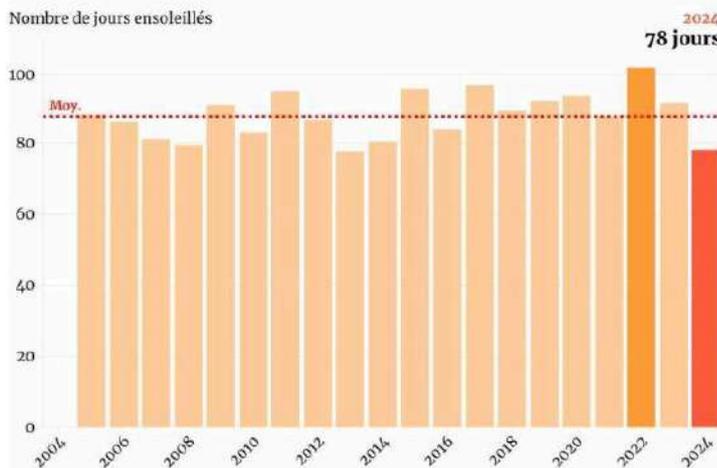


Il a recouvert la ville presque tous les jours en fin d'année. Le brouillard a fait son apparition à 86 reprises en 2024 à Lyon. Photo Richard Mouillaud

été de plus en plus intense

Ensoleillement à la station *Lyon-Bron* depuis 2005

Nombre de jours ensoleillés



Source : Infoclimat
Infographie : Lucas Bessonnat

+ 178 %
78 jours

Il n'a jamais autant plu dans le Rhône. Les indicateurs de pluviométrie montrent que lors de certains mois de l'année 2024, le cumul de précipitations explose les seuils normaux. La station de Lyon-Bron a enregistré pour le mois d'octobre un cumul de 179,8 mm de précipitations, soit 80 % de plus que les normales enregistrées en octobre entre 1991 et 2020 (99,8 mm). C'est aussi un écart net avec la moyenne pour le mois d'avril avec 146,8 mm de précipitations, 113 % de plus que les normales du mois (68,9 mm). Mais la différence la plus significative avec la moyenne est pour le mois de mars particulièrement pluvieux. En cumulé, 137,5 mm de pluie sont tombés soit 178 % de plus que la normale (49,4 mm) à cette période. Les mois de mai et septembre comptent également des excédents de pluie par rapport à la moyenne avec respectivement 41,9, 116,8 et 109,4 mm de précipitations en 2024 soit 44 % et 33 % de plus que la moyenne.

« Les températures enregistrées sont équivalentes à des villes comme Marseille ou Montpellier il y a 30 ans »

Cyril Bonnefoy, prévisionniste à la Chaîne Météo

« Lyon se méditerranéise de plus en plus »

Cyril Bonnefoy, prévisionniste et présentateur sur la Chaîne Météo.

Originaire de Feurs (Loire), Cyril Bonnefoy, prévisionniste et présentateur sur la Chaîne Météo, décrypte les phénomènes survenus cette année dans la région et dessine l'avenir climatique pour les prochaines années.

Comment expliquer tous ces phénomènes climatiques cette année ?

« L'une des hypothèses serait

la hausse des températures généralisée tout comme celle de la mer et sa condensation qui se retrouve dans le ciel puis sous forme de précipitations. On assiste à une année pluvieuse dans une région qui ne l'est pas traditionnellement. Tout comme l'air, la température des mers et des océans augmente. Et plus il fait chaud dans les mers plus la condensation sera importante et les précipitations qui remontent seront conséquentes. La fin de l'année a été une période très grise avec des successions de perturbations et beaucoup de nuages, fac-

teur du manque d'ensoleillement. »

À l'avenir, va-t-on assister à un plus grand nombre d'événements climatiques extrêmes ?

« D'ici 2030, on devrait avoir là 2 °C de plus. Des températures plus douces peuvent s'expliquer par l'omniprésence des nuages qui agissent comme un couvercle et conservent la chaleur. Les records de précipitation n'ont pas arrangé le redoux des températures. Lyon est en train de se méditerranéiser de plus en plus. Les températures enregistrées, que ce soit les minima-

les ou les maximales, sont équivalentes à des villes comme Marseille ou Montpellier il y a 30 ans en arrière. Lyon et sa région se situent sur une interface climatique où l'on rencontre beaucoup de conflits de masses d'air à certaines périodes de l'année comme en mars-avril. Ces conflits entraînent l'intensité des phénomènes comme des épisodes méditerranéens plus intenses ou des périodes caniculaires plus accrues. »

Peut-on anticiper ce type d'épisodes météorologiques ?

« On arrive à voir les tendan-



PHOTO: V. B.

ces et pouvoir anticiper les effets. Il arrive peut-être de passer à côté de certains phénomènes et on peut parfois sous-estimer les précipitations et les cumuls de pluie mais les supercalculateurs sont de plus en plus performants. La prévision météo est de plus en plus pointue de nos jours. »

Métropole de Lyon

Réfection des viaducs de Pierre-Bénite: un chantier colossal démarre sur l'A7

À partir de cette semaine, les viaducs de Pierre-Bénite entament une cure de jouvence de 18 mois. Ce chantier colossal de 14 millions d'euros vise à sécuriser ces ouvrages cruciaux de l'A7. Les 150 000 usagers quotidiens devront s'adapter à des perturbations majeures.

