



**DOSSIER  
DE  
PRESSE**  
12 JUIN 2019

## PIÉTONNISATION DU COEUR DE LA PRESQU'ÎLE DE LYON

*Expérimentation à partir du  
21 septembre 2019 et mise en  
oeuvre définitive en septembre 2021.*

- P3** \_ INTRODUCTION
- P4** \_ SUR QUEL **MODÈLE** ?
- P5** \_ SUR QUEL **PÉRIMÈTRE** ?
- P6** \_ AVEC QUEL **CALENDRIER** ?
- P7** \_ AVEC QUELLE **CONCERTATION** ?
- P8** \_ **POURQUOI** PIÉTONNISER ?
- P9** \_ **COMMENT** PIÉTONNISER ?
- P10** \_ UN MODÈLE **REPRODUCTIBLE**

## DAVID KIMELFELD Président de la Métropole de Lyon

J'ai fixé le 29 mai dernier un objectif, celui d'expérimenter la piétonnisation du coeur de la Presqu'île. Nous avons depuis rencontré les associations de commerçants et de riverains, et cela nous permet aujourd'hui de proposer une méthode de travail, pour aboutir d'ici 2 ans à une piétonnisation pérenne du coeur de la Presqu'île.

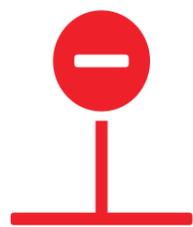
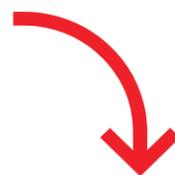
Afin d'atteindre cet objectif je propose à l'ensemble des acteurs et parties prenantes de travailler sur ce projet dès le 9 juillet afin d'élaborer un modèle correspondant aux besoins de tous. Je souhaite également lancer des expérimentations de cette piétonnisation dès le 21 septembre 2019.

Au-delà de la Presqu'île de Lyon, cœur de la Métropole, je souhaite donner l'opportunité à des communes volontaires, dans un premier temps d'expérimenter la piétonnisation de leurs centres villes ou centres bourgs, et dans un second temps de pérenniser cette expérimentation par de nouveaux aménagements consacrant la place du piéton et plus généralement des modes actifs dans l'espace public, pour améliorer l'expérience de la ville. Il s'agira là aussi de concerter les acteurs de chaque territoire pour construire des cœurs de Métropole apaisés et sécurisés.



**Le statu-quo n'est plus possible,  
le moment est venu d'avancer.  
De nombreux centre-villes ont été  
rendus piétons et apaisés à travers  
le Monde. Lyon et d'autres villes de  
la Métropole doivent inventer un  
nouveau modèle de centre-ville !**

