CIL Centre-Presqu'île
Comité d'Intérêt Local

REVUE DE PRESSE 8 juin 2023

Vue du projet à hauteur de l'Hôtel Dieu. Photo Alma productions

Vue du projet à hauteur du quartier Grolée. Photo Alma productions

LYON

Comment la rive droite du Rhône se transforme en promenade-jardin

Transformer l'axe Nord-Sud en une promenade-jardin en bord d'eau, telle est l'ambition du projet conçu par l'agence Base, retenue par l'exécutif écologiste de la Métropole de Lyon. L'idée ? Rééquilibrer le partage de l'espace public au profit des piétons, vélos et bus et retrouver le chemin du fleuve.

L'une des terrasses qui sera aménagée devant la place Antonin-Poncet avec la halte fluviale. Photo Alma productions

C'est un changement radical qui est proposé ici, en tout cas suffisamment profond pour modifier la physionomie de l'axe Nord-Sud. En présentant, ce mercredi, le projet très attendu Rive droite du Rhône, les collectivités mettent fin, ici, entre Rhône et Presqu'île au règne du tout voiture.

L'équipe de maîtrise d'œuvre qui a été retenue par la Métropole de Lyon, maître d'ouvrage de l'opération, réunie autour des paysagistes Base a d'ailleurs baptisé son projet « promenade-jardin au bord de l'eau ».

C'est dire si l'on entre dans une autre dimension. Inutile de parler d'aménagement, il faut plutôt évoquer, comme le souligne le président Bruno Bernard une « transformation ». D'ailleurs, il est convaincu que « les Lyonnais vont être fans ».

Terminée l'autoroute urbaine et cette ambiance qualifiée « d'extrêmement hostile pour tous », car cumulant beaucoup trop de nuisances, désormais, dit-il, il faudra parler de « lieu de vie ». Dans l'esprit de ce qui a été enclenché par Gérard Collomb, l'ancien maire de Lyon, en rive gauche du Rhône.

Un projet sur 2,5 km

Le projet Rive droite du Rhône concerne un large périmètre placé entre le pont Gallieni et le pont de Lattre-de-Tassigny. L'objectif de cette ambitieuse métamorphose dont « l'ampleur est inégalée », note de son côté Béatrice Vessiller, vice-présidente en charge de l'aménagement urbain, avec ses 2,5 km de linéaire, est triple : accueillir de nouveaux usages (détente, jeux…), rétablir un équilibre entre les différents modes de déplacements et notamment les mobilités douces qui ne cessent d'augmenter, et enfin retrouver une liaison de la ville avec son fleuve.

Pour y parvenir, tout sera revu de fond en comble depuis le bas des façades jusqu'au bord de l'eau.

Une première phase entre le pont Wilson et la passerelle du Collège

Les premiers travaux, annoncés pour 2025, concerneront une première phase située entre le pont Wilson et la passerelle du Collège. Soit un linéaire de 700 à 800 mètres. Comme pour les autres tronçons, l'intention est la même : de larges promenades piétonnes du côté des façades et du côté du Rhône, avec des trottoirs de 4 à 5 mètres ; des files de voitures réduites à quatre ou à trois, dans ce cas un seul sens de circulation est proposé dans le sens nord-sud (le changement risque d'être brutal) ; deux voies réservées aux vélos, il s'agit de la future voie lyonnaise n° 6 ; et un site propre en double sens réservé aux transports en commun.

Des terrasses et des belvédères

De quoi changer l'ambiance, l'environnement que l'on souhaite renaturer, esquisses à l'appui. « Cela va donner ce rendu, sans triche », ironise Bertrand Vignal, paysagiste, qui souhaite replanter autour des grands alignements historiques de platanes, 1 200 arbres, proposant avec « un couvert arboré quasi continu, un vrai parcours climatique. Tout en mettant en valeur le patrimoine et les bâtiments remarquables que l'on avait fini par oublier entre les flux de voitures et les embouteillages ».

Une ouverture des bas ports

Les plus gros changements vont se teinter de vert avec l'arrivée de grandes terrasses aménagées au plus près de l'eau, des belvédères en surplomb du fleuve, avec une ouverture des bas ports sur une partie de la promenade et la création d'une ripisylve urbaine ou végétation de bord de cours d'eau qui permettent à la faune et à la flore de se développer.

« 45 % des surfaces de l'axe Nord-Sud seront rendues perméables, ajoute le maire de Lyon, Grégory Doucet, ça dit l'ampleur des travaux que nous nous apprêtons à mener ».

