



REVUE DE PRESSE 29 mai 2023

Ils attaquent en justice le projet d'apaisement de la Presqu'île

Dix-neuf signataires, habitants et commerçants, ont déposé le 26 mai un recours auprès du tribunal administratif de Lyon, après l'adoption par le conseil métropolitain le 27 mars du projet d'apaisement de la Presqu'île. Il conduit à supprimer toute desserte en bus de l'hôtel de ville, piétonniser la rue de la République entre Cordeliers et Comédie et fermer la rue Grenette à la circulation automobile.

Le projet d'apaisement de la Presqu'île lancé par les écologistes qui devrait voir le jour d'ici à 2025 continue de soulever des contestations. Critiqué par les trois groupes d'opposition du conseil municipal (Pour Lyon, Progressistes et Républicains et Droite, centre et indépendants), il l'est aussi auprès de nombreux habitants et de commerçants lyonnais qui n'adhèrent pas à sa mise en place.

Le 8 février 2023, 17 présidents d'associations d'habitants et de commerçants cosignaient un courrier destiné à plusieurs élus dont le maire de Lyon Gregory Doucet et le président de la Métropole Bruno Bernard pour dénoncer une dégradation des mobilités et de l'accessibilité en Presqu'île.

«Ce n'est pas conforme au plan de déplacement urbain de la Métropole»

Le 12 avril, 11 associations et 17 commerces ayant fait appel au cabinet Admys Avocats adressaient un courrier au président de la Métropole pour demander la communication d'études d'impact et la mise en œuvre d'une expérimentation.

Las. En l'absence d'accusé de réception et de réponse de la part de la Métropole, laquelle nous a pourtant confirmé le 3 mai avoir réceptionné ledit courrier « en cours d'instruction », 19 requérants issus des 1^{er}, 2^e, 4^e, 5^e arrondissements

de Lyon et Caluire, ont engagé ce vendredi 26 mai un recours auprès du tribunal administratif de Lyon, deux mois après l'adoption du projet par le conseil métropolitain le 27 mars.

Entre six mois et un an de procédure

« Cette délibération ne fait pas qu'acter ce projet, elle libère des crédits pour sa mise en œuvre. Nos principaux arguments portent sur la légalité externe. Il n'y a pas d'études d'impacts menées conformément au code de l'environnement et de l'urbanisme, que ce soit au niveau des reports de flux des voitures avec la fermeture de la rue Grenette ou des reports des bus quais de Saône dans les deux sens. Sur la légalité interne, on nous dit que les réseaux des transports en commun vont être améliorés. Ce projet démontre des dégradations. Des usagers ont réalisé des tests et des projections. Des correspondances à l'hôtel de ville vont être supprimées et des temps de trajet augmentés, nuisant ainsi aux personnes âgées, porteuses de handicap ou avec poussettes. Ce n'est pas conforme au plan de déplacement urbain de la Métropole » plaide Maître Mélanie Hamon (Admys avocats) qui, auprès de Maître Aurélie Cautenet, a constitué un dossier d'une cinquantaine de pages. La procédure peut prendre entre six mois et un an.

Nadine MICHOLIN



Perspective de la place des Cordeliers après la fermeture de la rue Grenette à la circulation automobile. Ce projet lancé par les écologistes est destiné à libérer l'espace public, améliorer le cadre de vie et adapter la Ville de Lyon au réchauffement climatique. Visuel FOLIA - Urbanisme, paysage

« On ne veut pas d'un Disney Land Paris en Presqu'île ! »

Parmi les 19 signataires qui ont déposé le recours, on dénombre onze associations dont trois de commerçants et une nouvelle association apolitique et indépendante baptisée Association de développement de la Presqu'île lyonnaise (ADPL) qui regroupe un panel d'habitants et commerçants lyonnais.

Elle a scindé les deux pétitions recueillant 3 440 signatures, l'une menée par le président de l'association des commerçants de l'Ancienne Préfecture (Lyon 2^e) Jean-François Bailly (1 660 signatures), l'autre par le collectif lyonnais qui a créé son site internet « Touche pas à ma Presqu'île » (1 780 signatures).

Le président de l'ADPL, Maxime Le Moing, souhaite « unir les énergies et les envies et surtout préserver l'harmonie de la Presqu'île, avec ses habitants, commerçants, étudiants, entrepreneurs et touristes ».

« On a vocation à faire les choses en commun de manière constructive pour tous, et non pour un seul type d'usage de déplacement. L'accessibilité aux TCL est cruciale. Nous ne sommes pas opposés à une ZTL (Zone à trafic limité) mais il manque des études poussées. Beaucoup d'habitants et de commerçants ne sont pas au courant. Sur les consultations physiques, on s'aperçoit que les débats sont orientés. Sur la partie opinions et votes, on ignore qui est compté, habitant ou pas ? De plus, on a constaté que l'on pouvait voter à plusieurs reprises avec le même mail », indique Maxime Le Moing.