**2** outils sont mobilisables pour la mise en place d'une zone piétonne.



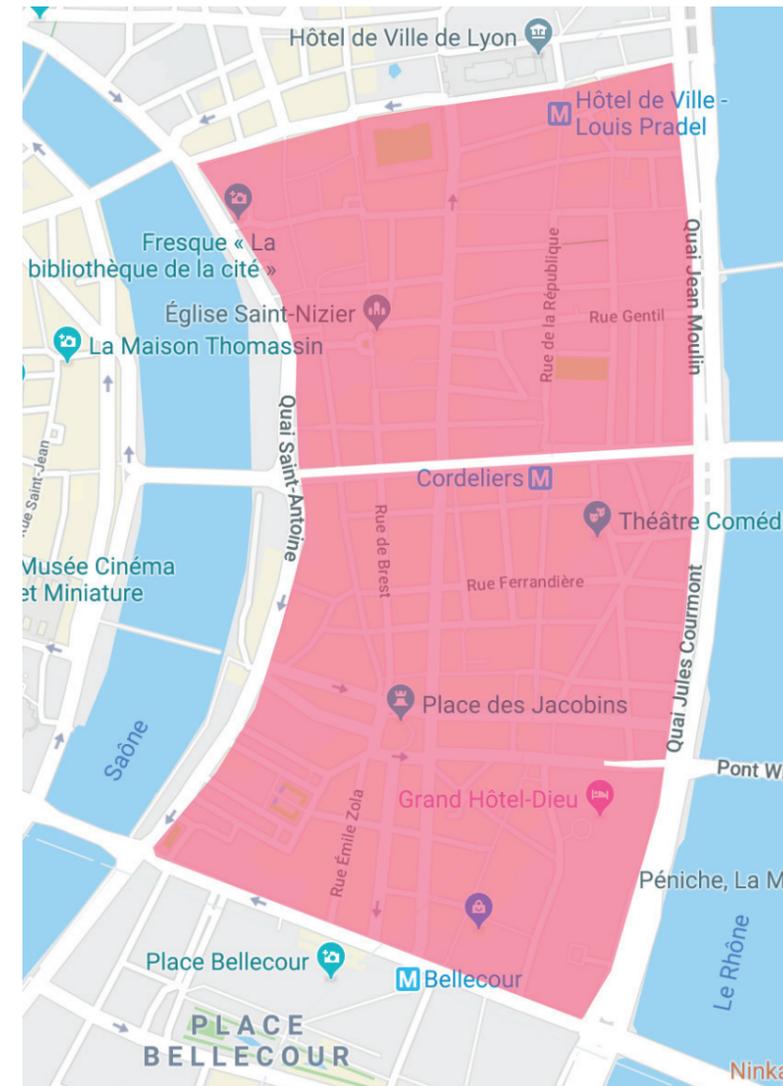
Les **zones à trafic limité (ZTL)**, que les collectivités peuvent aujourd'hui expérimenter, et qui seront stabilisées dans la loi LOM. Les ZTL permettent d'interdire ou de réserver l'accès de certaines voies à certaines catégories de véhicules. Le stationnement y est autorisé. Cette ZTL est aujourd'hui expérimentée dans le centre de Nantes.



Les **aires piétonnes**, principal outil utilisé pour la piétonnisation des centre-villes en France. C'est une zone totalement dédiée à la circulation piétonne en priorité, à l'intérieur de laquelle peuvent circuler les cyclistes, d'autres catégories d'utilisateurs autorisés par l'autorité de police (livraison, transports publics, véhicules d'urgence...). Le stationnement y est interdit.

**La ZTL doit permettre dans un premier temps de procéder aux expérimentations**, puisqu'elle permet aux voitures de rester stationnées sur la voie publique, comme c'est le cas dans d'autres villes qui proposent des « journées sans voiture ».

**L'aire piétonne sera utilisée pour la pérennisation de la piétonnisation**, elle impose en effet des travaux pour le contrôle d'accès des véhicules qui restent autorisés.



**52%**  
de modes actifs

**32%**  
de transports  
en commun

**15%**  
de voitures

Répartition  
actuelle des  
modes de  
déplacements  
dans ce secteur.

**La zone d'expérimentation concernera le coeur de la presqu'île, du Sud de la Place des Terreaux au nord de la Place Bellecour, de quai à quai.**

Une voie traversante sera conservée d'Ouest en Est, la rue de Grenette.

L'objectif est de proposer un espace ouvert et partagé aux piétons et autres modes doux, aux cyclistes et aux transports en commun. Cette zone maintient les entrées aux parkings souterrains situés dans le périmètre. Elle permet aux véhicules de livraison de pénétrer sur les horaires autorisés, ainsi qu'aux transports en commun, riverains, taxis, de circuler sur les axes habituels.



**9 JUILLET 2019**

**Début de la concertation lors d'une réunion publique** qui impliquera l'ensemble des acteurs concernés.



**21 SEPTEMBRE 2019**

**Première expérimentation** sous la forme d'une zone à trafic limité.

*Une fois par mois pendant 6 mois*



**JANVIER 2020**

**Dernière expérimentation** sous la forme d'une zone à trafic limité.  
**Fin de la concertation**



**SEPTEMBRE 2021**

**Piétonnisation de la presqu'île** sur une zone déterminée lors de la concertation



**Elle débutera le 9 juillet 2019**

lors d'une réunion publique organisée par la Métropole de Lyon



**Elle durera 7 mois**

et se terminera donc, comme les expérimentations, en janvier 2020



**Elle impliquera tous les acteurs**

concernés par ce projet : les élus, les commerçants, les habitants, les usagers, le SYTRAL, l'office de tourisme...