Le coût total du projet est estimé à 100 M€. Pour la première tranche prévue d'être achevée en 2026, la Métropole de Lyon devrait investir quelque 30 M€.

Aline DURET

LE PROJET EN CHIFFRES

L'ensemble du projet, qui doit s'étaler sur plusieurs mandats, fait la part belle à la nature (**3,3 hectares végétalisés**) et aux piétons (augmentation **de 75 %** de la surface qui leur est allouée).

Il comprend : **1 200** arbres plantés, **8 500 m²** de ripisylve alluviale (lieu de végétation qui se développe sur les bords des cours d'eau), **4** grandes terrasses, belvédères, **11** aires de jeux, **1,7 km** de voies réservées aux bus.

Pour la première phase du projet, qui doit se terminer en 2026, il est prévu : **700** arbres de plus, **1,8** hectare de surface végétalisée, **1** grande terrasse au niveau du quartier de Grolée, **2** haltes d'eau, **2** bas ports sous le pont Wilson et le pont Lafayette.

Apaisement de la Presqu'île : les Verts jouent la carte de la pédagogie

Lors de la réunion publique de restitution de concertation sur le projet Apaisement Presqu'île ce mardi 6 juin en mairie du 1er, il a beaucoup été question des transports en commun. Laurence Boffet, vice-présidente de la Métropole déléguée la participation et aux initiatives citoyennes, Valentin Lungenstrass, adjoint de Lyon aux mobilités et Yasmine Bouagga, maire du 1er, ont rassuré.

Laurence Boffet et Valentin Lungenstrass ont restitué à tour de rôle, le bilan de la concertation du 20 juin au 30 octobre 2022, devant une trentaine d'habitants en mairie du 1er. Ce projet d'apaisement de la Presqu'île de Lyon comprend l'ensemble d'une zone située entre le boulevard de la Croix-Rousse et la place Carnot. « C'est un projet pour plusieurs quartiers, avec pour objectif une vie en Presqu'île plus agréable et plusieurs enjeux, un secteur patrimonial, l'adaptation aux îlots de chaleur et le souci de préserver les activités des commerces indépendants » a précisé l'adjoint de Lyon aux mobilités.

Seule la ligne entre Tobie Robatel et Hôtel de Ville ne sera pas maintenue.
Photo Progrès/Nadine MICHOLIN

Un projet sur plusieurs années

Ce projet devrait voir le jour d'ici à 2025. Il conduit à supprimer toute desserte en bus de l'Hôtel de Ville avec un transfert aux Cordeliers, à piétonniser la rue de la République (62,5 % ont voté en sa faveur) entre Cordeliers et Comédie et à fermer la rue Grenette à la circulation automobile, axe incontournable pour traverser d'Est en Ouest la Presqu'île. 48 % sont pour sa fermeture au profit des bus, 29 % fortement opposés.

Laurence Boffet a reconnu : « Il y a beaucoup d'inquiétudes à lever mais on parle d'un projet sur plusieurs années. Les études du Sytral se poursuivent. » Pour Valentin Lungenstrass qui a dévoilé les interventions prévues sur les espaces publics entre 2023 et 2026 (neuf rues réaménagées et végétalisées dont la rue Serlin) : « La priorité est de conforter les piétons avec la mise en place de la zone à trafic limité (ZTL) de Terreaux à Bellecour. La démarche de concertation continue. Les ayants droit et le périmètre seront affinés dans les prochains mois, le pôle bus réorganisé. Seule la ligne entre Tobie Robatel et Hôtel de Ville n'est pas maintenue, mais cela concerne peu de personnes », estime l'élu écologiste.

Les ayants droit et le périmètre seront affinés dans les prochains mois

Ce dernier indique l'amélioration sur les lignes qui viennent du Val de Saône, et le corridor bus avec les lignes 40 et 70 en cours de finalisation et le gain de temps pour les lignes fortes C3, C13, C14, C18 qui utiliseront les quais de Saône.

Reste que le nouveau schéma de desserte de bus a surtout fait débat. Certains s'étonnent de « décisions aussi rapides concernant le transfert du Hub aux Cordeliers », « du rallongement à pied pour rejoindre les Cordeliers pour les personnes qui ont du mal à se déplacer » et prédisent des quais de Saône saturés. D'autres, réclament des navettes Est-Ouest pour aller de la Saône au Rhône, voire des navettes fluviales et pointent une navette S1 rarement à l'heure.

