



GRAND LYON
la métropole

VILLE DE
LYON

SYTRAL
MOBILITÉS

Atelier Conseil de Développement

Jeu­di 20 octobre 2022

Introduction

Dans le cadre de la concertation sur le projet d'apaisement de la Presqu'île de Lyon, les membres du Conseil de Développement de la Métropole de Lyon ont participé à un atelier afin de partager leurs questionnements sur le projet, l'avenir de la presqu'île et plus largement de la métropole.

En introduction,

Amandine TOUSSAINT, Coordinatrice du Conseil de Développement, Service Concertation et implication citoyennes de la Métropole de Lyon, a rappelé que le Conseil de développement était un espace de dialogue au sein duquel les membres pouvaient s'auto saisir de sujets en partant de l'analyse des préoccupations des citoyens de la métropole. La qualité de vie et l'amélioration du cadre de vie des habitant.e.s est une préoccupation forte exprimée par les grand lyonnais et est de ce fait le premier axe de travail du Conseil de développement. Plusieurs enjeux ont été identifiés par les membres, tels que l'évolution des espaces publics, des mobilités, de l'habitat, ainsi que l'évolution des modèles économiques et de l'emploi.



Quentin VERNETTE, Chargé de mission participation citoyenne, Service Concertation et implication citoyennes de la Métropole de Lyon a rappelé le processus de concertation réglementaire sur le projet de l'apaisement de la Presqu'île qui s'étend jusque fin octobre 2022. L'objectif est de recueillir le maximum d'avis sur les grandes lignes dressées par les élus et autour de différents points,

tels que la nouvelle réorganisation du réseau de bus comme principe d'apaisement par grands secteurs ou par « gains rapides » (sur plusieurs rues qui peuvent être plus ou moins fermées à la circulation).

L'objectif de cet atelier Conseil de développement est de compléter les avis recueillis pendant la concertation en amenant une réflexion plus métropolitaine. Ce format est différent des autres ateliers car il permet notamment d'échanger au-delà de la Presqu'île et de réfléchir à l'échelle de la métropole.

La plateforme numérique permettra de rassembler toutes les contributions faites et de retrouver le compte-rendu des différents ateliers. A la fin de la concertation réglementaire, un bilan sera remis aux élus en février en conseil métropolitain.

Delphine THEVENOT-PETIT, Cheffe de projet Apaisement Presqu'île, Métropole de Lyon, a présenté la démarche d'apaisement de la Presqu'île en revenant sur les objectifs du projet et les zones à apaiser. Neuf secteurs d'interventions ont été identifiés afin d'améliorer rapidement le confort des piétons. Elle a rappelé que depuis des années, les espaces publics ont été organisés autour de la voiture avec une place insuffisante pour les piétons. Alors que dans les faits, le rapport de force est inversé. Par exemple, le passage sur la rue de la République est de l'ordre de 50000 piétons par jour et 10000 voitures par jour.

Temps d'atelier

L'objectif de ce temps d'atelier était de permettre aux participants de se projeter sur 2030 et de réfléchir à ce que le projet d'apaisement pourra apporter aux métropolitains.

La réflexion est menée au travers de 4 thématiques recoupant les axes de travail du Conseil de développement : **mobilité, espaces publics, densité (habiter) et économie**. Sur chaque thématique, l'objectif était d'échanger et d'identifier les 3 éléments suivants :



MOBILITE

Une Presqu'île libérée des voitures, quel intérêt pour les métropolitains ?



Apports et Bénéfices

Selon les participants, le projet d'apaisement peut être bénéfique en permettant une **amélioration de la qualité de l'air à l'échelle de la métropole**. La réduction de la place et de la circulation de la voiture au profit des piétons favoriserait la **réduction de la pollution**. Ce qui devrait **impacter positivement la santé de tous les habitants de la Métropole** sachant que la pollution automobile est responsable de plusieurs morts prématurées par an en France.

Le projet va aussi participer à la **réduction des nuisances sonores et du bruit** liés à la voiture. Selon les participants, l'avantage du projet est de permettre plus de **tranquillité** : chacun pourrait **flâner en toute sérénité et en toute sécurité y compris les enfants**.

Risques et points d'attention

Avec moins de voitures, plus d'espaces seront libérés, ce qui augmentera le nombre de visiteurs et de familles en Presqu'île car elle sera plus attractive. De ce fait, les nuisances sonores causées par la circulation automobile risquent d'être remplacées par **les nuisances liées aux humains** (terrasses, enfants).

Les participants ont exprimé leur crainte que soulève la promotion des modes doux pour la **sécurité** des piétons, mais aussi des cyclistes... Selon certains, la **forte présence de cyclistes** sur les routes pourrait engendrer **une augmentation des accidents**.

Quelques participants estiment que la diminution de la place de la voiture pourrait **dissuader les familles d'habiter en Presqu'île**. Contrairement à d'autres qui pensent que si rien n'est fait, ce sera plutôt le **coût du foncier** qui empêchera les familles de venir habiter en Presqu'île.

