



Projet « Presqu'île à vivre » - note de conclusion de la 1^{ère} phase de concertation
(31/10/2022)

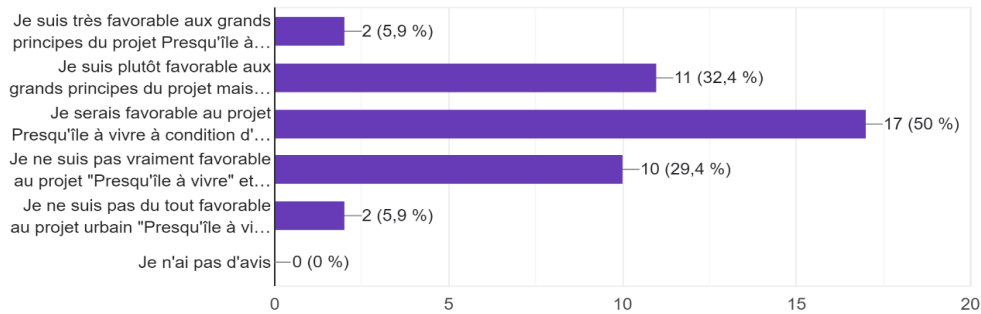
A ce jour, nous constatons une forme de « désintérêt », distance, et / ou d'inquiétude et de crispation de la part des commerçants et entreprises eu égard au projet Presqu'île à Vivre. Parmi les arguments pouvant expliquer cela :

- Le dossier de présentation (plus de 80 pages) est assez lourd à digérer et à analyser
- Les zonages, scénarios, temporalités et leurs conséquences directes ou indirectes sont difficiles à appréhender et assembler de manière homogène. Il nous semble important que la prochaine phase de présentation du projet soit beaucoup plus claire dans les intentions, projets et phasages afin d'être parfaitement compréhensible par le plus grand nombre
- Le choix de certains aménagements ciblés (Place Vallon, Ferrandière / Tupin, Place Gourju...) par rapport à des aménagements plus évidents et de nature à remodeler plus fortement l'image de la Presqu'île peut interroger : aménagement / végétalisation de la rue Victor Hugo / Place Bellecour / Place des Terreaux / Place de la République / Rue Mercière non piétonne / Rue de Brest...
- Le projet propose un état des lieux plutôt clair et chiffré sur les mobilités, les déplacements et l'accessibilité (tous modes) de la Presqu'île mais ne présente pas une projection claire et argumentée sur ces mêmes sujets en fonction des scénarios et aménagements proposés. C'est un point de crispation important si ce n'est le plus important auquel il faut apporter tant un éclairage technique chiffré et « honnête » (pertes, gains, opportunités nouvelles) qu'un élan en termes de conviction et de communication, le risque étant que le projet se cristallise et véhicule auprès des commerçant / auprès du grand public (cf annonces et réactions récentes sur la « suppression » 1700 places de stationnement en ouvrage) une image de dégradation de l'accessibilité et des mobilités et donc de perte de fréquentation. Aujourd'hui, le projet est ressenti globalement comme un risque et non comme une opportunité, alors même que les principes d'apaisement infusent favorablement, qu'il est admis de plus en plus majoritairement que les mobilités se transforment. Mais il nous paraît important que la prochaine phase du projet fasse état d'une projection sur l'accessibilité et la mobilité : stationnement en surface, stationnement en ouvrage, transports en commun, modes doux, parcs relais, futurs projets mobilité pouvant avoir un impact pour la Presqu'île... qui puissent modifier la perception du risque en perception d'une opportunité. A noter aujourd'hui qu'il n'y a pas de signal envoyé sur le développement des parcs relais, ou sur le lancement des grands projets de transports collectifs, par exemple, deux sujets qui remontent fortement parmi les préoccupations.
- Le budget alloué au projet (10M vs 100M pour le projet Rive Droite) laisse présager une ambition et des aménagements limités

Le sondage transmis par My Presqu'île le 12 juillet 2022 (et relancé plusieurs fois) a recueilli 34 participations, très décevant en termes de participation. Interrogés sur les grands principes du projet, les résultats sont les suivants.