Les viaducs de Pierre-Bénite, sentinelles de béton enjambant le Rhône depuis 1966, s'appêtent à subir une profonde métamorphose. Ces géants d'asphalte, artères vitales reliant Lyon à Marseille, montrent depuis quelques années des signes inquiétants de fatigue.

Fissures, étanchéité défaillante, armatures corrodées: l'heure de la rénovation sonne.

Un chantier d'envergure

Inaugurés il y a près de 60 ans, ces ouvrages d'art sont le fruit d'une prouesse technique de l'époque. Composés de deux franchissements distincts, ils permettent à l'autoroute A7 de survoler le Rhône tout en assurant la liaison avec l'A450 et le boulevard périphérique. Chaque jour, ce sont 150 000 véhicules qui empruntent ces viaducs, un flux incessant mêlant transit longue distance et déplacements locaux.

Le programme de rénovation, chiffré à 14 millions d'euros et entièrement financé par l'État, s'annonce ambitieux. Au menu: remplacement de l'étanchéité des tabliers, rénovation des dispositifs de sécurité, réparation des culées fis-



Les viaducs de Pierre-Bénite font l'objet d'importants travaux de rénovation. Photo fournie par la DIR Centre-Est

surées et remplacement des joints de chaussée. Un lifting complet pour ces mastodontes de 446 mètres de long.

Un planning serré et des perturbations

Le chantier, lancé officiellement en ces premiers jours de l'année, s'étalera de janvier 2025 à juin 2026, avec une organisation millimétrée visant à minimiser l'impact sur la circulation. Néanmoins, les usagers devront s'armer de patience. La circulation sera réduite à trois voies pendant les travaux sur les tabliers, et huit "opérations coup de poing" entraîneront des fermetures complètes sur des week-ends prolongés.

Les répercussions de ce chantier dépasseront largement le périmètre des viaducs. Lors des fermetures totales, c'est la circulation de l'agglomération qui sera bouleversée. Les autorités appellent d'ores et déjà les usagers à anticiper leurs déplacements et à privilégier, quand c'est possible, les transports en commun ou le covoiturage.

● Premier semestre 2025: sens Marseille-Lyon

- ▶ Réduction à trois voies de circulation.
- ▶ Fermeture de la piste cyclable de janvier à mi-mai.
- ▶ Coupures complètes lors de quatre grands week-ends en mai et juin: du 30 avril au 4 mai 2025; du 7 au 11 mai 2025; du 28 mai au 1^{er} juin

2025 et du 6 au 9 juin 2025 (+ des week-ends de secours en juin en cas de météo défavorable).

● Deuxième semestre 2025: focus sur les culées

Cette phase, moins impactante pour le trafic général, concernera principalement:

- ▶ La bretelle A7 Lyon-Marseille vers le périphérique. La circulation se fera sur une voie pendant 7 semaines.
- ▶ La bretelle d'Irigny. Fermeture totale durant 25 jours.

Repères ▶

- ▶ Longueur totale des viaducs: 446 mètres.
- ▶ Trafic quotidien: 150 000 véhicules dont 8% de poids lourds (-12 000 véhicules).
- ▶ Coût des travaux: 14 millions d'euros.
- ▶ Durée du chantier: janvier 2025 à juin 2026.
- ▶ 8 week-ends de fermeture complète prévus.

● Premier semestre 2026: sens Lyon-Marseille

Répète de la phase de 2025, mais dans l'autre sens:

- ▶ Circulation maintenue sur trois voies réduites
- ▶ Coupures complètes lors de quatre week-ends en mai et juin: du 1^{er} au 3 mai 2026; du 8 au 10 mai 2026; du 14 au 17 mai 2026 et du 23 au 25 mai 2026 (+ des week-ends de secours en juin en cas de météo défavorable).

La vitesse sera également limitée à 50 km/h sur le chantier, au lieu de 70 km/h habituels. Stratégie à adopter pour éviter la zone lors des coupures: emprunter l'A46; la rocade Est; le périphérique Nord; le boulevard Pierre-Semard et le boulevard périphérique Laurent-Bonnevay.

● L.B.

Informations sur les différentes phases et sur l'état en temps réel du trafic sur www.coraly.com.

La piste cyclable sera fermée de janvier à mi-mai

Alors que les automobilistes se préparent à plusieurs mois de perturbations, les adeptes de la petite reine ne sont pas en reste. La piste cyclable des viaducs de Pierre-Bénite sera fermée de janvier à mi-mai 2025.

La voie est empruntée quotidiennement par environ 250 cyclistes, principalement pour des trajets domicile-travail.