A ceux qui s'interrogent sur l'utilisation des parkings existants avec la suppression des voitures en centre-ville (Cordeliers, Terreaux, Bellecour), Valentin Lungenstrass promet : « Ils restent accessibles La logistique urbaine est travaillée avec les commerçants. Le gros du stationnement en surface reste intact en dehors de la végétalisation ».

Enfin, vis-à-vis de la crainte d'une gentrification en centre-ville en raison de ce projet, Yasmine Bouagga (EELV) maire du 1er arrondissement a rectifié : « L'origine est liée à la financiarisation du mobilier. La Métropole développe des leviers avec l'encadrement des loyers et des Airbnb, une politique volontariste de création de logements sociaux par acquisitions. Dans le 1er, on est vigilant avec des groupes de travail pour le maintien du commerce indépendant en rez-de-chaussée. »

Nadine MICHOLIN

Apaisement de la Presqu'île : « Un projet validiste et sexiste » pour les communistes

Alors qu'une réunion publique doit avoir lieu ce mardi au sujet du réaménagement de la Presqu'île à Lyon, les élus communistes communiquent leurs réserves au sujet, notamment, du nouveau schéma de desserte de bus et demandent à la Métropole de reconsidérer la suppression du passage des lignes fortes en cœur de ville.

Elle a fait couler beaucoup d'encre et suscité bon nombre de commentaires sceptiques. Elle devrait encore faire beaucoup causer, ce mardi 6 juin à la mairie du 1er arrondissement qui accueille une réunion publique concernant le réaménagement de la Presqu'île des pentes de la Croix Rousse jusqu'à Perrache.

Au centre du projet porté par les élus écologistes de la Métropole et de la Ville de Lyon, la création d'ici 2025, d'une zone à trafic limité, qui s'étendrait de la place Bellecour à la place des Terreaux, avec la rue Grenette fermée aux voitures et le Nord de la rue de la République, depuis la place des Cordeliers, rendue piétonne d'ici septembre 2025.

Pour les opposants au projet, « l'accessibilité aux TCL est cruciale »

Autre nouveauté, afin d'accompagner cette piétonnisation : un nouveau schéma de desserte pour les lignes qui empruntent actuellement la rue de la République. Les lignes fortes C3 et C13 circuleront rue Grenette en site propre tandis qu'une nouvelle ligne de bus structurante viendra renforcer la desserte du secteur notamment entre l'Hôtel de Ville et la Part-Dieu. Cela ne suffit pas pour certains commerçants et riverains, opposés au projet. Ils avaient déposé un recours auprès du tribunal administratif de Lyon pour dénoncer le manque d'études d'impacts d'une piétonnisation sur le quartier. Pour affirmer aussi que « l'accessibilité aux TCL est cruciale ».

« Ne laisser personne sur le bord de la route »

C'est ce dernier point qui avait aussi suscité des inquiétudes, y compris dans les rangs de la majorité municipale et métropolitaine. Cette fois-ci, ce sont les élus communistes qui montent au créneau pour critiquer « un projet à la fois validiste, âgiste et sexiste qui risque de transformer nos quartiers en des ghettos à personnes jeunes, en bonne santé, riches et sans enfant. »

Dans un communiqué, Augustin Pesche, adjoint (PC) au sport dans le 8e arrondissement, demande ainsi que : « Le Grand Lyon reconsidère la suppression du passage des lignes fortes au cœur de la Presqu'île pour densifier sa desserte en transports en communs afin de rendre l'utilisation des automobiles aussi inutile que possible et ne laisser personne sur le bord de la route. »

Pont Morand : désormais, autant de place pour les piétons que pour les voitures

Avec cet aménagement, l'espace dévolu aux piétons et aux cyclistes augmente sensiblement et offre désormais des cheminements plus confortables et sécurisés à ces usagers, majoritaires à emprunter le pont.

Un "meilleur partage de l'espace" avec 3,4 m. de large pour le trottoir sud, une double piste cyclable de 4 m. et une voie de circulation automobile dans chaque sens. Photo Progrès/Sylvie SILVESTRE

Le Président de la Métropole et Valentin Lungenstrass, adjoint délégué à la mobilité et aux espaces publics ont présenté ce mercredi 31 mai les nouveaux aménagements du pont Morand, en présence de Fabien Bagnon, vice-président de la Métropole délégué à la voirie et aux mobilités actives.

