



# PRESQU'ÎLE A VIVRE

Apaisement de la Presqu'île

## DOSSIER DE CONCERTATION

©Métropole de Lyon/ALPACA

Concertation préalable  
Du 20 juin au 30 octobre 2022

**SYTRAL**  
MOBILITÉS

 **VILLE DE  
LYON**

**GRAND LYON**  
la métropole

Direction de la Maîtrise d'ouvrage urbaine

# SOMMAIRE

## Introduction

|                                                                                                                                                      |         |                                                                                                 |         |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| 1. Les modalités de la concertation                                                                                                                  | Page 5  | 6. Une Presqu'île à vivre : ambitions du projet d'apaisement et leviers d'intervention          | Page 39 |
| 1. Les attendus de la concertation                                                                                                                   |         | 1. Les ambitions du projet                                                                      |         |
| 2. Les modalités réglementaires                                                                                                                      |         | 2. Les espaces publics comme leviers d'interventions                                            |         |
| 2. Contexte du site de projet                                                                                                                        | Page 7  | 3. Une priorisation des actions à envisager au regard des enjeux de confort piéton              |         |
| 1. Périmètre du projet et situation                                                                                                                  |         | 4. Un maillage piéton complet et interrompu                                                     |         |
| 2. Contexte historique                                                                                                                               |         | 5. Un potentiel de végétalisation limité au cœur du centre historique                           |         |
| 3. Contexte architectural                                                                                                                            |         | 6. Typologies d'interventions sur les espaces publics                                           |         |
| 4. Contexte paysager                                                                                                                                 |         | 7. Outils de régulation des circulations motorisées                                             |         |
| 5. La Presqu'île en transformation                                                                                                                   |         | 8. Presqu'île à vivre : deux projets pour une ambition commune                                  |         |
| 3. La Presqu'île aujourd'hui : portrait de territoire                                                                                                | Page 19 | <b>Synthèse</b>                                                                                 |         |
| 1. Démographie et emplois                                                                                                                            |         | 7. Le Projet d'apaisement pour une Presqu'île à vivre                                           | Page 56 |
| 2. Des quartiers habités                                                                                                                             |         | 1. Cartographie générale du projet d'apaisement – horizon 2030                                  |         |
| 3. Un maillage d'activités diversifiées                                                                                                              |         | La vision d'ensemble horizon 2030                                                               |         |
| 4. Une polarité commerciale et de services                                                                                                           |         | Premières interventions : 2023-2024                                                             |         |
| 5. Un centre-ville actif, porteur d'une dynamique culturelle                                                                                         |         | Potentiel de zones apaisées : 2025-2030                                                         |         |
| 6. Un cœur de ville à dominante minérale                                                                                                             |         | 2. Secteur des Pentes de la Croix-Rousse                                                        |         |
| <b>Synthèse</b>                                                                                                                                      |         | Cartographie générale du projet d'apaisement – horizon 2030                                     |         |
| 4. Fonctionnement de la Presqu'île : un secteur accessible et ultra-fréquenté                                                                        | Page 26 | Synthèse du projet d'apaisement : premières interventions, projets potentiels, projets connexes |         |
| 1. Les déplacements en Presqu'île : une dominante de la marche et des transports en commun                                                           |         | Zoom sur les premières interventions                                                            |         |
| 2. La Presqu'île en tant que plateforme multimodale                                                                                                  |         | 3. Secteur Centre Presqu'île                                                                    |         |
| 3. Une pratique piétonne largement dominante                                                                                                         |         | Cartographie générale du projet d'apaisement – horizon 2030                                     |         |
| 4. Un maillage logistique à assurer                                                                                                                  |         | Synthèse du projet d'apaisement : premières interventions, projets potentiels, projets connexes |         |
| 5. Les stationnements au sein de la Presqu'île                                                                                                       |         | Focus sur les projets potentiels (2025-2030)                                                    |         |
| 6. Le trafic motorisé                                                                                                                                |         | Zoom sur les premières interventions                                                            |         |
| <b>Synthèse</b>                                                                                                                                      |         | 4. Secteur Bellecour - Carnot                                                                   |         |
| 5. Une Presqu'île à vivre : vers la transformation des espaces publics                                                                               | Page 34 | Cartographie générale du projet d'apaisement – horizon 2030                                     |         |
| 1. D'un axe piéton discontinu à une aire piétonne élargie, sans interruption et bien reliée aux rives                                                |         | Synthèse du projet d'apaisement : premières interventions, projets potentiels, projets connexes |         |
| 2. Une intégration des Voies Lyonnaises limitant les conflits avec les piétons et des aménagements cycles s'interrompant au sein des aires piétonnes |         |                                                                                                 |         |
| 3. Une desserte en transports en commun performante tout en limitant les conflits d'usage avec les bus                                               |         |                                                                                                 |         |
| 4. Maintenir l'accessibilité automobile « résiduelle » et limiter les conflits avec les autres modes                                                 |         |                                                                                                 |         |
| <b>Synthèse</b>                                                                                                                                      |         |                                                                                                 |         |





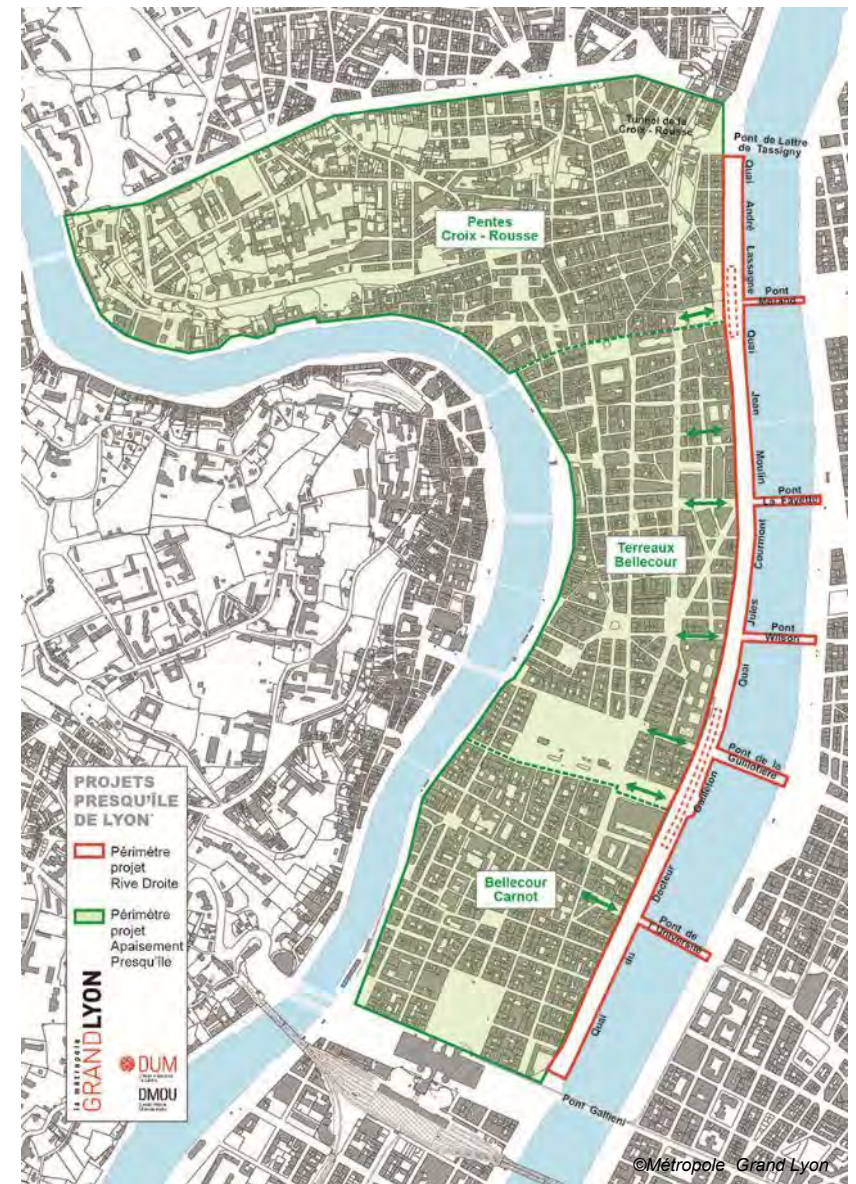
# INTRODUCTION

## LA PRESQU'ILE DE LYON

Site exceptionnel à dimension métropolitaine encadré de deux fleuves et bordé de deux collines, lieu de vie de près de 50 000 habitants, la Presqu'île constitue le cœur emblématique de la Ville de Lyon, Métropole de Lyon. Elle abrite un savant dosage de patrimoine ancien, de commerces d'une grande diversité, de services, d'activités, de lieux culturels et d'institutions sur un secteur géographique dense. Territoire historique classé au Patrimoine Mondial de l'UNESCO, elle est également la pièce majeure de l'écosystème touristique, avec plus de 6 millions de visiteurs annuels.

Historiquement structurée autour de ses principaux axes Nord-Sud (Montée de la Grande Côte, rues Mercière, Herriot, République, Victor Hugo), la Presqu'île connaît, avec la requalification du quai Saint-Antoine (Terrasses Presqu'île) et le futur projet de réaménagement de la Rive Droite du Rhône, une dynamique nouvelle en direction de ses fleuves et en reconnexion avec son cadre paysager, patrimonial et naturel.

**Il s'agit de conforter cette dynamique dans une perspective d'apaisement global de la Presqu'île.**



©Métropole Grand Lyon

Périmètre des projets



# 1. LES MODALITES DE LA CONCERTATION

## 1.1. Les attendus de la concertation

La présente concertation a pour objectif de recueillir les contributions et les avis de l'ensemble des riverains et usagers de la Presqu'île de Lyon dans la perspective de l'engagement de plusieurs opérations de transformation des espaces publics.

**Le bilan qui sera tiré de l'ensemble des contributions servira de base pour dresser les contours du futur de la Presqu'île à l'horizon 2030.**

Pour les **premières zones apaisées (2023-2024)**, la concertation portera plus particulièrement sur :

- La définition des périmètres des zones apaisées,
- Les modalités à engager pour atteindre l'apaisement souhaité.

Pour les **premières interventions d'aménagement (2023-2024)**, la concertation portera plus particulièrement sur les modalités de transformation des espaces publics.

Pour les **transformations structurantes de la Presqu'île sur lesquelles les études débuteront dès 2023 pour un engagement opérationnel à l'horizon 2025** (évolution de l'offre de mobilité, requalification d'espaces publics emblématiques) le dossier de concertation vise à recueillir les avis sur différents scénarios et variables sur les trois secteurs de la Presqu'île : hypothèses de modification des plans de circulation, potentiels de mise en place de zones apaisées, potentiels projets d'espaces publics, scénarios pour la réorganisation de la desserte des bus.

Les typologies d'interventions sont différenciées selon les trois secteurs de la Presqu'île : Pentes de la Croix-Rousse, Centre Presqu'île, Bellecour-Carnot.

**Afin de recueillir les avis, l'ensemble du dossier sera accessible sur les site [grandlyon.com](http://grandlyon.com) et la plateforme « [jeparticipe.grandlyon.com](http://jeparticipe.grandlyon.com) ».**

Dès l'ouverture de la concertation, la plateforme permettra de recueillir et rendre publique l'expression libre des avis et propositions des citoyens sur les projets et hypothèses soumis. Une réunion publique sera également organisée.

Ces modalités pourront être complétées à partir de septembre pour clarifier et approfondir les points saillants de débat, notamment par des rencontres in situ (stand mobile, ateliers), des questionnaires en ligne.

Le bilan de la concertation préalable et les expressions sur les différents scénarios / hypothèses serviront de base pour la construction d'un plan d'action pour l'apaisement de la Presqu'île.

Ce plan d'actions, dont les contours seront définis début 2023, précisera le programme des actions et travaux à engager à partir de 2025 sur la Presqu'île : évolution de l'offre en transports en commun, programme de transformation des espaces publics, poursuite de la mise en œuvre de zones apaisées.

De nouvelles phases de concertation seront organisées dès fin 2023-2024 portant plus précisément sur les futures opérations de requalification d'espaces publics emblématiques qui seront retenues au plan d'action.

# 1. LES MODALITES DE LA CONCERTATION

## 1.2. Les modalités réglementaires

Le présent dossier de concertation est établi conformément à la délibération du Conseil de la Métropole de Lyon n° 2022-1054 du 14 mars 2022 qui approuve les objectifs poursuivis par le projet d'Apaisement de la Presqu'île de Lyon et fixe les modalités de concertation préalable. Le projet d'apaisement de la Presqu'île de Lyon fait partie de la programmation pluriannuelle des investissements (PPI) 2021-2026 votée au Conseil métropolitain le 25 janvier 2021.

Une phase de concertation préalable, en application des articles L.103-2 à L.103-6 du code de l'urbanisme, sera organisée entre juin et octobre 2022 afin de recueillir l'avis des citoyens sur leurs attendus relatifs au projet d'ensemble.

Un dossier de concertation sera mis à disposition du public et comprendra :

- la délibération du 14 mars 2022,
- un plan de situation,
- un plan périmètre du projet
- une notice de présentation fixant les objectifs et enjeux du projet,
- un cahier destiné à recueillir les observations du public.

Ce dossier pourra être complété au fur et à mesure des études menées et de l'élaboration du projet.

Des temps d'échanges et d'information du public seront organisés pendant la période de concertation. Le public sera prévenu par voie d'affichage et d'avis dans la presse.

Le dossier sera mis à disposition du public aux heures d'ouverture :

- à l'Hôtel de la Métropole, 20 rue du Lac à Lyon 3ème, du lundi au vendredi de 7h30 à 18h00,
- dans les Mairies d'arrondissement de :
  - Lyon 1er (lundi, mardi, mercredi, vendredi : 8h45 – 16h45, Jeudi : 10h-16h45, Samedi 9h30-12h),
  - Lyon 2ème (du lundi au vendredi 8h45-12h30 et 13h30-16h45, Samedi : 9h30-12h30)
  - Lyon 4e (du lundi au vendredi 8h45-16h45, samedi : 9h30-12h).

Le dossier de concertation préalable sera disponible sur le site institutionnel [www.grandlyon.com](http://www.grandlyon.com), sous la rubrique Une Métropole en actions, sous-rubrique Projets urbains, page Participation du public, ainsi que sur la plateforme [jeparticipe.grandlyon.com](http://jeparticipe.grandlyon.com).

Les contributions pourront également être envoyées à l'adresse mail suivante : [presquileavivre@grandlyon.com](mailto:presquileavivre@grandlyon.com)

À l'issue de cette concertation, il sera rendu compte du bilan de celle-ci par délibération de la Métropole.

Durant toute la durée de la concertation, la présente délibération sera affichée à l'Hôtel de la Métropole et dans les Mairies d'arrondissement de Lyon 1er, Lyon 2ème et Lyon 4e. Un avis administratif annoncera la date d'ouverture et de clôture de la concertation.

Il fera l'objet d'une parution dans un journal local diffusé dans la Métropole de Lyon et sera affiché aux emplacements prévus à cet effet à l'Hôtel de la Métropole et dans les Mairies d'arrondissement de Lyon 1er, Lyon 2ème et Lyon 4e avant la date d'ouverture de cette dernière.



## 2. CONTEXTE DU SITE DE PROJET

### 2.1. Périmètre du projet et situation

Le périmètre du projet intègre l'ensemble de la Presqu'île, de fleuve à fleuve, entre Perrache et le Boulevard de la Croix-Rousse (tunnels et débouchés tunnels non compris).

La topographie, morphologie et les usages de la Presqu'île permettent d'identifier trois secteurs aux caractéristiques différentes : les pentes de la Croix Rousse / le centre de la Presqu'île / Carnot-Bellecour.

