



REVUE DE PRESSE

15 février 2024

C'est la fin de la vente des tickets de métro en carton ce jeudi

Le Sytral l'avait annoncé mi-janvier, la vente de tickets de transports en commun est close à compter de ce jeudi 15 février. Il sera possible d'utiliser ceux que l'on possède jusqu'au 15 mars, et de les échanger contre un billet rechargeable jusqu'au 15 juillet.

C'est, après vingt ans d'existence, le célèbre ticket cartonné TCL ne va plus être disponible à l'achat.

À partir de ce jeudi 15 février, les bornes TCL arrêteront de le proposer pour emprunter les transports en commun de la Métropole de Lyon. À la place, un système de billet rechargeable. Explications, en dates et en chiffres à retenir.

● Jusqu'à quand utiliser les tickets en carton ?

Pour ceux qui avaient acheté un stock, avant de voir l'information, il ne reste qu'un mois pour les écouler. Les titres de voyage rouges ne seront en effet plus acceptés à partir du 15 mars dans les métros, bus et tramways.



Les usagers laissent parfois leurs tickets encore valides à disposition d'autres clients des TCL. Photo Joël Philippon

● Quel est le nouveau système ?

Les tickets laissent place à un nouveau billet rechargeable, qui coûtera 20 centimes à l'achat et pourra être re-

chargé dix fois, pour un ou plusieurs voyages, avec un plafond de dix par recharge et un seul type de tarif par billet. Cent voyages au maximum, donc, avant de devoir

racheter un billet. Ce pass peut être acheté et rechargé dans les distributeurs automatiques de titres, ainsi que dans les agences et les points services TCL.

Sachant qu'il est toujours possible de régler par carte bancaire pour un trajet, sur les petites bornes rouges à l'intérieur des bus, métros et tramways.

● Peut-on échanger les anciens tickets ?

Pas de panique, et pas besoin de faire des voyages inutiles si vous avez trop de tickets, même pour un mois, d'ici au 15 mars.

Les anciens tickets pourront être échangés contre des équivalents sans contact jusqu'au 15 juillet dans les agences TCL (Bellecour, Part-Dieu, Grange Blanche, Gorge de Loup, Vaulx-en-Velin La Soie), sans payer les 20 centimes du billet rechargeable.

● Les tarifs évoluent-ils ?

À l'exception du coût initial de 20 centimes pour l'achat d'un billet rechargeable, le prix du ticket reste le même : 2 euros l'unité (2,30 en cas d'achat à bord d'un bus auprès du chauffeur), et 19,50 euros pour un carnet de dix tickets.

Les tarifs spécifiques (familiale, longue durée, famille, etc.) sont également inchangés.

Chantiers de la Presqu'île : « On travaille les questions de livraisons et d'usages »

Les rues prioritaires Émile-Zola, Ferrandière, Tupin, 4-Chapeaux, Palais-Grillet, Jean-Fabre, Savoie, Pazzi, Port-du-Temple identifiées dans le cadre du projet Presqu'île à vivre, subissent des travaux de végétalisation destinés à améliorer le confort et la sécurité des piétons. Tour d'horizon avec Valentin Lungenstrass, adjoint aux mobilités de Lyon.

« Pour chaque rue, on travaille les questions de livraisons et d'usage des linéaires d'ici à juin 2025 lors de l'implantation de la ZTL (Zone à trafic limité). On continue de concerter les commerçants et les associations », assure Valentin Lungenstrass, adjoint aux mobilités de Lyon.

« La livraison en pleine voie est possible, tout comme les déménagements, après demande auprès de la mairie. Les conditions pour les livreurs et artisans vont s'améliorer. On apporte des réponses avec la nouvelle tarification. Avec la ZTL, ils pourront se garer plus facilement. Nos agents sont vigilants sur le contrôle des aires de livraison. »

● **Zone de rencontre : rue Émile-Zola (avril 2023-printemps 2025)**

Les travaux de modernisation des réseaux ont démarré au

printemps 2023 et sont toujours en cours. La rue sera finalisée au printemps 2025 au lieu d'octobre 2024. « Il y a beaucoup de concessionnaires qui se relaient pour les réseaux », argumente l'élu vert. « Ce projet est long avec la pose de pavés sciés qui prend du temps. De plus, à la demande des commerçants, on doit s'arrêter à deux reprises : en novembre-décembre 2023 et 2024 pour les fêtes. » Deux aires de livraison sont prévues ainsi que la plantation d'une dizaine d'arbres, en plus des bandes plantées.

● **Zone de rencontre : rue du Port-du-Temple (octobre 2023-mars 2024)**

L'aménagement prévoit des pavés sciés. Le sens de circulation sera inversé. C'est par cette rue que l'on accèdera en centre-ville depuis le quai des Célestins avec l'installation d'une borne escamotable.

● **Rue des enfants : Jean-Fabre, Savoie et Pazzi (août 2023-mars 2024)**

Comme la rue du Temple, la rue Jean-Fabre piétonne depuis 2020 avec sa haie maintenue, sa bande végétalisée de 50 m², est rafraîchie en pavés sciés et en pierre calcaire côté Jacobins, dans la continuité de la place. La rue de Savoie en pavés sciés reste circulaire.

La rue Pazzi piétonnée, requalifiée en pavés sciés, possè-

« **Les conditions pour les livreurs et artisans vont s'améliorer** »

Valentin Lungenstrass, adjoint aux mobilités

de déjà sa bande végétalisée de 40 m.

● **Rues végétalisées : Ferrandière, Tupin, Quatre Chapeaux, Palais-Grillet (janvier 2024-mars 2024)**

Sur les quatre rues, 16 arbres seront plantés et 350 m² d'espaces végétalisés et désimperméabilisés. Rue Ferrandière, 39 aires de stationnement ont été supprimées. Deux places de livraison existantes sont conservées, avec bornage au niveau des rues Grôlée et Président Carnot.

● **Rue de l'Ancienne Préfecture à l'étude**

Une réunion publique va se dérouler d'ici à la fin de l'hiver sur la future réhabilitation de la rue de l'Ancienne-Préfecture qui va changer de sens. C'est par cette rue que l'on sortira du centre-ville pour rejoindre le quai des Célestins. À noter que les places Antonin-Gourju et Antoine-Vollon et la rue Sainte-Hélène (2^e) ne seront pas aménagées durant ce mandat.