En outre, les **commerces risquent de pâtir** des difficultés accrues pour venir en voiture en Presqu'île. D'autres relativisent et considèrent que la presqu'île sera plus attractive avec le projet d'apaisement et que les commerces devront s'adapter eux aussi en créant d'avantage de services (pour faciliter les services de livraison...)

Il faudra aussi être vigilant au risque de baisse de mobilité notamment pour les personnes âgées.

Conditions de réussite

Selon les participants, il faudrait **accompagner le changement des habitudes de déplacement par le biais de la communication et de l'information** auprès de tous les publics. Il est important de mettre en place un système de **formation** (notamment à l'école) pour apprendre à **mieux respecter les règles et à mieux partager l'espace public**.

Les **modes de déplacement sont à hiérarchiser tout en donnant la priorité aux piétons**. En plus de cela, **des stationnements vélo sécurisés** sont nécessaires tout en faisant attention à leur emplacement. Par exemple, un stationnement vélo dans un parking sous terrain pourrait être pertinent.

La diminution de la place de la voiture doit s'accompagner du **développement de l'offre et une augmentation de la fréquence des transports en commun** qui traversent la Presqu'île tout en offrant

plusieurs **possibilités de rabattement**. Il est important de proposer des bus de petites tailles type navette pour les petites rues.

Pour certains, des **espaces partagés entre piétons et transports en commun** sont nécessaires, pour d'autres, les **piétons et les transports en communs devraient avoir des espaces dédiés**. Un des participants pense qu'il faudrait prévoir de **petites navettes pour les personnes à mobilité réduite**.

Au-delà de développer les transports en commun, il apparaîtrait nécessaire de **développer le covoiturage** mais aussi de **faciliter l'intermodalité**.

Il faudrait aussi penser à **des places de stationnement pour les résidents**.

ESPACES
PUBLICS

Quels espaces publics désirés
pour un nouveau centre-ville
métropolitain ?



Apports et bénéfices

Selon les participants, les métropolitains gagneraient en **tranquillité**, en **sérénité** et en **sécurité** à se balader sur la Presqu'île s'il y avait moins de voitures.

Le projet d'apaisement devrait ainsi améliorer le **confort des piétons** avec un cadre de vie et des aménagements adaptés afin de permettre de faire des **balades plus agréables**, de **faire des pauses** notamment pour les personnes âgées et de partager des **moments de convivialité** (tables, bancs...).

A travers la **végétalisation**, le projet d'apaisement participe à **l'amélioration du cadre de vie** et à **l'embellissement de la presqu'île**.

Risques et points d'attention

Cependant, il faudrait faire **attention au "tout piéton"** car selon les participants cela peut favoriser des **squats** sur l'espace public, des **nuisances** et de **l'insécurité**.

Des craintes sont exprimées au sujet du **partage de l'espace public entre cyclistes et piétons** et de la **sécurité des piétons**.

Selon les participants, il faut aussi être vigilant quant aux **aménagements** et à **la nature des équipements utilisés** (des trottoirs hauts pour les personnes à mobilité réduite, sol glissant...)

Condition de réussite

Les participants proposent de **hiérarchiser les modes de déplacement en donnant la priorité aux piétons**. Il faudrait en même temps **assurer la sécurité des piétons en prévoyant un meilleur partage de l'espace public** et faire en sorte que les **pistes cyclables soient bien visibles et sécurisées**.

En termes d'accessibilité, les **trottoirs** devraient être **suffisamment larges et pas très hauts pour les piétons** surtout pour les personnes à mobilité réduite, les personnes avec un handicap visuel, les poussettes...

Pour la végétalisation, il faudrait également **privilégier la végétation en pleine terre** et surtout **diversifier les espèces**.

Il faudrait ainsi prévoir des **aménagements pratiques pour tous publics** en utilisant des **matériaux adaptés** par exemple mettre un sol lisse qualitatif (éviter les pavés comme ceux du Vieux Lyon). Il est essentiel de **penser aux enfants** en aménageant des **aires de jeux** dans les parcs ou les places comme la place Rambaud.

Les **services d'hygiène** sont aussi à renforcer. La propreté sera un vrai enjeu qui sera d'autant plus important qu'il y aura plus de personnes sur l'espace public. Avec le projet d'apaisement, il faudrait aussi penser à installer des toilettes publiques.



Quels usages du centre-ville
au profit de tous les
métropolitains ?

HABITER

Apports et bénéfices

Le point de convergence pour tous les participants c'est l'impact positif qu'aura le projet sur le **cadre de vie** avec davantage de **confort**, des **espaces accueillants** (où on peut s'asseoir, partager, jouer, etc.) et de la **verdure**.

La **végétalisation** va également apporter **plus de confort aux visiteurs** et va rendre **plus agréable** leur expérience en Presqu'île. Les habitants et usagers de la Presqu'île devraient pouvoir bénéficier d'un environnement moins bruyant quand il y aura moins de voitures.