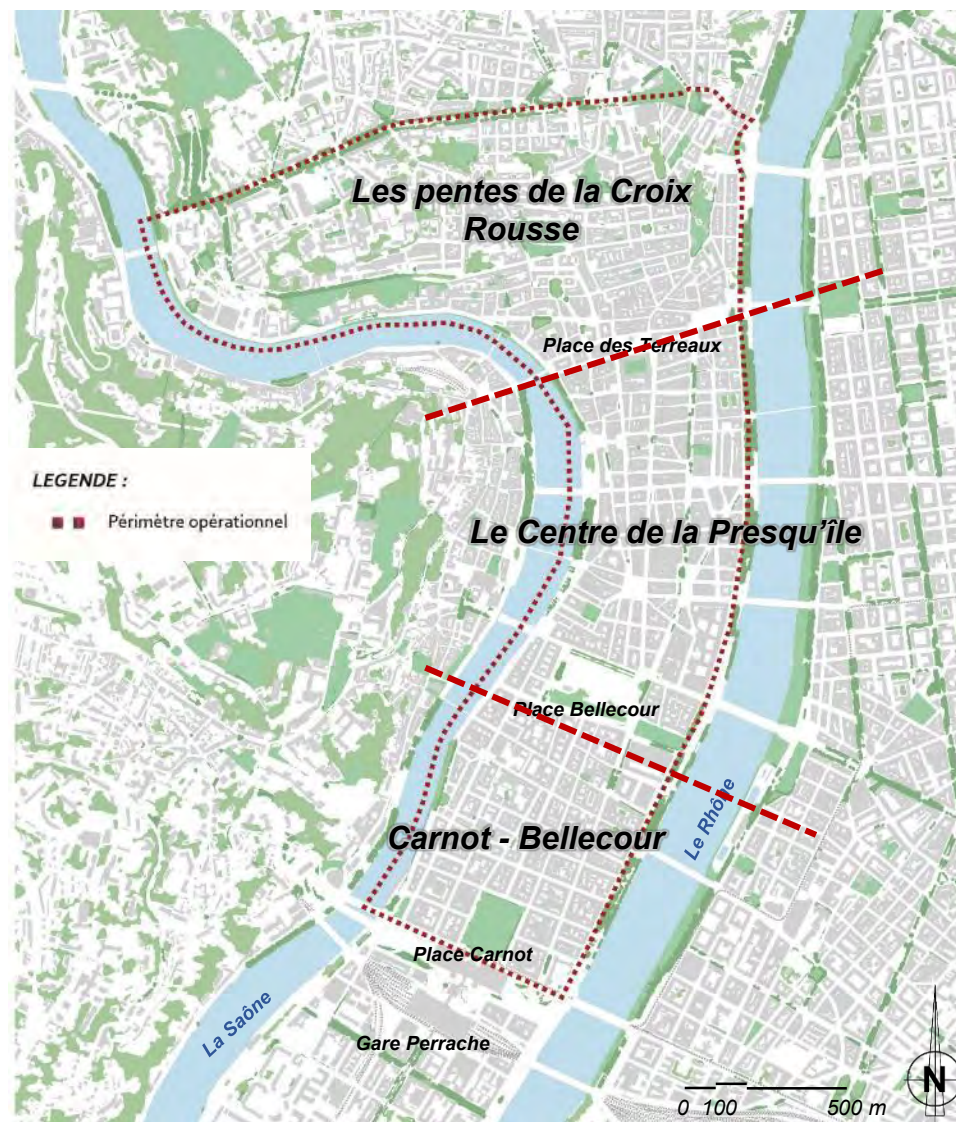
### 2.2. Contexte historique

La Presqu'île, partie du centre historique de Lyon, témoigne des grandes transformations de la Ville au travers des âges : Antiquité, Renaissance, 18e siècle, Napoléon III et XXe siècle... Les principaux sites ou bâtiments remarquables de la Presqu'île sont l'Hôtel de Ville, la place des Terreaux, l'Opéra, le musée des Beaux-Arts, le Palais de la Bourse, le théâtres des Célestins, l'Hôtel-Dieu, la place Bellecour, la place Antonin Poncet, la basilique St Martin d'Ainay, la place Carnot...

*CANABAE – La Presqu'île se serait d'abord appelée, à l'époque romaine, Canabae ou île des Canabae, du latin canaba : barraque, cellier, hangar.*

*Ce nom désigne, en général, le quartier d'une ville romaine où se pressent les entrepôts de commerce. Le commerce à Lugdunum, le « Lyon » antique, transite essentiellement par les fleuves.*

*A l'époque romaine, la Presqu'île était séparée de Croix Rousse et formait l'île de Canabae, lieu de stockage de marchandises. Au cours du temps, des assèchements furent entrepris afin de relier Croix Rousse à cette île et donc de créer un espace continu entre Croix Rousse et le quartier d'Ainay. Un canal prenait place aux Terreaux, reliant les deux fleuves. Ce dernier était appelé le « Fossé de la Lanterne » ou encore « canal de Neyron ».*



Cartographie du périmètre du projet

## 2. CONTEXTE DU SITE DE PROJET

### 2.2. Contexte historique (suite)

La chute de l'empire romain fut un tournant majeur dans la vie sur l'île des Canabae, les habitants fuient alors la ville pour y revenir seulement au IX<sup>e</sup> siècle lorsque l'évêque de Lyon décide d'implanter l'abbaye d'Ainay qui va grandement prospérer et rayonner sur les régions alentours. Cette dernière devient alors l'une des abbayes les plus puissantes du Moyen-âge. Le sud de la Presqu'île reste tout de même délaissé avec un développement des marchands, des artisans et de l'habitat principalement sur la rue Mercière et autour de l'église Saint-Nizier.

A partir du X<sup>e</sup> siècle et pendant la Renaissance, le développement de Lyon s'intensifie avec l'implantation de nombreuses imprimeries. La presqu'île devient petit à petit le nouveau centre de la ville, jusqu'ici localisé en rive droite de la Saône.

Le XIX<sup>e</sup> siècle marque un tournant majeur dans la Presqu'île lyonnaise ; le confluent qui se trouvait jusqu'alors à Ainay est repoussé 3km plus au sud. Parallèlement à cela de grands travaux sont entrepris dans un programme de transformation urbaine engagé par le préfet Vaïsse dont les objectifs principaux sont d'assainir mais aussi de permettre un accès rapide et efficace aux forces de l'ordre pour prévenir les insurrections populaires.

Le réseau de rues tortueuses est alors remplacé progressivement par de larges et belles voies de circulation, notamment deux grandes artères : la rue Impériale (aujourd'hui rue de la République) et la rue de l'Impératrice (rue Edouard Herriot). Les immeubles du XIX<sup>e</sup> siècle révèlent la richesse de la cité lyonnaise.



Place des Cordeliers en 1903



Place Bellecour avant 1789



Cartographies illustrant le projet de la percée de la Rue de la République courant 1850



Gare Perrache et station de Tramways dans les années 1900



Percée de la Rue de la République 1855



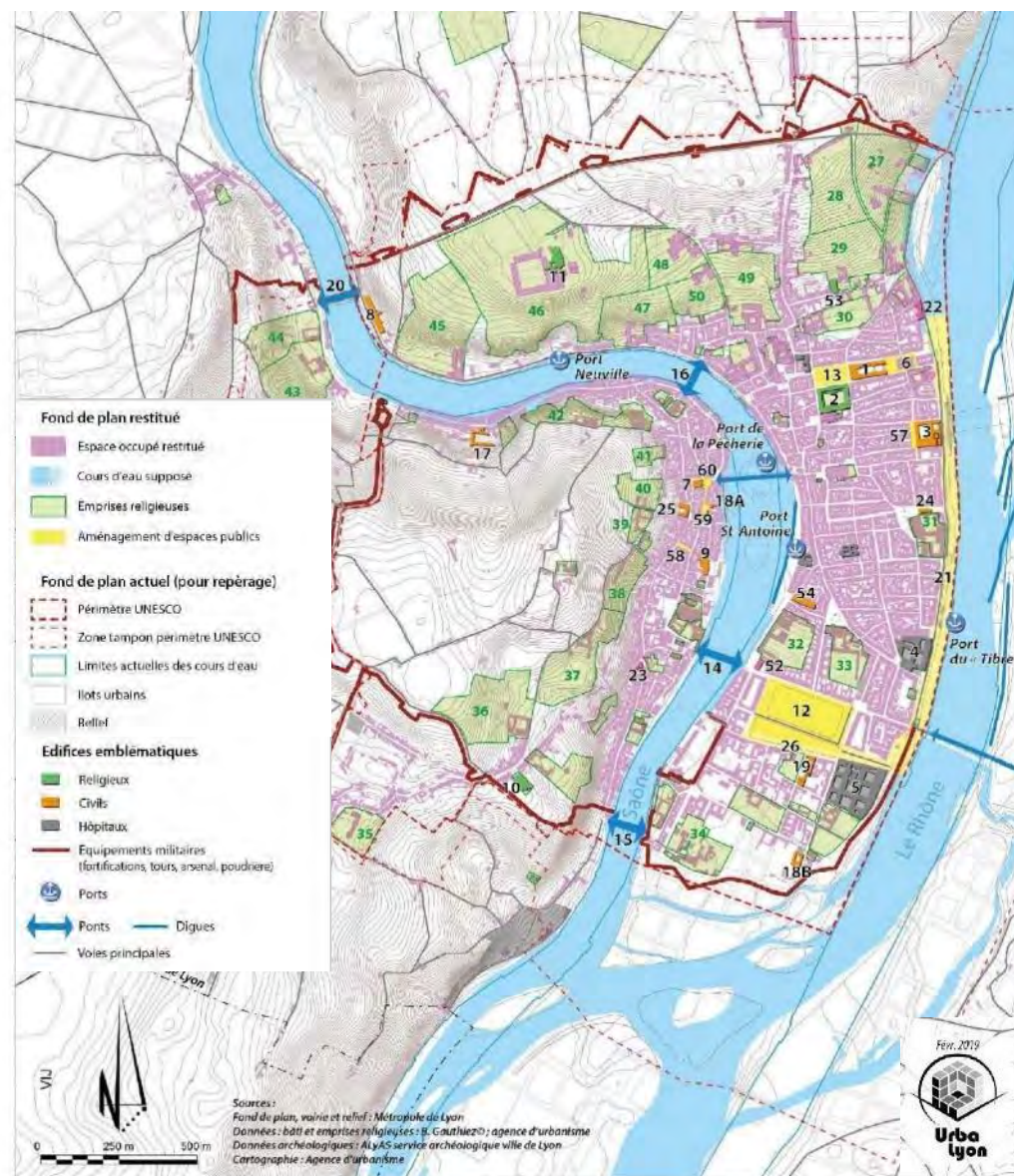
## 2. CONTEXTE DU SITE DE PROJET

### 2.2. Contexte historique (suite)

Aujourd'hui, Lyon est généralement associé au Rhône, alors que, pendant des siècles, l'identité lyonnaise a été surtout portée par l'image de la Saône, rivière nourricière et cœur animé de la ville. Cette image était confortée par la forte présence des bâtiments religieux, politiques et civils qui longeait et longe encore le fleuve (cathédrale Saint Jean, Palais de Justice,...). Le pont du Change, qui traversait la Saône entre la rue Mercière et la Place du Change était d'ailleurs le lieu dynamique où la foule venaient se rassembler les jours de fêtes ou de grandes manifestations collectives. Ce dernier offrait l'un des seuls espaces ouverts dans une ville extrêmement dense et restée longtemps sans véritable place publique.

A partir des années 1604 c'est la place Bellecour qui fait office de lieu de rassemblement et de festivités mais également de flâneries et d'exposition. Un mail avec des allées de Tilleuls (26), était présent au sud de la place et offrait des zones d'ombrages pour les habitants. A cette époque là, Lyon est doté de nombreux bâtiments religieux sur les pentes de la Croix Rousse et la colline de Fourvière mais également au sein de la Presqu'île. Les Célestins, Jacobins ou Dominicains étaient établis vers la place Bellecour par exemple. De nombreux bâtiments ont été détruits au cours du temps mais les noms des places et des bâtiments témoignent encore de ce passé (théâtre des Célestins (32), Place des Jacobins ou encore hôpital de la Charité (5) dont subsiste aujourd'hui le clocher sur la place Antoine Poncet).

Entre le XVe et le XVIIIe siècle, Lyon se développe fortement et devient un important centre urbain, économique et intellectuel. C'est notamment le temps des grandes foires. Petit à petit son industrie principalement tournée vers la Soie s'étiole et s'amoindrit au profit d'une activité industrielle plus prospère : secteurs de l'automobile, de la chimie textile ou de la pharmacie. Aujourd'hui ces secteurs d'activités contribuent encore à la prospérité de la ville.



Cartographie de la ville embellie, étoffée et circonscrite en 1745



## 2. CONTEXTE DU SITE DE PROJET

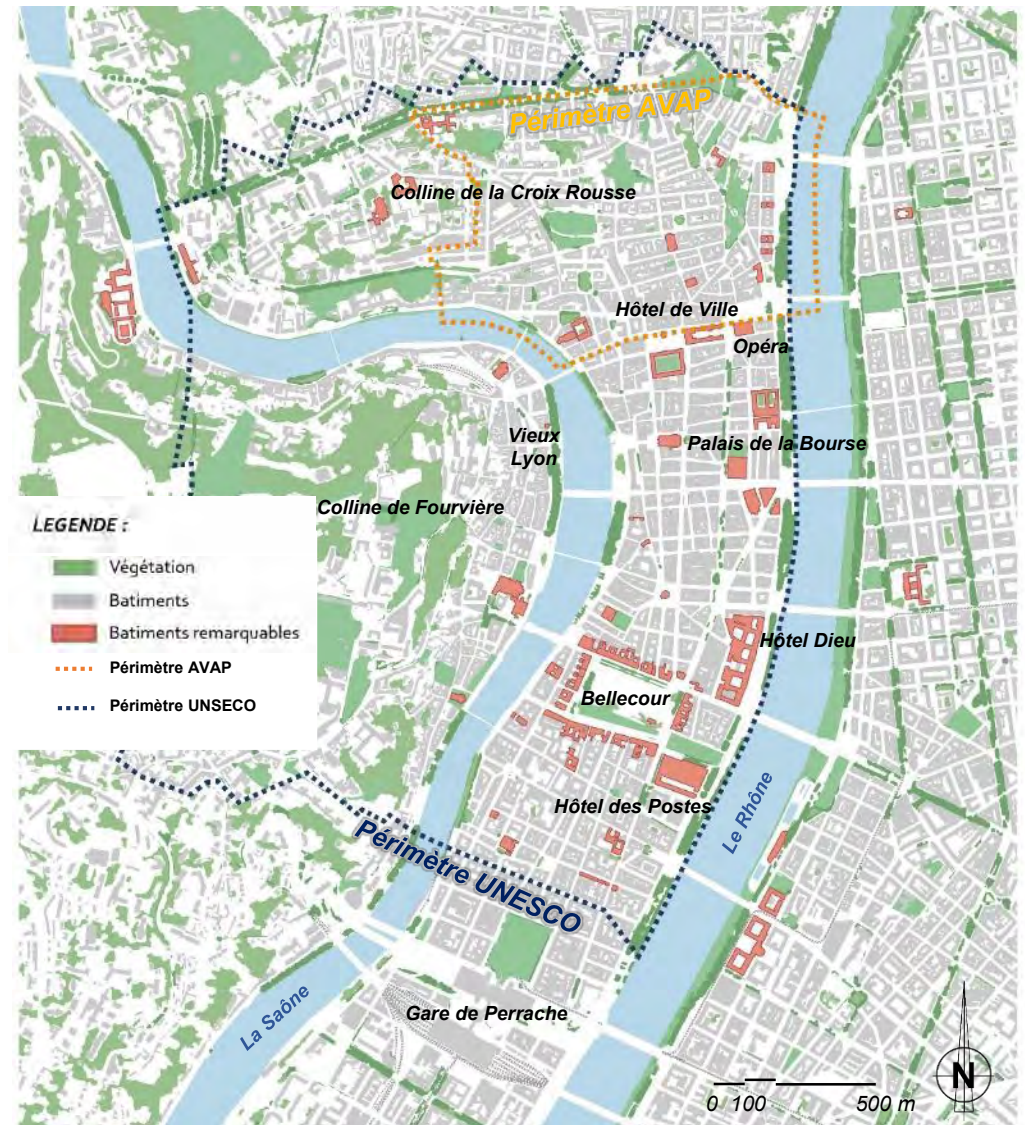
### 2.3. Contexte architectural

La Presqu'île a vu s'élever entre Bellecour et Perrache un ensemble d'immeubles imposants aux cours profondes, construits aux 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> siècles. Aujourd'hui la zone inscrite sur la liste du patrimoine mondial par l'UNESCO, depuis décembre 1998, comprend la colline de Fourvière, les quartiers du Vieux Lyon, le cœur de la Presqu'île et la colline de la Croix-Rousse. Lyon a su préserver son patrimoine du fait de son expansion progressive vers l'Est permettant de conserver, à chaque étape de sa croissance, la richesse de l'habitat antérieur. Ainsi le déplacement du centre de gravité de Lyon a permis la sauvegarde de quartiers entiers dont la permanence rend visible, sur les bâtiments eux-mêmes, l'histoire de la ville.

Pour l'inscription du site historique de Lyon au patrimoine mondial, l'UNESCO a jugé que « de par la manière dont elle s'est développée dans l'espace, Lyon illustre de manière exceptionnelle les progrès et l'évolution de la conception architecturale et de l'urbanisme au fil des siècles. » (Critère IV de classement au patrimoine mondial de l'UNESCO).

*« La valeur originale du site urbain historique de Lyon réside dans son tissu très dense dont la cohérence a été respectée même lors des opérations d'urbanisme du 19<sup>e</sup> siècle. L'architecture originale de Lyon, a toujours gardé des principes constants : grande hauteur des immeubles, percements nombreux et réguliers (un plein, un vide), sobriété extérieure, et report du décor dans les cours intérieures et les espaces domestiques. En même temps, les édifices publics, le plus souvent de grande qualité, se fondent dans le tissu de la ville par leur échelle proche des bâtiments d'architecture privée ».*

Un autre périmètre de protection est mis en place sur les pentes de la Croix Rousse, il s'agit d'une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP), où chaque travaux nécessite une autorisation spéciale.



Cartographie du patrimoine architectural du site du projet



## 2. CONTEXTE DU SITE DE PROJET

### 2.3. Contexte architectural (suite)

Parmi les édifices présents dans le périmètre du projet on retrouve notamment l'église abbatiale d'Ainay (1107), de pur style roman; l'église Saint-Nizier, commencée au XIV<sup>e</sup> siècle mais qui ne fut achevée qu'au XIX<sup>e</sup> siècle, avec sa nef de style gothique flamboyant, sa façade typique de la Renaissance et sa flèche néogothique ; l'imposant Hôtel de Ville (1646-1703) ; l'Hôtel-Dieu, du XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles; ou encore l'École de tissage, œuvre de l'architecte moderniste Tony Garnier (1927-1933).