● **Nadine Micholin**



Valentin Lungenstrass, adjoint aux mobilités, logistique urbaine, espaces publics et tourisme responsable de Lyon est devant une future bande plantée de la rue Ferrandière où 39 aires de stationnement ont été supprimées. Photo Nadine Micholin

Riverains, ils ont un avis

« **Les réunions servent à présenter des projets déjà ficelés** »

Nicole, présidente d'association, place des Célestins

« Le plan de piétonnisation m'apparaît disproportionné. L'ignorance du coût réel des travaux et la non-participation citoyenne, car les réunions de pseudo-concertation servent uniquement à présenter des projets déjà ficelés, ne sont pas ce que l'on attend d'une démocratie. Quant aux conséquences des décisions et souvent à leur manque de bon sens, nombreux sont ceux qui auraient aimé contribuer à ces choix. »



Nicole. Photo Michel Nielly

« **Moins de bruit, moins de pollution et un peu plus de végétation** »

Eddy, enseignant



Eddy. Photo Michel Nielly

« Je réside dans le secteur Zola, Jean-Fabre, Jacobins et les travaux visant à sa piétonnisation me plaisent. Moins de bruit, moins de pollution et un peu plus de végétation en seront le semble-t-il les conséquences. Oui, je sais, c'est une opinion personnelle qui ne tient pas compte des effets générés dans les commerces qui devront s'adapter au changement, sans doute avec du temps et de l'aide. »

« **Ça revient à tuer le cœur de Lyon** »

Claude, retraitée, rue Émile Zola

« Procéder trop vite à une piétonnisation et sans réelle concertation me choque. Qui dit piéton, dit en fait vélo et donc danger pour le piéton. C'est aussi garantir une zone morte, commercialement parlant, comme c'est le cas de la rue Victor Hugo qui ne voit que du passage. Rendre piétonnier le centre de la Presqu'île, revient à tuer le cœur de Lyon, à l'image de ce qui commence à se produire à Paris. »



Claude. Photo Michel Nielly

Les commerçants très partagés sur la piétonnisation des rues

Au Bouchon Tupin (30 rue Tupin), on se réjouit de l'aménagement : « C'est une bonne chose. Cela fait longtemps que l'on demande que la rue soit piétonnée pour nos clients qui déjeunent en terrasse et puis ça va être fleuri. On verra comment ça va vivre. » Chez Pignol (17 rue Émile Zola), si on reconnaît que la fréquentation a un peu baissé du fait des travaux, « sur le long terme, ce sera bien. On aura une terrasse ce qui n'était pas possible avant. »

« **On verra à l'usage** »

À la pâtisserie Miss Madeleine, il rue des Quatre-Chapeaux, le gérant qui a déjà deux tables à l'extérieur est mitigé : « Pour le confort, c'est mieux. La clientèle de quartier ne suffit pas. Je ne suis pas sûr, qu'en réduisant les places de stationnement, les gens de l'extérieur continuent à venir. On verra à l'usage. »

Au rayon prêt-à-porter, chez Lulli (5 rue des Quatre-Chapeaux), le verdict est sans

appel : « Sur le papier, le projet peut paraître sympa. La rue sera jolie. Ce qui gêne c'est la suppression des places. Beaucoup de nos clients se plaignent, notamment ceux de l'Ouest Lyonnais. Certains nous demandent de ne pas fermer nos portes à 19 h, parce qu'ils tournent depuis une heure pour essayer de se garer, d'autres adoptent le Drive pour récupérer au plus vite la marchandise. »

À la Maison Malleval (11 rue Émile Zola), on regrette le manque d'informations et d'études d'impact. « Ça va être joli mais on s'inquiète du périmètre qui va être borné. On ignore qui aura des Bip. On craint pour nos approvisionnements de palettes et nos clients qui doivent charger leurs cartons de vins. »

« **Ça va nous amener de la clochardisation** »

À la boutique Descamps (10 rue Émile Zola), la responsable évoque son scepticisme : « On souffre. Notre clientèle de l'Ouest Lyonnais ne des-

cent plus. Les gens ne peuvent plus circuler, ni se garer. Nous faire une rue semi-piétonne c'est bien, mais si c'est pour récupérer des jeunes avec leurs chiens, je ne vois pas l'intérêt. Le maire de Lyon veut-il une ville déserte ? »

Chez Paul & Nany (7 place des Jacobins), au carrefour des rues Émile Zola et Jean Fabre, on souffre des travaux : « Les gens ne viennent plus en ville. Notre boutique à Tassin fonctionne mieux que celle du centre-ville. Elle a récupéré toute la clientèle des Monts d'Or ». À la Papeterie République (29 rue Tupin), la cause est entendue : « Pour la baisse de fréquentation, c'est déjà fait. Nos clients en provenance de Vienne, Grenoble, Saint-Étienne ne viennent plus. Qui va venir se poser dans cette rue où il n'y a jamais de soleil ? Ça va nous amener de la clochardisation. Les bancs sont défoncés et je crains le pire pour les plantations... J'ai déjà des livreurs pour des rames de papier qui ne veulent plus me livrer. »

● **N. M.**

Recours contre le projet Presqu'île : l'avocate des plaignants relance le tribunal administratif

Dix-neuf signataires habitants et commerçants ont déposé le 26 mai 2023 un recours auprès du tribunal administratif de Lyon, après l'adoption par le conseil métropolitain le 27 mars du projet Presqu'île à vivre. L'avocate des plaignants a relancé par courrier le 25 janvier 2024 le tribunal administratif pour demander une date d'audience.

Le 27 mars 2023, la délibération portant sur le projet d'apaisement de la Presqu'île était adoptée au conseil de la Métropole de Lyon. Le 26 mai 2023, soit deux mois après l'adoption du projet, 19 requérants (associations d'habitants et de commerçants) issus des 1^{er}, 2^e, 4^e, 5^e arrondissement de Lyon et Caluire, déposaient un recours auprès du tribunal administratif de Lyon.



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

Le projet conduit par la Ville et la Métropole de Lyon vise 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. Les signataires dénoncent un projet qui n'a pas fait l'objet d'études d'impact au préalable, 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.

« On aurait pu espérer une audience en avril ou mai 2024. J'ai relancé par courrier le 25 janvier 2024 le tribunal administratif pour demander une date d'audience ».