La largeur est ainsi répartie : 36 % pour les piétons, 27 % pour les cyclistes, et 37 % pour les automobilistes

Bruno Bernard précisait que la suppression d'une voie automobile a autorisé l'élargissement du trottoir sud de 1,8 à 3,4 mètres, tandis que la double piste cyclable qui relie les Voies Lyonnaises 1 en rive gauche du Rhône à 6 en rive droite, passe de 2,8 à 4 mètres. Jusqu'à présent, 56 % de l'espace sur le pont était dévolu aux voitures, qui ne constituaient que 30 % du passage le week-end. Dorénavant, la largeur est ainsi répartie : 36 % pour les piétons, 27 % pour les cyclistes, et 37 % pour les automobilistes.

« En trois ans, l'usage de la voiture a régressé de 10 % sur l'agglomération, au profit du vélo et de la marche qui reste le meilleur moyen de déplacement. Le Pont Morand relie deux importantes places piétonnes dans les 1er et 6e arrondissements, le flux des marcheurs vers les espaces culturels, commerciaux et de loisir de la Presqu'île est très conséquent, et méritait un tel aménagement ». Ce dernier a nécessité une enveloppe de 450 000 €.

La représentante de l'entreprise régionale Coiro qui a réalisé les travaux, évoquait les contraintes d'un chantier dans un site urbain très passant. « Pour éviter d'alourdir le pont, nous avons employé le béton léger Airium de Lafarge, qui mêle un ciment à une mousse polyuréthane, avec des caractéristiques mécaniques satisfaisantes pour un trottoir ».

Prochaine étape : le Pont Lafayette sera en travaux à partir du 5 juin, fermé aux voitures du 12 juin à fin août. Là aussi, la suppression d'une voie de circulation automobile permettra d'élargir les trottoirs, agrandir les pistes cyclables bilatérales et éviter que les réverbères y soient implantés. Pas moins de 10 500 cyclistes y ont été recensés pour la seule journée du 23 mai.

De notre correspondant
Sylvie SILVESTRE

Depuis 1774, le Pont Morand s'adapte

Ce nouvel aménagement prend place sur la 4e version du pont. En 1774, il n'y a qu'un pont sur le Rhône à la Guillotière ; l'architecte Morand crée cet ouvrage qui s'appellera au fil du temps : pont Saint-Clair, Rouge ou de Bois, Affranchi en 1793, pont des Victoires en 1794.
Ecroulé en 1825, il est remplacé par un pont volant qui résiste à la crue qui emporte le pont Saint-Clair. Menaçant ruine en 1880, il est à son tour remplacé par un ouvrage métallique sur piles maçonnées. La chaussée est alors large de 11 mètres avec deux trottoirs de 4,50 m.
Les Allemands ayant détruit son arche centrale en 1944, un « pont du Bâtiment » provisoire, en bois, permet de circuler pendant la reconstruction, achevée en 1948. Vingt-huit ans plus tard, c'est pour faire passer le métro d'une rive à l'autre qu'il faut imaginer un quatrième pont, fait de deux tubes jumeaux en béton, d'où son important tablier.

Quai Rousseau : la Métropole rétropédale et lance de nouvelles études

Le quai Rousseau, à La Mulatière. Photo Progrès/Richard MOUILLAUD

Face au rejet par les habitants du projet présenté initialement par la Métropole de Lyon, cette dernière va commander de nouvelles études afin de travailler sur les alternatives issues du débat.

La Métropole de Lyon a bien entendu la colère des nombreux habitants de La Mulatière opposés au projet de réaménagement du quai Jean-Jacques Rousseau et du quai des Étroits. L'idée de supprimer un sens de circulation de la ligne 8 des bus TCL ayant été massivement rejetée par la concertation en ligne organisée en février-mars, le Grand Lyon a décidé de repousser le délai d'annonce du projet définitif, initialement prévue pour l'été. « La concertation nous oblige à changer de plan », affirme un élu écologiste.

Un comité de pilotage fixé au 30 mai a été annulé ; la Métropole a besoin de temps pour relancer de nouvelles études qui se pencheront sur les différentes suggestions issues du débat public : double sens pour le bus, éventuelle estacade, etc.