L'évolution de la ville de Lyon et le déplacement de son centre-ville au cours du temps offre aujourd'hui un tissu historique de centre ancien majoritaire sur la Presqu'île. Les pentes de Croix Rousse sont un peu plus variées avec un tissu historique de faubourg.

La patrimoine architectural présent révèle une forte identité des lieux et témoigne, au quotidien, du passé des lieux.



Tissus paysagers dans le périmètre UNESCO de la ville de Lyon



## 2. CONTEXTE DU SITE DE PROJET

### 2.3. Contexte architectural (suite)



*Le Grand Hôtel-Dieu*



*La Place Bellecour*



*La Cour Haute de l'Hôtel de ville et l'opéra*



*Vue sur le lycée Ampère et la passerelle de l'Université*



*La Place de la République*



*L'hôtel des postes Lyon Bellecour*



*L'Église Saint Nizier*



*La place des Cordeliers*



*Les ponts et la Rive droite du Rhône*



## 2. CONTEXTE DU SITE DE PROJET

### 2.4. Contexte paysager

La Presqu'île possède différents types de vues et panoramas du fait de sa morphologie et de sa topographie :

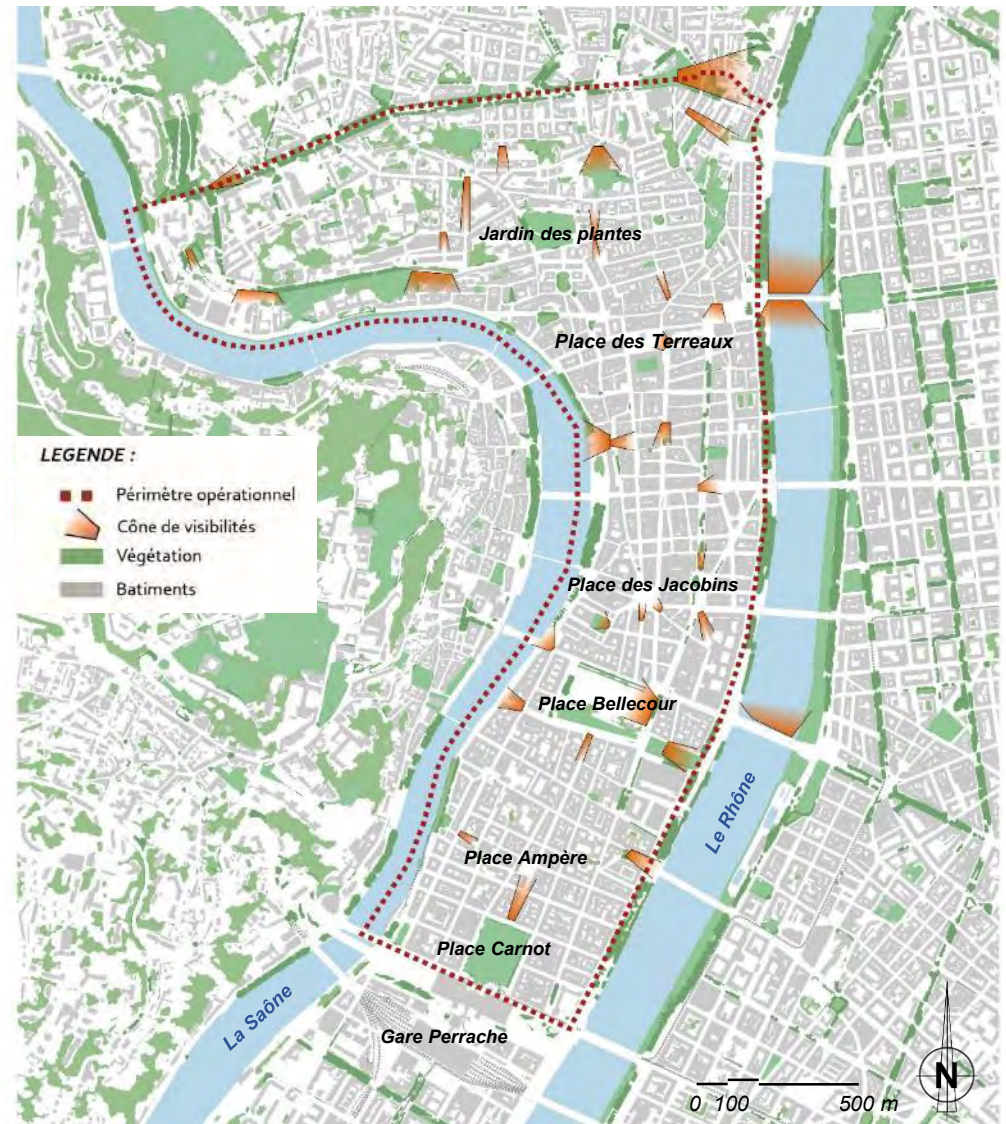
- **Les berges** (rive droite du Rhône et rive Gauche de la Saône) offrent des vues sur les façades des autres rives. Ces vues sont patrimoniales. Donnant systématiquement sur un patrimoine bâti d'intérêt ou sur le patrimoine arboré typique des aménagements XIXe classés, elles doivent être valorisées. Les toitures se dessinent de manière régulière au-dessus des canopées historiques. Les monuments emblématiques de la ville se dégagent clairement dans le paysage et forment des points d'appel au regard, comme la basilique de Fourvière, la cathédrale Saint-Jean, la piscine du Rhône.
- **Le cœur de la Presqu'île** est quand à lui composé de longue perspectives cadrées par les façades des bâtiments. Des places s'ouvrent et offrent des vues sur les hauteurs de Lyon et ses monuments.
- Sur **les pentes de Croix-Rousse** de nombreux panoramas s'ouvrent sur les toits de la Presqu'île et la colline de Fourvière, de nombreux points de vues sont recensés offrant des perspectives uniques sur la ville.



Perspective sur les ponts, ici vue depuis la rue de l'Ancienne Préfecture



Perspective sur les monuments, ici vue depuis la rue du Président Édouard Herriot



Cartographie des visibilitées depuis et vers le site de projet



## 2. CONTEXTE DU SITE DE PROJET

### 2.4. Contexte paysager (suite)

La Presqu'île est un territoire très minéral où la végétation est présente principalement sur les quais ou les pentes de Croix-Rousse. Un espace minéral se traduit par la faible présence de végétaux, souvent associé à une faible perméabilité des sols, intensifiant le phénomène d'îlot de chaleur urbain. Aujourd'hui on dénombre moins de 5m<sup>2</sup> d'espace végétalisé par habitant en Presqu'île alors que l'OMS recommande une moyenne de 10m<sup>2</sup> d'espaces verts de proximité par habitant.

On retrouve plusieurs typologies d'espaces :

- **Les places** : Les places de la Presqu'île sont de dimensions variées et généralement caractérisées par une grande surface minérale et un point d'eau pour la plupart (ex : place des Terreaux, place de la République...). En contraste de ces grandes places minérales on retrouve des lieux fortement ombragés et parfois plus intimes comme le Jardin du Palais St Pierre, la Place Sathonay,...
- **Les quais** : Les alignements d'arbres des quais hauts, forment un paysage patrimonial et identitaire à 3 échelles : tout d'abord au sein du grand paysage se distingue une trame verte structurante; le paysage urbain fluvial évoque ensuite la ripisylve, végétation spécifique des bords de cours d'eau ; et le paysage de proximité se caractérise par l'effet de voûte végétale.
- **Les pentes de Croix-Rousse** : Le secteur des pentes de Croix Rousse se compose d'un tissu résidentiel très dense accompagné d'une trame de squares et jardins. Ces parcs sont fortement sollicités aux beaux jours.
- **Le reste de la Presqu'île** : Le restant de la Presqu'île est composé d'espaces publics à dominante minérale. Lors des pics de chaleur les passants vont rechercher la fraîcheur au sein des ruelles étroites et ombragées, généralement orientées sur un axe Est-Ouest.



*Les places de la Presqu'île, entre minéral et point d'eau*



*Les berges du Rhône, alignement structurant du paysage*



*Les pentes de la Croix-Rousse, des parcs au profit des habitants*



*Le reste de la Presqu'île, un caractère minéral ponctué de végétation*



## 2. CONTEXTE DU SITE DE PROJET

### 2.5. La Presqu'île en transformation

Le territoire du centre de Lyon fait l'objet d'importantes transformations au niveau des espaces publics, notamment au 19<sup>e</sup> siècle avec les grands travaux d'alignement et de mise en place de l'assainissement.

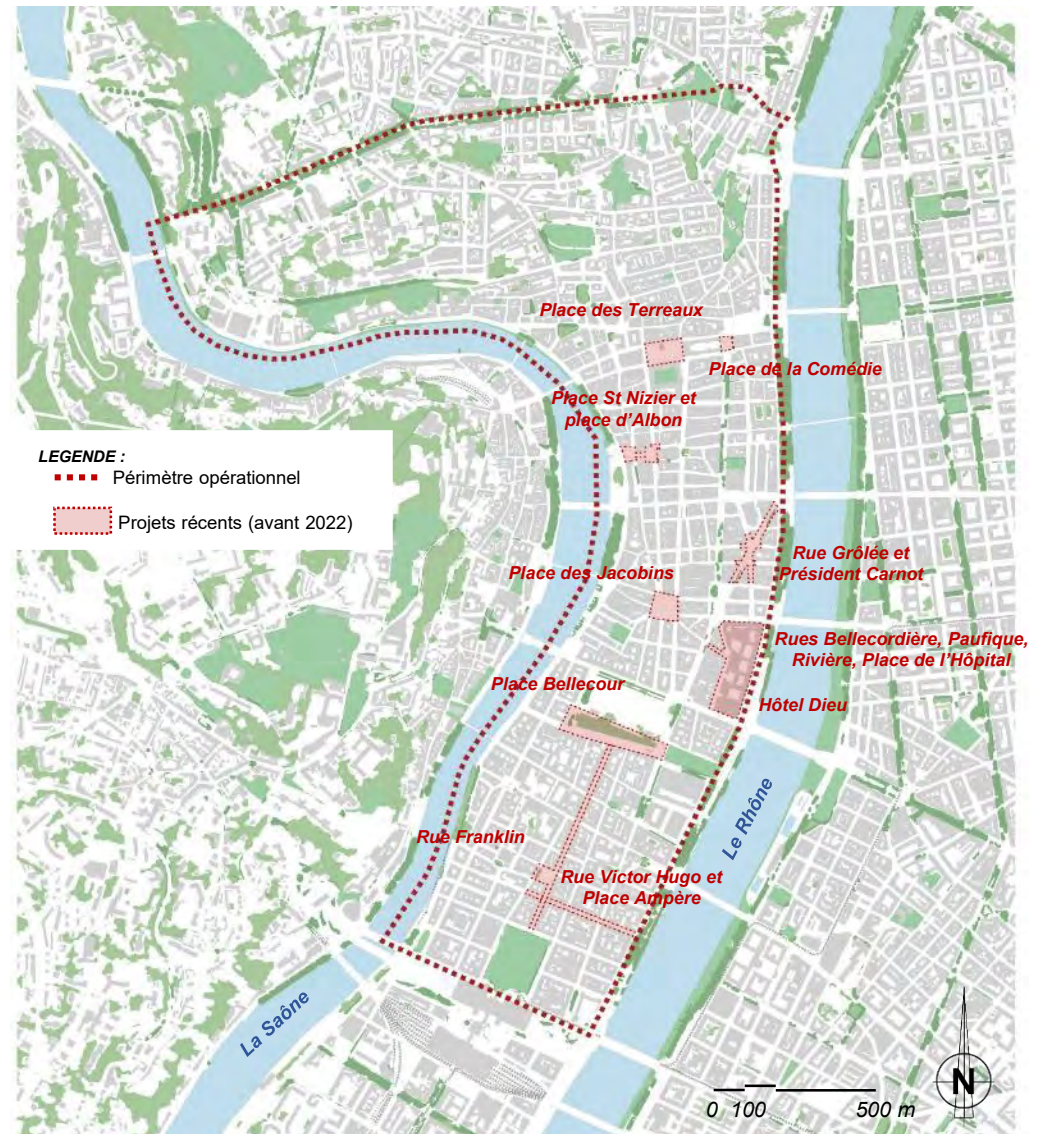
A l'image des autres villes européennes, le centre de Lyon a connu également plusieurs vagues de transformation au cours du 20<sup>e</sup> siècle, avec l'adaptation massive des rues au trafic automobile.

La fin du 20<sup>e</sup> siècle a permis d'engager des transformations majeures avec :

- À la fin des années 1970 le percement du métro A et C et la transformation des axes République et Victor Hugo en rues piétonnes ;
- À la fin des années 1990, le programme de construction des parkings souterrains accessibles depuis les rives de Saône et les quais du Rhône, engageant la requalification de nombreuses places emblématiques du centre de Lyon : place des Célestins, place de la République, place des Terreaux...

Le début du 21<sup>e</sup> siècle a vu s'engager quelques projets majeurs de transformation des espaces publics parmi lesquels :

- L'aménagement du sud de la Place Bellecour et la requalification complète de la place des Jacobins (2014)
- La rénovation complète de l'Hôtel Dieu avec la requalification des rues adjacentes Bellecordière, Paufigue, Rivière et l'aménagement de la place de l'Hôpital (2017)
- La requalification complète de la rue Victor Hugo, de la place Ampère et d'une partie de la rue Franklin (2019)
- L'aménagement de la place de la Comédie (2019)
- L'aménagement de la place St Nizier (2019) et de la place d'Albon (2021)



Cartographie des transformations récentes en Presqu'île



## 2. CONTEXTE DU SITE DE PROJET

### 2.5. La Presqu'île en transformation (suite)



Place des Jacobins (2014)



Hôtel Dieu (2017)



Rues Grôlée et Président Carnot (2008)



Rues Bellecordière, Paufigue, Rivière, Place de l'Hôpital (2017-2018)



Rue Victor Hugo et place Ampère (2019)



Rue Franklin (2019)



Place de la Comédie (2019)



Place des Terreaux (2019)



Place St Nizier (2019) et place d'Albon (2021)



## 2. CONTEXTE DU SITE DE PROJET

### 2.5. La Presqu'île en transformation (*suite*)

#### Les travaux en cours :

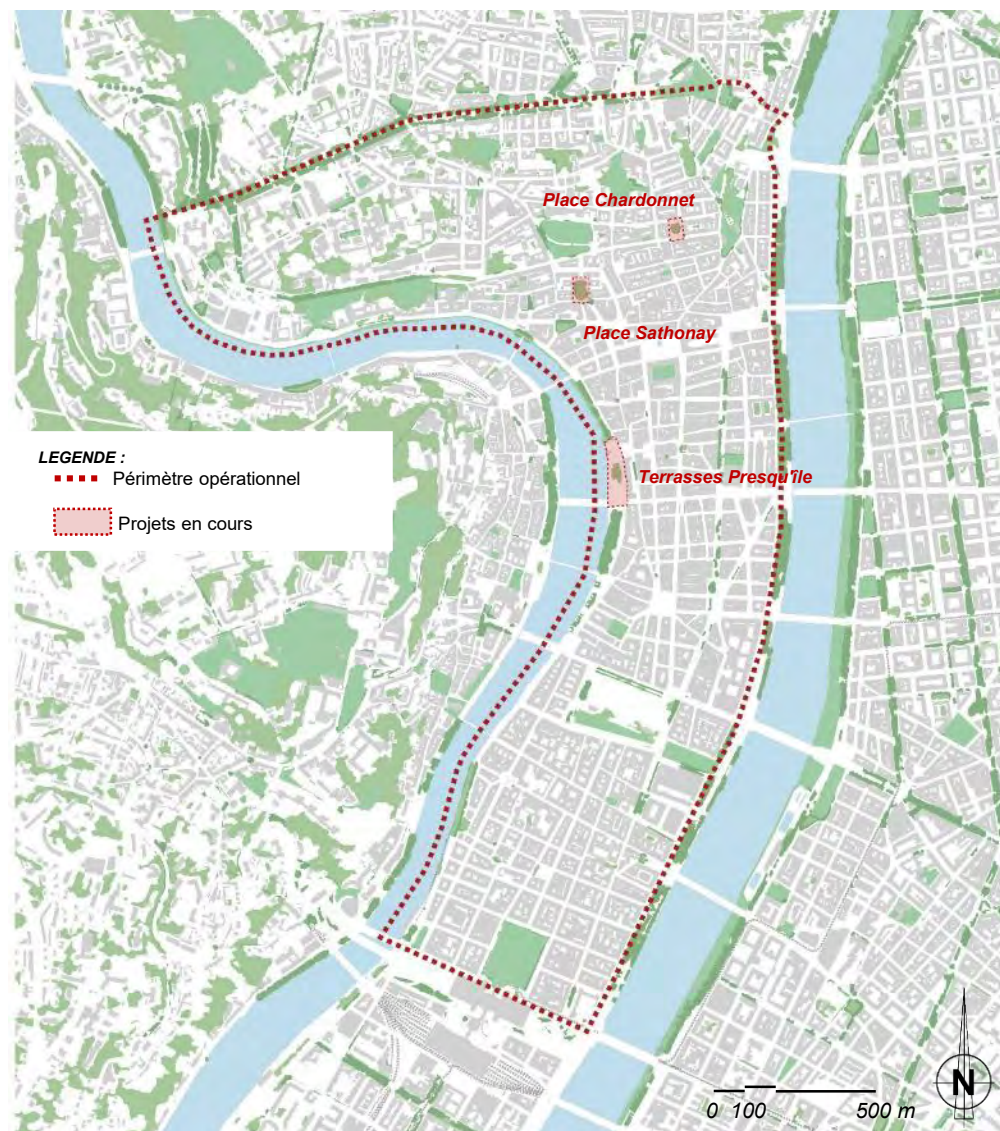
- **Place Chardonnet (livraison fin 2022)** : Cette place prend la forme d'un belvédère, encadré par deux escaliers (la montée du Perron). En 2020 plusieurs réalisations ont été mise en place comme la consolidation du mur de soutènement, la pose de sanitaires... Les travaux en cours consistent à aménager une place entièrement piétonne et végétalisée.
- **Place Sathonay** : Les abords de la Place Sathonay font l'objet d'un projet de piétonisation et de végétalisation sur les rues Sergent Blandan et Bouteille
- **Terrasses Presqu'île – bas-port St Antoine (livraison fin 2022)** : L'objectif de ce projet est de restituer le bas-port d'autrefois et de rétablir le lien entre la presqu'île, les bords de Saône et la colline de Fourvière.