« Il faut que des associations se mobilisent pour que l'exécutif se plie au droit »

Maitre Mélanie Hamon (Admys Avocats) suit le dossier avec d'autant plus d'attention, que le recours n'étant pas suspensif, les travaux peuvent se poursuivre. Les premières in-

terventions sur la Presqu'île ont lieu depuis 2023 sur certaines rues identifiées du centre-ville (Lyon 2) et du bas des Penthes (Lyon 1^{er}). L'année prochaine verra le redéploiement des transports en commun et l'installation de la ZTL (zone à trafic limité).

« À ce jour, l'avocat mandaté par la Métropole n'a toujours pas déposé ses conclusions. Il faut que des associations se mobilisent pour que l'exécutif se plie au droit. On parle de décisions qui engagent beaucoup d'argent public (N.D.L.R. : 16 millions d'euros prévus sur ce mandat pour le projet et les opérations annexes). On veut faire appliquer le droit et connaître les conséquences d'un tel projet engagé. L'État de droit, c'est respecter les textes. Il a été reconnu qu'il n'y avait pas eu d'études d'impact ce qui valide notre argumentation. On comprend qu'elles viennent d'être restituées. Le risque c'est que les élus redélibèrent » souligne l'avocate spécialiste en droit public, qui craint un non-lieu.

S'agissant d'une procédure judiciaire en cours, la Métropole de Lyon réserve sa réponse

aux institutions compétentes. Ses services précisent que « sur les études d'impacts, comme pour l'ensemble des projets qu'elle mène, la Métropole réalise toutes les études qu'il lui est réglementairement tenu de mener. S'agissant des mobilités, un comité de suivi dédié est prévu ce printemps afin de partager avec les différents acteurs un certain nombre d'éléments à ce sujet ».

● N.M.



« Il a été reconnu qu'il n'y avait pas eu d'études d'impact »

Maitre Mélanie Hamon

À quoi devront ressembler les quais Tilsitt et Joffre ? Le débat est lancé

Trop d'accidents, trop de drames. Les quais Tilsitt et Joffre situés en bord de Saône entre la rue Saint-Exupéry et la place Gensoul (Lyon 2^e) vont être réaménagés ou plutôt « repensés collectivement ». Une concertation publique pilotée par la Métropole de Lyon est organisée du 7 février au 15 mars.

C'est un projet très attendu, de ce côté-ci de la Presqu'île mais dont la faisabilité s'avère ardue. Il y a pourtant urgence étant donné la dangerosité du lieu. Trop d'accidents et de drames s'y sont produits. À un point tel que la Métropole de Lyon qui parle d'une vingtaine d'accidents recensés depuis 2017, souhaite que soit « repensé collectivement » un aménagement « sécurisé et durable » sur les deux quais Tilsitt et Joffre, après avoir mis en place un aménagement provisoire qui n'a, semble-t-il, pas fait l'unanimité pour réduire la vitesse. Et la question est, comment y parvenir en maintenant toutes les circulations ?

Comment sécuriser les quais ?

Du coup la concertation publique qui démarre ce 7 février et se poursuit jusqu'au 15 mars 2024 devrait être scrutée avec intérêt par les usagers de ce bord de Saône situé entre la place Bellecour et le pont Kitchener-Marchand. Et les riverains aussi. Eux tous, auront la possibilité



Début janvier 2024, un accident spectaculaire est survenu quai Tilsitt. Ce secteur de bord de Saône très « fréquenté » doit être « repensé collectivement ». D'où la concertation qui a été lancée ce mercredi 7 février. Photo Richard Mouilland

de répondre au moins à trois questions : « Comment sécuriser les quais Tilsitt et Joffre ? Comment pourra-t-on circuler demain, et à quoi ressembleront-ils ? » Le tout en tenant compte de pas mal de contraintes.

L'idée, selon les services de la Métropole, est bien de concilier tous les usages et les déplacements, en sécurisant les circulations automobiles, en maintenant les places de stationnement, en assurant la performance des lignes de bus en plus d'une continuité cyclable et en améliorant le confort des piétons.

On entend répondre à tous

les besoins ou presque. Avec en ligne de mire une difficulté de taille, l'étroitesse des quais, qui rend quasiment impossible l'aménagement d'un couloir de circulation pour chacun de ces déplacements.

De premiers travaux attendus début 2025

Faudra-t-il sacrifier l'un de ces usages ? Difficile à dire. En tout cas, il s'agit, dans le cadre de cette concertation, « d'identifier les besoins et usages prioritaires afin de déterminer la meilleure solution d'aménagement possible ». Et d'élaborer

« collectivement des scénarios d'aménagement concrets et réalisables ». Les questions ne devraient pas manquer notamment sur la circulation des vélos, les quais étant dépourvus de pistes cyclables ou encore sur la largeur des trottoirs.

Cette concertation que la Métropole souhaite inscrire dans un « contexte global de transformation » de la Presqu'île est réalisée en deux phases. La première débute avec un « travail collectif en ateliers pour repenser les quais ». La seconde consistera en une consultation en ligne pour découvrir les solu-

tions envisagées à la suite de ce travail. L'occasion, pour le public, de découvrir les scénarios d'aménagement possibles et de donner un avis. Des premiers travaux sont attendus début 2025.

• A. Du.

« Comment repenser les quais Tilsitt et Joffre ? », concertation publique du 7 février au 15 mars 2024. Atelier collectif ouvert à tous, jeudi 8 février de 18 h à 20 h à l'hôtel de la Métropole, 20 rue du Lac (Lyon 3^e) dans le salon Louis-Pradel.

Inscription obligatoire. Plus d'informations sur le site jeparticipegrandlyon.com

L'impossible sécurisation des quais Tilsitt et Joffre

Les quais situés dans le 2^e arrondissement le long de la Saône ont connu trois morts dans des accidents de la circulation depuis 2020 : un motard et deux jeunes en trottinette. La glissière installée temporairement en guise de séparation des voies l'été dernier par la Métropole de Lyon est déjà questionnée. En parallèle, la concertation pour imaginer des solutions pérennes a commencé. Des ateliers avec les riverains et les associations ont eu lieu les 7 décembre et 18 janvier, et deux nouvelles réunions de réflexion se dérouleront les 7 et 8 février pour aboutir à un projet et une réunion publique en juin. Décodage en six points.

