



REVUE DE PRESSE 14 avril 2023

Une semaine après la votation parisienne qui interdira les trottinettes en libre-service à partir du 31 août, Bertrand, le père de la jeune Iris – décédée avec son petit ami Warren lors d'un accident le 22 août 2022 à Lyon – est revenu sur les lieux du drame. Il évoque son combat pour la sécurité voire l'interdiction des trottinettes en location. Entretien.

+

-

↻

#### ■ Bertrand, pouvez-vous revenir sur ce 22 août dernier ?

« C'est mon fils qui m'a prévenu du décès d'Iris. Je l'ai rejoint ce soir-là et on s'est assis tous les deux en face du quai Maréchal-Joffre, côté 5<sup>e</sup>, une partie de la nuit. Je savais que l'accident avait eu lieu sur ce quai quelques heures plus tôt. Dans ces moments-là, on a envie de calme. On a vu quatre rodéos, trois de voitures et un de motos passant à plus de 100 km/h entre 1 h 30 et 4 h 15 du matin, un lundi, au mois d'août. J'ai commencé à me dire : "Il y a un truc qui ne va pas avec ce quai". »

#### ■ Qu'est-ce qui vous a motivé ?

« Cette nuit-là, je suis rentré chez moi. J'ai pris une feuille A4 et j'ai écrit : "Comment donner du sens à la mort de ma fille Iris bien aimée ?" Ça a été ma seule préoccupation depuis ce moment-là. L'unique moyen de traverser cette épreuve et de lui rendre hommage à elle et à Warren, c'est de faire un truc qui va peut-être améliorer quelque chose, quelque part. Qu'ils ne soient pas décédés pour rien. »

#### ■ La Métropole propose un aménagement pour 2024 avec piste séparée vélo-trottinette...

« C'est très bien ! Sauf que la vitesse n'est pas seule en cause : stationnement, visibilité, voie d'accès perpendiculaire... tout est problématique ici. Pour moi, il y a une forme d'hypocrisie routière.

Pourquoi ne pas tout simplement interdire les modes doux ici ? Les faire passer en face ou sur les

quais en bas ? Sur une même voie, on retrouve des gamins à trottinette, des ambulances, des pompiers, des bus, des taxis... J'appelle cela les couloirs de la mort. »

+

-

↻

#### ■ Vous avez rencontré Clément Beaune, ministre des Transports, pour évoquer le sujet...

« Avec une autre famille de victimes d'accident, nous sommes allés à Paris. La position au ministère a été ambiguë. Les déclarations qui ont suivi notre rencontre m'ont mis très mal à l'aise et Anne Lavaud, directrice de la Prévention routière, s'est fait l'écho de ce malaise dans les médias. J'aurais beaucoup de choses à dire, je préfère rester positif, mais je serai vigilant. Je veux croire qu'au ministère, on va saisir l'opportunité formidable de prendre les décisions courageuses. Dans tous les cas, le service public doit reprendre la main dans un domaine où le privé a un peu trop pris ses aises. »

#### ■ Que proposez-vous ?

« Notre rôle d'adultes, mais aussi d'élus, c'est de nous intéresser aux plus vulnérables. Il faut imposer des règles sévères qui protègent les utilisateurs. Comme le préconisent l'étude de l'Académie de médecine ou le conseil européen de la Sécurité routière, je demande l'interdiction avant 16 ans, le casque obligatoire, une formation et le permis AM (permis cyclomoteur). Pourquoi ne pas leur faire émettre un son en plus ? C'est dans ce sens que je prendrai la parole, avec une autre famille, en mai à l'Assemblée Nationale. Mais je ne céderai pas sur la limite d'âge : 16 ans. Ce serait insulter tous les experts qui se sont penchés sur ce sujet et sont arrivés à cette conclusion. »



## ■ Et côté infrastructures ?

« Des voies séparées pour tout le monde : voitures, transports en commun et vélo-trottinette. Mais, surtout, il faut appliquer la loi, que l'État se donne les moyens, c'est une question de volonté politique. Il n'y a plus personne sur la voie publique pour la faire respecter : ça ne peut pas marcher. À deux sur une trottinette ? Moins de 18 ans ? Avec un PV de 35 €, les jeunes arrêteront vite. Renforcer les contrôles reste le meilleur moyen pour baisser le nombre de morts sur les routes. »

## ■ Qu'attendez-vous du procès qui se profile ?

« Ce n'est pas ma priorité. Je veux me battre jusqu'à ce que les choses évoluent, sur les vraies questions qui peuvent faire avancer le débat. C'est évident qu'a priori, tout vous amène à vouloir lyncher le fautif. Or, je me méfie de cela et il ne m'appartient pas de juger un homme sans connaître les tenants et aboutissants. L'enquête suit son cours et la justice passera. Ce qui me semble certain, c'est qu'il y a eu une chaîne de responsabilités. Mais quel que soit le verdict, ça ne fera pas revenir Iris et Warren. »

« *Le service public doit reprendre la main dans un domaine où le privé a un peu trop pris ses aises* »

« *Des voies séparées pour tout le monde : voitures, transports en commun et vélo-trottinettes. Mais, surtout, il faut appliquer la loi, que l'État se donne les moyens.* »

**LA QUESTION WEB**  
**La ville de Lyon doit-elle organiser un vote sur la présence des trottinettes électriques en libre-service ?**  
**90 % OUI 10% NON**  
Ce samedi à 12 heures, 959 personnes ont répondu sur leprogres.fr

## • Dans le Code depuis 2019

Au niveau national, l'intégration des trottinettes électriques et des engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) dans le Code de la route, en 2019, permet de lutter contre les comportements dangereux. Les conducteurs doivent adopter un comportement prudent : circuler sur les pistes et bandes cyclables ou des voies dédiées et non sur les trottoirs, interdiction de conduire sous l'influence d'alcool ou de stupéfiants, de porter des écouteurs ou son téléphone en main. Le casque ? Fortement conseillé, mais pas obligatoire.