**Elle permettra d'évaluer progressivement**

les différentes journées d'expérimentation organisées pendant 6 mois



**Elle prendra plusieurs formes**

avec des réunions publiques, et la possibilité de donner son avis en ligne.



**Elle permettra d'aboutir à un projet satisfaisant pour tous.**

**Les multiples compétences de la Métropole de Lyon lui permettent de réfléchir de façon globale à son cadre de vie pour les années à venir. L'expérimentation lancée à partir du 21 septembre va permettre de préfigurer ce que seront les villes de demain sur le territoire métropolitain.**

Piétonniser une grande partie de la Presqu'île de Lyon, c'est se donner les moyens de tester – in situ – une nouvelle manière de vivre la ville. La ville de demain, c'est une certitude, ne ressemblera pas à celle qu'on connaît aujourd'hui.

En lançant cette expérimentation, la Métropole se donne les moyens d'inventer cette ville qu'appellent de leurs vœux ses habitants :



### Fluide

Les modes actifs (piétons, vélos), les modes partagés (trottinettes électriques, vélos électriques) sont plébiscités par les citoyens. Des abris à vélos sécurisés vont être déployés sur le périmètre afin de faciliter les déplacements des cyclistes et leur offrir la possibilité de garer leurs vélos en toute sécurité.



### Apaisée et sécurisée

En privilégiant les modes de transports actifs et collectifs, la ville de demain redevient un espace collectif où il fait bon vivre et se déplacer. Les habitants sont protégés des nuisances sonores liées au trafic automobile et la qualité de l'air s'améliore.



### Dynamique

Dans les centre-villes piétonnisés, on remarque une dynamique profitable aux commerçants, aux bars, aux restaurateurs, aux hôteliers... Ces nouveaux espaces à vivre apaisés amènent une clientèle supplémentaire, et donc un chiffre d'affaires supérieur. Dans la Presqu'île de Lyon, seuls 12% des achats sont faits en voiture.



### Végétalisée

La nature en ville est non seulement une attente de la part des citoyens mais aussi une façon de lutter contre les îlots de chaleur urbains. Des projets d'envergure de végétalisation (jardins, arbres...) du cœur de ville vont être lancés ainsi que des expérimentations de jardins potagers et de végétalisation des places publiques.



### Connectée

Une ville n'est intelligente que lorsque les nouvelles technologies de l'information et de la communication sont au service des habitants. Dans la continuité des expérimentations menées depuis plusieurs années à la Confluence, récemment sur la ZAC des Gaulnes et au Groupama Stadium, la Métropole souhaite expérimenter un service de navette autonome 100% électrique sur le périmètre concerné par la piétonnisation.

## La piétonnisation dans le long terme impose un certain nombre d'aménagements urbains



### Les trottoirs sont supprimés

La chaussée est aplanie et réorganisée pour les différents modes.



### La nature en ville est au centre du projet

Des arbres et des jardins sont plantés, pour ramener de la nature en ville.



### Des dispositifs de sécurité sont installés

Ils permettent de laisser passer les usagers autorisés (véhicules de secours, taxis...)



### Du mobilier urbain prend place

Pour rendre l'espace agréable à vivre, du mobilier urbain est installé, tel que des bancs, des tables...

**La piétonnisation est un sujet métropolitain**, la Métropole ayant seule la capacité de prendre cette décision en proposant un projet complet de la refonte des circulations à l'aménagement urbain et à la végétalisation de ces espaces, en lien avec les communes, les associations de commerçants, de riverains et de transports, le SYTRAL ainsi que la Préfecture.