Les grands principes du projet "Presqu'île à vivre" sont la mise en place de zones (apaisées, aires piétonnes ou Zones à trafic limité) sur une colonne ... votre point de vue général sur ce projet urbain ?

34 réponses

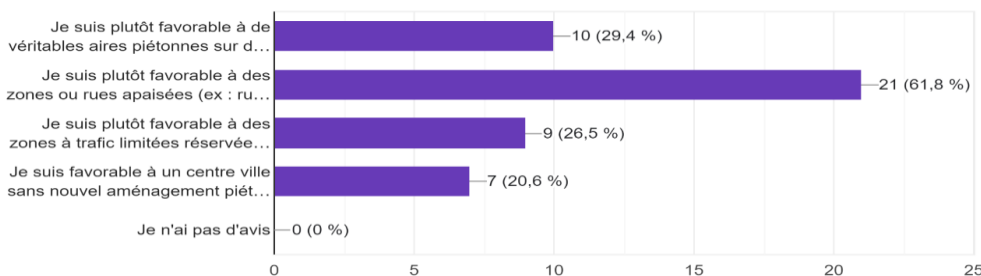


- 5,9% : très favorable
- 5,9% : pas du tout favorable
- 29,4% : pas vraiment favorable, préfère quelques aménagements ciblés
- 32,4% : Plutôt favorable mais préoccupé par les conséquences du projet sur l'accessibilité de la Presqu'île et la fréquentation
- 50% : Je serai favorable au projet à condition d'avoir des garanties sur le maintien ou le développement d'opportunité de stationnement et le développement ou le renforcement des transports collectifs

Il existe aujourd'hui une relative adhésion à des principes d'aménagement visant un apaisement (zones de rencontre ou semi-piétonnes) à 61,8%, voire de véritables aires piétonnes sur des projets ciblés (29,4%), voire des zones à trafic limitée (26,5%). Pour autant, 20% encore des répondants ne souhaitent pas de nouvel aménagement et plus de 80% des répondants se disent préoccupés par les problématiques de déplacements, mobilité ou stationnement.

De manière générale, quels sont les zonages qui auraient votre préférence sur la Presqu'île de Lyon ? plusieurs réponses possibles

34 réponses

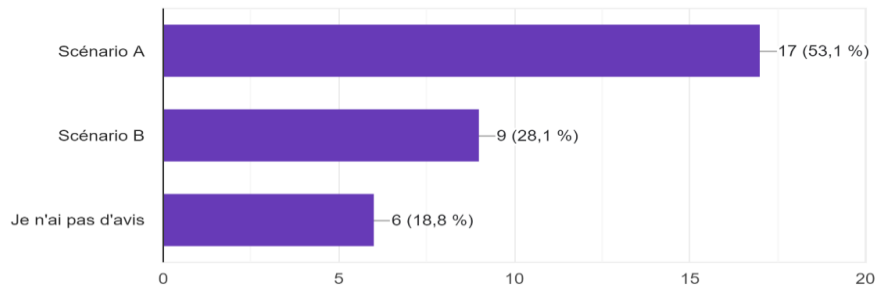


1. Je suis plutôt favorable à de véritables aires piétonnes sur des secteurs ciblés : 29,4%
2. Je suis plutôt favorable à des zones ou rues apaisées (ex : rue des 4 Chapeaux, rue Simon Maupin) permettant de maintenir des axes de transit tout en améliorant le confort des piétons : 61,8%
3. Je suis plutôt favorable à des zones à trafic limitées réservées aux riverains, ayant-droit, livraison permettant d'éloigner le trafic de transit : 26,5%
4. Je suis favorable à un centre ville sans nouvel aménagement piéton ou zonage particulier : 20,6%
5. Je n'ai pas d'avis