Pas de « statu quo »

Il y a aussi la question du projet de tramway express de l'Ouest lyonnais, « qui vient se superposer » à celle des réaménagements de voiries dans cette partie de l'agglomération lyonnaise (le tramway devant passer au-dessus du quai des Étroits), ce qui pousse la collectivité à ne pas se précipiter concernant le quai Rousseau, alors que les travaux sont censés commencer en 2026. En tous les cas, alors que certains élus locaux s'inquiétaient d'un possible abandon de l'idée d'un réaménagement le long de la Saône, la Métropole comme la mairie de La Mulatière assurent « qu'on ne s'achemine pas vers un statu quo ».

O. P.

Entre odeurs d'urine et déchets, le marché Saint-Antoine en souffrance

Des quais jonchés de saletés et sentant l'urine, des prises électriques défectueuses, une circulation difficile… Les forains du marché Saint-Antoine, le plus gros de Lyon, se sentent abandonnés par les pouvoirs publics. Un courrier est arrivé sur le bureau de l'adjointe au commerce qui affirme avoir conscience des difficultés.

Le marché du quai Saint-Antoine peut compter jusqu'à une centaine d'étals. Photo Progrès/Michel NIELLY

Qui parle du marché Saint-Antoine devrait spécifier qu'il se compose d'une quarantaine de commerçants, du mardi au jeudi, et que le vendredi, avec le quai des Célestins qui le prolonge, on en dénombre une cinquantaine pour dépasser la centaine les samedi et dimanche. C'est le plus important de Lyon. Ce qui n'est pas le plus simple à gérer.

Vols à l'étalage et saletés

Car de 100 à 120 étals, cela suppose une mise à disposition d'un réseau de prises électriques conséquent et entretenu, des accès à l'eau, un sol adapté et propre et des règles de vie définies dans un règlement, remis à jour début juin 2022. Or, à entendre les plaintes de plus en plus nombreuses qui se font entendre derrière les étals, il semble que la situation se dégrade.

« Disposer sur place de moyens matériels et environnementaux pour travailler sereinement est notre souhait principal » disent les forains à l'unanimité qui listent les problématiques et les problèmes rencontrés.

« À 6 heures du matin, que dire des abords du quai des Célestins, pas loin des boîtes de nuit, sentant l'urine et jonchés de saletés et bouteilles vides ? Que faire quand la barrière des Célestins est défectueuse depuis deux mois ? Comment accepter le nombre impressionnant de prises électriques pouvant générer une électrocution ? Peut-on accepter la recrudescence des vols à l'étalage, une circulation difficile dans le secteur et une politique alimentaire établie sans concertation ? »

Quai Saint-Antoine, un dimanche, jour de marché, la circulation est particulièrement difficile. Photo Progrès/Nadine MICHOLIN

Et si le marché disparaissait ?

Toutes ces récriminations ont été transmises à la Ville et à la Métropole par le syndicat interprofessionnel des marchés alimentaires de Lyon (SIMAL) avec son président Reynald Vacher, de nombreux forains indépendants, des clients et des résidents qui parlent de ce marché comme l'un « des poumons économiques de la ville qui brasse une foule de gens, qui est un important et utile lieu de rencontres sociales. »

Autre inquiétude, celle de voir totalement disparaître le marché suite à un canular le 1er avril qui passe mal. Et si la rumeur était vraie ?

> « À 6 heures du matin, que dire des abords du quai des Célestins, pas loin des boîtes de nuit, sentant l'urine et jonchés de saletés et bouteilles vides ? »
>
> **Les forains dans leur courrier au maire**

Interrogée, la Ville reconnaît avoir entendu les inquiétudes. « Tout cela est contraire à nos souhaits qui sont d'améliorer nos marchés et leur attractivité, d'apporter plus de diversité, voire d'en créer de nouveau comme sans doute dans le 9e arrondissement » insiste Camille Augey, adjointe au maire en charge de l'Emploi et de l'Économie durable.

Pas de commission locale du marché

Elle a aussitôt transmis les demandes de réparation et de nettoiement à la Métropole, en regrettant qu'Enedis ne puisse intervenir que début juillet. Quant au souhait du Simal pour que se tienne rapidement une commission locale du marché (avec le maire du 2e arrondissement), l'élue, au vu des réclamations surtout techniques, n'en voit actuellement pas l'utilité.