## • À Lyon, sécurité et durabilité

Le nouvel appel à projets pour le renouvellement des trottinettes en free-floating à Lyon a été lancé quelques semaines après l'accident. Ce dernier ne l'a pas remis en cause, pas plus que la votation parisienne. Lyon veut proposer une ville « apaisée et décarbonée », incluant le service des trottinettes électriques en location. « L'accident met en lumière l'importance du partage de l'espace public et surtout qu'il faut l'adapter aux nouveaux usages. On le fait de manière progressive, mais il faut le faire le plus rapidement et le plus pertinemment possible », dit Valentin Lungenstrass, adjoint à la mobilité. Concrètement, la majorité écologiste est plus exigeante que la moyenne. Et les opérateurs le confirment. À Lyon, sécurité rime avec prévention. Formation intensive des conducteurs, limitation à 15 km/h pour les débutants, puis à 20 km/h (c'est le choix de la Ville, alors que les trottinettes sont autorisées jusqu'à 25 km/h), interdiction avant 18 ans avec vérification d'identité, campagnes de sensibilisation au comportement et à la conduite.

### • Évolutions techniques : le choix du rétro-feet

Chez Dott comme chez Tier, les sociétés qui déploient la flotte de trottinettes, on parle de retro-feet, comprenez technologies récentes s'adaptant à un matériel déjà utilisé. Sauf qu'à Lyon, c'est le choix de la durabilité qui a primé. Chez Tier, il faudra attendre mars 2024 pour voir l'arrivée des clignotants et l'impossibilité de monter à deux sur une trottinette, avec la venue de « nouvelles » trottinette déjà en fonction à Paris. Chez Dott, l'engagement s'est fait sur un modèle éprouvé, déjà en fonction. La maintenance préventive des engins est en cours de déploiement, le support téléphone à hauteur de guidon est sur tous les véhicules, tout comme les plaques d'identification. Des tests sont en cours sur l'impossibilité de monter à deux.

### • Métropole et ville de Lyon : apaiser la circulation

Au-delà de la question des trottinettes, la Ville et la Métropole travaillent sur la notion d'apaisement de la circulation. Ça commence par la Ville 30, avant une démarche "vision zéro", qui devrait être lancée en septembre et dont l'objectif est de réduire drastiquement l'accidentalité. « On n'a pas inventé la Ville 30 ! », explique Fabien Bagnon, vice-président de la Métropole en charge des voiries et des intermodalités. « Comme le 50 ou le 70 km/h, le 30 km/h est rarement respecté dans les faits. Mais, statistiquement, ça permet d'abaisser la vitesse moyenne et de sauver des vies. Perdez 1 km/h et vous baissez de 4 % le nombre de décès par an »

### • Maréchal-Joffre : vers un aménagement sécurisant

Et sur le lieu de l'accident, qu'est-il prévu ? Un radar pédagogique a été installé square Janmot et il voit rouge en quasi-permanence. Des marquages au sol "30 km/h" ont été rajoutés et des contrôles de vitesse et d'alcoolémie sont menés : 175 PV ont été dressés en 2022. « Nous souhaitons inscrire ce lieu comme zone accidentogène et faire poser un radar fixe, rajoute Fabien Bagnon. Or, l'État a annoncé le report du plan de radars. »

Des modifications devraient arriver avec une voie dédiée et sécurisée pour vélos et trottinettes, en 2024. « Les études ont débuté. On se dirige vers une seule voie voiture et une transports en commun », conclut l' élu métropolitain.

# Opposés au projet d'apaisement du centre-ville, ils réclament son retrait

En réponse au projet d'apaisement de la Presqu'île dévoilé par la Ville et la Métropole de Lyon le 10 mars, un collectif constitué d'habitants, commerçants et professionnels a réactivé une pétition et créé un site internet Touche pas à ma Presqu'île. Il dénonce une dégradation des mobilités et de l'accessibilité en centre-ville.

La contestation s'organise. Outre 17 associations lyonnaises d'habitants et de commerçants qui ont signifié par courrier leurs motifs de désaccord au maire de Lyon et au président de la Métropole, un collectif d'habitants de la Presqu'île constitué de riverains, commerçants, professionnels, vient de réactiver une pétition « Non à la piétonnisation complète de la rue de la Ré » mais aussi de créer un site internet Touche pas à ma Presqu'île.

Favorable à la diminution de la voiture, ce collectif veut toutefois « continuer de porter cette voix unanime et ferme vis-à-vis d'un projet rejeté par les habitants ainsi que par l'ensemble des acteurs économiques des territoires ».