Parmi les grands scénarios (A et B) présentés dans le projet, le scénario A est largement retenu :

My Presqu'île prendra position pour le scénario A parce qu'il préserve un axe de circulation structurant et traversant (Rue Grenette) et parce qu'il préserve une meilleure irrigation de la Presqu'île par les lignes de bus en complément du Métro sur l'actuelle Rue de la République, qui est l'une des voies les plus adaptées à ce type de desserte et au volume de lignes qui l'empruntent quotidiennement. Le scénario B nous semble à contrario mettre fortement en danger l'accessibilité, l'irrigation par les transports en commun et la fréquentation du secteur Terreaux / Bas des Pentès, d'autant que le projet ne présente pas de projection claire sur le remodelage des lignes de bus en surface dans le cas d'une mise en œuvre du scénario B.

SECTEUR TERREAUX / CORDELIERS : Deux grands scénarios structurants sont proposés à la concertation dans le projet "Presqu'île à Vivre" (vo...ge ci-dessous). Quel scénario a votre préférence ?
32 réponses



Le projet de mise en place d'une ZTL sur le secteur Grenette Bellecour ne recueille pas l'adhésion. Le flou concernant le périmètre potentiellement retenu (soumis à concertation), ou sur les modalités pratiques de mise en œuvre, ne sont pas de nature à faire comprendre et adhérer à ce scénario :

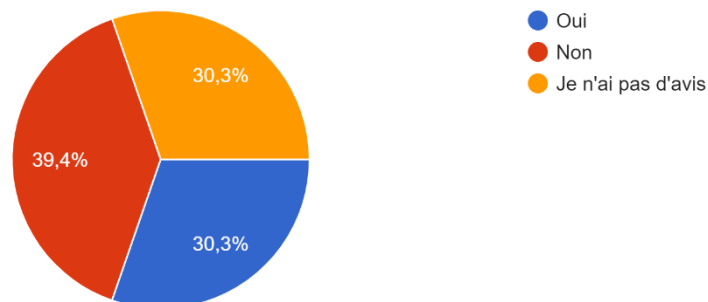
SECTEUR GRENETTE BELLECOUR : Le projet envisage la mise en place d'une zone à trafic limitée (ZTL : réservé aux riverains, livraison, professionnel...ir ci-dessous). Quel est votre avis sur ce projet ?
32 réponses



Le scénario de mise en place d'une zone apaisée sur le secteur Sud-Bellecour ne recueille pas l'adhésion. Le scénario d'une imperméabilité des axes de circulation traversant ne nous semble pas correspondre à la configuration et les usages du secteur, un quartier mixte d'habitation et de commerces, à la fois de proximité (Charité), de destination (Auguste Comte) ou plus mixte (Victor Hugo) et plutôt accessible et doté en stationnement de surface.

SECTEUR SUD BELLECOUR : Etes-vous favorable à la mise en place d'une zone apaisée sur le secteur Sud Bellecour ?

33 réponses



Parmi les 11 opérations de zones ou d'aménagement programmées dans les 2 ans, le positionnement des commerçants répondants est le suivant : *Pour les opérations 3 à 11 : les principes exposés étaient les suivants : les espaces publics seront libérés du stationnement, les aménagements envisagés peuvent varier en intensité suite au résultat de la concertation*

- Mise en place d'une aire piétonne secteur Puits Gaillot / Romarin / Ste Catherine : Favorable
- Mise en place d'une ZTL sur le secteur Grenette / Bellecour : Plutôt défavorable
- La fermeture définitive de la Montée Saint Sebastien à la circulation : Plutôt défavorable
- La requalification de la rue de la Martinière / Place Rambaud : Plutôt défavorable
- La requalification des rues Platière / Meyssonier / Longue : Neutre
- La requalification du secteur Garet / Bât d'argent : Plutôt défavorable
- L'aménagement du secteur Ferrandière / 4 chapeaux / Tupin / Palais Grillet : Favorable
- La requalification de la rue de l'ancienne préfecture : Favorable
- La requalification de la rue Emile Zola : Favorable
- La requalification de la place Antoine Gourju : Neutre
- La requalification de la rue Ste Helene / Place Vollon : Neutre