Le président craint le pire : « Les familles s'en vont, des zones se vident, des boutiques et/ou restaurants n'osent plus investir. Au final, il n'y aura plus rien à administrer. On ne veut pas d'un Disney Land Paris en Presqu'île ! »

Pétitions, recours judiciaire : l'opposition à la piétonnisation du centre de Lyon s'organise

Par Justin Boche
Publié le 16/05/2023 à 12:04, mis à jour hier à 18:28

Copier le lien



Écouter cet article

00:00/05:53



Dès 2025 de l'Hôtel-de-Ville à la place Bellecour, seuls les riverains, livreurs, commerçants, taxis ou encore véhicules de secours pourront circuler en voiture. rh2010 / stock.adobe.com

Un recours vient d'être déposé au tribunal administratif par plusieurs collectifs d'habitants et de commerçants lyonnais contre la zone à trafic limité qui devrait voir le jour dès 2025 dans le centre de Lyon.

Annoncée début janvier par les majorités écologistes à la ville et à la métropole de Lyon, la piétonnisation de la Presqu'île de Lyon ne fait pas l'unanimité. Depuis quatre mois, plusieurs collectifs de riverains et commerçants se sont réunis pour unir leurs efforts contre cette zone à trafic limité (ZTL) qui s'étendra de l'Hôtel-de-Ville à la place Bellecour, et où, seuls les riverains, livreurs, commerçants, taxis ou encore véhicules de secours pourront circuler à partir de 2025.

Un recours contre le projet a même déjà été déposé au tribunal administratif par Mélanie Hamon, du cabinet Admys Avocat et sa consœur Aurélie Cautenet. «*Nous avons été saisies par des commerçants et riverains pour demander à la métropole les études d'impact sur lesquelles elle s'est appuyée pour mettre en place ce projet. Nous n'avons pas eu de réponse. Même pas un accusé de réception. Selon nous, quand onze associations font une telle demande, il y a toujours moyen de venir en parler avec les requérants. Là on a été ignorés. C'est dans ce sens que l'on a choisi d'attaquer le projet*», confie au Figaro Me Hamon.

Vers une «Disneylandisation de la Presqu'île» ?

De leur côté, les différents collectifs ont commencé un travail commun de contre-projet. «*Notre idée est de se réunir pour discuter de cette ZTL. Tout le monde a des points de vue différents selon sa situation. Ce que l'on souhaite c'est expliquer le projet à tout le monde et surtout expliquer quel impact il aura sur la vie des gens*», détaille Maxime Le Moing, président de l'association pour le développement de la presqu'île de Lyon (ADPL).

Pour ce dernier, sans étude d'impact «*sur le report de trafic*», «*sur l'amélioration de l'environnement*», «*sur les transports en commun*» et «*sur les conséquences sociales*», «*il est difficile de savoir où va cette ZTL. C'est pour cela qu'il faut ces études pour se baser sur des données concrètes*». Et d'ajouter : «*Pour les écologistes, l'urgence climatique nécessite des actions radicales. Mais à Lyon, on a toujours avancé de concert. Il faut emporter les habitants et commerçants derrière le projet. Or là, on a juste l'impression que l'objectif est de supprimer la voiture. Sur la forme, je ne crois pas que le rôle de la puissance publique soit de dégrader un mode pour en forcer un autre. Côté pollution, Lyon c'est petit, donc ces voitures iront polluer un peu plus au nord ou au sud sans changer grand-chose.*» Ce dernier concède toutefois que ces contraintes croissantes sur

l'automobile l'ont obligé à repenser ses propres déplacements :
«*désormais je suis cycliste et je n'ai plus de voiture. J'en loue une quand j'en ai besoin. Mais tout le monde ne peut pas faire ça.*»

Plus largement, ces associations craignent une «Disneylandisation du centre de Lyon». «*Est-ce que l'idée est d'avoir une Presqu'île tellement apaisée qu'elle en meurt?*», questionne Me Hamon. *Personne ne veut que le centre de Lyon devienne un Vieux Lyon bis avec des restos pour touristes et des vendeurs de glaces. Ce que les gens veulent c'est garder des artisans, des bouchers de quartier et des commerces du quotidien.*»