## Un site internet qui vient en appui des associations

Habitant du 1<sup>er</sup> arrondissement, Antoine, membre du collectif précise : « Notre site internet se veut apolitique. Il vient en appui des associations d'habitants et de commerçants et va nous servir à communiquer. Quant à la pétition, elle avait été activée après les vœux du maire de Lyon, Grégory Doucet, en janvier 2023, qui évoquait la piétonnisation de la rue de la République avant même la restitution de la concertation ! Depuis que le projet a été dévoilé le 10 mars, nombre d'entre nous ont souhaité la relancer. Elle stagnait à 150 signatures. Elle en rassemble 1 367 à ce jour et touche des Lyonnais issus de tous les arrondissements et de tout âge. »

Ce père de deux enfants, défenseur des



Sur son site internet, le collectif dénonce la suppression des bus rue de la République et la fermeture de la rue Grenette et se dit prêt à mener toutes les activités nécessaires à une opposition au projet de la Ville et de la Métropole. Photo Progrès/Nadine MICHOLIN

## En 2025, la Presqu'île de Lyon passera en mode trafic limité

La Ville et la Métropole de Lyon veulent conforter le centre historique de la ville comme un quartier à vivre, en fonction des grands enjeux que sont les changements des modes de déplacements, l'amélioration du cadre de vie, la lutte contre le réchauffement climatique, la tranquillité et le dynamisme économique.

Les collectivités prévoient la suppression des bus rue de la République et la fermeture à la circulation de la rue Grenette. La concertation menée du 20 juin au 30

octobre 2022 a engrangé 2 900 réponses au questionnaire de la part des riverains, visiteurs et commerçants. 6 000 personnes ont participé aux travers des réunions publiques, de temps d'échanges sur le terrain et du questionnaire en ligne. 62,5 % des répondants au questionnaire se sont prononcés en faveur de la piétonnisation de la rue de la République. Pour 50 % à 60 % des répondants, le manque d'espaces verts et la pollution constituent les principaux problèmes de la Presqu'île.

transports en commun s'émeut de la rupture des correspondances bus-métro à l'hôtel de ville et du rallongement des temps de trajet des bus : « On assiste à une dégradation du service pu-

blic et de l'accessibilité du centre-ville sans concertation, ni étude d'impact réelle. Piétonniser la rue de la République qui ne fait apparaître au Nord aucun conflit d'usage, engendre l'ag-

gravation des conditions d'intervention des services de secours et de sécurité et celle des conditions de travail des livreurs et artisans. »

## Deux pétitions totalisent près de 3 000 signatures contre le projet

La pétition dénonce en prime de nouvelles nuisances sonores pour les habitants quais de Saône, quartiers Saint-Paul, Terreaux ouest, Bellecour, l'impact négatif pour les personnes à mobilité réduite et personnes âgées, l'impact carbone négatif du fait du report de la traversée de la Presqu'île en voiture ou 2 roues sur la place Bellecour ou le tunnel de la Croix-Rousse.

Il y a plus de deux mois, Jean-François Bailly, commerçant dans le prêt à porter et président de l'association des commerçants de l'Ancienne Préfecture (Lyon 2<sup>e</sup>) lançait une pétition « Non à la suppression des bus de la République et à la fermeture de la rue Grenette ». Avec les mêmes arguments déployés plus haut. Elle totalise 1 598 signatures.

« C'est le même entêtement que pour le câble » déplore Jean-François Bailly. « Les études ont été menées par la Métropole et non par un organisme indépendant. Il aurait fallu agir en amont, prévoir plus de bus, des parcs relais ouverts tard le soir y compris le dimanche. En coupant l'accès à la rue Grenette, il n'y aura aucun bénéfice sur la qualité de l'air. Enfin, les moyens financiers affectés à ce projet sont insuffisants. »

Les deux pétitions totalisent près de 3 000 signatures. Soit l'équivalent du nombre de réponses au questionnaire de la concertation de la Ville et Métropole de Lyon.

Nadine MICHOLIN

Site internet : <https://touche-pas-a-ma-presquile.fr/>

# Contre les tags en Presqu'île : la petite pétition qui enfle

Depuis plusieurs années, le Lyonnais Édouard Hoffman défend le patrimoine lyonnais, notamment le cœur de la Presqu'île, inscrit au Patrimoine mondial de l'Unesco. En lançant une pétition mi-février, il ne pensait pas être suivi par bon nombre d'associations et de comités de quartier qui en ont marre de voir la ville enlaidie par des tags. Particulièrement ces derniers temps.

« Depuis des années, mon objectif est toujours le même : défendre mon cadre de vie. J'ai décidé d'habiter en Presqu'île, au cœur du patrimoine mondial de l'Unesco. Alors oui, je me bats contre les tags sur les bâtiments historiques. Ces derniers temps, ils n'ont pas été épargnés : regardez par exemple le monument Burdeau, à la suite des dernières manifestations, il a été tagué plusieurs fois. Or, Antoine Burdeau, dont la statue a disparu, était orphelin et d'origine modeste. Apprenti canut, il a fini agrégé de philosophie et ministre. La moindre des choses serait d'être fier d'un tel héros de la République. Abîmer un tel monument à Lyon, c'est de l'inculture ».

## Une pétition lancée le 12 février

Édouard Hoffman est très en colère. Le combat avec ce Lyonnais depuis des années a pris un virage impressionnant ces derniers temps. Pour autant, il n'a pas du tout profité de la situation pour promouvoir la pétition qu'il a lancée le 12 février dernier.

« Je ne fais pas de politique et je me m'intéresse pas à la teneur de ce qui est écrit... Mais le nombre de nouveaux tags, ça oui ! Je défends le patrimoine de la ville de Lyon, qui appartient à tout le monde et qui a clairement été touché. Je comprends la colère des manifestants, mais salir des bâtiments qui font la fierté de la ville pour une cause politique et nationale ne me semble pas être la solution. Et on a beau dire, enlever les tags abîme. Même nettoyé, un tag laisse souvent des traces », poursuit-il.

## « Abîmer le monument Burdeau, c'est de l'inculture ! »

Il était loin d'imaginer les dégâts des manifestations des retraites lorsqu'il a lancé, le 12 février, sa pétition sur le thème « Propreté et sécurité pour Lyon, un cadre de vie digne et apaisé ».