Place Sathonay – Projet de piétonisation



Terrasses de la Presqu'île



Cartographie des études en cours et passées au sein du site du projet



## 2. CONTEXTE DU SITE DE PROJET

### 2.5. La Presqu'île en transformation (*suite*)

*Les projets à venir (2023-2030) :*

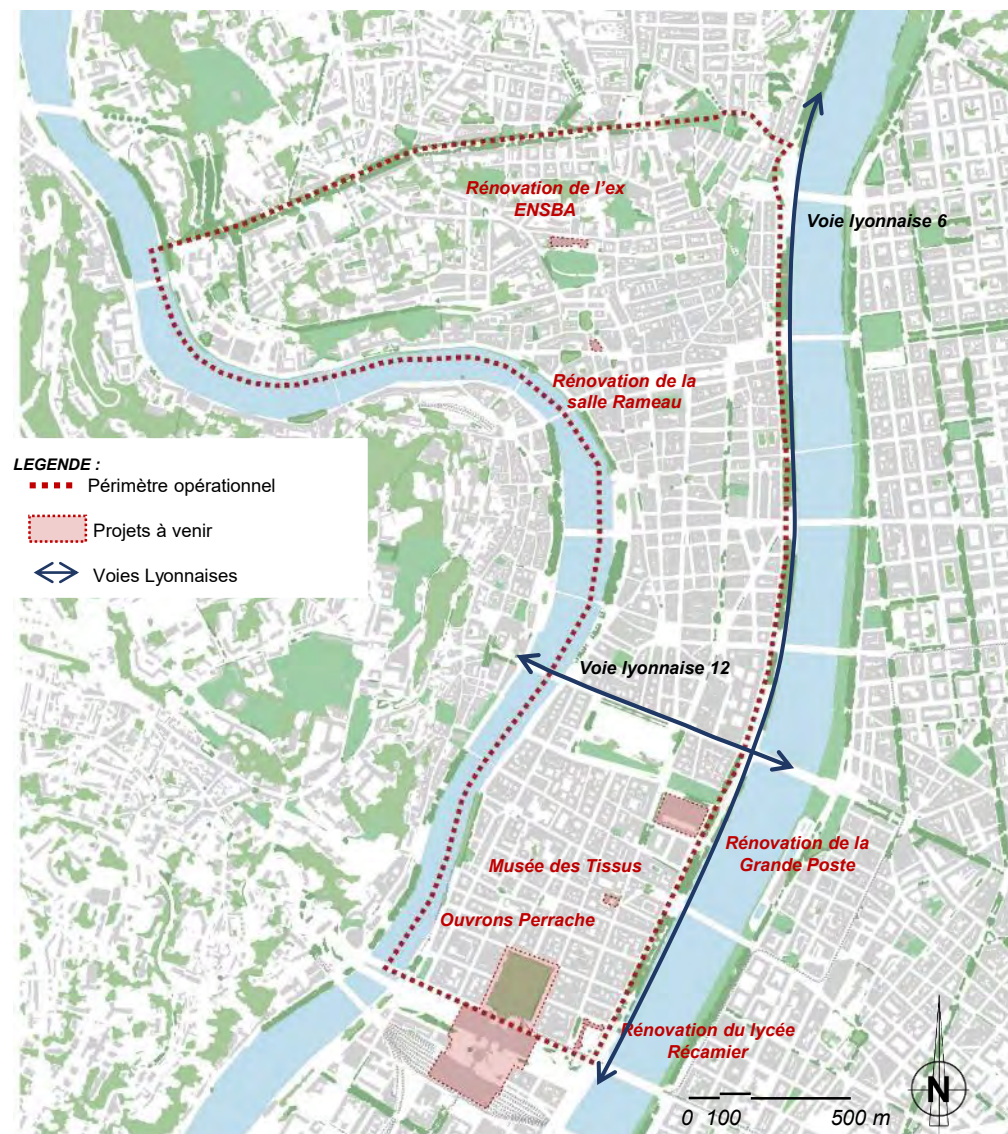
- **Ouvrons Perrache** : Ce projet de requalification du pôle d'échange multimodal vient désenclaver la gare vers le sud de la Presqu'île. L'objectif de ce projet est de relier la Presqu'île à Confluence et de faciliter les accès et cheminements en direction de la gare et du pôle multimodal.
- **Voie Lyonnaise 12 (via Bellecour, rue de la Barre) et Voie Lyonnaise 6 (via Rive droite)** : L'objectif de ce projet d'échelle métropolitaine est de faciliter les déplacements à vélos en proposant une infrastructure sécurisée. À terme, le réseau reliera les communes de la périphérie entre elles et avec le cœur de l'agglomération. Il sera organisé par ligne, comme un réseau de transports en commun.
- De nombreux projets de rénovation de bâti sont programmés au sein de la Presqu'île, dont certains bâtiments emblématiques : rénovation de la Salle Rameau (2023-2024), rénovation du lycée Récamier (2024), rénovation de l'ancienne école des Beaux-Arts (2024), rénovation du musée des Tissus (2025).



Ouvrons Perrache



Salle Rameau



Cartographie des projets à venir au sein du site du projet



### 3. LA PRESQU'ILE AUJOURD'HUI : PORTRAIT DE TERRITOIRE

#### 3.1. Démographie et emplois

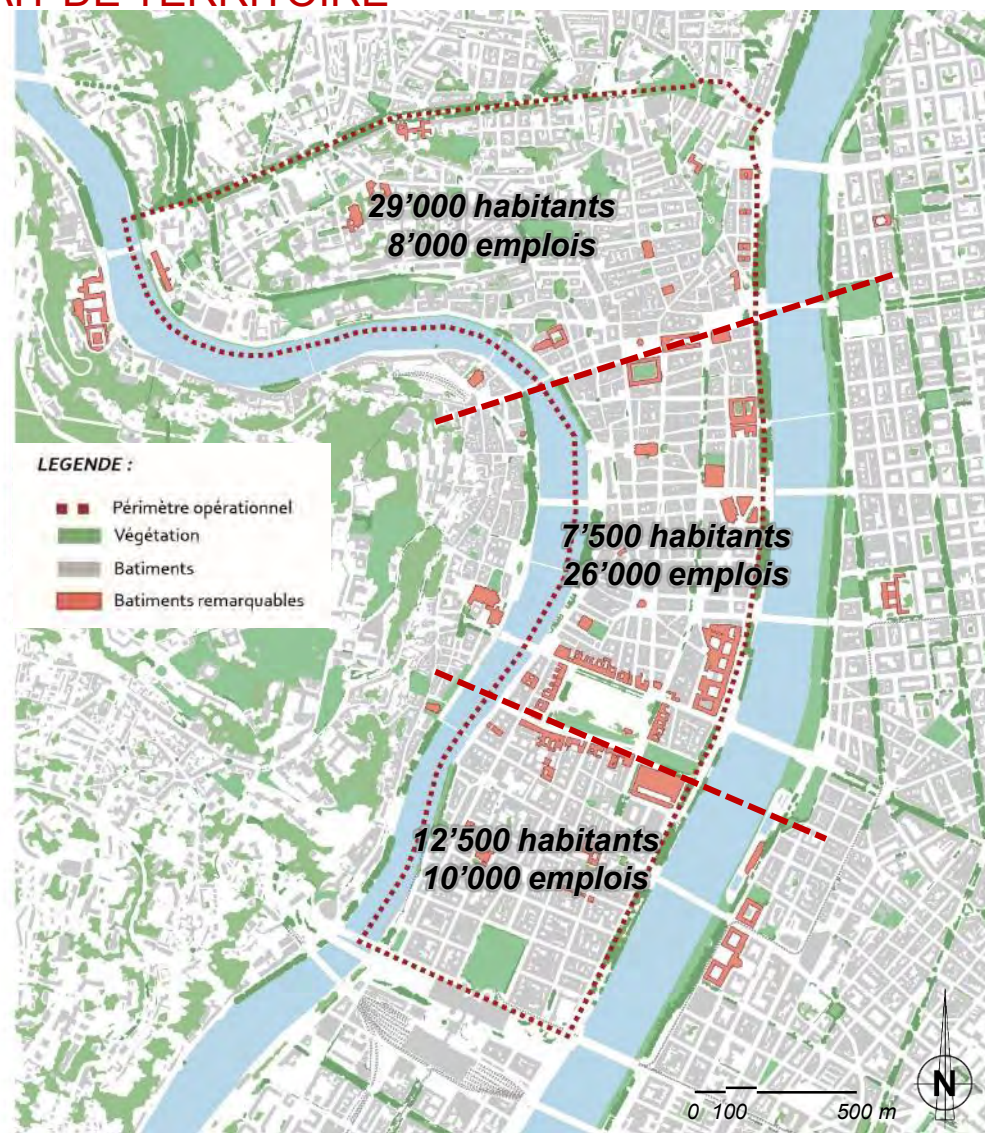
La population de la Presqu'île et des pentes de la Croix-Rousse représente 49 000 habitants soit 10% de la population lyonnaise sur un territoire de 240 Ha, ce qui en fait un des secteurs les plus densément peuplés de la Ville : 21 000 hab./km<sup>2</sup> en moyenne et jusqu'à 30 000 hab./km<sup>2</sup> sur les Pentes de la Croix-Rousse. Ce chiffre est cependant en baisse, lié à la chute de la taille des ménages (1.79) : en 2018, 52,2% des ménages sont constitués d'une personne seule mais également l'attractivité de la rive gauche du Rhône. La population est par ailleurs jeune : 48.2% de la population est âgée de 18 à 39 ans en Presqu'île avec 19% de la population qui est étudiante, élèves ou encore stagiaires non rémunérés. La Presqu'île de Lyon abrite également 45 000 emplois, soit presque autant d'emplois que d'habitants (ratio de 1,1 hab/ emploi).

On observe cependant une répartition très différenciée selon les quartiers :

- **les pentes de Croix Rousse** sont très peuplées, il s'agit d'ailleurs du quartier le plus dense de la Presqu'île mais avec très peu d'emplois (3,6 hab/emploi).
- **le centre de la Presqu'île** est un quartier très dynamique économiquement avec très peu d'habitants (0,2 hab/emploi)
- **le secteur Bellecour-Carnot** est plutôt équilibré avec presque quasiment autant d'habitants que d'emplois (1,25 hab/emploi)

Aujourd'hui la Presqu'île de Lyon est composée de quartiers vivants, habités et actifs avec une mixité fonctionnelle, sociale et générationnelle qu'il est important de préserver.

**Trois secteurs hétérogènes en terme de répartition des habitants et des emplois : concentration des emplois au centre, concentration des habitants majoritairement dans les Pentes.**



Cartographie des secteurs du site d'étude



### 3. LA PRESQU'ÎLE AUJOURD'HUI : PORTRAIT DE TERRITOIRE

#### 3.2. Des quartiers habités

La presqu'île est aussi un territoire habité, avec une offre de logements inégalement répartie selon les secteurs. On retrouve ainsi deux secteurs à dominante résidentielle :

- Le **secteur des pentes de la Croix-Rousse** qui est un quartier résidentiel dense avec une offre d'enseignement diversifiée et importante
- Le centre de la Presqu'île est quand à lui caractérisé par des profils de jeunes majeurs attirés par des petits logements.
- Le **secteur Bellecour-Carnot** avec le quartier d'Ainay à dominante résidentielle forte. Pourtant du fait de la faible évolution du bâti, la croissance démographique est plutôt modérée sur ce secteur. La population baisse même de 10 % dans le quartier d'Ainay entre 1982 et 2014.

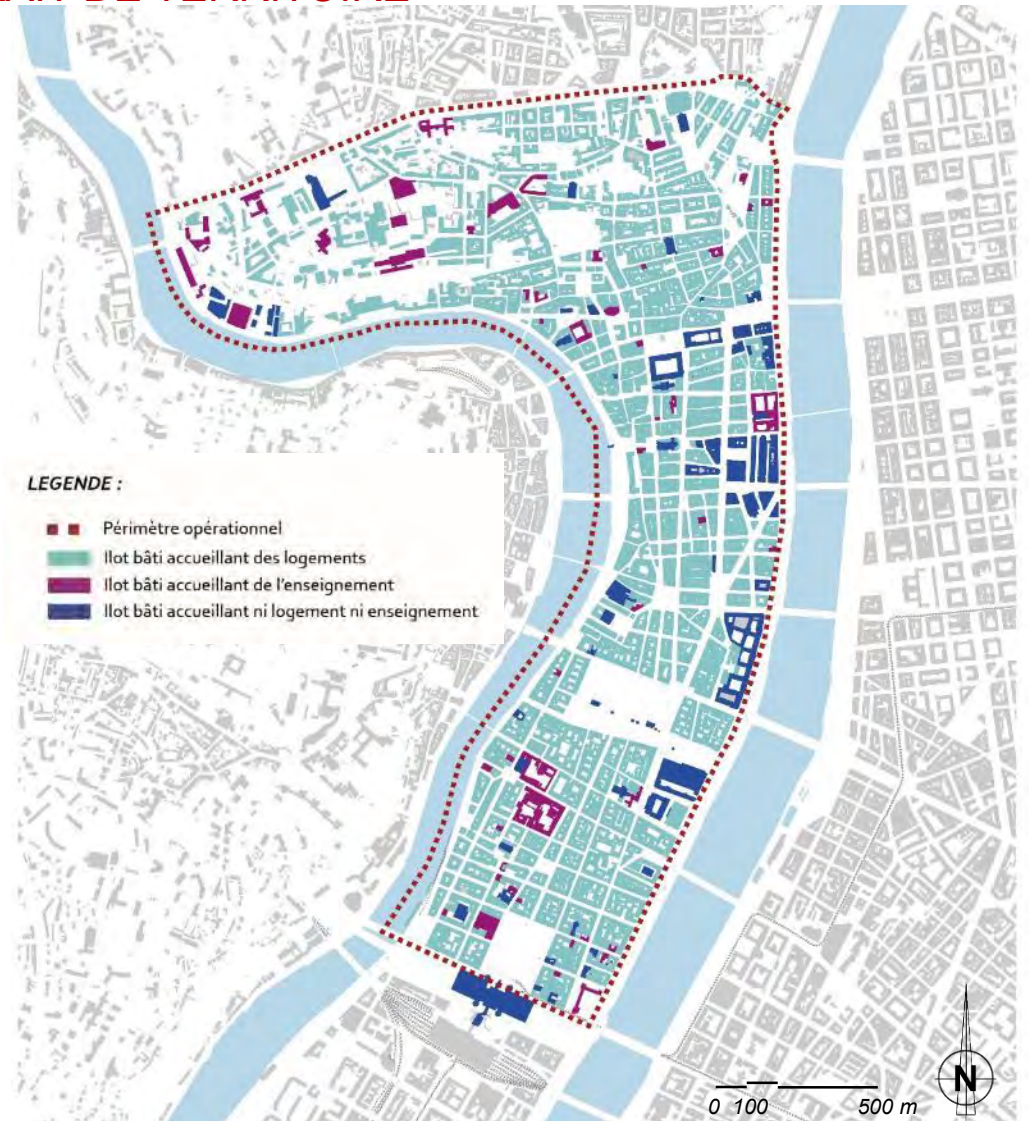
De nombreux établissements d'enseignements parsèment le territoire, et drainent un public scolaire et étudiant nombreux, en provenance de toute l'agglomération lyonnaise. Ainsi, les Pentes de la Croix-Rousse accueillent plusieurs lycées d'enseignement général et professionnel.