Parmi les autres projets qui trouveraient un écho favorable auprès des commerçants et qui ne sont pas intégrés au projet « Presqu'île à vivre » :

- Requalification / végétalisation de la Place Bellecour : 83 % des répondants
- Projet d'aménagement (végétalisation, mobilier urbain) pour la rue Victor Hugo : 73%
- Requalification / végétalisation de la Place de la République : 60%
- Requalification de la rue Mercière non piétonne : 40%
- Végétalisation de la Place des Terreaux (commentaires)
- Elargissement des trottoirs rue de Brest (commentaires)



Conclusion :

My Presqu'île observe que le projet Presqu'île à Vivre constitue dans son ensemble un projet finalement relativement limité dans son ambition piétonne et même végétale et qu'il y a un risque de mauvaise compréhension et appropriation du projet en l'état actuel compte tenu des scénarios, des différents zonages et temporalités enchevêtrées. **Il nous semble important que la prochaine phase de présentation du projet soit beaucoup plus claire dans les intentions, projets et phasages afin d'être parfaitement compréhensible par le plus grand nombre.**

My Presqu'île observe également que les grands enjeux soulevés et/ou induits par le projet Presqu'île à vivre (et par extension le projet Rive Droite) ne sont pas traités en projection, à savoir les enjeux de mobilité et de déplacement (tous modes), les enjeux de stationnement (tous modes), les enjeux de logistique urbaine, fondamentalement tout ce qui constitue l'accessibilité à la Presqu'île lui permettant de bénéficier ou de conquérir une zone de chalandise à la hauteur de son tissu artisanal et commercial.

De la même façon que le diagnostic présente un état des lieux des déplacements et mobilités (p. 26 à 33), My Presqu'île souhaiterait que la Ville et la Métropole de Lyon puisse ajouter au projet une composante prospective sur l'«accessibilité», en présentant une projection aux différentes phases du projet ou en fonction des scénarios du projet, portant sur les éléments suivants :

- Evolutions en termes de stationnement en surface en volume ou destination d'usage
- Evolutions du parc de stationnement en ouvrage en termes de volume ou destination d'usage
- Evolutions du plan de desserte générale de la Presqu'île en transports en commun par rapport à son environnement (Lyon + Métropole)
- Evolutions du plan de desserte et d'accessibilité à la Presqu'île par les parcs relais
- Plan de desserte de la Presqu'île par les futures voies lyonnaises et projection en volume
- Une projection sur les conditions d'accessibilité des salariés qui travaillent en Presqu'île (tous modes)

Propositions ou mesures remontant des associations de commerçants / My Presqu'île qui pourraient être intégrés ou accompagner le projet Presqu'île à vivre :

1. Mise en place de navettes électriques desservant la Presqu'île depuis les parkings en ouvrage sous utilisés (PO Cité, Marché Gare...)
2. Rendre possible le bénéfice du tarif résident « stationnement » pour les exploitants d'entreprises qui s'acquittent de la CFE sur le territoire – Vitrine des Pentès
3. Projet d'aménagement (mobilier urbain) et de végétalisation de la rue Victor Hugo - ACOR Victor Hugo
4. Projet de requalification de la rue Mercière non piétonne - Association Mercière / Dubois
5. Quelle prise en compte de l'objectif d'apaisement nocturne dans le projet Presqu'île à Vivre au-delà du traitement purement sécuritaire des problématiques ?
6. Question pratique : sur les aires piétonnes bornées (Bas des Pentès), quelles seront les modalités de livraison extérieure ou par le commerçant lui-même et les horaires ? Badges, reconnaissance de plaques ? – Question de Carré Romarin