De la piétonnisation des quais de Seine à celle du centre de Lyon

En s'attaquant au manque d'études techniques pour appuyer le projet, les opposants espèrent s'inspirer de [la décision de la cour administrative de Paris du 21 février 2018](#) qui avait cassé l'arrêté de la ville de Paris interdisant la circulation automobile sur les berges de la rive droite de la Seine. Les juges avaient notamment considéré que la décision de la majorité d'Anne Hidalgo avait été «*adoptée après une enquête publique réalisée sur le fondement d'une étude d'impact (...) qui comportait des inexactitudes, des omissions et des insuffisances concernant les effets du projet sur la circulation automobile, les émissions de polluants atmosphériques et les nuisances sonores, éléments majeurs d'appréciation de l'intérêt général du projet.*»

Contactée, la métropole de Lyon nous a indiqué avoir «*bien reçu*» les demandes des collectifs et que celle-ci «*est en cours d'instruction.*»
«*Comme toujours une réponse va être faite*», a conclu la collectivité.

Pont Lafayette : une voie de moins pour les voitures, une vraie piste pour les vélos

Bruno Bernard (EELV) annonce sur Twitter une modification de taille, attendue depuis longtemps par les cyclistes lyonnais. Cet été, sur le pont Lafayette, deux pistes cyclables unidirectionnelles séparées des voies de bus, des voitures et surtout des piétons, verront le jour. Pour les créer, il faut supprimer une voie de circulation automobile.

Après le pont Morand c'est le pont Lafayette qui va faire l'objet de réaménagements. Le président (EELV) de la Métropole, Bruno Bernard, et son vice-président, Fabien Bagnon, dévoilent les contours du projet sur les réseaux sociaux. Et partent d'un constat : le trottoir partagé par les cyclistes et les piétons est pour le moins dangereux. Il suffit d'avoir circulé ici, en vélo, pour s'en rendre compte : les poteaux, plantés au beau milieu de l'actuelle piste cyclable obligent à se déporter sur la zone réservée aux piétons. «*Un partage de l'espace très insécurisant pour les usagers de la voirie*», conclut ainsi le patron de la Métropole qui confie : «*Cela va disparaître prochainement.*»

Un enrobé de couleurs différentes

Au cœur des futurs travaux qui commenceront mi-juin et s'étaleront sur deux mois : la suppression de l'une des voies automobiles qui permettra d'agrandir les parties piétonnes du pont et de créer deux pistes cyclables unidirectionnelles séparées des voies de bus, des voitures et surtout des piétons. Capture d'écran twitter Bruno BER



Au cœur des futurs travaux qui commenceront mi-juin et s'étaleront sur deux mois : la suppression de l'une des voies automobiles qui permettra d'agrandir les parties piétonnes du pont et de créer deux pistes cyclables unidirectionnelles séparées des voies de bus, des voitures et surtout des piétons. Capture d'écran twitter Bruno BER

parties piétonnes du pont et de créer deux pistes cyclables unidirectionnelles séparées des voies de bus, des voitures et surtout des piétons.

A ceux qui s'inquiéteraient que les cyclistes restent sur le trottoir avec le risque que les piétons marchent sur la piste cyclable ou que les vélos se déportent sur la voie piétonne, le président indique qu'il n'a pas été possible de «*descendre*» la piste au niveau de la chaussée, comme sur le pont Morand, pour des raisons techniques complexes liées à la structure du pont. Mais que l'aménagement prévoit une séparation entre les cyclistes et les piétons avec un enrobé de couleurs différentes.

Un aménagement qui se fera aussi «*sans affecter les transports en commun*», précise encore Bruno Bernard qui a prévu deux voies de bus dédiées.

Le pont le plus fréquenté de la Métropole

Et si du nombre de voitures empruntant chaque jour cette route, il ne dit rien, l'élu écologiste justifie encore que le «*pont Lafayette est l'un des axes les plus fréquentés par les transports en commun avec 900 bus et 24 600 usagers qui l'empruntent quotidiennement.*» Quant au nombre de vélos, la collectivité enregistre plus de 10 000 passages par jour, soit le pont le plus fréquenté de la Métropole.

La suppression des places de stationnement à moins de 5 m d'un passage piéton

La [notice du décret n° 2015-808 du 2 juillet 2015](#) relatif au plan d'actions pour les mobilités actives et au stationnement interdisait déjà l'arrêt et le stationnement aux abords d'un passage clouté en dehors des emplacements prévus à cet effet, à l'exception des motocyclettes, tricycles et cyclomoteurs.

Depuis le début de l'année 2020, les municipalités ne sont plus autorisées à proposer des places de stationnement pour l'ensemble des véhicules motorisés sur une distance de 5 m précédant un passage piéton lorsqu'elles effectuent des travaux d'aménagement, de réhabilitation ou de réfection des chaussées. Les gestionnaires de voirie ont **jusqu'au 31 décembre 2026 au plus tard pour supprimer les emplacements de stationnement se trouvant en amont des passages piétons**. Ils ont cependant la possibilité de les aménager en places de stationnement pour les véhicules non motorisés comme les vélos ou les trottinettes.