Quartier d'Ainay (secteur Bellecour-Carnot)



Les pentes de la Croix-Rousse – Ecole Doisneau



Cartographie des typologies de bâti au sein du site du projet



### 3. LA PRESQU'ÎLE AUJOURD'HUI : PORTRAIT DE TERRITOIRE

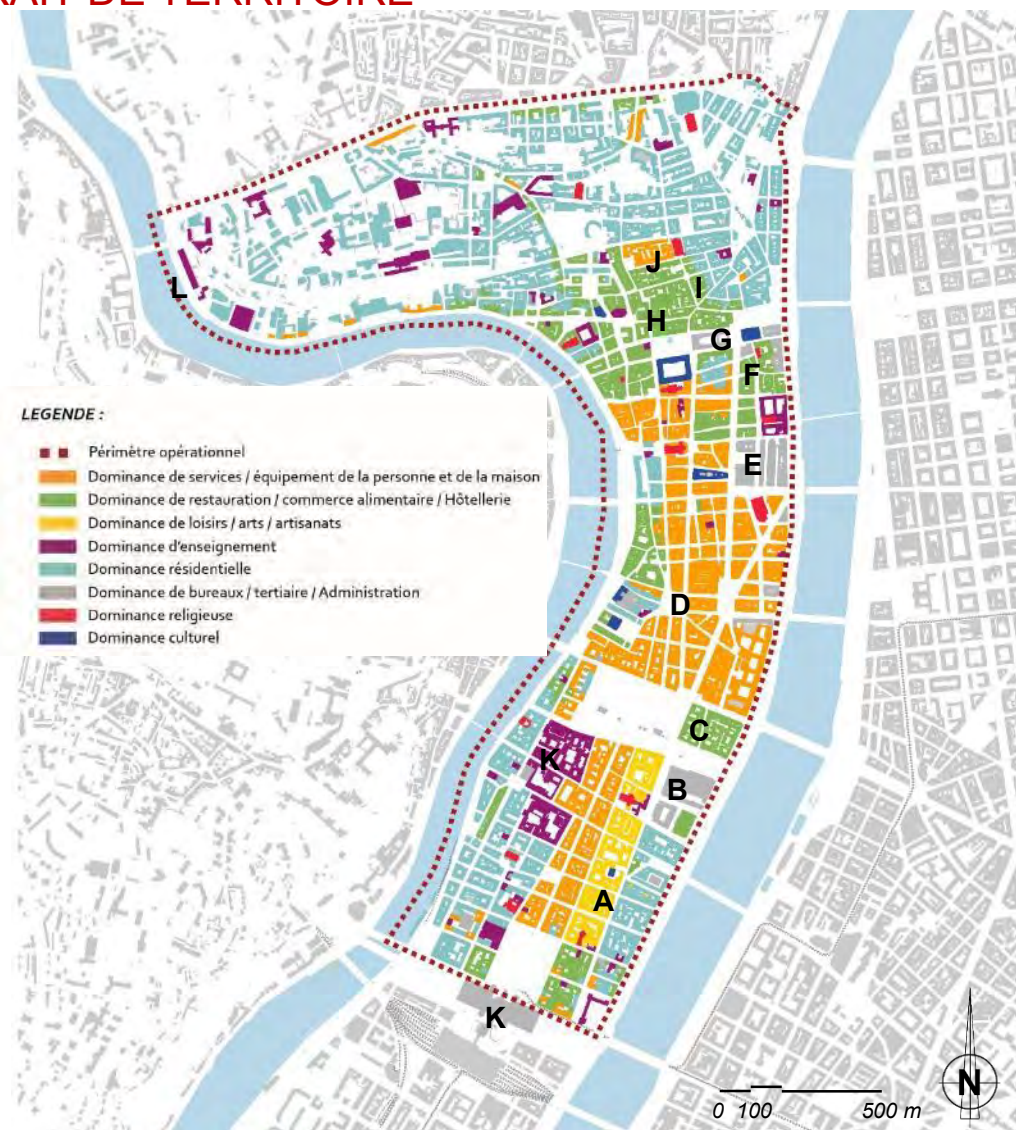
#### 3.3. Un maillage d'activités diversifiées

La Presqu'île de Lyon est composée de différents secteurs d'activités et d'usages variés. Cette carte représente le secteur d'activité dominant par îlot bâti au niveau du rez-de-chaussée. Pour faciliter sa lecture les données ont été regroupées de sorte à donner une tendance générale des ambiances de la Presqu'île.

Sur l'ensemble du site d'étude on retrouve 2 700 établissements avec une présence forte d'activités indépendantes et commerciales et d'une diversité unique (commerces de luxe, de moyenne gamme, commerce de bouche ou encore artisanat d'art). Les pentes de la Croix-Rousse offrent par exemple un large choix de restauration et de sorties, de commerces indépendants et créatifs. Le centre de la Presqu'île est dominé quant à lui par des commerces de services et d'équipement de la personne et de la maison. Enfin le secteur Carnot/Bellecour propose une offre commerciale et une offre artisanale de qualité.

#### Fonctions urbaines en rez-de-chaussée

- A** Antiquaires, métiers d'art, design, galeries, ateliers d'artisans
- B** Pôle administratif tertiaire
- C** Gastronomie lyonnaise, et bouchons
- D** Carré d'Or, magasins de luxe
- E** Pôle bancaire et financier
- F** Bouchons et restaurants
- G** Pôle culturel (Opéra, Beaux Arts) et politique (Hôtel de Ville)
- H** Les Pentes « festives » : bars, cafés, pubs
- I** Les Pentes « créatives »
- J** Les Pentes « mode » : village de créateurs, friperies
- K** Perrache : hôtellerie, restaurant
- L** SUB'S et Conservatoire



Cartographie des différents secteurs d'activités au sein du site d'étude

### 3. LA PRESQU'ÎLE AUJOURD'HUI : PORTRAIT DE TERRITOIRE

#### 3.4. Une polarité commerciale et de services

La Presqu'île est un pôle commercial équivalent en chiffre d'affaires à celui du centre de la Part-Dieu. Elle s'appuie sur une offre variée et dense de commerces et de services : 2700 établissements, avec une présence importante d'activités indépendantes et artisanales. Les enseignes haut de gamme et les commerces de luxe de Lyon sont tous présents dans la Presqu'île.

Ces commerces connaissent les évolutions de l'économie : marché de l'immobilier et hausse des baux commerciaux et des fonds de commerce, achats en ligne...

L'étude des occupations commerciales nous montre que la Presqu'île peut être divisée en trois secteurs :

- **Les pentes de Croix Rousse** avec une offre commerciale importante et dominée par l'offre en restauration. Ce secteur est caractérisé par l'artisanat (créateurs notamment avec le Village des créateurs rue René Leynaud), et un accroissement de l'offre alimentaire dont un développement d'indépendants autour des enseignes nationales (place Sathonay, secteur Martinière).
- **Le centre de la Presqu'île** qui est porté sur le mass market et haut de gamme, avec quelques séquences de restaurations et une offre de proximité un peu plus diluée côté Saône. On y retrouve également des bureaux.
- **Carnot/Bellecour**, secteur composé d'une offre de proximité qui répond à un environnement majoritairement résidentiel. Une baisse de la part des indépendants et du niveau de gamme constatés sur la rue Victor Hugo au profit de la restauration rapide.



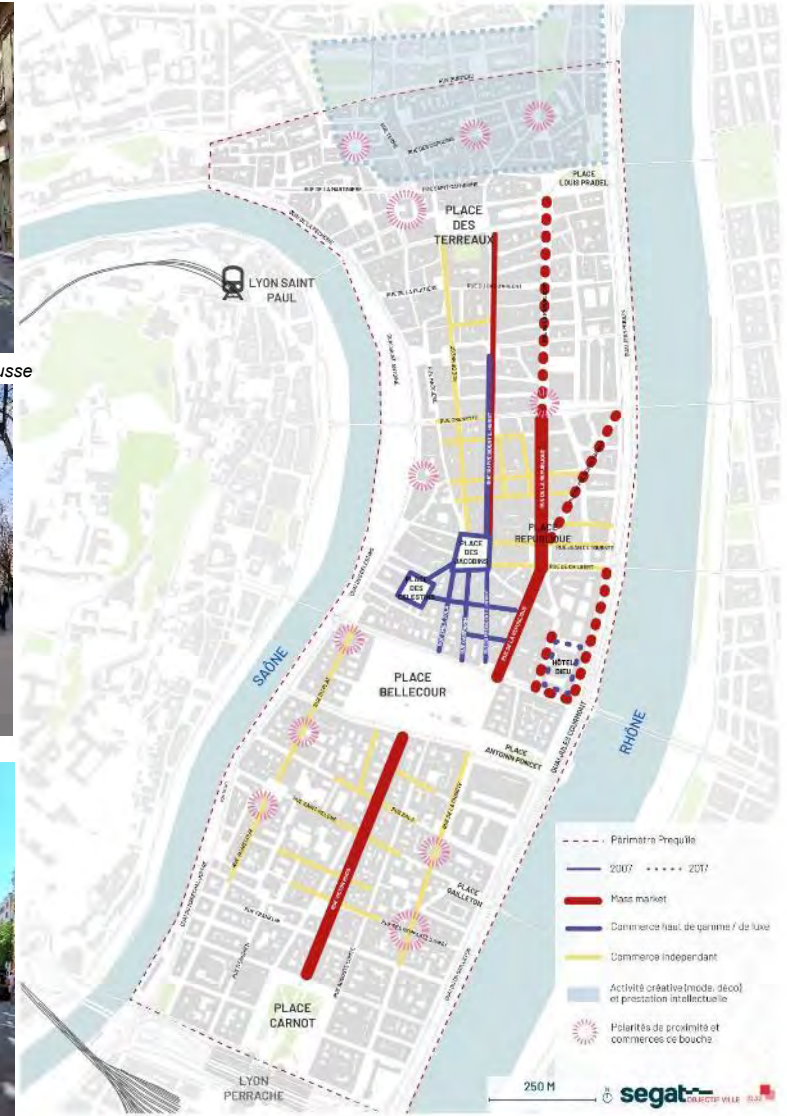
Secteur des Pentes de Croix-Rousse



Secteur Centre Presqu'île



Secteur Carnot/Bellecour



Cartographie de l'armature commerciale en 2017 au sein du site d'étude



### 3. LA PRESQU'ÎLE AUJOURD'HUI : PORTRAIT DE TERRITOIRE

#### 3.5. Un centre-ville actif, porteur d'une dynamique culturelle

La Presqu'île de Lyon est connue pour son attractivité en terme de commerces et de restauration, de loisirs et d'événements. Les axes principaux de la Presqu'île sont fortement animés par différentes activités alliant histoire et activités commerciales ou de loisirs :

- **la rue Mercière** connue pour son grand nombre de restaurants et possédant un patrimoine architectural remarquable
- **la rue de la République**, rue piétonne rassemblant de nombreux commerces. Cette artère accueille régulièrement des spectacles de rues animant le linéaire.
- **la rue Président Edouard Herriot** abrite quand à elle des commerces de luxe.
- **la rue Victor Hugo**, est la continuité indirecte et piétonne de la rue commerçante de la rue de la République. Cette dernière abrite également de nombreux commerces

Les places, les rues et les espaces ouverts au public accueillent régulièrement des événements animant le quartier tout au long de l'année. Ainsi on retrouve le Lugdunum rollers contest sur la Place Bellecour en mai, des retransmission sportive, le marché de Noël et des marché d'artisanat sur les places (Carnot, Sathonay,...) et différents festivals comme le quai du polar au sein de l'hôtel de ville et du palais de la Bourse...

Le patrimoine architectural et historique fait de la Presqu'île de Lyon une entité touristique à part entière avec différents monuments, musées, galeries d'art,...



Place de la Bourse

## 2 millions

visiteurs à la dernière Fête des Lumières (2021)

## 377 000

visiteurs dans les 3 musées du périmètre, Beaux arts, Imprimerie, des Tissus (2019)

## 250 000

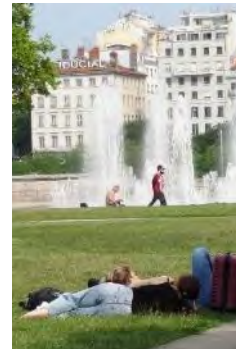
participants au dernier défilé de la Biennale de Danse organisé en Presqu'île (2018)



Rez-de-chaussée commerçant



Terrasses et Galerie d'art



Place Antoine Poncet



Skateurs - Place Louis Pradel



Rue Mercière



Eclairage nocturne place des Terreaux



Lugdunum rollers contest Place Bellecour



Marché de Noël place Carnot

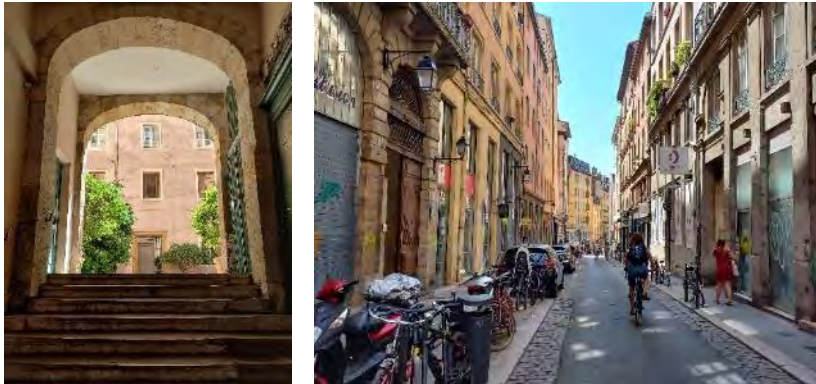


### 3. PORTRAIT DE TERRITOIRE : LA PRESQU'ÎLE AUJOURD'HUI

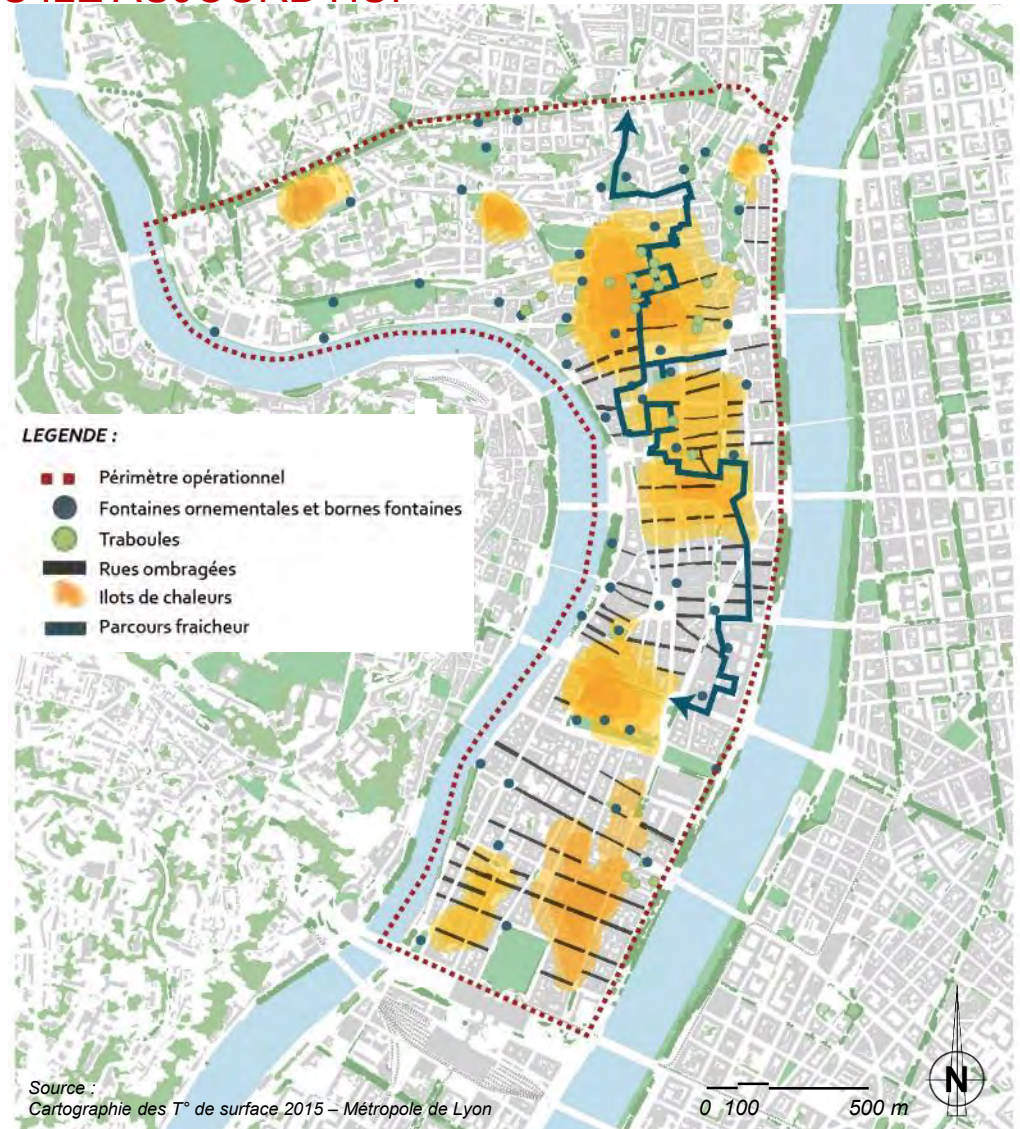
#### 3.6. Un cœur de ville à dominante minérale

La Presqu'île de Lyon est caractérisée par une forte présence de minéral. Les places sont généralement en pavés agrémentées de fontaines ornementales rafraîchissant l'air. Ces lieux restent toutefois des îlots de chaleur avec plusieurs secteurs considérés comme des noyaux de chaleurs : le secteur Bellecour de par sa grande surface en stabilisé, le secteur Cordeliers avec ses larges surfaces en enrobé et traversé par un flux routier important (voiture et transport en commun).