« Ces derniers temps, malgré l'escalade et les dégradations, peu de personnes ont rejoint la pétition et c'est nor-



Édouard Hoffmann devant le monument rue Burdeau, fortement marqué après les dernières manifestations. Photo Progrès/David TAPISSIER

mal, les retraites cannibalisent l'attention ». Mais, en un mois et demi, plus 1 128 personnes ont signé, notamment il y a peu, des conseils de quartier dans le 5<sup>e</sup>, le 1<sup>er</sup> (Bas et Ouest des Pentes), celui de Bellecour Cordeliers dans le 2<sup>e</sup>, ainsi que les associations La Vitrine des Pentes, qui regroupe 165 commerçants des pentes de La Croix-Rousse et l'association Carré Romarin.

« Stéphane Bern a également signé. Il soutient l'idée. Concrètement, on n'habite pas en Presqu'île comme on habiterait dans une ville nou-

velle. Certains bâtiments ont plusieurs siècles, sont magnifiques... et tagués. D'ailleurs, ce n'est pas le street art ou les graffitis artistiques que je pointe du doigt, mais les 95 % de tags et signatures hideuses ».

## Les tags et signatures hideuses dans son viseur

« Lorsqu'on sait le coût farouche que paye la Ville pour nettoyer ses monuments, n'y aurait-il pas d'autres solutions ? Paris, Nîmes ou encore Montpellier ont réfléchi différemment. Et je m'interroge : ça coûte plusieurs mil-

lions d'euros selon des chiffres rapportés en conseil d'arrondissement. Or, 1,5 million d'euros, ça pourrait correspondre à 30 emplois de personnes, charges comprises. Comme je le suggère dans la pétition, ça pourrait être une brigade de proximité efficace qui assure la sécurité du centre de Lyon, avec des missions de prévention ou de civisme mais également de verbalisation... Et ce serait bien plus efficace », conclut-il.

Une idée pour la Ville ?

Pétition sur [change.org](https://change.org/bit.ly/petitionproprete lyon) : [bit.ly/petitionproprete lyon](https://bit.ly/petitionproprete lyon)

## « Façade nette », un contrat contre les tags et les affiches pour Lyon

C'est la société HTP centre Est qui a remporté l'appel d'offres de la Ville de Lyon, jusqu'en 2024 : elle intervient à Lyon auprès de la Ville, des propriétaires d'un immeuble, d'une maison individuelle, dans une copropriété ou des commerçants, ayant signé le contrat « façade nette ».

À ce titre, l'entreprise spécialisée nettoie tags et affiches, environ 600 000 m<sup>2</sup> de façade par an, la Ville de Lyon représentant près de 90 % du chiffre de l'antenne basée à Vaulx-en-Velin. La société n'intervient pas de la même manière pour tous les tags. Dès qu'elle est prévenue, elle se doit d'intervenir en fonction de l'urgence. En moins de trois heures pour toutes les inscriptions à caractère injurieux ou insultant et en moins de trois

jours pour les tags simplement signalés, notamment sur la plateforme TooDeGo. Depuis le début de la contestation, entre le travail de l'entreprise prestataire et celui effectué en régie directe par les fonctionnaires de la mairie, plus de 300 interventions ont été menées pour 6 000 m<sup>2</sup> de façades nettoyées. Le coût de cette opération : plus de 20 000 €.

Difficile enfin d'avoir des chiffres exacts concernant le coût annuel du nettoyage pour la Ville. Une indication toutefois, « cela se chiffre en millions », évoquait Yasmine Bouagga, maire du 1<sup>er</sup> arrondissement, lors du dernier conseil d'arrondissement.



Nettoyage des tags à Lyon, le 17 mars.

Photo archive Progrès/Maxime JEGAT

# Voitures place Louis Pradel : les piétons en ont ras-le-bol

Il y a plus d'un an, nous relations les démarches de l'association Droits du Piéton pour obtenir la fin du stationnement sauvage place Louis Pradel. Depuis, rien n'a changé.

Le président de l'association s'est à nouveau adressé aux adjoints Valentin Lungenstrass et Mohamed Chihri pour exprimer un mécontentement qui tourne même à la colère : « lors de nos entretiens successifs, il nous a été confirmé que le stationnement des véhicules d'entreprises ou de particuliers est interdit dans la partie basse de la place Louis Pradel. Or absolument tous les jours, des véhicules d'entreprises, majoritairement de la société SPIE, stationnent là, en toute impunité. Cette situation perdure depuis des années et n'est plus tolérable. »

« Tous les jours, des véhicules d'entreprises stationnent là »

Les Droits du piéton espèrent des verbalisations par la police municipale, une notification à la société incriminée rappelant l'interdiction de stationner, et enfin, une intervention auprès du service des bornes électroniques escamotables du Grand Lyon, afin que seuls les véhi-



La ville s'engage à vérifier la légitimité du stationnement des véhicules sur la partie basse de la place. Photo Progrès/Sylvie SILVESTRE

« Il nous a été confirmé que le stationnement des véhicules interdit dans la partie basse de la place Louis Pradel. »

Pierre Rauzada, association Les droits du Piéton

cules autorisés puissent entrer dans cet espace, de façon exceptionnelle.