PAR DAVID GOSSART

1. Faut-il supprimer la glissière ?

Le maire du 2^e arrondissement Pierre Oliver a demandé mi-janvier à la Métropole de retirer le séparateur, le jugeant dangereux. « Nous avons constaté déjà près d'une dizaine d'accidents, dont un grave survenu début janvier 2024 », argumente l'élu. De fait, la nuit du 2 janvier, cinq personnes ont été blessées lorsqu'un véhicule a heurté la séparation en béton, envoyant la voiture sur le toit. Le chauffeur n'avait pas le permis.

Mais la Métropole n'entend pas retirer l'aménagement, estimant que les accidents qui lui sont liés viennent notamment de vitesses excessives et restent globalement peu graves. « La glissière a permis de faire baisser la vitesse de manière significative », assure le vice-président de la Métropole aux Mobilités et à la Voirie Fabien Bagnon. Selon le Grand Lyon, un comptage réalisé sur une semaine a permis de constater une baisse de « 10 % en moyenne en journée et 16 % la nuit ». Un constat contre-intuitif du ressenti de nombreux usagers des quais, qui trouvent que « ça roule toujours vite, notamment les bus », mais aussi les taxis et les ambulances dans ce même couloir. Malgré l'élargissement de ce dernier, la cohabitation des différents usages continue d'être sujette à caution.

2. Pourquoi la nouvelle installation dérange les riverains ?

L'aménagement pose aussi des problèmes d'accès aux riverains qui ont du mal à rentrer dans leurs garages. Si à certains endroits, la glissière a été coupée pour faciliter les accès, elle a parfois été maintenue en connaissance de cause et malgré la nécessité imposée aux riverains de manœuvrer et de s'y prendre à deux fois pour rentrer chez eux. « C'est très dur de rentrer chez moi, je dois tourner à 90 degrés, alors je déborde sur la rue avec des véhicules qui arrivent dans mon dos. Même les secours ont du mal à tourner », témoigne un membre du collectif du quai Joffre (créé en 2022 juste après l'accident qui a causé la mort de deux adolescents, lire page suivante). Les véhicules peuvent aussi avoir du mal à s'insérer sur l'axe. D'où un décalage acté de la glissière de 50 centimètres en moyenne, pour élargir un peu la voie de circulation automobile, après discussion avec les services de l'État.

3. Que faire des vélos ?

Il a été proposé, lors des ateliers, de se servir du cheminement piéton des quais pour aménager une piste cyclable séparée de la voie des bus, et de faire descendre les piétons en contrebas. Problème : ces basports sont discontinus sur l'ensemble du linéaire et sont inondables. Sans oublier que l'espace piéton est déjà assez étroit sur ces quais, voire insuffisant ; et la Métropole entend y « conforter la place du piéton ». Les CIL (comités d'intérêt local) estiment qu'il ne faut pas faire de piste cyclable dans le sens sud-nord et qu'il faut utiliser la rue Vaubecour pour la desserte locale à contresens du sens de circulation du quai. Pas idéal ni confortable selon la Métropole qui rappelle qu'en Ville 30, le double sens cyclable est le principe par défaut.



En installant un séparateur, la Métropole a réduit la circulation des voitures à une voie pour donner plus d'espace à la cohabitation des bus, vélos et trottinettes. Quant aux piétons, selon les endroits des quais, la place qui leur est dévolue est toujours insuffisante.

4. Pourquoi les ralentisseurs n'ont pas leur place sur le quai Joffre?

Placer des ralentisseurs, des dos d'âne et autres gardarmes couchés sur ce quai n'est pas autorisé : trop de véhicules y passent. Ces installations sont possibles sur des axes accueillant jusqu'à 3 000 véhicules par jour. Le quai en absorbe 12 000. Des plateaux plus longs et moins « radicaux » peuvent être envisagés. La suggestion d'adapter l'onde verte du quai – la synchronisation des feux permettant aux voitures roulant à une vitesse fixée d'enchaîner les feux verts – à 30 km/h et non plus à 50 km/h a été posée. « Le réglage de feux est en cours, il y a des optimisations à faire. Cela jouera un peu, mais pas tant que ça. On peut toutefois encore abaisser un peu la vitesse », concède Fabien Bagnon. Le collectif du quai Joffre n'en démord pas : « Ce qu'on veut, c'est une synchronisation des feux et qu'ils passent au rouge si quelqu'un va trop vite. Mais la Métropole ne veut pas. »

LE CONTEXTE

Le 11 mars 2022, peu après 8h du matin, un homme de 62 ans à scooter a trouvé la mort dans un accident avec une cycliste de 42 ans, elle-même grièvement blessée. Puis le 22 août suivant, ce sont deux jeunes gens à trottinette, Iris et Warren, âgés de 15 et 18 ans, qui ont été tués dans un choc avec une ambulance qui circulait dans la voie des bus et des vélos. Ce qui est autorisé pour les véhicules d'intervention faisant usage de leurs avertisseurs spéciaux « dans les cas nécessités par l'urgence de leur mission ». À quelle vitesse roulait-elle? Le gyrophares était-il actionné? Le rapport est encore attendu. Le chauffeur a été mis en examen pour « homicide involontaire par violation manifestement délibérée d'une obligation de sécurité ou de prudence ». À l'été 2023, la Métropole a installé une glissière en béton sur le quai, élargissant la voie des bus et des deux-roues et limitant la circulation automobile à une voie en espérant favoriser le respect des 30 km/h. Le quai Joffre est le 5^e axe le plus accidentogène de l'arrondissement. De 2017 à 2021, il a connu 20 accidents, dont 5 en 2022.



Le dilemme des radars

Le radar pédagogique installé sur le quai Maréchal-Joffre est en panne ou, tout du moins, dysfonctionne régulièrement depuis plusieurs mois. « Un problème de prestataire. L'alimentation du radar doit être changée périodiquement. Ça va être résolu », promet Fabien Bagnon. Par ailleurs, il est possible de mettre les radars en « mode discret » (sans affichage des vitesses, mais avec collecte des données) car le faible taux d'ensoleillement en hiver ne permet pas de les faire fonctionner correctement. Comment faire respecter les 30 km/h par ailleurs ? Plusieurs idées ont été proposées en atelier : pourquoi pas un radar « sanction » ? La Métropole en a fait la demande auprès de la Préfecture. Toujours sans réponse positive. Quant au radar « mobile » de chantier, qui avait été utilisé un temps sur la montée de Choulans, il est « reparti » : il fait partie d'une dotation nationale. Reste le feu vert dit de « récompense » qui permet aux usagers respectant la vitesse d'avoir le vert. Mais son usage n'est pas autorisé sur une voie avec autant de trafic, de carrefours et de passages piétons.