De notre correspondant Michel NIELLY

LYON

On sait à quelle heure fermeront les terrasses le soir

La mairie avait consulté habitants, commerçants et usagers. Photo d'illustration Progrès/Norbert GRISAY

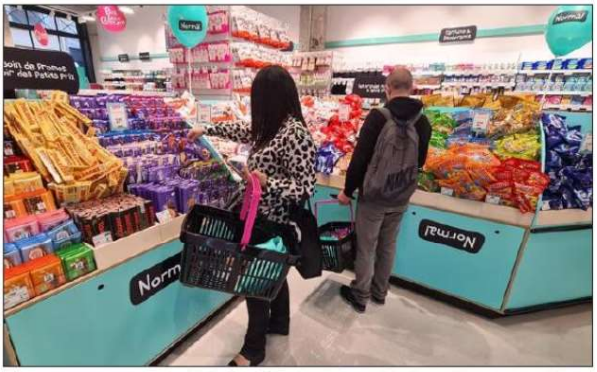
Elle était attendue. La nouvelle réglementation des terrasses vient d'être dévoilée par la mairie de Lyon. Après concertation entre les différentes parties (commerçants et riverains), les élus ont acté quelques changements.
À commencer par l'heure de fermeture des terrasses, question centrale dans le débat qui faisait craindre à certains patrons de bars qu'elles ne ferment à 22 h 30.
L'heure a bien été avancée, mais pas d'autant. Et pas tous les jours. Elles fonctionneront désormais jusqu'à minuit dimanche, lundi et mardi au lieu d'1 heure du matin, pour assurer plus de tranquillité pour les riverains. Le reste de la semaine, les horaires resteront inchangés.

Des terrasses installées dès 10 heures dans les secteurs Vieux-Lyon, Mercière et Marronniers

Autre changement annoncé : les terrasses sur stationnement fonctionneront désormais sur la même saisonnalité que les terrasses saisonnières sur trottoirs, soit du 1er samedi de mars au 1er dimanche de novembre, au lieu de mai à septembre. Aussi, les secteurs Vieux-Lyon, Mercière et Marronniers pourront installer leurs terrasses dès 10 heures, au lieu de 11 heures actuellement, tout en assurant le passage des véhicules de livraisons.
Autant de décisions accueillies avec un réel « soulagement » par l'Umih du Rhône : « À force de nombreux échanges et rencontres […], nous avons été entendus », se réjouit le président de la branche cafés et brasseries, Geoffrey Clavel.

Un troisième magasin Normal a ouvert : « J'en ai profité »

L'enseigne Normal ouvrait les portes de sa troisième boutique sur Lyon, ce samedi, rue de la République. Photo Progrès/David TAPISSIER



Ici, pas de rayons, mais un itinéraire, plein de virages, où tout se mélange : cosmétique, sucrerie, petite épicerie salée, produit d'entretien, etc. Photo Progrès/David TAPISSIER

Après la Part-Dieu et Confluence en octobre 2020, l'enseigne danoise Normal a ouvert son troisième magasin, ce samedi, en Presqu'île. Une première en centre-ville à Lyon, qui propose, comme à chaque fois, des produits normaux à des prix anormaux et bas.

Présente depuis quatre ans en France, Normal ouvrait, ce samedi matin, sa troisième boutique lyonnaise, rue de la République. Si les deux premières ont été créées en octobre 2020, la firme danoise aux 500 magasins en Europe a galéré pour trouver un emplacement en Presqu'île. « On cherchait à s'installer en centre-ville de Lyon. C'est normal, c'est la 3e ville de France », explique Sébastien Chirouze, manager France chez Normal. « Il nous faut des surfaces d'au moins 400 m² »

Un cadeau pour les 1 000 premiers clients

Ce samedi à 9 h 30, les équipes sont prêtes et le public répond présent. Un petit sac cadeau est remis aux 1 000 premiers clients qui arrivent progressivement dans le labyrinthe que forme le magasin. Car ici, pas de rayons, mais un itinéraire, plein de virages, où tout se mélange : cosmétique, sucrerie, petite épicerie salée, produit d'entretien…

« J'habite à côté, explique Michèle. J'avais vu des reportages sur Normal. J'étais curieuse de voir et de comparer les prix. C'est vrai que c'est intéressant. » « Je connaissais, poursuit Sarah. J'allais dans les autres boutiques mais je travaille juste à côté. Ma fille est coiffeuse et ici, on trouve des produits professionnels à moitié prix. J'en ai profité. »

La plupart des clients sont d'ailleurs des commerçants, ravis de découvrir le concept. « On a pensé d'ailleurs aux riverains et nos horaires sont élargis, pour toucher les employés des commerces. Ils peuvent venir avant et après leur service », conclut le manager.

D. T.

Normal, 28, rue de la République à Lyon 2e. Ouvert de 9 à 20 h, du lundi au samedi.