« Le maire de Lyon a choisi de créer une aire piétonne dans la partie nord de la rue de la République, poursuit Pierre Rauzada : notre association a renouvelé son soutien à ce projet durant la réunion du 10 mars en mairie centrale. Encore faut-il avoir la volonté politique de protéger les espaces piétons déjà existants : pour la place Louis Pradel, l'impression est que cette volonté n'existe toujours pas. »

## La société SPIE bénéficie d'un arrêté de stationnement sur la Ville de Lyon

Sollicités pour réagir au courrier de l'association Les Droits du Piéton, les services de la Ville de Lyon expliquent :

« La société SPIE bénéficie d'un arrêté de stationnement sur la Ville de Lyon pour ses interventions d'éclairage public et de signalisation lumineuse. Dans le souci d'assurer un bon partage de l'espace public, notamment des piétons

nombreux qui circulent sur cette partie de la place, la Ville de Lyon va rappeler à la société SPIE le cadre de cet arrêté, et veiller à ce que les véhicules ayant accès à la place Louis Pradel soient strictement dans une situation prévue par l'arrêté. Dans le cas contraire, la police municipale se mobilisera pour assurer le respect des règles en vigueur sur la place Louis Pradel. »

# Stationnement impayé : la mairie de Lyon dégage sa nouvelle arme

Alors que seulement 20 % des visiteurs régleraient leur stationnement quand ils s'arrêtent à Lyon, la Ville annonce déployer en avril un nouveau dispositif qui prévoit la lecture automatique des plaques d'immatriculation (LAPI) via deux voitures équipées de caméras.

On l'avait annoncé en novembre. Le voici qui débarque dans les rues de Lyon en ce mois d'avril. Bienvenue au dispositif LAPI qui prévoit de lire automatiquement les plaques d'immatriculation via deux voitures bardées de caméras. L'information a été communiquée ce mardi.

Déjà prisee pour retrouver des véhicules volés ou dresser des PV de stationnement à la chaîne dans des grandes villes comme Toulouse, Montpellier, Rouen ou encore Marseille, la mise en place de ce système avait été voté en conseil municipal.

**16 000**

C'est le nombre de verbalisations qu'il y a eu par mois à Rouen. La Ville normande a été un test pour le dispositif LAPI.



En avril, les agents de surveillance de la voie publique (ASVP) seront dotés d'un nouvel outil : LAPI, un contrôle du stationnement à l'aide de deux véhicules en capacité de lire automatiquement les plaques d'immatriculation. Photo Progrès/Richard MOUILLAUD

« Les trottoirs, les couloirs de bus, les pistes cyclables... »

Le grand avantage, il permettra aux agents « de poursuivre un contrôle plus efficace du stationnement payant, et de consacrer plus de temps au contrôle du stationnement gênant », évoque aujourd'hui la mairie, dans son communiqué.

Du stationnement gênant qui concernerait « les trottoirs, les couloirs de bus, les pistes cyclables ou les aires de livraison », rappelle

le Valentin Lungenstrass, maire-adjoint en charge des espaces publics dans un tweet. L'élue déplorait par ailleurs fin 2022, que sur les 80 000 places de stationnement publiques, « seuls 20 % des visiteurs règlent leur dû ».

L'amende varie toujours de 35 à 60 €

Guettez-les : il s'agit de deux Peugeot 208 électriques circulant dans les rues. Équipées de plusieurs caméras, elles prennent

plusieurs clichés, de la plaque d'immatriculation au pare-brise.

En cas d'infraction détectée par la base informatique centralisée du stationnement, LAPI propose alors un forfait post-stationnement variant de 35 à 60 € selon la zone.

Le dispositif a été testé à Rouen avant d'être mis en place définitivement en 2018. Le maire-adjoint en charge du stationnement, Kader Chekhemani, faisait en novembre dernier, un bilan plutôt positif.



« Seuls 20 % des visiteurs règlent leur dû. »

Valentin Lungenstrass, maire-adjoint en charge des espaces publics

« En 2018, 25 % des automobilistes réglaient leur stationnement, début 2021, ce chiffre montait à 35 % puis à 46 % aujourd'hui » déclarait-il. Une véritable réussite ayant permis à cette ville moyenne, de 110 000 habitants, de doubler ses recettes de stationnement. Ses deux véhicules procédant à 16 000 verbalisations chaque mois. Pour éviter les PV abusifs, « jusqu'à huit clichés sont pris pour le même véhicule », précise l'ex-socialiste.

# Antoine de Saint-Exupéry

L'auteur du *Petit Prince*, œuvre phare dont on fête ce 6 avril le 80<sup>e</sup> anniversaire de la publication, est né à Lyon en 1900. Il a toutefois quitté la ville dès l'enfance et ses liens avec la région se sont davantage focalisés sur le château familial de Saint-Maurice-de-Rémens, dans l'Ain.

Sur le site web de la fondation Antoine-de-Saint-Exupéry, une Terre en rotation constellée de points rouges synthétise tous les lieux qui ont compté dans le parcours du célèbre écrivain aviateur. Et il faut bien se rendre à l'évidence, Lyon, sa ville natale, n'est qu'un repère parmi des dizaines d'autres dans la vie, il est vrai particulièrement nomade, de l'auteur du *Petit Prince*, insaisissable pilote de ligne ou de raid, journaliste, écrivain ou militaire parcourant la Terre de Buenos Aires au Maroc, de New York à Dakar.

Antoine de Saint-Exupéry voit le jour à Lyon le 29 juin 1900 dans un appartement de la 8, rue du Peyrat (aujourd'hui Saint-Exupéry) à côté de la place Bellecour. C'est là que ses parents, tous deux issus de la noblesse mais sans liens ancestraux avec la région, se sont établis après leur mariage en 1896.