5. Faut-il rajouter des feux ?

Le collectif du quai Joffre aimerait que chaque feu soit précédé d'un dispositif de ralentissement. Il a aussi été proposé de rajouter des carrefours à feu pour ralentir la circulation. Mais cela aurait des effets collatéraux : plus de bruit et de pollution dus aux freinages, ralentissements et redémarrages. Et cela va à l'encontre de l'esprit du dispositif Ville 30 qui vise à fluidifier plutôt qu'à freiner au risque de congestionner.

6. Faut-il repenser le partage de la voirie ?

Pour le CIL, « on peut passer par des systèmes techniques de ralentissement, sans réduire l'ensemble des voies de circulation ». Pierre Oliver suggère aussi de revenir à deux voies pour les voitures. D'autres proposent de mettre les bus aux côtés des voitures pour séparer les modes doux des véhicules motorisés. Et les riverains considéreraient que toucher aux places de stationnement, envisagées alors en tant que « variables d'ajustement », serait un casus belli. La réalité est que les quais, qui ne disposent pas de la même largeur sur l'ensemble du linéaire, ne permettent pas d'imaginer faire passer tous les usages de manière optimale. Si la Métropole ne se donne aucun invariant de principe, il demeure qu'elle n'entend pas remettre les bus dans une voie partagée avec les voitures. Et la performance des bus est

primordiale sur cet axe, avec le C20 qui passe par là. « Sur ces quais, il y a plus de monde qui circule dans les bus que dans les voitures », rappelle Fabien Bagnon. Difficile d'imaginer séparer les bus des vélos et des trottinettes, donc. Et de voir Ville et Métropole redonner deux voies aux voitures et revenir à la situation qui existait avant la glissière. Entre la sensation persistante que l'axe est toujours dangereux malgré l'aménagement, et une concertation pour des aménagements pérennes à moyen terme, une certaine impatience se fait sentir dans les rangs des riverains. « Ça phosphore, mais ça n'avance pas », souffle-t-on. Prochains rendez-vous pour phosphorer dans quelques jours, avec des réunions de réflexion qui se dérouleront les 7 et 8 février.

Fermeture du pont Lafayette : pour les automobilistes, c'est reparti pour un mois « de bazar et de retard »



Tous les matins, le pont Morand est embouteillé depuis la fermeture du pont Lafayette, lundi 5 février. Photo Marine Issartel

Lundi 5 février, le pont Lafayette a été fermé aux automobilistes pour une durée provisoire de six semaines. En attendant, les conducteurs composent avec de nouveaux embouteillages, entre vives réactions, adaptation, tentative de filouterie et acceptation de la situation. Témoignages.

Comme chaque matin, à peine le soleil levé, le bal des voitures, cyclistes et piétons s'emballent sur le quai Jean-Moulin (Lyon 2e), dans un concert de klaxons. De longues files de voitures habillent, sur des centaines de mètres, les quais du Rhône depuis la fermeture du pont Lafayette lundi, causant, entre autres, agacements et retards.

« Je perds du temps »

Une fermeture annoncée pour six semaines par la Métropole fin janvier 2024, en vue de l'aménagement de la Voie Lyonnaise n° 1 (VL n° 1). Réou-

verture prévue pour le 25 mars.

Malgré tout, la colère et l'impatience du début de semaine des automobilistes semblent s'estomper. Tout le monde est au fait des embouteillages dans le secteur, ou presque. Bien que des panneaux indiquent la fermeture du pont, certaines voitures doivent faire demi-tour au milieu du carrefour, dangereux. Pour éviter cette situation, certains s'organisent pour ne pas passer à cet endroit aux heures de pointe ou changent d'itinéraire.

C'est le cas de Marie, qui se dirige dans le 3e arrondissement pour travailler : « J'essaye de décaler mon heure de départ pour éviter le pic de 8 h 45 ». Une organisation à laquelle Dominique n'a pas pensé, « C'est le bazar, je perds du temps pour aller au boulot, ça me rajoute 20-25 minutes », s'agace-t-il au volant de sa voiture.

Nez à nez avec la police

La fermeture de cet axe oblige les automobilistes à se reporter

sur le pont Morand, déjà encombré aux heures de pointe. Un détour parfois non anticipé comme c'est le cas pour Jean, qui vient d'Ardèche pour un rendez-vous médical : « J'ignorais qu'il y avait des travaux puisque je suis de passage et c'est franchement pénible ».

Marcel, lui, est en voiture avec sa femme et ses enfants. « C'est le bordel », s'emporte-t-il. Les axes alentour sont eux aussi embouteillés. Pour sa famille et lui, ce sera une vingtaine de minutes de perdues. « Là, j'en ai au moins pour trente minutes de plus, s'impatiente Mathieu, dans sa camionnette. C'est galère à cause des travaux qui sont menés en même temps sur les quais (Sarrail et Augagneur, tous deux en travaux pour la VL n° 1) ».

Que ce soit Jacques, Christelle ou Youstra, chacun tente de prendre son mal en patience. Patience que n'ont pas certains scooters ou automobilistes, qui bravent le sens interdit au début du pont et qui, une fois arri-

vés au bout, se retrouvent souvent nez à nez avec la police, prête à les verbaliser.

« À vélo, il faut être encore plus vigilant »

Côté vélo, il y a aussi un temps de latence. Malgré les nombreux panneaux indiquant le chemin à prendre, il n'est pas rare que les cyclistes restent en suspens, pour comprendre quelle route emprunter.

« Les travaux me dérangent pour circuler normalement », raconte Audrey, en attendant que le feu des vélos passe au vert. Franck, quant à lui, trouve que le projet de la VL n° 1 est « fantastique et génial ». Cependant, il avoue être actuellement gêné par les travaux, « au niveau du carrefour avec le pont Lafayette et le quai Sarrail, la piste des vélos est condamnée, il faut faire un détour », avant d'ajouter : « la circulation est plus dense que d'habitude, il faut être encore plus vigilant. »

● Marine Issartel

Une période de travaux stratégiquement choisie par la Métropole

Contactée par *Le Progrès*, la Métropole indique qu'elle a pris plusieurs mesures pour limiter au maximum l'impact sur le trafic. La première mesure étant le choix de la période, stratégique, puisque les vacances de février (commençant le 17 février) sont les « moins chargées de l'année en termes de circulation automobile ».