Par ailleurs, les motocyclettes, tricycles et cyclomoteurs ne sont plus autorisés à se garer sur une distance de 5 m avant un passage clouté en dehors des emplacements prévus à cet effet.

Cette mesure a donc pour objectif de diminuer les accidents en permettant aux piétons d'avoir une vue dégagée sur la chaussée pour s'engager sans danger et aux automobilistes d'avoir une meilleure visibilité et mieux anticiper la traversée d'un piéton.

L'autopartage électrique Bluely remplacé par du thermique à la Métropole

Quand, en juillet 2020, le Groupe Bolloré met au parfum les écologistes du départ prochain de ses 250 véhicules électriques Bluely en autopartage présents dans l'agglomération lyonnaise depuis 2013, la Métropole entend rassurer les utilisateurs. Par communiqué du 30 juillet, la collectivité « exprime son désir de déployer un nouveau dispositif d'autopartage, basé sur l'existant ». Elle ajoute avoir « demandé à Lyon Parc Auto (LPA, son organisme gestionnaire de parkings, ndlr), qui fournit déjà un service d'autopartage (sous la marque Citiz), d'envisager l'amélioration de son offre, en proposant aux habitants une extension de son parc automobile, du thermique à l'électrique ».

On s'attend donc à voir arriver des véhicules électriques. Bruno Bernard, le président (EELV) de la Métropole de Lyon, y est favorable. N'a-t-il pas rappelé, le 24 avril 2023, son attachement au véhicule électrique lors de la visite d'un raccordement électrique, dans le garage d'une copro-

300

C'est le nombre de véhicules thermiques acquis pour le compte de LPA depuis 2020.

priété lyonnaise ? Contre toute attente, Fabien Bagnon, son vice-président (société civile) à la voirie et aux mobilités actives à la Métropole, va cependant acquiescer 300 nouveaux véhicules... thermiques pour le compte de LPA dont il est également le président depuis septembre 2020.

« Pas une priorité » d'acheter des voitures électriques en autopartage

Pourquoi une telle décision ? Contacté, Fabien Bagnon botte en touche, renvoyant sur le service presse. La Métropole justifie le choix opéré au motif qu'avec « un trajet moyen des utiliza-



Les nouveaux véhicules Citiz de Lyon Parc Auto (LPA) en 2021.

Photo d'archives Progrès/Jean-Philippe CAVAILLEZ

teurs Citiz de 80 km », la motorisation thermique permet de « voyager les week-ends, les congés ou en soirée », mais aussi « pour des trajets longs vers des destinations mal équipées en bornes de recharge ».

La plupart des véhicules électriques a pourtant une autonomie de 150 km...

« Les prochaines commandes

Citiz commenceront à intégrer des véhicules électriques », annonce néanmoins le service presse, tout en relevant que « pour le moment, ce n'est pas une priorité ». Mais qu'on se rassure : « les véhicules thermiques achetés par Citiz avec une vignette Crit'Air 1 permettent de rouler dans la zone à faibles émissions (ZFE) ».

Le gâchis des anciennes stations de recharge électrique Bluely

Quand Bolloré quitte l'agglomération lyonnaise, à l'été 2020, en emportant ses voitures électriques en autopartage, il laisse 503 bornes de recharge dans la rue. Si une partie des emplacements est reprise par EDF, la Métropole en laisse disparaître 265... qui auraient sans doute été bien utiles aujourd'hui avec le besoin de développer les transports électriques.

Le logo blanc de la voiture électrique Bluely, floqué sur le sol, s'efface avec le temps, et un carré de bitume noir recouvre, sur le trottoir, l'emplacement des anciennes bornes de recharge électrique. Ces traces rappellent l'aventure lancée en 2013 dans l'agglomération lyonnaise par Vincent Bolloré. Le capitaine d'industrie breton convainc alors Gérard Collomb, président du Grand Lyon, de privatiser 503 places de stationnement dans les rues, dont chacune est munie d'une borne de recharge en électricité verte⁽¹⁾. Les emplacements sont alors exclusivement réservés à une flotte de 250 voitures électriques en autopartage (location) de la marque Bluely.

Problème de rentabilité et crise sanitaire auront toutefois raison de Bluely. Et le 6 août 2020, le Groupe Bolloré annonce à ses clients l'arrêt du service à la fin du mois.