Cette fermeture de près de cinq mois coïncide avec la première phase majeure des travaux sur les tabliers supportant le sens Marseille-Lyon. Ainsi, elle bénéficiera de plusieurs rénovations: remplacement des garde-corps non conformes aux normes actuelles; démolition des glissières en béton séparant la piste de l'autoroute et installation de nouveaux dispositifs de

retenue métalliques.

Plusieurs solutions alternatives ont été retenues par la Direction interdépartementale des routes Centre-Est. Parmi elles, le service de transport à la demande de la vallée de la Chimie, avec un point de prise en charge à la gare d'Yvours, sera renforcé. Un box à vélo sécurisé supplémentaire sera également installé pendant les travaux.



La construction du viaduc de Pierre-Bénite en 1964. Photo d'archives Progres

Mardi 7 janvier 2025

Actu Lyon | 19

Lyon

Quatre associations attaquent la Voie lyonnaise 12 en justice

Contestant le tracé de la VL12 dans les secteurs Rockefeller (Lyon 8^e) et montée du Chemin-Neuf (Lyon 5^e), quatre associations viennent de déposer deux recours contentieux devant le tribunal administratif de Lyon. L'objectif ? Obtenir une modification du tracé.

Ils ne lâchent rien. Après un « rejet tacite » par la Métropole de recours gracieux, ils passent à la vitesse supérieure, puisqu'il est question de « recours contentieux déposés devant le tribunal administratif de Lyon ». Avec à l'esprit toujours la même demande. Pour ces quatre présidents représentant J'aime Montchat, l'association amicale du Parc Chaussagne, le comité d'intérêt local de Montchat et Touche pas à Saint-Just et à ma colline, il s'agit bien de contester le tracé de la Voie lyonnaise 12 (VL), dans les secteurs Rockefeller (Lyon 8^e) et montée du Chemin-Neuf (Lyon 5^e).

Une fois encore, et sans remettre en cause le projet de Voie lyonnaise dans son entiè-



Depuis le 21 octobre, l'avenue Rockefeller est fermée à la circulation automobile (sens Bron-Lyon) dans le cadre de l'expérimentation d'un nouveau plan de circulation. Photo Maxime Jegat

reté, ils souhaitent rappeler leur désaccord sur ces itinéraires cyclables dont l'aménagement supposerait de nouveaux plans de circulation. À Rockefeller avec la mise en sens unique de l'avenue, ce qui complique l'accès aux hôpitaux. Dans la montée du Chemin-Neuf, fermée à la circulation automobile ce qui prive les habitants de la colline de Fourvière d'un accès direct au centre-ville, disent-ils.

Dans les deux cas, une expérimentation a été mise en place

par les services de la Métropole, jusqu'au printemps 2025. Le temps pour les élus de la majorité de « dresser un bilan » et « d'en tirer tous les enseignements ». « Ces neuf mois nous en apprendrons beaucoup et il faudra que la Métropole évalue précisément cette expérimentation », explique-t-on du côté de Saint-Just Respiré, favorable au projet de requalification. « Les riverains nous disent qu'ils vivent mieux et que leur cadre de vie est plus apaisé », indiquait Nadine Georget,

maire de l'arrondissement.

Les deux recours reposent sur plusieurs griefs

Cette nouvelle contestation arrive à un moment où a été annoncé en conseil de Métropole, le décalage dans le temps de trois tronçons de Voies lyonnaises (VL). Elle a précisément pris la forme de « deux requêtes en annulation » déposées le 26 décembre dernier, visant une délibération du 24 juin 2024 « par laquelle le conseil de la Métropole a notamment

arrêté le bilan de la concertation relative à l'aménagement de la Voie lyonnaise 12 » et a « approuvé le programme des travaux ».

Et de faire état de plusieurs « griefs ». En évoquant notamment une « erreur manifeste d'appréciation concernant le choix du tracé » dans ces deux secteurs, ou encore l'absence de « véritable étude d'impact », les présidents d'association notent que « tout est organisé pour contraindre l'entrée des véhicules dans la ville de Lyon en provoquant détours et congestions urbaines alors que les transports en commun sont actuellement sous-dimensionnés ».

Reconnaissant des « difficultés sur la VL 12 », malgré « un nombre de concertations énorme », Bruno Bernard, président de la Métropole de Lyon, assurait lors de la séance publique du 24 juin dernier vouloir trouver « un équilibre ». Sans pour autant mettre le projet sur pause, il indiquait que l'exécutif était « prêt à retoucher, améliorer et écouter » après les expérimentations.

● **Alline Duret**

Sainte-Foy-lès-Lyon / Francheville

Réseau de chaleur : l'idée d'une grande chaufferie bois abandonnée

Alors que le 1^{er} tour des municipales anticipées à Francheville se tient le 26 janvier, et que la création d'une méga chaufferie au bois cristallise les craintes, la Métropole de Lyon annonce avoir identifié « un fort potentiel de chaleur en provenance d'un industriel » pour alimenter le futur réseau. Dans la foulée, elle renonce à implanter « une grande chaufferie au bois sur les communes de Sainte-Foy et Francheville ».