Marie, sa mère, née en 1875, a en effet quitté la Provence de son enfance en 1886 pour entrer dans un pensionnat lyonnais où elle côtoie d'autres jeunes filles de bonne famille, poussée par sa tante, la comtesse de Tricaud, veuve d'un riche industriel lyonnais. C'est elle encore qui tire les ficelles pour présenter sa petite-nièce à Jean de Saint-Exupéry, un de ses lointains parents qui habite alors au Mans. Il travaille pour la compagnie d'assurances de son père et effectue une mission à Lyon où il fait la connaissance de sa future épouse. Sur l'acte de naissance d'Antoine, pourtant, figure la mention « sans profession ». Comme si son lignage aristocratique ne pouvait pas s'accommoder avec un emploi qu'il jugeait peut-être passager.

## Il perd son père très jeune

Antoine n'aura pas le loisir de demander à son père les raisons de ce choix : le 14 mars 1904, Jean de Saint-Exupéry décède, à 41 ans, à la suite d'une hémorragie cérébrale dans une gare du Var, alors qu'il rend visite à sa belle-famille. Il laisse une veuve avec cinq enfants en bas âge.

Dans ce contexte, le château de "Tante Tricaud", à Saint-Maurice-de-Rémens dans l'Ain, va constituer dans les années à venir une sorte de refuge pour la fratrie Saint-Exupéry. Dans cette demeure du XVIII<sup>e</sup> siècle dotée d'un immense parc, Antoine, qui débutera en 1908 sa scolarité chez les Frères des écoles chrétiennes, montée Saint-Barthélemy à Lyon, passe une partie de son enfance aux côtés de son frère et de ses trois sœurs. Mais en 1909, une partie de sa famille déménage au Mans, la ville où réside le grand-père paternel d'Antoine. C'en est déjà fini de



Antoine avec son frère et ses trois sœurs en 1907. Les enfants ont perdu leur père, Jean, trois ans plus tôt. Photo Succession Saint-Exupéry - d'Agay

Antoine de Saint-Exupéry passe une partie de son enfance au château de Saint-Maurice-de-Rémens (Ain), propriété d'une grande tante de sa mère, Pheü Progrès/Laurent THEVENOT



l'histoire d'Antoine de Saint-Exupéry et de sa ville natale, même s'il reviendra dans la région en septembre 1914 dans un pays désormais en guerre.



En 1943, son livre *Pilote de guerre*, finalement censuré par les autorités allemandes, est imprimé clandestinement à Lyon. Photo Progrès/Succession Saint-Exupéry - d'Agay

Il fait une brève rentrée scolaire au collège jésuite Notre-Dame-de-Mongré, à Villefranche-sur-Saône, un établissement proche d'Ambérieu-en-Bugey, la ville où sa mère vient de prendre en charge l'infirmier de l'hôpital de campagne installé dans la gare.

## Une révélation à Ambérieu

C'est dans cette cité bugiste que le jeune Antoine a eu une révélation deux ans plus tôt. Nous sommes en juillet 1912, il passe comme de coutume une partie des vacances d'été au château de Saint-Maurice-de-Rémens et se rend régulièrement à bicyclette au tout nouveau terrain d'aviation d'Ambérieu-en-Bugey, à une poignée de kilomètres de là. Sur place, un industriel villurbannais nommé Berthaud finance des projets de constructions d'avions conçus par deux frères, Pierre et Gabriel Wroblewski. Le gamin de 12 ans finit par gagner la sympathie du pilote Gabriel Wroblewski-Salvez, prétend que sa mère l'a autorisé à faire un tour en avion et embarque à bord. La nouvelle de la mort des deux frères dans un accident d'avion, deux ans plus tard, ne viendra pas entraver la passion de Saint-Exupéry pour le pilotage. Moins de dix ans plus tard et après un passage dans l'armée de l'air à Strasbourg et au Maroc pour son service militaire, il sera titulaire de brevets de pilote, civil puis militaire, obtenus au fil de l'année 1921.

Entre-temps, il aura notamment passé les épreuves de la deuxième partie de son baccalauréat à Lyon,

section philosophie, le 3 juillet 1917.

## Un dernier vol près de Lyon

Mais son ultime rapprochement avec sa ville natale a lieu ce jour tragique de juillet 1944. Alors qu'il a rejoint les Forces françaises libres, en Afrique du Nord depuis mai 1943, après un exil de plus de deux ans aux États-Unis, Antoine de Saint-Exupéry parvient à regagner l'escadrille de reconnaissance aérienne où il avait été muté au début de la guerre. Malgré son âge trop avancé, 43 ans, et l'usure d'une vie où il a déjà frôlé la mort, il finit à force de pugnacité par recevoir l'autorisation de monter à bord de ce qui représente le dernier cri de l'aviation américaine, les Lockheed P 38 Lightning. Le 18 juillet, il décolle depuis la base américaine de Borgo en Corse pour une mission de reconnaissance qui l'amènera à survoler Lyon et Saint-Maurice-de-Rémens. Le 31 juillet à 8 h 35, il part pour une mission où il doit passer dans un secteur à l'est de Lyon, dans une zone comprise entre Grenoble, Chambéry et Annecy. C'est le dernier vol du pilote, porté disparu deux semaines avant le débarquement allié en Provence. Il faudra attendre les années 2000 pour que des restes de l'épave de son appareil soient identifiés en mer Méditerranée, au large de Marseille.