Afin de favoriser le déplacement à pied tout en proposant une alternative à l'exposition à la chaleur, un parcours fraîcheur a été réalisé passant à travers diverses traboules et places ombragées ou agrémentées de fontaines. Les rues « ombragées » permettent également de rester à l'ombre tout en restant à l'extérieur. Ces rues sont ombragées du fait de la hauteur des bâtiments qui offrent une ombre portée conséquente.



Des rues ombragées et des cours rafraîchissantes sur les pentes de Croix-Rousse



Cartographie des îlots de chaleur et zone de fraîcheur au sein du site du projet



### 3. LA PRESQU'ÎLE AUJOURD'HUI : PORTRAIT DE TERRITOIRE

#### ***En synthèse***

*La Presqu'île de Lyon constitue le cœur historique et emblématique de la Métropole de Lyon. Territoire unique encadré de deux cours d'eau et bordé de deux collines, la Presqu'île de Lyon constitue le lieu de vie de près de 50 000 habitants répartis dans des quartiers à taille humaine dotés de tous les services et équipements de proximité. Ainsi on retrouve sur la Presqu'île 26 écoles primaires et maternelles, 4 collèges, 11 lycées mais aussi une dizaine d'établissements d'enseignement supérieur.*

*Classé au Patrimoine Mondial de l'UNESCO (United Nations Educational Scientific and Cultural Organization), la Presqu'île de Lyon abrite un patrimoine de grande qualité et de différentes périodes historiques, et de nombreux lieux culturels répartis sur un secteur géographique réduit de 500 m de largeur moyenne entre Saône et Rhône, et moins de 2 km de distance entre la place des Terreaux et la place Carnot.*

*La Presqu'île c'est également une importante polarité commerciale s'appuyant sur une offre variée et dense de commerces et de services : 2 700 établissements, avec une présence forte d'activités indépendantes et artisanales. C'est enfin une pièce majeure de l'écosystème touristique avec plus de 3 millions de visiteurs et un million de nuitées par an.*

*À l'échelle de la Métropole, un habitant sur deux vient en Presqu'île au moins une fois par mois pour y consommer, se retrouver en famille ou entre amis, y travailler ou profiter de l'offre culturelle et de services.*

## 4. FONCTIONNEMENT DE LA PRESQU'ÎLE : UN SECTEUR ACCESSIBLE ET ULTRA-FREQUENTE

### 4.1. Les déplacements en Presqu'île : une dominante de la marche et des Transports en commun

La Presqu'île attire de très nombreux métropolitains, pour y consommer comme pour se retrouver et profiter de l'offre culturelle et de services. Secteur hyper-connecté à l'ensemble du territoire, elle profite d'une excellente accessibilité grâce à l'offre de transports en communs : 3 lignes de métro, 1 gare SNCF, 2 lignes de tramway à Perrache et plus de 30 lignes de bus. Sa position et sa topographie favorable (à l'exception des Pentès de la Croix-Rousse) en font un lieu adapté aux déplacements piétons : l'ensemble de la Presqu'île est desservi à moins de 5 minutes à pied par une station de métro.

**1 sur 2**

part des habitants de la Métropole se rendant en Presqu'île au moins une fois par mois

**30 min**

temps de trajet maximum pour accéder à la Presqu'île par les transports en commun pour un habitant métropolitain sur 2

**87%**

part de la marche à pied dans les déplacements internes

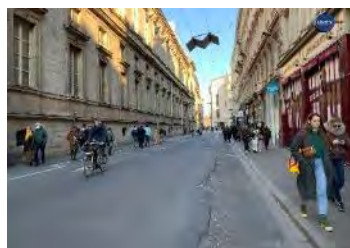
Chaque jour, ce sont 425 000 déplacements qui sont générés vers et depuis la Presqu'île. La majorité de ces déplacements s'effectue en transports en commun avec 39% au total de ce mode utilisé.

La majorité des déplacements internes à la Presqu'île sont quant à eux réalisés à pied (87%). Grâce à ses pôles multimodaux (secteur Bellecour et Hôtel de Ville principalement) de nombreux usagers passent par la Presqu'île mais pour du transit.

#### CHIFFRE CLÉ :

Les près de 50'000 résidents possèdent :

- 15'500 voitures
- 20'000 vélos



Déplacement piéton, Rue Joseph Serlin

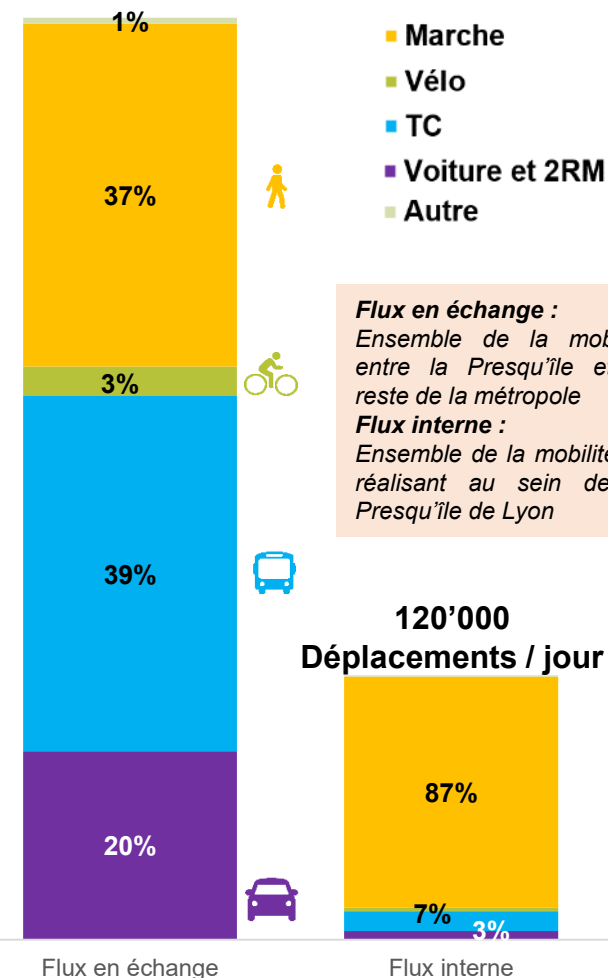


Déplacement à vélo



Arrêt de bus, Rue Constantine

**425'000**  
déplacements / jour



Source : Enquête Ménage Déplacements, 2015



## 4. FONCTIONNEMENT DE LA PRESQU'ÎLE : UN SECTEUR ACCESSIBLE ET ULTRA-FREQUENTE

### 4.2. La Presqu'île en tant que plateforme multimodale

La Presqu'île est au cœur du réseau de transports en commun avec l'ensemble des arrondissements de Lyon et de Villeurbanne accessibles en moins de 30 minutes en transports en commun, le restant de la métropole pouvant être reliée en moins d'une heure. La Presqu'île de Lyon est au cœur des déplacements des habitants avec en moyenne 54% des Métropolitains qui se rendent en Presqu'île au moins une fois par mois.

Environ 4 déplacements sur 5 en transports en commun se font à métro.

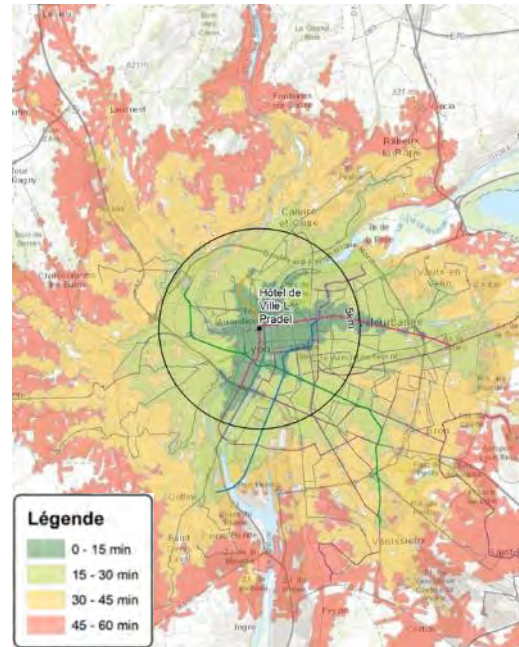
#### L'UTILISATION DU RÉSEAU TCL EN PRESQU'ÎLE :

16 % des montées/descentes totales du réseau

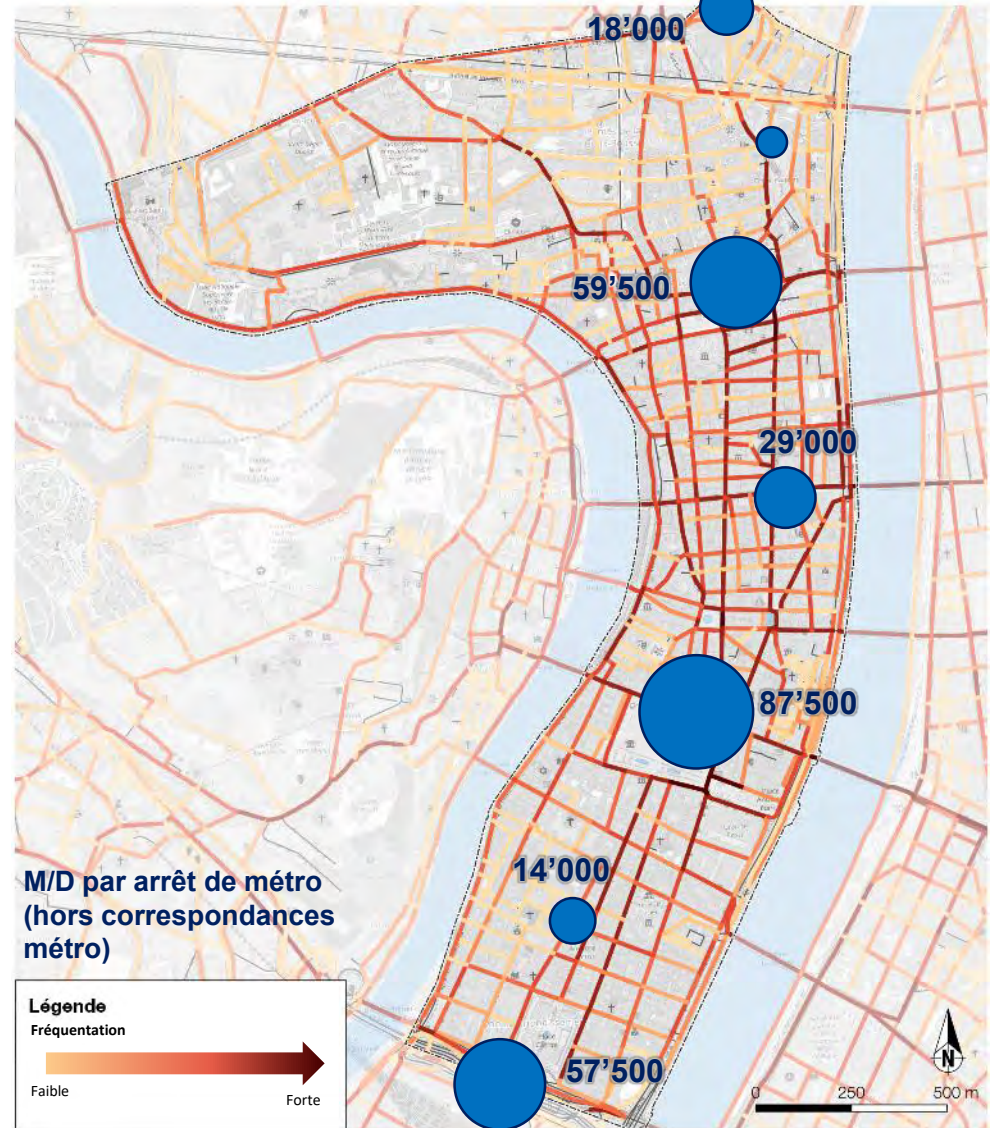
271 000 montées/262 000 descentes

38% des déplacements ont lieu pour le motif Travail.

31% des déplacements ont lieu pour le motif Loisirs/Shopping.



Accessibilité de la Presqu'île en transports en commun



Cartographie de la dominance marche et TC sur le site d'étude

## 4. FONCTIONNEMENT DE LA PRESQU'ÎLE : UN SECTEUR ACCESSIBLE ET ULTRA-FREQUENTE

### 4.3. Une pratique piétonne largement dominante

Du fait de sa position centrale, des ses aménagements piétons sur certain secteurs et de sa très bonne accessibilité la Presqu'île offre un cadre idéal pour conforter la pratique piétonne :

- Seulement 15 minutes de marche séparent la Place des Terreaux de la Place Bellecour ;
- Le Rhône et la Saône sont distants au maximum de 680 m sur l'axe Est/Ouest au cœur de la Presqu'île, ce qui représente un trajet de moins de 10 minutes à pied ;
- Présence des modes lourds avec 3 lignes de métro desservant la Presqu'île, et 2 gares SNCF en bordure du périmètre
- Le secteur Bellecour représente 44% du trafic de transports en commun de la Presqu'île.

L'intensité des usages se traduit par une très forte fréquentation piétonne des espaces publics caractéristique des hyper-centre-villes. La densité du bâti, l'étroitesse des rues et ruelles anciennes et l'importance des flux de circulations tous modes (cycles, transports en commun sur certains axes, motorisés) favorisent les déplacements à pied.

Toutefois des tensions et une compétition d'usages sur l'espace public restent présentes entre les différents modes de déplacements.

**40 000**  
piétons passant chaque jour par la rue de la République



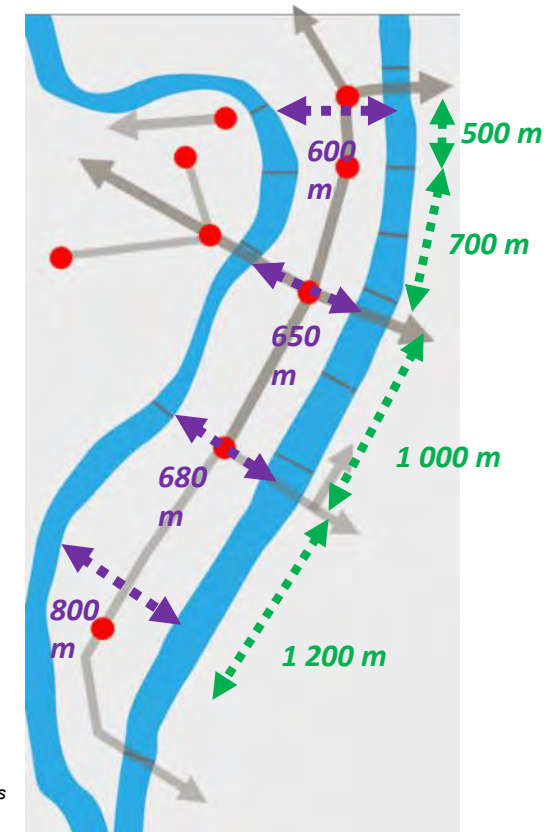
Les Pentes de Croix Rousse – Secteur piéton



Rue de l'arbre sec – Rue vivante de part ses restaurants et bouchons



Rue Edouard Herriot – Lieu de confrontation de tous les usages



Distances sur la Presqu'île

**87%**  
part de la marche à pied dans les déplacements internes



## 4. FONCTIONNEMENT DE LA PRESQU'ÎLE : UN SECTEUR ACCESSIBLE ET ULTRA-FREQUENTE

### 4. 4. Un maillage logistique à assurer

La densité d'activités commerciales et la forte attractivité de la Presqu'île entraînent une forte fréquentation des activités logistiques. Il est essentiel de conserver des accès quotidiens à l'ensemble des rues pour les livreurs mais aussi pour les services de collecte et les activités de services.

Chaque jour on dénombre 200 livraisons sur la Rue Victor Hugo et près de 300 livraisons sur la rue Edouard Herriot. Au total, près de 670 places de livraison sont aménagées en Presqu'île.

Aujourd'hui une problématique de livraisons est identifiée sur la Presqu'île : difficultés de livraison dans les rues étroites, conflits récurrents avec les autres usagers (piétons, bus, automobilistes). De nombreux stationnement illicites sont constatés chaque jour dans les emplacements réservés aux livraisons. Les rues piétonnes, ouvertes chaque matin aux livraisons, sont saturées et le stationnement des véhicules occupe tout l'espace.