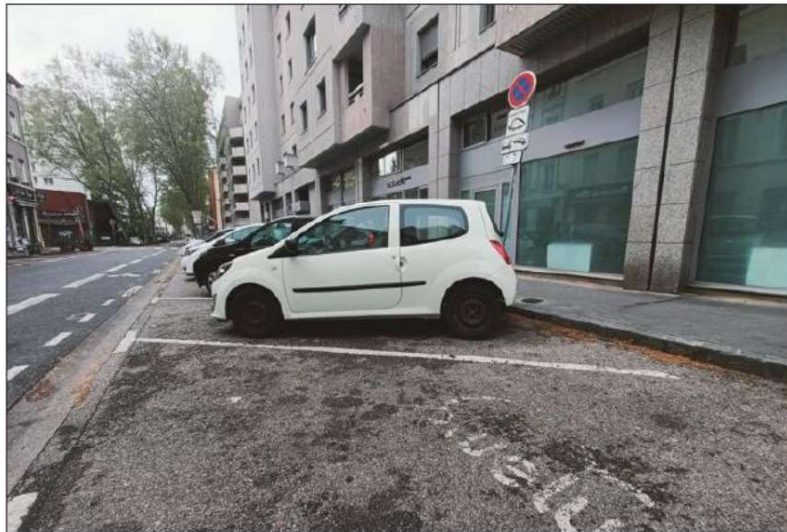
Conséquence : la Métropole se retrouve à la tête de 100 stations et leurs 503 bornes.

Une décision difficilement compréhensible

Que sont-elles devenues ? Sur les 100 stations Bluely, 60 sont reprises par Izivia, une filiale d'EDF, à la demande des écologistes, arrivés aux commandes de la Métropole de Lyon, début juillet 2020.

Les stations ne sont toutefois plus exclusivement réservées à une flotte de véhicules électriques en autopartage, mais également à des véhicules électriques individuels, ce qui ne contribue pas à la diminution du parc automobile pourtant prônée par les Verts.

Comme Izivia calibre ses stations à quatre



Ici, du stationnement payant qui a pris place sur l'ancienne station Bluely. Si les bornes de recharge ont été sciées, le panneau réservant l'emplacement aux véhicules électriques est toujours en place.

Photo Progrès/Sophie MAJOU

places (contre 5 au temps de Bluely), sur les 503 places laissées par Bolloré, 238 places sont conservées et 265 places abandonnées.

Cela fait mauvais effet dans une agglomération à la qualité de l'air détériorée, où une zone à faibles émissions (ZFE) a été instaurée...

Contacté pour expliquer cet arbitrage difficilement compréhensible, Fabien Bagnon, vice-président en charge de la voirie à la Métropole, renvoie sur le service presse de la collectivité. Du côté d'Izivia, on rappelle que « la décision a été prise en concertation avec la Métropole de Lyon ».

À la place, principalement du stationnement

« Certaines stations ont été supprimées car il y avait déjà une station Izivia à proximité. Pour les autres, l'espace public est en pleine mutation avec des zones qui vont être piétonnisées, des passages piétons da-

vantage protégés, des parkings à vélos, à trottinettes ou pour des vélos-cargos », détaille le service presse de la filiale d'EDF, dans une réponse que la Métropole indique faire aussi sienne.

Sauf que dans les faits, l'immense majorité des stations de recharge Bluely passant à la trappe est (re)devenue du stationnement payant. L'installation des arceaux vélos et autres parcs à trottinettes ou motos est certes utile, mais la Métropole aurait sans doute pu piocher dans ses places de stationnement, plutôt que de toucher à des stations de recharge électrique chèrement aménagées par le groupe Bolloré (entre 50 000 et 80 000 € l'unité) et précieuses pour la lutte contre le réchauffement climatique et la pollution de l'air.

Sophie MAJOU

⁽¹⁾ L'électricité verte est produite uniquement à partir de sources d'énergies renouvelables.

Entre Rhône et Saône : à quoi ressembleront les festivités ?



La parade aux neuf couleurs des arrondissements de Lyon, lors de la première édition du festival Entre Rhône et Saône en 2022.

Photo d'archivage Drorak/Mathic DESHOIERS / FRFCS

Le festival populaire, familial et écologique se tiendra les 30 juin, 1^{er} et 2 juillet 2023. 70 opérateurs ont été retenus pour 85 projets. L'objectif reste identique à celui de 2022 : renouer avec le passé fluvial de Lyon et éveiller les consciences sur les dangers qui menacent cette ressource vitale.

Les élus de Lyon ont approuvé l'attribution de subventions qui seront versées aux 70 opérateurs (associations socioculturelles, sportives, équipes artistiques) participants à cet événement entre Rhône et Saône, sur les berges de la Guillotière, l'île Barbe, la darse Confluence et dans tout Lyon, les 30 juin, 1^{er} et 2 juillet.