Guillaume BERAUD



# y, un Lyonnais de passage



Antoine de Saint-Exupéry, ici en 1936 devant l'avion affrété par le journal *L'Intransigeant* pour qu'il couvre la guerre d'Espagne. Photo Succession Saint-Exupéry - d'Agay

## « L'enfance a joué un rôle essentiel dans l'œuvre de Saint-Exupéry »

Alain Vircondelet a dédié de nombreux ouvrages à l'auteur du *Petit Prince*. Le dernier en date, *Un été à Long Island*, évoque la genèse de ce best-seller universel.

Dans quel contexte Antoine de Saint-Exupéry a-t-il écrit *Le Petit Prince* ?

« À l'origine, c'est en 1942 une commande de ses éditeurs américains qui l'ont vu dans un moment de grande détresse psychologique. Sans doute car il vivait mal le fait de ne pas être sur le front militaire en France mais aussi car il y avait beaucoup de querelles politiques avec les « résistants » français qui étaient à New York et lui. Ils mettaient en jeu sa probité, on le faisait passer pour un collaborateur, il a beaucoup souffert de tout cela. Ses éditeurs se sont inquiétés de son état de santé et lui ont demandé de trouver une solution, d'essayer sinon d'écrire un nouveau livre, de faire un conte pour enfant. À l'époque, c'était la période des albums du père Castor en France et beaucoup d'écrivains français pendant l'Occupation, pour ne pas sortir des romans ou des récits, ce qu'on leur aurait reproché plus tard, ont écrit des contes pour enfants, je pense à Giono, Cocteau, Colette, Paul-Émile Victor, l'explorateur, qui avait déjà écrit un père castor,



« Antoine a dessiné au fur et à mesure ce personnage du petit prince qui est devenu comme leur enfant ou l'enfant qu'ils n'ont pas eu. »

Alain Vircondelet

lui a conseillé de s'y mettre, notamment pour les dessins, puisque Saint-Exupéry a toujours dessiné depuis l'enfance. »

Quel rôle a joué sa femme Consuelo dans le processus créatif ?

« Il lui a demandé – nous sommes en mai 42 – de lui trouver une maison au bord de la mer car il étouffait dans New York, et c'est elle qui a trouvé une maison à Long Island. C'est un moment de retrouvailles avec sa femme avec laquelle il a eu beaucoup de problèmes, des séparations, un mariage toujours très houleux, mais il est toujours resté très attaché à elle. Ils vivent deux mois passionnés et Antoine a dessiné au fur et à mesure ce personnage du petit prince qui est devenu comme leur enfant ou l'enfant qu'ils n'ont pas eu. *Le Petit Prince*, c'est d'ailleurs un conte qui est comme une sorte de résumé autobiographique de la vie de Saint-Exupéry. La rose par exemple, n'est pas n'importe quelle rose : elle est coquette, bavarde, dépensière, elle toussa, il l'a mise sous cloche. C'est toute l'histoire de Consuelo et de Saint-Exupéry. »

Trouve-t-on dans le *Petit Prince* des traits autobiographiques qu'on peut relier avec sa ville natale de Lyon ?

« Lyon n'a pas eu trop d'impact, c'est une ville où il a très peu vécu et il n'y a pas de souvenirs précis ou de réminiscence dans son œuvre à propos de la ville. Au contraire de la propriété de Saint-Maurice-de-Rémens, dans l'Ain qui est son lieu d'ancrage absolu. Petit garçon, il y a vécu des moments extrêmement heureux. Il y avait un clapier dans le parc du côté de la ferme attenante avec des lapins que le petit Antoine apprivoisait. Ce thème de l'apprivoisement, on le retrouve dans *Le Petit Prince* dans le passage avec le renard. L'enfance a joué un rôle essentiel dans l'œuvre de Saint-Exupéry. »

Recueilli par Guillaume BERAUD

Saint-Exupéry aux États-Unis en 1942, l'année où il a rédigé *Le Petit Prince*.

Photos Succession Saint-Exupéry - d'Agay et Hannah Assouline

## L'édition clandestine lyonnaise de *Pilote de guerre*

Mobilisé pendant la guerre, Antoine de Saint-Exupéry finit par rejoindre l'escadrille 2/53 avec laquelle il multiplie les missions de reconnaissances photographiques en avion. En mai 1940, quelques jours avant l'armistice, il effectue encore plusieurs vols, notamment dans le nord de la France, qui alimenteront *Pilote de guerre*, son roman écrit aux États-Unis, où il s'est exilé à la toute fin de l'année 1940. C'est d'ailleurs à New York que paraît une première version de l'ouvrage (en français et en anglais) en février 1942, avant qu'il ne soit publié en France à la fin de l'année. L'écrivain y célèbre notamment une forme d'héroïsme malgré la défaite et appelle à l'engagement des États-Unis dans le conflit.

Étonnamment autorisé par la censure allemande, le livre est finalement interdit un mois plus tard, alors qu'il subit les foudres de la presse collaborationniste. Mais en décembre 1943, Joanny Bottinelli, à la tête de l'imprimerie nouvelle lyonnaise, fait imprimer clandestinement un millier d'exemplaires de l'ouvrage à Lyon. Près d'un an plus tard, le 12 novembre 1944, un autre Lyonnais qui deviendra célèbre, Frédéric Dard, évoque le livre dans le numéro 5 de *Dimanche*, un hebdomadaire culturel et artistique. Quelques mois après la disparition de l'aviateur en pleine mission, le futur créateur de *San Antonio* lui rend un bel hommage.