« **U**n fort potentiel de chaleur fatale en provenance d'un industriel du territoire pour le projet de réseau de chaleur Saône-Yzeron ». La Métropole de Lyon a annoncé, ce mercredi matin, par communiqué que la chaleur perdue (« fatale ») d'un process industriel basé à Collonges-au-Mont-d'Or « pourra alimenter le nouveau réseau de chaleur ». Conséquence : « La construction d'une grande chaufferie sur les communes de Sainte-Foy-lès-Lyon/Francheville » ne sera pas nécessaire.

Une annonce qui tombe à pic alors que le projet d'une méga centrale biomasse (bois) implantée à côté de la déchèterie de Francheville/Sainte-Foy-lès-Lyon, d'une zone d'activités, d'une aire de gens du voya-

ge et d'habitations, générait des craintes parmi la population à quinze jours du premier tour (26 janvier) des élections municipales anticipées à Francheville. Pollution de l'air, valse de 20 camions par jour à minima les jours de chauffe, engorgement des voiries déjà saturées, pression sur la forêt et dégagement de CO2 par la combustion du bois, un gaz à effet de serre contribuant au dérèglement climatique, étaient montrés du doigt par les opposants, très fortement mobilisés, dont l'association environnementale locale Agupe.

Autre bonne nouvelle : « Utilisation de cette énergie de récupération permettrait de chauffer majoritairement le nouveau réseau de chaleur portant sur l'équivalent de 25 000 logements, mais aussi des entreprises et équipements publics de la Métropole », poursuit la collectivité, dans ce qui sera le deuxième réseau de chaleur de l'agglomération et le quatrième plus grand en France.

À la réunion publique organisée à Francheville, le 14 novembre 2024, Philippe Guelpa-Bonaro, le vice-président écologiste à l'Énergie à la Métropole, avait douché les espoirs d'un potentiel de géothermie pourtant brandi la veille.

Mais voilà que la chaleur fatale montre le bout de son nez.

À croire que les écologistes sont allés un peu vite en besogne en concevant un réseau de chaleur avec du bois, principalement, alors que la réglementation leur impose d'identifier au préalable des alternatives plus écologiques.

Mobilisation

On peut penser que la mobilisation des habitants et des élus – on se souvient que l'ancien maire de Francheville, Michel Rantonnet (LR) avait voté contre le principe d'une chaufferie biomasse en juin 2024 au conseil métropolitain – aura conduit la Métropole à réviser sa copie, même si Hélène Duvivier, candidate Verte à l'élection municipale assure être à l'origine de ce revirement.

Reste désormais à savoir quelle sera l'énergie utilisée pour la production du complément de chauffe, la chaleur fatale identifiée à Collonges ne couvrant pas l'ensemble des besoins. Et si, à la place d'une « grande chaufferie bois » désormais remise, une autre de plus petite taille avec les mêmes problématiques de qualité de l'air et de dérèglement climatique est envisagée.

● **Sophie Majou**



Le bois qui va être brûlé dans une chaufferie biomasse industrielle de Vénissieux. Photo Pierre Dujol

« Une vraie satisfaction »

Elle l'avait dit en clôture de la réunion publique, le 14 novembre 2024 : « Pas question de connecter des bâtiments municipaux au futur réseau de chaleur ». Pour Véronique Sarselli, la maire (LR) de Sainte-Foy-lès-Lyon, c'était marquer son opposition à la méga centrale au bois imaginée sur sa commune par la Métropole de Lyon. « Après le renoncement au téléphérique, c'est une nouvelle victoire pour Sainte-Foy-lès-Lyon et pour

tous les citoyens qui se sont mobilisés dès l'annonce de ce projet pharaonique, totalement inadapté au territoire ! » a déclaré l'élue, par communiqué, notant que le recul des écologistes « démontre une nouvelle fois qu'un projet d'une telle ampleur ne peut se faire contre la population et sans aucune concertation au préalable ».

Au conseil métropolitain de juin 2024 lançant le réseau de chaleur, l'élue s'était abstenue.

« J'ai toujours eu des gros doutes sur la filière bois énergie »

Hélène Duvivier, vice-présidente écologiste à la Métropole de Lyon et tête de liste Verte aux élections anticipées de Francheville (1^{er} tour le 26 janvier), affirme avoir convaincu la collectivité de rechercher des alternatives à la construction d'une chaufferie biomasse. Entretien.

Fin décembre, vous indiquez n'être pas favorable à une méga chaufferie bois et la seule pouvant influencer sur le sujet. Cet abandon, les habitants vous le doivent ?
« Je n'ai pas été pour rien dans l'histoire ! La seule personne qui a vraiment agi auprès de la Métropole pour faire bouger les choses, c'est moi. J'ai informé la population sur le projet et insisté auprès de la Métropole pour que la



Hélène Duvivier. Photo Joël Philippon

grande réunion publique du 14 novembre dernier se tienne, alors qu'il y avait une inquiétude que cela interfère dans ma campagne. Je n'étais d'ailleurs pas présente ce soir-là, ce qui était la condition. »

En juin, vous votez pourtant favorablement au conseil métropolitain le lancement du projet de

réseau de chaleur alors qu'une centrale biomasse est évoquée...