La circulation sera réduite

« permettant de limiter les perturbations » explique-t-elle. La deuxième mesure est la communication établie à ce sujet, que ce soit les panneaux autour du pont Lafayette ou sur le site de l'Agence des mobilités. Pour informer les usagers, la Métropole a mis en ligne un itinéraire avec déviation autour du secteur et une carte en temps réel de la

circulation.

Depuis la fermeture du pont Lafayette, la Métropole a constaté plusieurs reports de trafic. Alors que les chiffres montrent un plus faible impact sur le pont Morand qu'en juin 2023 (lors de première fermeture du pont Lafayette), des mesures anti-saturation automatiques ont tout de même été adoptées sur ce pont : « Si les

capteurs sous la chaussée détectent des voitures sur un temps trop long, alors le feu de sortie du pont s'allonge. Une fois le pont vidé, les feux tricolores reviennent à leur fonctionnement normal. » Une mesure qui s'applique seulement sur le pont Morand et non celui de la Guillotière, dû à la présence du tramway au carrefour avec la place Gabriel-Péri.

À Ainay, ce bâtiment sera surélevé : des riverains ont peur de son ombre

Situé rue Jarente (Lyon 2^e) le centre Adélaïde-Perrin va être réhabilité afin « d'améliorer le confort et les conditions thermiques » des 95 résidents. Pour y parvenir, les concepteurs proposent d'ajouter à ce bâtiment édifié au XIX^e siècle un étage supplémentaire. Les membres de l'association Ainay Exigence Patrimoine redoutent « un préjudice de vue et d'ensoleillement ».

Le projet fait beaucoup parler. Et les désaccords sont restés en l'état même à l'issue de cette réunion d'information organisée ce jeudi à la mairie du 2^e arrondissement et pilotée par le maire Pierre Oliver. Mais s'il est un point qui remporte l'adhésion de tous, c'est la volonté de maintenir le centre Adélaïde-Perrin dans ce bâtiment ancien et magnifique situé au cœur du quartier d'Ainay.

« Vous avez toute notre sympathie et notre empathie pour ce projet et vos résidents, lance Xavier de Rigaud, président de l'association « Ainay Exigence Patrimoine » et nous sommes heureux que vous restiez dans ce bâtiment ». Mais voilà, il y a « un regret » ou serait-ce un reproche adressé aux aménageurs venus présenter le projet : celui de n'avoir pas associé les habitants, alors dit-il, qu'il y a « préjudice de vue, d'ensoleillement, de luminosité et que beaucoup de gens se questionnent ». Le débat est lancé. Il va durer plus de deux heures.

La charpente a plus de 150 ans

Évoquer le centre Adélaïde-Perrin, établissement médico-social de la rue Jarente, c'est revenir sur une histoire de 200 ans, rappelle Frédéric de Parisot, vice-président de l'association éponyme, désormais intégrée au sein de l'Association hospitalière Sainte-Marie. Et une installation dans l'imposant bâtiment actuel qui date de 1853.

L'établissement prend en



Une vue du projet depuis la place d'Ainay. Illustration 4-32 et RL & A

charge des adultes en situation de handicap mental et psychique. Pas loin d'une centaine de personnes y sont hébergées. Mais, et parce qu'il convient d'en « améliorer le confort et les conditions thermiques », un projet « ambitieux » de réhabilitation est engagé. Le fonds Sainte-Marie porte la maîtrise d'ouvrage pour le compte de l'Association hospitalière Sainte-Marie.

La seule solution, ajouter un étage

« Le bâtiment se tient bien mais la charpente, qui a plus de 150 ans, doit être reprise tout comme la couverture », analyse l'architecte du patrimoine Didier Repellin au nom de l'agence RL & A. Mais la tâche la plus ardue est de parvenir à loger tout le monde. « On a 96 personnes, on est obligé de faire 96 chambres, explique Claire Bertrand de 4-32 architectes et les salles de bains

prennent de la place ». La « seule solution est d'ajouter un étage supplémentaire », soit de 2m50 à 3 mètres de plus que l'existant. Et c'est là que le bât blesse. Les riverains redoutent une baisse de l'ensoleillement.

L'association se veut « audible et constructive »

« Combien d'ombre on va prendre pour nos façades », interroge l'un d'entre eux. Quand d'autres se demandent s'il n'y avait pas d'autres solutions à envisager comme un aménagement dans la chapelle. Pourquoi ne pas faire un bâtiment en verre dans la cour ? Ou bien délocaliser une partie dans un autre bâtiment ? « On a étudié plein de solutions différentes », dira Claire Bertrand. Une étude d'impact montre « qu'au moment de l'année la plus défavorable en octobre, les voisins les plus proches perdront une heure

Les habitants tenus à l'écart ?

Quel est donc ce « fameux » secret qui a été évoqué tout au long de la soirée. Premier à mettre ce mystère dans la discussion, le président du collectif d'habitants se demandant pour quelle raison ils ont été tenus à l'écart ? Certains auraient été informés en décembre dernier lorsque le permis de construire a été affiché. « Je suis sidérée du fait que ce soit un secret. Tout est caché. Chaque fois, on est mis devant le fait accompli », lance un rien agacée une des participantes.

Une aide par le biais d'une subvention

Le secret aurait donc été bien gardé sur ce projet. « J'en suis responsable et j'assume ». Ainsi c'est le vice-président de la Métropole de Lyon en charge des questions de Solidarités, Pascal Blanchard, qui a levé le voile. La faisabilité de ce projet

dont le coût est estimé à 20 millions d'euros dépendait du financement et celui-ci a été long à boucler. « Il a fallu convaincre », lance l'élu qui ajoute « il n'y a pas eu la volonté de cacher quoi que ce soit ». Aucune volonté de secret, confirme Didier Repellin, mais « s'il n'a pas de financement, on ne peut pas avancer ».