En 2022, pendant 3 jours et 2 soirs, Lyon a vibré avec plus

de 200 animations portées par tous les acteurs du territoire : associations, artistes, institutions culturelles de la Ville, entreprises mécènes, et habitants eux-mêmes.

Pas de parrain pour remplacer Yann Arthus-Bertrand

La mairie centrale organisatrice de l'événement a estimé l'affluence entre 40 000 et 50 000 personnes qui ont renoué avec l'histoire fluviale lyonnaise puisque tel est le but de cet événement structuré autour de trois grands thèmes « Célébrer, Protéger et Découvrir », permettre aux Lyonnais de se reconnecter à leurs cours d'eau tout en éveillant les consciences sur les dangers qui menacent cette ressource vitale.

La délibération n'évoque

pas la programmation exacte, ni la présence d'un parrain pour remplacer le reporter, photographe et réalisateur Yann Arthus-Bertrand, le militant écologiste, qui entretemps a remporté le projet de reconversion du Chalet du Parc.

320 candidatures, 85 projets retenus

En revanche, elle mentionne, à l'exception de la Mâche-croute, dragon oublié, diverses festivités qui ressemblent fort à celles dévoilées en 2022. Qu'il s'agisse de la grande parade des neuf arrondissements, de joutes nautiques, de courses de kayak et d'aviron, d'actions de sensibilisation et de dépollution, de bals, de conférences ou encore de marches exploratoires à la découverte de la biodiversité vi-

vant au bord du fleuve.

Des démarches éco-responsables seront mises en place sur la plupart des manifestations du festival, type tri sélectif, buvette bio, promotion des produits locaux ou du commerce équitable, incitation à l'utilisation de modes de transport doux et d'autres initiatives afin de sensibiliser le public au respect de l'environnement et aux démarches citoyennes.

Comme en 2022, la sélection a été effectuée suite à un appel à projets parmi 320 candidatures d'associations de proximité, principalement dans le Rhône. La programmation indique 85 projets retenus « pour leur pertinence et leur adéquation avec les orientations et les objectifs du Festival ».

N. M.

Terreaux : pas de cendrier en terrasse à cause d'une légende urbaine

Sur la place des Terreaux, la plupart des bars et des restaurants invitent leurs clients fumeurs à jeter leurs mégots au sol. Ils sont convaincus, à tort, de ne pas avoir le droit de leur fournir un cendrier. Sur-réaliste.

Cette histoire paraissait tellement improbable que nous avons d'abord eu du mal à la croire. Impossible, pensait-on, que des bars puissent inviter, en 2023, leurs clients fumeurs à écraser leurs cigarettes au sol. Surtout sur la place des Terreaux, qui est l'une des plus belles de Lyon, et qui est classée au patrimoine mondial de l'Unesco.

Et pourtant, c'est bien le cas. Au pied de l'hôtel de Ville, la quasi-totalité des restaurants et bars n'installent aucun cendrier sur leurs tables extérieures. Et ils refusent catégoriquement d'en donner.

« Le serveur n'a pas voulu m'en apporter un, confirme Moncef, un Parisien d'une trentaine d'années attablé au Café la Fontaine, ce lundi 15 mai à 15 heures. Il m'a dit que je devais jeter ma clope par terre et que ce serait balayé plus tard. C'est donc ce que j'ai fait. Mais j'avoue que ça m'a surpris. J'en ai fait des terrasses dans ma vie, et c'est la première fois que j'entends un truc pareil. J'espère que la place est vraiment nettoyée le soir car c'est quand même bien dégueulasse. Il y a des mégots tout autour des chaises. »

« Complètement absurde »

À quelques mètres de lui, au Boston Café, Alice et Tilia, 22 ans, sont tout aussi consternées, même si l'effet de surprise est passé. « Nous sommes des habituées de la place et cela fait des mois que nous ne demandons plus de cendriers car nous savons qu'on nous dira "non", lancent-



Aucun arrêté n'a jamais été pris pour interdire les cendriers sur la place des Terreaux, ni ailleurs en ville où certains bars auraient les mêmes pratiques. Photo Progrès/Pierre COMET

elles. Nous trouvons ça complètement absurde, surtout dans une ville écolo. Cela développe l'habitude de jeter par terre. Toutefois, ce n'est pas ce que nous faisons. Pour ne pas polluer, nous accumulons les cigarettes sur la table avant d'aller les jeter dans une poubelle. »

« Interdits sur la place par un arrêté »

Mais qu'est-ce qui peut bien pousser les bars à bannir ainsi les cendriers, au mépris des règles élémentaires de préservation de l'environnement ? « Ils sont interdits sur la place par un arrêté » répondent en chœur les serveurs et les patrons, sans, toutefois savoir expliquer pourquoi.