« Je m'étais laissée convaincre qu'il n'y avait pas d'autres alternatives. Finalement, on en a trouvé à force de chercher ! »

Que pensez-vous des centrales biomasse ?

« J'ai toujours eu des gros doutes sur la filière bois énergie. Elle se développe trop fortement et je crains des excès. Cet été, j'ai lu des articles inquiétants sur la santé de la forêt française. J'en ai discuté avec Philippe Guelpa-Bonaro et ai demandé à la Métropole d'aller au bout de la recherche d'alternatives au bois. Pour Bruno Bernard, la centrale prévue était trop importante. »

Pourquoi la Métropole est-

elle partie bille en tête avec la biomasse alors que des alternatives plus vertueuses doivent être étudiées en amont ?

« Certains élus voulaient aller dans cette direction. D'autres, non, comme Pierre Athanaze. »

Quelle sera l'énergie complémentaire, la chaleur fatale ne suffisant pas ?

« Cela fera partie de l'appel d'offres des opérateurs. Une petite chaudière bois ? Une chaufferie au gaz ? Je n'en sais rien encore. »

Pourquoi la Métropole communique-t-elle maintenant sur le sujet ?

« Pour ne pas que l'on reparle dans des grandes polémiques comme avec le téléphérique ! Et puis, il y avait une

instrumentalisation du sujet et une politisation. »

Le sujet est majeur. N'est-il pas normal qu'il entre dans le champ politique ?

« On n'est pas obligé de grossir le trait ! Le maire de Francheville trouve tous les défauts au bois alors qu'il a lui-même créé une chaufferie biomasse dans un gymnase. Ce n'est pas très cohérent ! »

La Métropole vous donne-t-elle un coup de main pour l'élection municipale ?

« On peut se dire que cela aide aussi la droite qui ne se gêne pas pour prétendre que c'est grâce à elle que la Métropole a revu sa copie ! Cette annonce va dans le sens que je souhaitais : garder le réseau de chaleur, mais pas la chaufferie. »

● **Propos recueillis par S. M.**

Lyon

Baromètre TomTom : les conditions de circulation se sont dégradées en 2024

Vitesse en baisse, hausse des temps de parcours et du taux de congestion : les différents indicateurs de l'Index Traffic, de l'entreprise TomTom, dressent un état des lieux préoccupant des conditions de circulation à Lyon.

Pare-chocs contre pare-chocs, travaux de voirie, voies réduites... Ce n'est pas qu'une impression, il n'a jamais été aussi difficile de circuler à Lyon quand on est un automobiliste. Un ressenti que vient confirmer le dernier baromètre Traffic Index publié par TomTom, établi à partir des données de trafic remontées par plus de 600 millions de systèmes de navigation à travers le monde.

Pour établir son baromètre annuel, TomTom prend en compte deux paramètres : l'indice de congestion et le temps de parcours moyen. « Pour établir l'indice de congestion, on compare le temps de parcours à l'instant T avec le temps de parcours effectué dans des conditions optimales », explique Vincent Martinier, directeur de la communication mobilités chez TomTom. Un taux de congestion de 20 % signifie donc que le temps de parcours est supérieur de 20 % au temps de parcours idéal.

Que révèle l'édition 2025 du baromètre, établi à partir des données 2024 ? Voici les principaux enseignements de l'étude.

● **Lyon, 6^e ville de France où les temps de parcours sont les plus longs**

C'est un classement dont on ne peut pas être fier. Lyon est la 6^e ville de France où les temps



On ne compte plus les rues où la circulation est paralysée du matin au soir, comme ici rue Paul-Bert, dans le 3^e arrondissement de Lyon. Photo Léa Fernoux

de parcours sont les plus longs. Et la 113^e au niveau mondial. En 2024, il fallait en moyenne 23 min 40 s pour parcourir 10 km. Le podium est occupé par Bordeaux, Paris et Marseille.

Mais là où Lyon se distingue, c'est par la dégradation de la situation en un an. Le temps de parcours s'est en effet allongé d'une minute par rapport à 2023. « Un record en France, analyse Vincent Martinier. Cela représente 77 heures de pertes dans les bouchons, par an, soit 6 h 35 de plus qu'en 2023. »

● **La vitesse moyenne en baisse : -1 km/h en un an**

Des temps de parcours qui s'allongent et donc une vitesse moyenne en baisse. Lyon a con-

nu la chute de vitesse la plus importante en France, celle-ci perdant plus d'un kilomètre/heure (de 26,5 à 25,3 km/h) en un an, ce qui ajoute une minute de trajet pour 10 kilomètres roulés. Conséquence du passage à 30 km/h dans toute la ville ou des embouteillages ? Sûrement un peu des deux.