L'association financera donc le projet et elle sera « accompagnée » par la Métropole. « C'est la Métropole qui fixe le prix de journée, précise l'élu, elle prend en charge les personnes les plus fragiles dans le cadre de l'aide sociale à l'hébergement ». L'idée est « d'autoriser le relèvement du prix de journée sur vingt ans, ce qui représente pour la collectivité une dépense de 1,2 million par an sur vingt ans. L'aide se fait donc par le biais d'une subvention », ajoute Pascal Blanchard.

Les travaux programmés à l'été 2024

La maison a été construite dans les années 1850 selon les plans de l'architecte lyonnais Benoît, puis achevée lors d'une seconde phase par Louis Sainte-Marie Perrin, l'un des architectes de la basilique de Fourvière, qui a notamment réalisé la chapelle. « Il a voulu magnifier le projet de son prédécesseur », explique Didier Repellin, rappelant au passage une phrase qui lui est chère « la beauté est une première marche de la guérison ».

Le projet, pour lequel de premiers travaux sont annoncés à l'été 2024, prévoit une recomposition des toitures après surélévation d'un étage. Celles-ci seront faites en zinc prépatiné en rouge, tandis que celles des pavillons seront recouvertes de tuiles vernissées. Les façades seront ravalées. La cour sera transformée en jardin que l'on pourra découvrir de la rue car le grand mur sera cassé et le cloître fera l'objet d'une végétalisation. Tous les espaces intérieurs seront réaménagés en 2026.

de soleil ».

On a envisagé de quitter le site, précisera Frédéric de Parisot, mais il est important que le lien social avec les proches ne soit pas brisé. « Depuis des années, j'ai une crainte que le centre ne soit plus occupé. Le centre Adélaïde-Perrin c'est pour moi le meilleur voisin possible », affirme un des participants pourtant « impacté » par l'ensoleillement. « On a le droit de dire que ce projet ne

nous convient pas », dira l'une de ses voisines. « Pas question d'opposer l'humanité à un projet architectural, avance Xavier de Rigaud. Les gens qui habitent autour ont des inquiétudes et la voix de l'association se veut audible et constructive. Le but est d'avoir des exigences sur le plan patrimonial, on ne veut pas arriver au point de rupture avec le centre Adélaïde-Perrin ». On en est là.

• Aline Duret

Lyon 2^e

Il était une fois... La chapelle de la Trinité

Aujourd'hui désacralisée, la chapelle de la Trinité a une vie artistique intense ; elle accueille notamment de nombreux concerts de musique baroque et classique.

Au cœur de la Presqu'île, entre les murs du collège-lycée Ampère et le long du passage Ménéstrier, se trouve la chapelle de la Trinité. Construit entre 1617 et 1622 dans un contexte de Contre-Réforme, cet ancien édifice religieux est le premier bâtiment ecclésiastique de style baroque de Lyon. Consacrée comme église en 1622 par François de Sales, la chapelle de la Trinité a été édifée par le frère jésuite Étienne Martellange à destination de l'ancien établissement scolaire municipal. « À l'époque, l'enseignement religieux et la messe n'étaient pas une option. Les élèves devaient se rendre du côté du quai Chauveau, dans une paroisse qui a disparu depuis. Des parents se plaignaient que leurs enfants aillent loin, des riverains aussi... Les jésuites ont donc demandé à la Ville de Lyon de construire une chapelle attenante à l'établissement. La Ville accepte et les Lyonnais, dans un élan de générosité, donnent beaucoup d'argent. La chapelle est construite avec l'argent

des habitants, ce qui explique qu'elle appartenait à la Ville et non au diocèse... », explique Éric Desnoues, directeur général des Grands Concerts, association qui a la responsabilité de la chapelle de la Trinité depuis 1999.

La tête dans les étoiles. En 1702, Jean-Dominique Cassini, membre de l'Académie royale des sciences, persuade le père Jean de Saint-Bonnet de fonder le premier observatoire astronomique de la ville au-dessus de la chapelle. Toutefois, en octobre 1793, pendant le siège de Lyon, il est en partie détruit et ne sera restauré qu'en 1817. Ne répondant plus aux besoins de l'astronomie de l'époque, l'observatoire cesse ensuite de fonctionner.

Parallèlement, en 1802, la chapelle de la Trinité accueille la consulte de Lyon, réunion au cours de laquelle Napoléon Bonaparte transforme la République cisalpine en République italienne. Une réplique d'un tableau du

château de Versailles commémorant cet épisode de l'histoire italienne est exposée dans la chapelle.

Tout pour la musique. En 1920, la chapelle est désacralisée et son orgue installé en 1623 est vendu à une commune iséroise, Saint-Chef. Au fil du temps, l'ancien édifice religieux tombe en désuétude. Le bâtiment accueille des expositions mycologiques et de reptiles, une foire aux skis et est même utilisé comme salle de gymnastique de 1930 à 1937. Si le 23 août 1939, la chapelle de la Trinité est classée au titre des Monuments historiques, son état de délabrement avancé contraint la Ville à la fermer au public pendant dix ans. En 1990, sous la municipalité de Michel Noir, elle est restaurée par Jean-Gabriel Mortamet, puis Didier Repellin. À l'heure actuelle, la chapelle de la Trinité, appartenant à la Métropole de Lyon depuis 2018, est un haut lieu de la vie artistique. Grâce à une acoustique remarquable, elle accueille depuis le début des années 2000 de nombreux concerts baroques organisés par Les Grands Concerts, mais aussi des événements privés d'entreprises ou de la Métropole de Lyon. **EMMA RESSEGAIRE**

L'Amphithéâtre des Trois Gaules, un site qui faillit ne jamais être découvert

Chaque dimanche, *Le Progrès* se plonge dans l'histoire de Lyon, la grande et la petite. Celle des hommes et du patrimoine. Cette semaine, on vous raconte l'histoire de la découverte de l'amphithéâtre des Trois Gaules. Enfoui durant des siècles, il n'est sorti de terre que depuis quelques décennies.

Certains Lyonnais ignorent son existence. Les Croix-Roussiens, eux, le connaissent mais passent souvent à côté sans même le voir. L'amphithéâtre des Trois Gaules fait pâle figure comparé aux monuments de la colline de Fourvière. Jean-Paul II s'était pourtant rendu sur les lieux en 1986, en hommage aux martyrs chrétiens, mais depuis, le vestige est retombé dans l'oubli, derrière ses tristes grilles. L'édifice n'a été découvert que très récemment. Les sondages de Julien Guey et d'Amable Audin, archéologues, de 1956-1957, ont été décisifs.