« C'est pour empêcher les clients de s'en servir comme projectiles », croit

savoir un barman. Mais un autre le dément aussitôt : « Non, c'est bidon ça. Car jeter des verres, des assiettes ou des chaises est tout aussi dangereux. Pour ce que j'ai compris, les cendriers ont été interdits parce qu'ils inciteraient les clients à fumer. Je trouve ça personnellement stupide car ça invite surtout à jeter par terre. Et la place a beau être balayée, il y a forcément des mégots qui partent dans la nature avec le vent. »

« En aucune façon, nous n'interdisons les cendriers »

Un gérant alors de conclure sur le flou artistique : « Franchement, je ne sais plus d'où vient cette interdiction. Tout ce que je sais, c'est que je risque une amende si je donne un cen-

drier aux clients. Alors j'évite. Que voulez-vous que je fasse d'autre ? »

Vérifier peut-être que cette réglementation existe vraiment ! Nous avons, en effet, appelé la mairie de Lyon et la préfecture du Rhône pour élucider cette histoire d'arrêté. Et les deux sont catégoriques. Aucun texte n'a jamais été écrit pour interdire les cendriers sur la place des Terreaux, ni ailleurs en ville où certains bars auraient les mêmes pratiques. Il s'agit d'une légende urbaine ! « En aucune façon, nous n'interdisons les cendriers à Lyon, conforte la municipalité. Au contraire, nous encourageons vivement les établissements disposant de terrasses à en installer afin d'éviter que des mégots puissent être jetés sur la voie publique. »

Pierre COMET

LE CHIFFRE

10



Photo Progrès/Pierre COMET

Selon les données du ministère de l'Environnement, un mégot de cigarette peut mettre plus de dix ans à se dégrader. Contenant plusieurs milliers de substances chimiques (acide cyanhydrique, ammoniac, cadmium, arsenic, mercure, plomb...), il est susceptible de polluer jusqu'à 500 litres d'eau. Entre 20 000 et 25 000 tonnes de mégots sont jetés par terre, chaque année, en France.

Un point sur la réglementation

■ Interdiction de fumer sauf en terrasse

Depuis le 1^{er} janvier 2008, il est strictement interdit de fumer dans les espaces fermés et couverts des débits de boissons et des restaurants. Les clients fumeurs peuvent seulement s'en griller une dans des espaces réservés à cet effet disposant d'une ventilation puissante, ou sur des terrasses ouvertes qui sont physiquement séparées de l'établissement.

Les espaces extérieurs des bars des Terreaux étant totalement déconnectés et aérés, il est possible d'y fumer.

■ Amende pour un mégot pas pour un cendrier en terrasse

Si l'installation d'un cendrier peut-être considérée comme une incitation à fumer dans les espaces clos d'un bar où la cigarette est interdite, ce n'est pas le cas sur les terrasses ouvertes où elle est justement autorisée. Aucune amende ne peut donc sanctionner le fait d'apporter un cendrier à un client qui souhaiterait fumer dehors. En revanche, jeter un mégot au sol est condamnable. Il s'agit d'une contravention de quatrième classe, correspondant à une amende de 135 €.

Le Crazy Dog, défenseur du cendrier

Il n'a jamais pris le temps de démêler le vrai du faux dans cette fumeuse histoire d'interdiction des cendriers. Toutefois, contrairement à ses voisins de la place des Terreaux, Arthur, le patron du Crazy Dog a toujours refusé de les bannir de ses tables, quand bien même ils auraient été réellement prohibés.

« J'estime que c'est un non-sens d'un point de vue écologique, lance-t-il. Ainsi, à chaque début de service, nous installons des petits cendriers légers sur les tables et nous incitons nos clients à les utiliser sinon nous leur faisons ramasser leurs mégots. Jusqu'alors, nous n'avons encore jamais été verbalisés pour ça... »

Au musée des Tissus, Shab invite les visiteurs à jouer

Jusqu'au 30 juillet, durant toute la durée d'Airt de Famille, festival artistique d'économie circulaire participatif, on vous présente l'un des 26 artistes de l'incubateur Omart. Aujourd'hui, pleins feux sur Shab et son œuvre *Où est Shaby ?* à l'Hôtel de Ville de Lyon au Musée des Tissus.

À 27 ans, ce natif d'Anney, résidant à Lyon depuis 2017, n'est pas un inconnu. Repéré par l'incubateur Omart depuis 2020, Shab qui entretient une part de mystère en ne voulant pas se faire photographier le visage, est membre du collectif La Casa Mamy (Guillotière) qui regroupe les artistes Kesadi, Quetz, Chufy et Ynot. Il a déjà peint à l'étranger (Égypte, Autriche, Norvège).