● **Le taux de congestion moyen grimpe en flèche**

Avec un taux de congestion moyen de 31 % en 2024, Lyon est l'une des villes de France où il est le plus élevé. Il a même augmenté de 5 % en un an, signe que la situation s'aggrave. Pour Vincent Martinier, les causes peuvent être multiples. « Les travaux, la météo, les accidents, les réductions de voies ou les

fermetures d'axes, bref une combinaison de facteurs statiques et dynamiques ».

● **Quel jour et quel mois sont les plus chargés sur les routes ?**

C'est le mardi matin, entre 8 et 9 heures, qu'on roule le plus mal à Lyon (68 % de taux de congestion), suivi du jeudi au même créneau horaire (63 %). Le soir, c'est le jeudi entre 17 et 18 heures que la congestion est la plus forte (68 %), juste devant le vendredi soir (67 %). Le mercredi est le jour où la congestion est la plus faible le matin (46 %) et lundi où il est le plus facile de circuler le soir (54 %).

À noter que l'heure de pointe du soir est plus congestionnée (62 %) et plus longue que celle

du matin (57 %). Si les difficultés se concentrent principalement entre 8 et 9 heures le matin, elles s'étalent de 17 à 19 heures en soirée.

Sur l'ensemble de l'année, c'est le mois d'octobre qui a été le plus congestionné dans la capitale des Gaules, devant le mois de septembre. Vacances obligent, le mois d'août est le plus fluide à Lyon. Le pire jour de l'année 2024 pour circuler était le jeudi 26 septembre, avec un taux de congestion de 53 % et un temps de parcours moyen de 27 min 51 s pour parcourir 10 km. Une journée marquée par des bouchons exceptionnels dus à la pluie et des accidents en série aux heures de pointe du matin et du soir.

● **Nicolas Forquet**

À l'échelle de la Métropole, une détérioration moindre

Si l'on sort de l'échelle Lyon intra-muros pour prendre en compte la périphérie lyonnaise, le constat est légèrement différent. La situation est également tournée vers une détérioration des conditions de circulation, mais d'une ampleur moindre. La vitesse moyenne, mesurée à 50,2 km/h, est en baisse de 0,6 km/h par rapport à

2023. Le temps de parcours, lui, était de 11 min 58 s pour un trajet de 10 km, soit 10 secondes de plus en un an. Une vitesse plus élevée qu'en intra-muros donc, qui s'explique notamment par la présence de voies rapides et autoroutes et une meilleure fluidité engendrée par un nombre de voies supérieur. Du côté du taux de congestion, il s'éta-

blit à 23 %, soit 2 % supérieur à celui mesuré l'année précédente.

● **Plus de bouchons le matin que le soir**

À l'inverse de la situation dans le centre de Lyon, l'heure de pointe du matin est légèrement plus congestionnée (47 %) que le soir (45 %). Là encore, le mardi matin et le jeudi soir restent

les créneaux les plus chargés. Mois par mois, c'est en octobre que les routes ont été les plus chargées, devant novembre et décembre. Dans l'agglomération, le lundi 2 décembre a été le pire de l'année pour circuler, avec un taux de congestion de 45 %. La faute à la mobilisation des taxis, qui avait paralysé les grands axes de l'agglomération.



La mobilisation des taxis autour de Lyon en décembre dernier. Photo Joël Philippon

«Tout est organisé pour contraindre l'entrée des véhicules à Lyon» : la justice saisie contre une piste cyclable

Par [Justin Boche](#), Le Figaro Lyon
Publié le 8 janvier à 07h01



La voie lyonnaise numéro 12 sur l'avenue Rockefeller dans le 8e arrondissement de Lyon. J.B/ Le Figaro

Les associations de deux quartiers lyonnais se sont réunies pour contester devant la justice administrative deux portions de la voie lyonnaise numéro 12 qui, selon elles, n'ont fait l'objet d'aucune étude d'impact.

La voie lyonnaise numéro 12, une nouvelle piste cyclable traversant la métropole de Lyon d'Ouest en Est, est critiquée depuis plusieurs mois par plusieurs associations de riverains. Deux secteurs du tracé sont particulièrement ciblés. Celui de la montée du Chemin-Neuf sur la colline de Fourvière (5e arrondissement) et celle de l'avenue Rockefeller (Lyon 8e), passée à sens unique dans un quartier où sont présents de nombreux hôpitaux. Dans les deux cas, la métropole a mis en place des «expérimentations» de plusieurs mois pour tester les nouveaux aménagements. Mais pour les riverains, la messe semble dite et le provisoire pourrait devenir pérenne sans recours possible.

«Aucune étude d'impact»

Aussi, «face à l'absence de réponse» de l'exécutif écologiste métropolitain, les associations «J'aime Montchat», «Comité d'Intérêt Local de Montchat», «Amicale du Parc Chaussagne» et «Touche pas à Saint-Just et à ma colline» ont décidé de s'unir pour saisir la justice pour faire annuler la délibération actant officiellement la création de cette voie cyclable.