Blandine, la martyre
On connaissait l'existence



L'édifice été découvert très récemment. Photo Archives Progrès

d'un amphithéâtre antique par différents écrits, notamment grâce à la Lettre des Chrétiens de Lyon et de Vienne à « leurs frères d'Asie et de Phrygie » qui relate les martyrs de 177 auxquels ils ont survécu. Cette lettre a été conservée par l'historien Eusèbe, évêque de Césarée de Palestine au IV^e siècle, dans son ouvrage *Histoires ecclésiastiques*. Parmi la quarantaine de martyrs : Blandine. Si le texte raconte que cette jeune esclave « faible et délicate » a

subi les pires supplices avant de mourir, il ne dit cependant pas où se trouvait cet amphithéâtre, surnommé « théâtre des martyrs ».

Ce n'était pas un aqueduc romain

Au XVI^e siècle, le plan scénographique de la ville le situe à l'emplacement de l'Odéon, sur la colline de Fourvière. Ce n'est qu'après la découverte de la Table claudienne, en 1528, dans le sol croix-roussien, que les re-

cherches migrèrent de l'autre côté de la Saône. La découverte de la Table permettait de situer approximativement le Sanctuaire fédéral des Trois Gaules, dont faisait partie l'amphithéâtre : une fois déclarée Capitale des Gaules par Auguste, Lugdunum fit bâtir un sanctuaire colossal, orné d'un autel destiné au culte de l'empereur. Depuis 12 avant J.-C., le sanctuaire fédéral des Trois Gaules (la Lyonnaise, la Belgique et l'Aquitaine) accueillait chaque année, à partir du 1^{er} août, les représentants des 60 nations gauloises. Ce rassemblement leur permettait, entre autres, de manifester leur solidarité envers Rome.

Or, la Lettre des Chrétiens précise que certaines victimes furent sacrifiées lors de la « panégyrie* annuelle des nations ».

Des vestiges importants, ayant pu appartenir à un amphithéâtre ont justement été retrouvés à proximité du sanctuaire. Mais ces arcades sont détruites sous la Terreur.

A partir de la découverte de la Table, les plans situaient le monument sur les pentes de la

Croix-Rousse, à son emplacement actuel. En 1818, François Artaud, grande figure de l'archéologie, entreprend de fouiller le Jardin des plantes.

Il réussit à dégager une partie de l'arène et quelques vestiges, mais ses tranchées sont inondées par la nappe phréatique. Il penche alors pour les hypothèses d'un aqueduc romain ou d'une naumachie, déjà avancées par ses prédécesseurs pour les mêmes raisons.

Dès lors, les chercheurs ne le pensent plus à la Croix-Rousse. On le place dans le quartier d'Ainay avant de le resituer, en 1887, à son emplacement initial : au-dessus de l'Odéon. Ce n'est qu'en 1958, après nombre de désillusions, qu'il fut incontestablement découvert. Julien Guey et Amable Audin ont trouvé deux des trois blocs qui constituaient l'enseigne de l'édifice. Des blocs aujourd'hui visibles au musée gallo-romain.

● De notre correspondante **Julie Bordet**

* Terme antique définissant une réunion de tout le peuple pour célébrer une solennité.



© BUREAU LYON

Il était une fois...

La maison Henri IV

Montée Saint-Barthélemy, face à la gare Saint-Paul, est érigée une somptueuse bâtisse, la maison Henri IV, souvent appelée à tort hôtel Paterin.

Située au 4 rue Juiverie, cette somptueuse demeure construite en 1610 avait été baptisée maison Henri IV. Si la légende raconte que le roi de France y a séjourné, aucune trace écrite ne l'atteste. Parmi ses propriétaires se sont succédé les Bullioud, Audebert, François Grollier, Claude Pocolot, et la famille Clapeyron au XVIII^e siècle.

Jusqu'alors constituée de quatre murs, la bâtisse perd sa façade ouest qui longe la montée Saint-Barthélemy en 1863. Un chantier supervisé par l'architecte lyonnais Pierre Martin. Trente-sept ans plus tard, en 1900, c'est le mur nord qui est détruit afin d'élargir la rue et permettre la construction de la gare du funiculaire qui reliait Saint-Paul au cimetière de Loyasse, autrement

appelé la ficelle des morts (fermée en décembre 1937). Et c'est donc à cette date que l'intérieur de la Maison Henri IV est révélé aux Lyonnais. Visible depuis la montée Saint-Barthélemy, la bâtisse offre à voir un grand escalier Renaissance, des galeries d'arcades et le buste du roi de France, installé dans une niche de la façade lors des travaux de 1863. Ce buste a certainement été sculpté en hommage à Henri IV qui s'était marié à Marie de Médicis en 1600 dans la cathédrale Saint-Jean, mais cela n'est qu'une supposition... On sait que la maison Henri IV a abrité durant les trois quarts du XIX^e siècle du matériel de lutte contre les incendies, et pendant une vingtaine d'années une école de garçons. Aujourd'hui, le bâtiment de 1800 m² est divisé en 18 appartements qui ont subi une lourde rénovation en 1989 supervisée par Jean-Paul Drillien : ils ont duré 18 mois et coûté 5 millions de francs.

Mystère Paterin. Sous le buste d'Henri IV, on peut lire une inscription faisant référence à Paterin (photo ci-dessous). Et pourtant. « Aucune trace d'un M. Paterin qui ait vécu dans cette demeure », explique Georges Berger, membre de l'association Renaissance du Vieux-Lyon. *C'était un célèbre magistrat lyonnais et premier président au parlement de Bourgogne ; il était sûrement très influent pour émerger dans l'imaginaire lyonnais comme propriétaire d'une des plus belles demeures du Vieux-Lyon.* D'ailleurs, M. Vermorel, un voyer lyonnais, affirmait en 1879 dans le numéro 10 du journal *La Construction lyonnaise* n'avoir jamais trouvé de Paterin à cette adresse. Pour Georges Berger, l'architecte Pierre Martin serait celui qui a soutenu l'hypothèse Paterin... mais le mystère restera à jamais entier. **ENZO CALDERON**



© BUREAU LYON