**200**

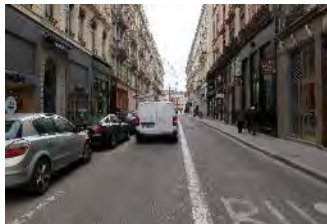
livraisons effectuées chaque jour sur la rue Victor Hugo

**43 tonnes**

de déchets collectés chaque jour sur la Presqu'île



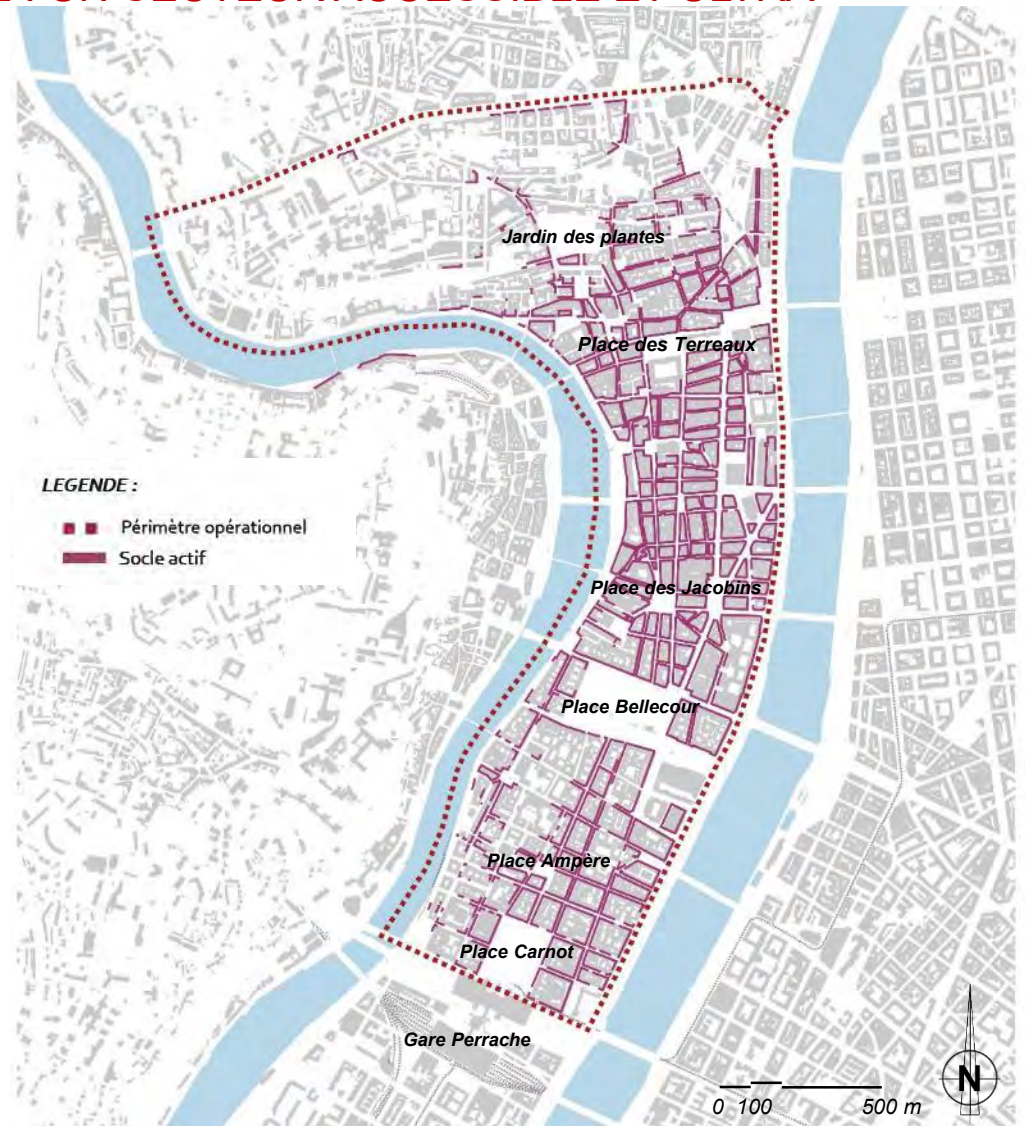
Livraison de la Presqu'île – Rue de la République



Livraison en double file – Rue Gasparin



Livraison de la Presqu'île – Rue de la République



Cartographie des façades en activité au sein du site d'étude



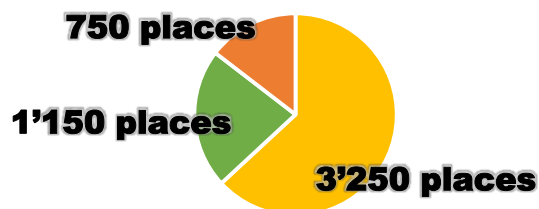
## 4. FONCTIONNEMENT DE LA PRESQU'ÎLE : UN SECTEUR ACCESSIBLE ET ULTRA-FREQUENTE

### 4.5 Les stationnements au sein de la Presqu'île

Le taux de motorisation des ménages est relativement bas (0,57 véhicules par ménage contre 0,75 véhicules par ménage pour la Ville de Lyon). A l'intérieur du périmètre d'étude des disparités entre les secteurs sont visibles, le quartier d'Ainay par exemple affiche un taux de motorisation plus élevé avec 0,68 véhicules par ménage.

Le stationnement en Presqu'île s'organise de trois manières :

- Parking souterrain : Sur l'ensemble des parkings LPA l'offre atteint 4 300 places pour véhicules particuliers, 550 places pour vélos et 400 places pour deux roues motorisés.
- Parking privé : On retrouve sur l'ensemble du secteur 5 500 ménages qui possèdent au moins un parking soit seulement 0,2 place/ménage.
- Stationnement en surface : Présent dans la quasi-totalité des rues de la Presqu'île, on recense un peu plus de 4500 places disponibles pour les véhicules particuliers (cf. page suivante)



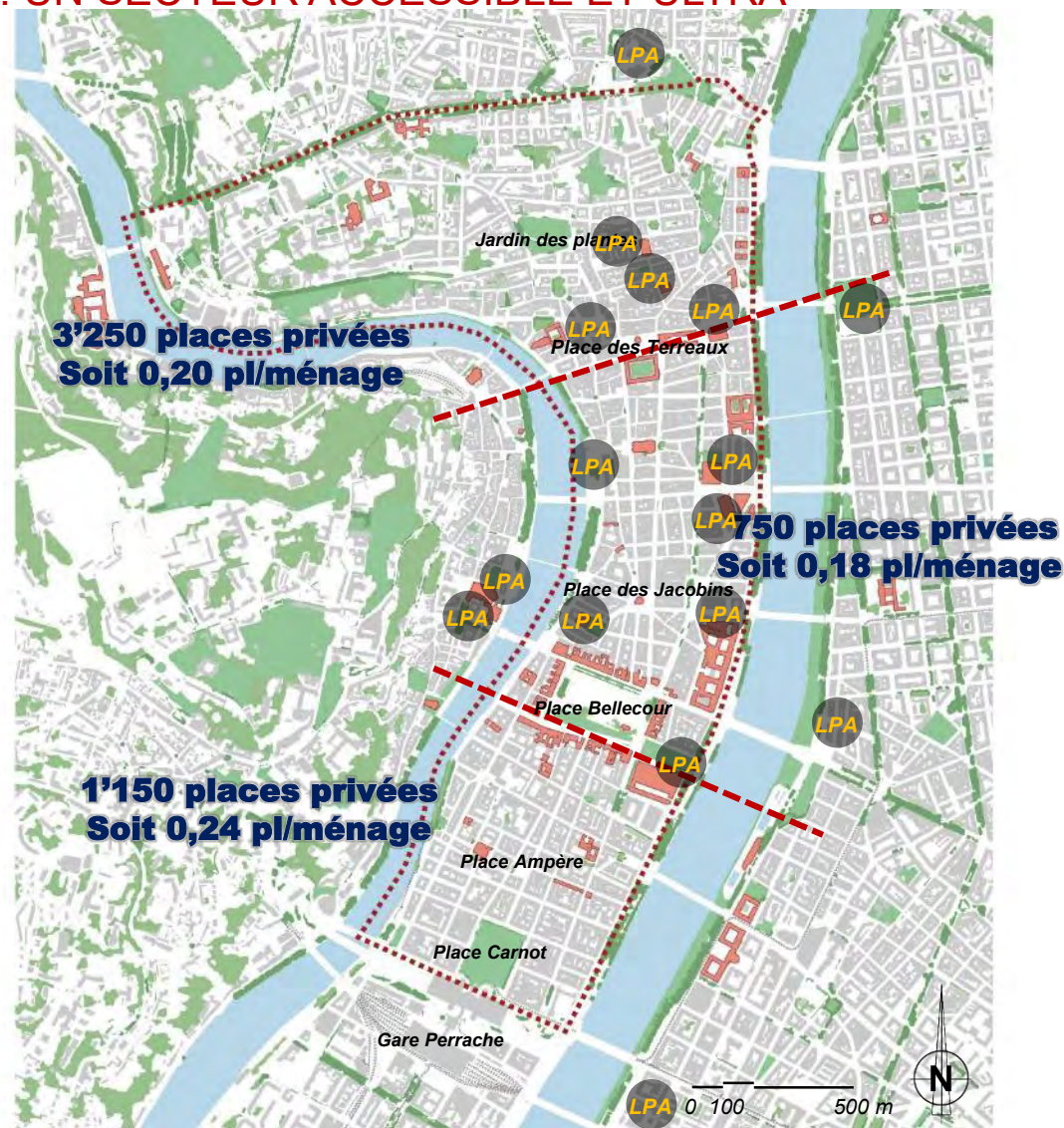
Nombre de places de stationnement privé par secteur

#### CHIFFRE CLÉ :

Les près de 50'000 résidents possèdent :

- 15'500 voitures
- 20'000 vélos

- Secteur Pente de Croix-Rousse
- Secteur centre Presqu'île
- Secteur Carnot-Bellecour



Cartographie des stationnements au sein du site d'étude



## 4. FONCTIONNEMENT DE LA PRESQU'ÎLE : UN SECTEUR ACCESSIBLE ET ULTRA-FREQUENTE

### 4.5 Les stationnements au sein de la Presqu'île

Sur l'ensemble du périmètre opérationnel (hors quais de Saône et du Rhône et hors Boulevard de la Croix-Rousse) on recense au total :

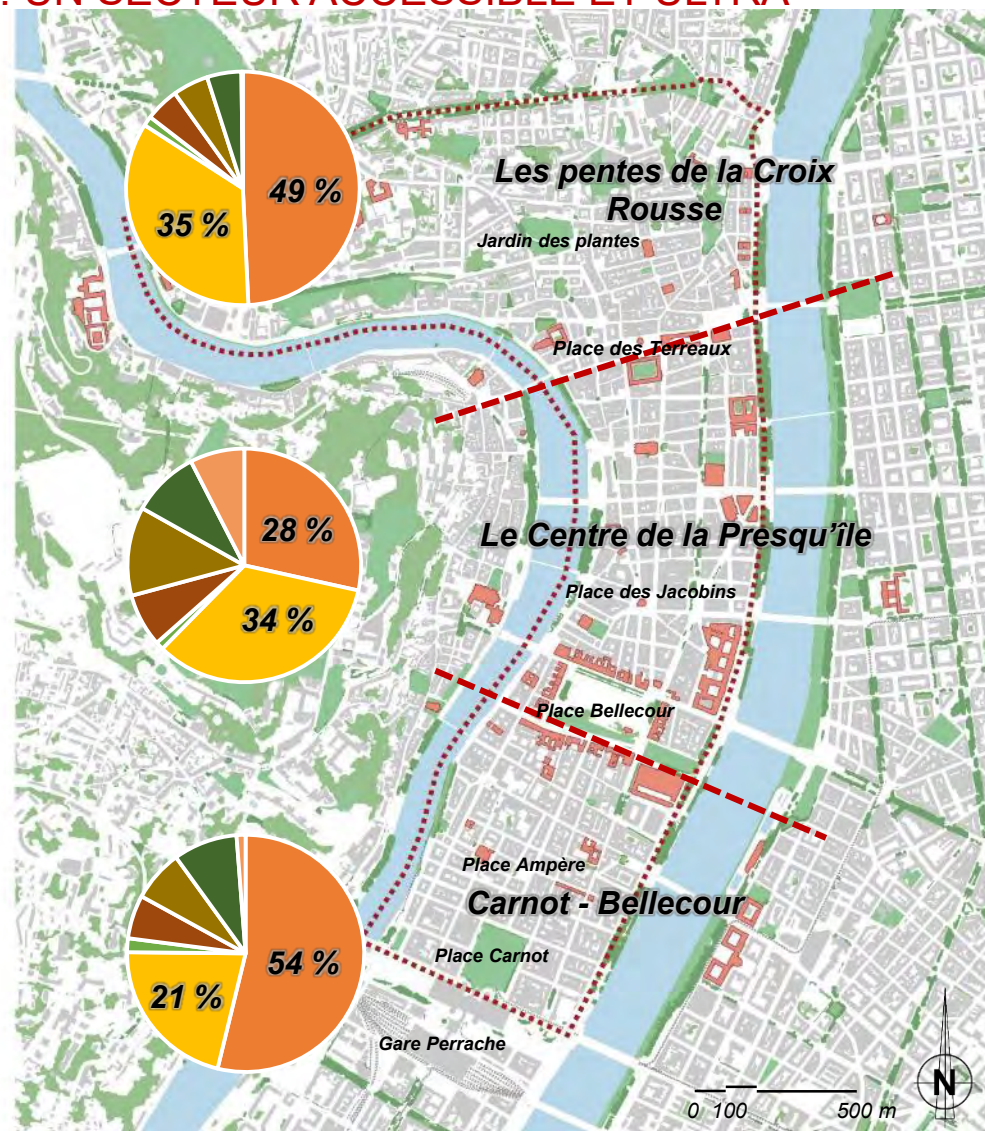
- 4 546 places pour véhicules particuliers
- 2 990 places vélo sur 254 emplacements
- 772 places pour engins de micro-mobilité (trottinettes, gyropodes, etc.) sur 76 emplacements
- 724 places motos sur 103 emplacements
- 587 aires de livraison sur 225 emplacements
- 167 places Vélo'v sur 37 stations
- 145 places pour véhicules de personnes à mobilité réduite
- 20 places pour chargement de véhicules électriques sur 5 emplacements
- 6 places de livraison vélo cargo sur 3 emplacements
- Et 203 places pour d'autres usages réservés (transports de fonds, autocar, consulat, hôtel...)

En outre, la Presqu'île accueille une offre important de véhicules en autopartage (un véhicule en autopartage remplace en moyenne 6 véhicules particuliers) :

- Aujourd'hui : 35 véhicules Citiz' sur 9 emplacements
- D'ici fin 2022 (déploiement en cours) : 73 véhicules Citiz' sur 18 emplacements.

#### LÉGENDE :

- Place VL
- Place vélo
- Place PMR
- Aire de livraison
- Place EPD
- Place moto
- Autre



## 4. FONCTIONNEMENT DE LA PRESQU'ÎLE : UN SECTEUR ACCESSIBLE ET ULTRA-FREQUENTE

### 4.6. Le trafic motorisé

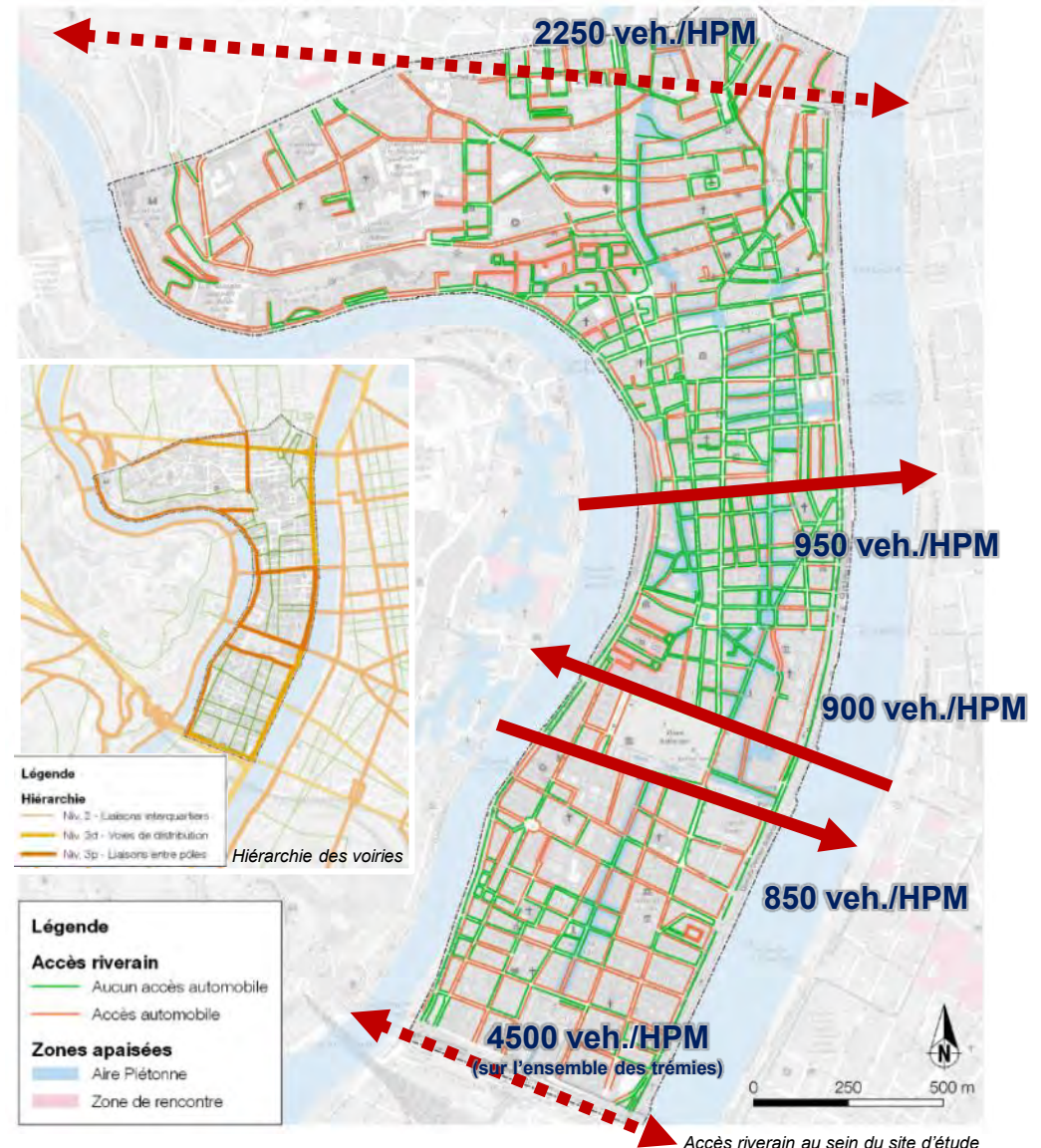
La Presqu'île est desservie en bordure par ses deux rives (dont la rive Droite du Rhône, axe majeur à 2x4 voies) et par deux ouvrages qui la traverse au Nord et au Sud : le tunnel de Croix-rousse et les trémies de Perrache, accueillant respectivement 2250 à 4500 véhicules à l'heure de pointe du matin (HPM).