Ces associations de quartiers déplorent «qu'aucune véritable étude d'impact n'ait été présentée. Il est désormais évident que les choix de réalisation de ce projet de Voie Lyonnaise montrent que tout est organisé pour contraindre l'entrée des véhicules dans la ville de Lyon (même s'il s'agit de restreindre l'accès à 9 structures hospitalières !), en provoquant détours et congestions urbaines, alors que les transports en commun sont actuellement sous-dimensionnés».

19 km de piste cyclable

Hélène Baronnier, présidente de J'aime Montchat, pointe du doigt le «saucissonnage» de ce projet de 19km en portions plus petites pour «empêcher une prise en compte globale du projet par la préfecture». La présidente d'association assure ne pas «être contre» le projet par principe, «d'ailleurs seules deux portions de cette voie lyonnaise posent problème», poursuit-elle, mais déplore le «dogmatisme» de la majorité actuelle sur le sujet «qui malgré nos nombreuses alertes ne nous a jamais répondu».

«C'est pour cette raison et pour la faiblesse des concertations que nous avons saisi la justice. Parce que les travaux sur ces axes stratégiques asphyxient les hôpitaux, les quartiers adjacents mais nuisent aussi à l'activité économique de la ville», conclut-elle. Aucune décision sur le sujet n'est attendue avant au moins 18 mois.

À Vaulx-en-Velin, les bailleurs sociaux critiqués par les habitants et mis sous pression par la ministre de la Ville

- 9 janvier 2025

Présente à Vaulx-en-Velin ce jeudi 9 janvier, la ministre de la Ville Juliette Méadel a tenté de faire le bilan de l'entretien des logements sociaux, aux côtés des habitants et bailleurs.

"Depuis que je suis ministre, j'entends parler d'ascenseur en panne, de problèmes de propreté, d'habitants qui restent sans réponse..." Ministre déléguée à la Ville depuis deux semaines, Juliette Méadel n'aura pas perdu de temps pour fixer ses priorités. L'une d'entre-elles : l'état des logements sociaux dans les quartiers politiques de la Ville (QPV). Pour s'imprégner de la réalité du terrain, la nouvelle ministre était présente à Vaulx-en-Velin, dans la métropole de Lyon, jeudi 9 janvier, où l'édile socialiste Hélène Geoffroy l'a accueillie, au sein du quartier Ecoin-Thibaude, en présence de bailleurs sociaux et d'habitants.

"Je suis contente de venir vous voir", lâchera subtilement Juliette Méadel, après la présentation un à un des bailleurs sociaux présents (Lyon Métropole Habitat, Alliade, GrandLyon Habitat...). Toujours est-il que cette visite ministérielle était surtout l'occasion de s'assurer que l'aide de 315 millions d'euros attribuée aux bailleurs sociaux pour l'entretien des logements soit justifiée. Le tout aux côtés de Renaud Payre, vice-président de la Métropole de Lyon en charge de l'Habitat, et de Vanina Nicoli, préfète secrétaire générale de la préfecture du Rhône.

À l'écoute des doléances des habitants

Dans le quartier Ecoin-Thibaude à Vaulx-en-Velin, où les logements sociaux prédominent, plusieurs travaux de rénovation urbaine sont engagés. C'est le cas, par exemple, de façades d'immeubles rénovées par le bailleur Alliade Habitat depuis 2021. Mais l'aspect extérieur de plusieurs bâtiments cache-t-il un abandon des parties communes et de l'intérieur des logements ?

Quelques mètres plus loin, en effet, un habitant, vivant depuis 32 ans dans le quartier, interpelle la membre du gouvernement. *"Des habitants ont des fuites d'eau. Pour avoir un technicien sur les lieux, c'est tout un problème, s'agace-t-il. Combien de temps il faut attendre ? Une semaine à dix jours. Un père de famille lave sa vaisselle dans les toilettes. Il a fini par faire ses travaux lui-même, personne n'est intervenu"*.

Les Comités de locataires ont longuement partagé leurs doléances à la ministre Juliette Méadel. (@NB)

Plus loin, lors d'un temps dédié à l'échange avec les représentants des Comités de locataires, là aussi, la parole des habitants se libère. Sous les yeux des bailleurs sociaux. *"Certaines résidences n'ont pas d'ascenseur, d'autres sont mal entretenues. Et quand les locataires ou associations font appel aux bailleurs, ils ne répondent pas"*, déplore Benedetto Sangrigoli, président de la Confédération générale du logement du Rhône. *"On est toujours obligés de se battre pour se faire entendre"*, lâche un autre représentant de locataires.

"La seule chose que je demande, déjà, c'est de mettre en place un système qui répond"

Cette ignorance des responsables face aux doléances de leurs locataires restera sans réponse, ce jeudi. Mais la ministre l'assure, cela fait partie de ses priorités : *"J'ai conscience que c'est compliqué. Même dans le parc privé, ça l'est. Mais la seule chose que je demande, déjà, c'est de mettre en place un système qui répond"*. Elle porte trois autres prérogatives : les moyens à disposition pour réhabiliter l'intérieur des logements, réduire le délai d'intervention des entreprises sous-traitées et répondre à l'augmentation des charges.