Verbatim (anonymes)

- *Insister sur la nécessité de renforcer l'accessibilité de la presqu'île, solution de stationnement, offres de transport. Insister sur la nécessité de créer une attractivité particulière à la presqu'île et non une stratégie « d'empêchement » ou de difficultés. Comment seront encadrés les périodes de travaux, quels sont les solutions mises en place pour maintenir l'activité eco durant ces périodes étalées dans le temps 7 ans c'est long. Les zones à multiples usages sont un peu déroutantes (comment faire en sorte que vélos, trottinettes et piétons ne soient pas sur un espace commun en mode zizanie) comment encadrer les mobilités multiples (Certaines zones à Nantes sont infernales par exemple), prendre en considération que sur certains aspects Lyon est une ville du sud, et que les usages ou comportements sont typiques et qu'il faudra encadrer les mobilités de chacun et amener une discipline respectueuse.*
- *La végétalisation est nécessaire, en revanche il faut conserver certains axes de circulation dans la presqu'île, je suis opposée à une piétonisation totale.*
- *LA SUPPRESSION DU STATIONNEMENT DE SURFACE DOIT S'ACCOMPAGNER DE LA CRÉATION DE PARKING SOUS-TERRAIN EN BORDURE DES ZONES TRAITÉES ET/OU SOUS LES QUAIS DU RHONE*
- *La grande question qui n'est peut-être pas assez évoqué dans cette enquête est notamment l'accès à la Presqu'île et les accès non avantageux pour les piétons sur tous les quais du Rhône : chaque croisement devient un véritable cauchemar entre les différents types de locomotions (voiture, bus, vélo, trottinette, piéton) et les nombreuses différentes voies. Plus d'une fois j'ai pu assister à des collisions au niveau du pont Lafayette.*
- *Difficile également de voir d'importantes zones 100% piétonnes qui rendraient la vie des riverains et commerces potentiellement très compliqué. Par exemple : les livraisons rue Romarin semblent très importantes et déjà assez complexe (klaxons récurrents car camion déchargeant sur les voies). Si cette rue est piétonnisée, où ces livraisons vont être déplacées ?*
- *Nous sommes tout à fait d'accord pour dire que les véhicules motorisés doivent être retirés au maximum des centres-villes MAIS il ne faut pas oublier ceux qui en ont besoin (PMR et les personnes déjà listées dans vos ZTL) ainsi que contrebalancer ces modes de transport par une offre viable de transports en commun.*
- *Il serait souhaitable de remettre l'accès au nouveau parking saint Antoine sur l'axe Rhône Saône qu'il avait au préalable, en passant par la rue Gentil, la place saint Nizier, la rue des Bouquetiers et la place d'Albon, évitant ainsi les embouteillages et la pollution dans les rues étroites qu'il faut emprunter à présent. Nombreux sont les clients qui nous disent ne plus vouloir venir à Lyon tant l'accès en devient compliqué et pénible, de quatre passages dans l'année ils n'en font plus qu'un à deux...*
- *Question des transports des achats encombrants et des modes doux à ne pas oublier pour les personnes ayant du mal à se déplacer*
- *Les projets présentés font la part belle aux marques appartenant aux fonds de pensions et aux grands groupes . Le commerce indépendant disparaîtra aux profits des marques de grands distributeurs (Mulliez carrefour ect... ° Les commerçants indépendants qui personnalisent et donnent du service aux clients disparaîtront une seconde fois .C'est ce qui s'est passé la 1ere piétonisation. Tout a profité à la Part Dieu et aux SCPI . Ces projets feront les délices d'Amazon comme dans toute les villes qui ont opté pour la piétonisation forcée. Tout cela c'est une écologie 'verte mais surtout "vert dollar"*