« Le grand aviateur est mort cette année dans le ciel de France. La rafale qui s'est abattue sur lui, en le clouant au poteau de l'immortalité, a permis que l'âme de cet homme ne retombe pas sur notre terre et demeure au-dessus de nos têtes comme un arc-en-ciel : l'arc-en-ciel de la délivrance. »



Saint-Exupéry a publié *Pilote de guerre* aux États-Unis, où il est resté jusqu'en mars 1943. Photo Succession Saint-Exupéry - d'Agay



G.B

# Hôtel des Postes : 120 000 abeilles installées sur le toit

Le centre postal de la place Antonin Poncet a remplacé, vendredi 7 avril, les trois ruches installées sur son toit depuis un an par trois nouvelles. Une initiative écologique de La Poste qui multiplie les actions de protection de la biodiversité et de l'environnement sur ses sites rhodaniens.

120 000 abeilles ont été installées, vendredi 7 avril, par la miellerie Graine d'abeille, dans trois nouvelles ruches. Le projet a été lancé par Nicolas Carbone, l'un des managers du groupe. Cette installation de butineuses s'inscrit dans l'élan écoresponsable du groupe La Poste qui, comme d'autres structures, multiplie les projets de ce genre depuis quelques années. L'an passé, 75 kilos de miel ont été récoltés dans ces ruches.

« Les habitantes des ruches ne sont pas toujours en capacité de s'autogérer »

C'est en plein cœur de l'hyper-centre lyonnais que ces abeilles vivront à présent. Un cadre urbain qui, grâce à ses espaces verts, peut nourrir en suffisance les ouvrières. Ces dernières sont capables de se



Trois ruches ont été installées par les apiculteurs Jorris Niard et Hervé Lempereur, pour remplacer celles posées l'an passé et qui ont permis de récolter 75 kg de miel. Photo Progrès/Pierre CHENOUNE-LIRAUD

déplacer dans un périmètre de cinq kilomètres pour subvenir à leurs besoins.

Les apiculteurs rappellent l'importance des abeilles dans la biodiversité, dans l'agriculture et dans l'alimentation. Elles représentent

40 % de la pollinisation. Une importance à souligner, dans un contexte environnemental alarmant que les éleveurs subissent. Cela les oblige à contrôler davantage les ruches qu'ils installent fragiles face aux dérèglements climatiques.

« Avant, les abeilles se débrouillaient toutes seules explique Jorris Niard, apiculteur chez Graine d'abeilles. Désolé d'avouer que désormais, les habitantes des ruches ne sont pas toujours en capacité de s'autogérer. »

Une place grandissante de la biodiversité dans les espaces publics

Le groupe n'en est pas à sa première initiative du genre. Depuis presque cinq ans, La Poste du Rhône multiplie les projets de verdissement de ses espaces et de protection de la biodiversité sur différents sites. Il s'offre même les conseils d'un écologue pour réduire son impact environnemental. Nicolas Carbone, à l'initiative de l'installation des ruches, compare son idée à celle du site postal de Gerland, dans lequel une mare pour batraciens a été installée. Dans l'enceinte même du site postal de Bellecour existe un flot de fraîcheur ouvert, propice au développement de la faune et de la flore.

Cette prise de conscience sur l'importance de préserver et laisser se développer la biodiversité prend vie au-delà des murs du groupe postal. Un constat partagé par Jorris Niard, l'apiculteur. Il a observé une augmentation des installations de ruches dans les espaces publics depuis son entrée dans le métier en 2010. Une bonne nouvelle pour la biodiversité. Et pour les amateurs de miel.

De notre correspondant Pierre CHENOUNE-LIRAUD

## Absent depuis plus de dix ans, le pont levant de la darse va faire son retour à la Confluence

On l'aurait presque oublié. Retirée de son point d'attache en 2012, après des pannes et autres incidents en série au moment de son levage, la passerelle mobile de la darse va être réinstallée d'ici à 2024.

Elle est de retour. Le conseil métropolitain a en effet voté la réinstallation de la passerelle mobile de la darse à la Confluence. On l'aurait presque oublié tant elle a quitté son port d'attache il y a longtemps. C'était il y a dix ans. Après plusieurs incidents lors du levage, un blocage en position intermédiaire avait nécessité une dépose en urgence de l'ouvrage.

La passerelle n'était jamais revenue et les piétons avaient pris l'habitude, moyennant un détour de 400 mètres d'utiliser la passerelle en bois Florence-Artaud, pour traverser la darse et contourner ainsi cet étrange voie sans issue sur le quai Rambaud.

Quant à savoir ce qu'était devenu l'ancien pont levant, il avait été stocké dans un dépôt de la Métropole, en attendant d'en savoir plus



En position fermée la plupart du temps, la passerelle mobile sera ouverte au passage du Vaporetto ainsi que deux fois par jour, sur des créneaux fixes, pour les bateaux de plaisance. Photo Progrès/Richard MOUILLAUD

sur les causes de son dysfonctionnement. Les expertises ont parlé : il s'avère que ses problèmes récurrents étaient en fait liés à un sous-dimensionnement des vérins qui permettaient de le mettre en position « ouverte ».

800 000 €

Aujourd'hui, la Métropole considère que son absence a assez duré et qu'il est temps de rendre à la promenade sur le quai, sa continuité. Notamment parce qu'elle est préjudiciable aux personnes à mobilité réduite et aux cyclistes qui ne peuvent utiliser la passerelle Artaud. Eux doivent effectuer un kilomètre pour rejoindre le cours Charlemagne et faire le tour de la darse.

Elle compte donc, d'ici à 2024, remettre en activité la passerelle mobile en réinstallant les tabliers levants et en faisant construire de nouveaux vérins. En position fermée la plupart du temps, elle sera ouverte au passage du Vaporetto, ainsi que deux fois par jour, sur des créneaux fixes, pour les bateaux de plaisance. Coût de l'opération : 800 000 €.