"Au-delà du prix des loyers, ce sont les charges qui sont très dynamiques. Notamment sur la question de l'énergie", convient Vincent Cristia, directeur général de Lyon Métropole Habitat. Et poursuit : *"Concernant les réhabilitations, avant on était aux alentours de 35 000 euros par logement. Aujourd'hui, on est parfois à 70 ou 80 000 euros."*

"Il faut une impulsion nationale"

Un constat partagé par Hélène Geoffroy, pour qui le triptyque collectivités-bailleurs sociaux-habitants *"a besoin d'aide de l'État. Il faut une impulsion nationale. Là, on est dans une forme d'impasse"*. De son côté, la ministre explique vouloir construire sa feuille de route pour ajuster ou non l'argent public dédié à l'entretien des logements sociaux.

Si elle ne reste pas muette devant les réclamations portées par les bailleurs - *"l'État doit les aider, on n'est pas là pour leur mettre la tête sous l'eau"* -, elle maintient surtout la pression sur l'efficacité de leurs actions dans les quartiers politiques de la ville auprès des habitants. *"À la fin de mon mandat, je souhaite ne plus entendre ces témoignages de détresse"*, conclut-elle. La tâche n'est pas aisée et la situation financière du pays ne présage rien de bon.

Parcs-relais, tramway, bus, TER : ce que la Ville de Lyon réclame au Sytral pour 2040

[Rodolphe Koller](#) - 8 janvier 2025

La Ville de Lyon se penchera le 23 janvier sur le futur Plan de mobilité des territoires lyonnais, en cours de rédaction par Sytral Mobilités, et formule ses propres requêtes pour 2040.

Lors du dernier conseil d'administration de Sytral Mobilités, le 21 novembre dernier, l'attention s'est focalisée sur [l'évolution des tarifs sur le réseau TCL](#) au 1^{er} janvier 2025. Mais l'instance a également arrêté une première version du Plan de mobilité des territoires lyonnais, qui planifie « *les grands principes de mobilité des personnes (voiture, transports collectifs, vélo, marche à pied, etc.), de transport de marchandises, de circulation et de stationnement* » à horizon 2040.

Un document cadre, donc, qui concerne non seulement la Métropole de Lyon mais également les 11 intercommunalités du Rhône, soit 263 communes (1,9 million d'habitants). Lesquelles doivent désormais, à leur tour, émettre un avis. Ce sera le cas de la Ville de Lyon lors du premier conseil municipal de l'année, le 23 janvier prochain.

« Division par deux des usages de la voiture solo »

Parmi les ambitions de ce Plan de mobilité, dans la lignée de nombreuses initiatives des majorités écologistes à la Ville comme à la Métropole depuis le début du mandat, « *une réduction de la place accordée à la place voiture qui ouvre de nouvelles opportunités* », « *une division par deux des usages de la voiture solo* », « *développer des offres et services prenant en compte tous les publics et tous les territoires* » et « *un système efficace à tous les moments de la journée et de la semaine* ».

Quant aux leviers, le Plan de mobilité en liste quatre : « *Réduire les distances parcourues en lien avec l'organisation du territoire* », « *poursuivre le développement des offres et des services de mobilité* », « *redéfinir les usages nécessaires de la voiture notamment en faisant sur l'espace public* » et « *accompagner et encourager les changements de pratiques de mobilité* ». Il faudra bien cela pour faire passer la part modale de la voiture de 44 % en 2015 à 18 % (en 2040) des déplacements dans l'agglomération lyonnaise, celle des transports en commun de 18 à 25 %, et celle du vélo de 2 à 17 %.

Horaires des bus et des parcs-relais élargis

Dans l'avis qui sera rendu le 23 janvier, la Ville de Lyon liste un certain nombre de requêtes :

- l'évolution des horaires des parcs-relais pour une utilisation de nuit
- la création d'une ligne de tramway entre la Part-Dieu et Écully via la Tête d'Or, le tunnel de la Croix-Rousse, Vaise et la Duchère
- la création du [Tramway express de l'Ouest lyonnais \(Teol\)](#) vers Alai
- l'amélioration du service du tramway T3

- « *l'amélioration significative* » de l'offre du Tram-train de l'Ouest lyonnais (TTOL) et des autres liaisons TER « *dans une logique de service express régional métropolitain* » avec « *de meilleures fréquences, une meilleure fiabilité et des horaires en soirée élargis* »
- le prolongement du Tram-train de l'Ouest lyonnais [de Brignais à Givors](#)
- une amélioration des fréquences et de l'amplitude horaire des bus TCL « *en visant à court-terme que tous les bus du réseau terminent leur service après 23h et que l'attente maximale soit de 30 minutes* »

Nul doute que l'opposition trouvera matière à redire, alors que le [parc-relais d'Oullins a été fermé](#) en 2023, que les discussions avec la Région restent difficiles autour du [RER à la lyonnaise](#), que les bus TCL [subissent eux aussi les embouteillages](#) et que la droite réclame à cor et à cri [un nouveau plan métro](#).