Comme un salarié à plein temps, l'artiste peintre travaille tous les jours

« Je dessine depuis que j'ai 12 ans et je suis inspiré par le mouvement du graffiti depuis mes 15 ans. En arrivant à Lyon, je me suis rendu compte que j'aimais peindre dans la rue, sur des toiles, avec la possibilité d'être exposé et de pouvoir en vivre. J'ai commencé par des visages avec un mélange de street art et de graffiti avec le Fort Superposition à Lyon. C'est là que j'ai élaboré les visages en une ligne sur les pentes de la Croix-Rousse. »

Comme un salarié à plein temps, l'artiste peintre travaille tous les jours et dessine sur son sketchbook. « J'ai beaucoup de projets avec des entreprises et des particuliers, en intérieur ou en extérieur. Je viens de terminer un couloir dans un appartement à la Croix-Rousse », précise Shab qui s'inspire particulièrement des bandes dessinées des années 1950-1970 : Albert Du-



La scénographie *Où est Shaby ?* est un hommage au célèbre livre *Où est Charlie ?*. De son vrai prénom Charly, Shab propose aux visiteurs de s'amuser à trouver cinq éléments cachés dont son personnage Shaby.

Photo Progrès/Nadine MICHOLIN

bout dessinateur humoristique, RG, dessinateur contemporain ou Joost Swarte, illustrateur néerlandais.

À l'Hôtel de Ville du musée des Tissus, Shab a réalisé une œuvre sur 120 m², sa plus grande jamais réalisée. L'effet est saisissant. D'emblée, la question vient à l'esprit : « Mais combien sont-ils sur les murs ? »

Adeptes de l'acrylique et de la bombe, Shab a choisi l'acrylique pour peindre en un mois 148 personnages sans logiciel ! « Je peins directement comme un architecte qui a les bonnes côtes. Pour ce projet, j'ai travaillé des pré-dessins deux mois auparavant. »

« C'est un honneur de peindre sur ces murs »

À l'intérieur de la pièce, Shab a créé une ville, avec une ambiance qui se décline sur chaque mur. Quant aux objets pré-

tés par les Lyonnais, ils se mélangent en fonction de la scénographie comme cette brouette et ces cônes sur la zone de chantier. Shab a voulu délivrer deux messages : tout le monde est bienvenu dans son univers, enfants, femmes, hommes et chacun peut s'amuser à trouver cinq éléments cachés : Shaby, une mamie, un voleur, un appareil photo et des dés.

En hommage à la BD *Où est Charlie ?* (série de livres jeux britannique créée par Martin Handford) chère à Shab dont le vrai prénom est Charly, il faut dénicher l'intrus au sein du dîner en tête à tête, de la boîte de nuit, le fleuriste, à la sortie du métro, sur le chantier relié aux embouteillages.

« Chaque scénette est une pièce unique. L'idée, c'est que tout soit relié. J'ai utilisé mes teintes de couleur préférées uniquement à l'acrylique, c'est moins dangereux, moins polluant et moins coûteux. » Heureux, Shab s'apprête à partir

REPÈRES

■ Festival Airt de Famille

Du 29 avril au 30 juillet, les mercredis et jeudis (11 h-18 h), vendredis (11 h-20 h), samedis (10 h-20 h) et dimanches (10 h-18 h). Plein tarif : 8 € la journée ou 6 € (tarif réduit), gratuité moins de 6 ans. 15 € le Pass d'un mois (11 € tarif réduit), 50 € le Pass illimité (22 €). Programme complet sur le site internet : airtdefamille.fr et les réseaux sociaux.

fin mai à Bruxelles, un mois en résidence au Japon en juin, puis fin août à Sainte-Thérèse-Montréal (Canada).

Il souligne humblement : « C'est un honneur de peindre sur ces murs du Musée. Il y avait une pression supplémentaire mais ce fut un vrai plaisir ! »

Nadine MICHOLIN

Étrange panneau de signalisation, place des Jacobins



À l'entrée de la rue du Port-du-Temple, un détour piétonnier plus qu'important.

Photo Progrès/Michel NIELLY

De la place des Jacobins au quai des Célestins, la rue du Port-du-Temple est fermée les jours ouvrables et en journée seulement, pour des travaux de rénovation sous la chaussée et les trottoirs. En principe, le chantier devrait se poursuivre jusqu'à la fin de ce mois de mai.

Alors, pourquoi ce panneau de signalisation, invitant les piétons à passer par la gare routière, sise à Perrache à quelque 1 000 mètres de là ?

« Le service de voirie de la métropole aurait-il perdu sa boussole ? », se demandent les riverains et les passants.