**Les 59 communes, tout comme les arrondissements de Lyon, pourront, si elles le souhaitent, participer à ces échanges afin de construire ensemble les centres-villes de demain.** Elles pourront faire appel auprès de la Métropole de Lyon à une assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO). Des expérimentations pourront ainsi être mises en place dans ces communes accompagnées par la Métropole, expérimentations qui pourront prendre différentes formes tout comme le projet définitif.

### **Objectif apaisement : la mécanique est enclenchée !**

Certaines communes de la Métropole ont d'ores et déjà travaillé sur de nouveaux modèles permettant d'apaiser les usages au sein de leur territoire. Par exemple, Oullins va ainsi lancer, avec la Métropole une zone 30 sur l'ensemble de son territoire.

D'autres comme Bron et Villeurbanne travaillent également sur la mise en place d'une zone 30.

### **137 km aménagés**

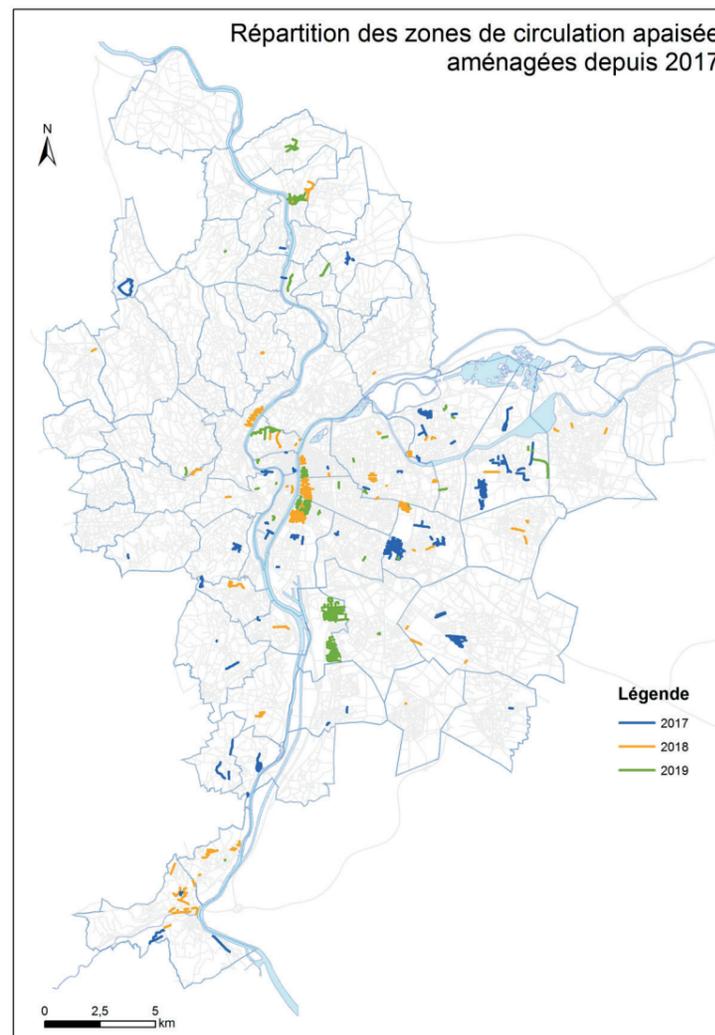
Z30, zones de rencontre et aires piétonnes, depuis 2017 sur 46 communes

### **En 2019, déjà autant qu'en 2018**

(43,5km et 50km en 2017)

### **4 communes à plus de 10 km**

St Fons, Lyon 7, Bron et Décines.



**SERVICE PRESSE MÉTROPOLE DE LYON**

**Régis Guillet / Nicolas Perez**

[rguillet@gandlyon.com](mailto:rguillet@gandlyon.com) / [nicolas.perez@gandlyon.com](mailto:nicolas.perez@gandlyon.com)

06 98 51 59 94 / 06 67 95 13 59

[www.gandlyon.com/presse](http://www.gandlyon.com/presse)

**GRANDLYON**  
la métropole