En améliorant le cadre de vie, l'apaisement peut **favoriser l'habitabilité** de la Presqu'île. Cela pourrait être une opportunité pour que des **familles** viennent s'installer en Presqu'île.

La piétonnisation est considérée comme plus sécurisante et rassurante pour beaucoup.

Risques et points d'attention

Une des craintes avec ce projet exprimées par les participants est celle d'une **Presqu'île de plus de plus autocentrée**, une Presqu'île qui se referme ou qui ne vit que sur elle-même.

L'accès en Presqu'île devenant plus compliqué, elle risque de **perdre en attractivité** (report sur d'autres polarités). Cette difficulté d'accès de la Presqu'île peut être fatale pour les commerces car les Métropolitains préféreront se faire livrer plutôt que d'aller au restaurant en Presqu'île.

L'autre risque du projet serait d'engendrer une **coupure entre l'Est et l'Ouest de la Métropole** s'il n'est plus possible de traverser la Presqu'île d'autant plus que le centre-ville est un point de convergence des métropolitains (**coupure sociale, économique**, etc.)

Les participants craignent que le projet d'apaisement **renforce la vie nocturne et la densité d'activités nocturnes au détriment de la vie de quartier**.

Conditions de réussite

Le projet devrait **assurer une meilleure accessibilité de la Presqu'île** pour tous les publics (personnes à mobilité réduites, personnes âgées, familles, clients pour les commerces...) et **développer des espaces de partage, conviviaux, de loisir et de jeux** en particulier pour les enfants. Il faudrait également **faciliter l'accès pour les personnes habitant hors de la métropole** (s'ils ne peuvent plus venir en voiture).

En **améliorant le cadre de vie**, la Presqu'île sera **plus accueillante et plus favorable à la venue des familles**. Il faudrait cependant **assurer la disponibilité d'offres** adéquates en termes **d'équipements et de services publics** afin de renforcer l'habitabilité de la Presqu'île. L'accès au **logement y participe**.

Le quartier des pentes est très dense avec beaucoup d'habitations contrairement à d'autres quartiers qui comportent plus de bureaux. Selon les participants, il faudrait trouver une forme **d'équilibre entre tertiaire et logement** afin de bénéficier de plus de place pour **créer des logements**.

Au-delà de l'équilibre tertiaire/logement, il faudrait aussi un **équilibre social, professionnel et économique**.



Quel renouvellement de
l'attractivité de la Presqu'île
rechercher pour la
métropole ?

ECONOMIE

Apports et bénéfices

Le projet d'apaisement peut être une opportunité car il peut rendre la Presqu'île **plus attractive et plus agréable**.

Cette attractivité peut être bénéfique pour les résidents, les personnes âgées, les touristes... avec de **nouveaux espaces publics** liés à la diminution de la place de voiture, de **nouvelles offres** mais aussi **des services divers et offres culturelles pour les résidents mais également les touristes**.

Risques et points d'attention

Avec la diminution de la place de la voiture, les participants soulèvent un risque **de fermeture de commerces et services qui ne seraient plus aussi faciles d'accès (logistique, consommateurs, clients)**. L'amélioration attendue du cadre de vie pourrait entraîner une hausse du foncier, ce qui constituerait un risque supplémentaire de départ de certains commerces, entreprises artisanales.

Les **indépendants** et les **commerces de bouche** pourraient aussi se retrouver en difficulté du fait du développement concomitant des dark stores et dark kitchen, ce qui peut constituer un frein à la convivialité en centre-ville.

Les participants craignent que la Presqu'île perde en « **habitabilité** » **du fait de la hausse des prix**: de moins en moins de personnes y habiteraient, alors qu'un public de touristes profiterait toujours des offres culturelles, de commerce et d'artisanat de luxe, résilientes à la hausse des coûts.

Cela souève le risque d'exclusion des familles qui ne pourront non plus aller faire leurs courses en voiture, et des personnes âgées.

Conditions de réussite

Selon les participants, il faudrait **parvenir à un équilibre** d'offres et de services pour les **résidents et pour les touristes** tout en évitant que la presqu'île ne devienne une vitrine exclusivement pour les extérieurs. Les **atouts du patrimoine** sont toutefois à continuer à **mettre en valeur**.

Il est important de **développer et diversifier l'offre commerciale et d'emploi** et de **réglementer le développement des dark stores et dark kitchens**. Selon les participants, le développement des spécialités lyonnaises et la promotion de l'artisanat local est aussi primordial.

Le projet d'apaisement devrait participer au **renforcement et à la préservation de l'attractivité** de la Presqu'île notamment grâce à l'**emploi**. Le développement de la Presqu'île devrait cependant être **pensé en cohérence avec les autres centralités de la métropole**.

Les participants souhaiteraient que le projet permette le **maintien d'une offre diversifiée de logements** ainsi que le **maintien des services (piscine, etc.)** mais aussi de **développer l'offre culturelle et événementielle** pour les résidents (pas uniquement pour les touristes).