Au cœur du périmètre du projet on retrouve des transversales structurantes qui relient la Presqu'île au reste de la ville, notamment en continuité avec les ponts :

- La rue Grenette, dans la continuité de l'axe Lafayette, où l'on dénombre un flux de 1100 véhicules en moyenne à l'heure de pointe du matin.
- Les transversales au niveau de la place Bellecour, dans la continuité du Pont Bonaparte et du pont de la Guillotière, accueillant respectivement 850 et 900 véhicules à l'HPM.

Au sein de la Presqu'île la grande majorité des voies accueille un trafic en sens unique sur une seule voie.

De même, la grande majorité des voies ne dispose pas d'entrée charretière privée, cela est particulièrement visible sur le centre de la Presqu'île.





## 4. FONCTIONNEMENT DE LA PRESQU'ÎLE : UN SECTEUR ACCESSIBLE ET ULTRA-FREQUENTE

### *En synthèse*

Secteur hyper-connecté à l'ensemble du territoire métropolitain, la Presqu'île profite d'une excellente accessibilité : un habitant de la Métropole de Lyon sur 2 peut y accéder en moins de 30 minutes par les transports en commun. Sa position et sa topographie favorable en font un lieu adapté aux déplacements piétons : l'ensemble de la Presqu'île est desservi à moins de 5 minutes à pied par une station de métro. La marche à pied représente d'ores et déjà 87% des déplacements internes à ce secteur dont l'échelle est parfaitement adaptée aux déplacements piétons.

On observe une très forte fréquentation des espaces publics : chaque jour ce sont 40 000 piétons qui passent par la rue de la République et 120 000 voyageurs qui transitent par la station Bellecour, tandis que 200 livraisons de marchandises sont effectuées sur la rue Victor Hugo. Par ailleurs, 43 tonnes de déchets sont collectées quotidiennement sur la Presqu'île.

**L'intensité des usages, la densité du bâti et l'importance des flux de circulations tous modes (piétons, cycles, motorisés), entraînent d'importants conflits d'usage sur l'espace public, exacerbés par l'étroitesse des rues. La répartition de l'espace public, jusque-là organisée en faveur des déplacements motorisés, apparaît aujourd'hui obsolète au regard des usages constatés et des attentes sociales.**

Le projet d'apaisement de la Presqu'île doit permettre de définir une vision d'ensemble déclinée dans toutes ses composantes : espace public, mobilités, commerce, végétalisation, patrimoine, stationnement.

## 5. UNE PRESQU'ILE A VIVRE : VERS LA TRANSFORMATION DES ESPACES PUBLICS

### 5.1. D'un axe piéton discontinu à une aire piétonne élargie, sans interruption et bien reliée aux rives

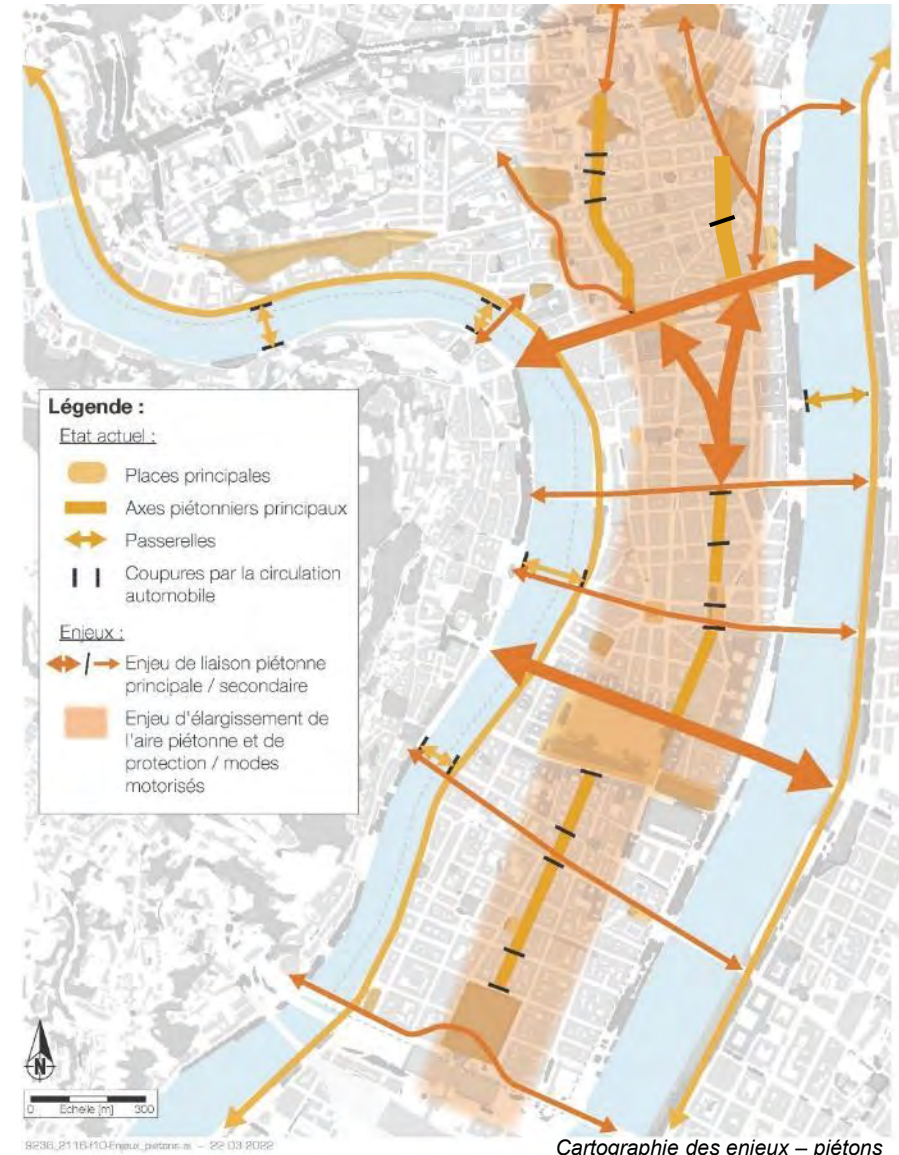
- A partir de la trame piétonne nord-sud existante, créer une large dorsale continue entre les différents espaces valorisables, et notamment trouver des continuités entre les Cordeliers et le secteur Terreaux/Opéra
- Valoriser les liaisons piétonnes entre la Presqu'île et les autres rives (accessibilité locale, arrêts de transport en commun, parkings publics), en particulier au niveau des Terreaux et de Bellecour
- Sanctuariser les axes piétons en limitant les traversées par les modes motorisés
- Assurer la cohérence entre l'aménagement mis en œuvre et la réglementation actuelle / future (en particulier adaptation des zones de rencontre existantes et mise au norme de l'ensemble des espaces accessibles aux piétons)



Traversée carrefour Bellecour / Rue de la Barre



Traversée Rue de Grenette





## 5. UNE PRESQU'ÎLE A VIVRE : VERS LA TRANSFORMATION DES ESPACES PUBLICS

### 5.2. Une intégration des Voies Lyonnaises limitant les conflits avec les piétons et des aménagements cycles s'interrompant au sein des aires piétonnes

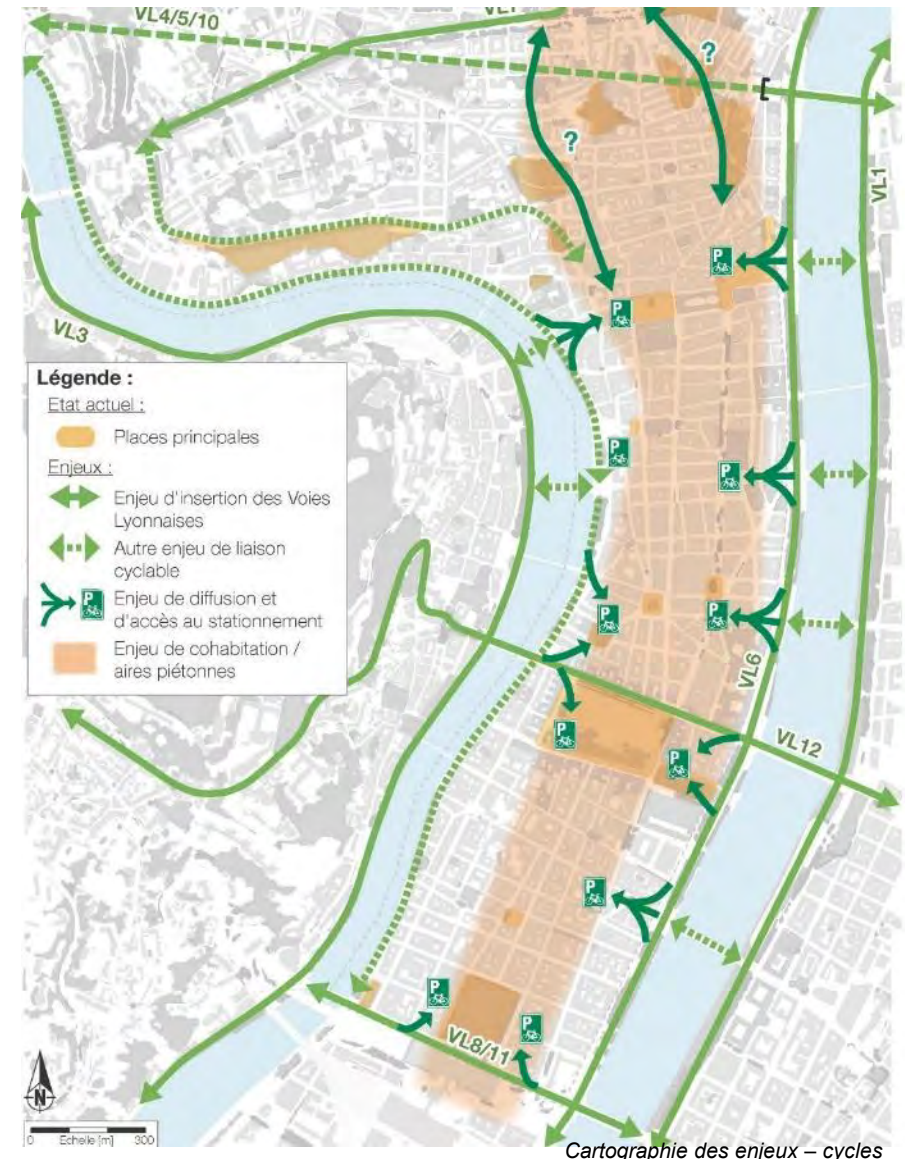
- Insérer les Voies Lyonnaises et notamment la VL 12 qui traverse la Presqu'île au Nord de la place Bellecour
- Limiter les conflits d'usage au cœur de la Presqu'île apaisée, démarche de partage de l'espace public avec les piétons (pas de nouvelle piste ou bande cyclable)
- Assurer des circulations locales confortables (pour rejoindre les axes structurants et/ou les espaces de stationnement), en adaptant les double-sens cyclables existants, souvent difficilement praticables
- Développer des liaisons cyclables entre le bas des pentes et le plateau de la Croix Rousse
- Rendre accessibles aux vélos les passerelles piétonnes ?
- Développer le stationnement cycles sur l'ensemble du périmètre



Rue Joseph Serlin



Rue de la République



## 5. UNE PRESQU'ILE A VIVRE : VERS LA TRANSFORMATION DES ESPACES PUBLICS

### 5.3. Une desserte en transports en commun performante tout en limitant les conflits d'usage avec les bus

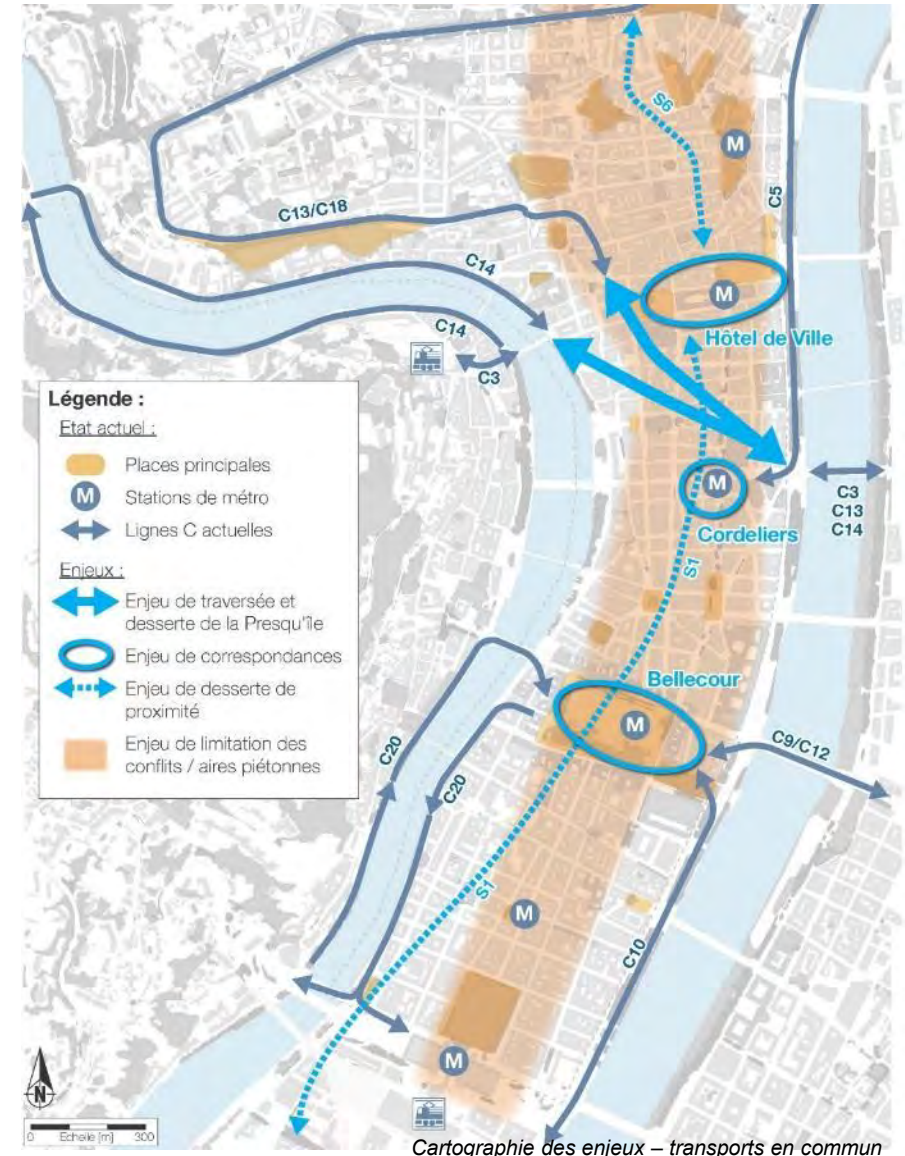
- Assurer la liaison entre le site propre du pont Lafayette et :
  - la rue Terme pour la desserte principale de la Croix-Rousse
  - le pont de la Feuillée pour la desserte de la gare St-Paul et des quais de Saône
- Maintenir de bonnes correspondances entre les métros et les lignes structurantes C, en cherchant néanmoins à dé-saturer l'offre de transports en commun de surface
- Maintenir des liaisons de proximité en cœur de ville (S1 et S6)
- Limiter les conflits d'usage en traversée de zones piétonnes
- Assurer de bonnes performances bus sur les quais
- Maintenir les liaisons directes entre St Paul/Presqu'île et Part-Dieu



Passage de bus – Place des Cordeliers



Rue de la République





## 5. UNE PRESQU'ILE A VIVRE : VERS LA TRANSFORMATION DES ESPACES PUBLICS

### 5.4. Maintenir l'accessibilité automobile « résiduelle » et limiter les conflits avec les autres modes

- Apaiser la circulation automobile (en volume et en vitesse), sur la rive droite en particulier
- Sanctuariser les axes piétonniers (limiter les traversées par les modes motorisés)
- Maintenir les accès riverains (stationnement résidentiel) mais aussi visiteurs (parkings publics et offre résiduelle sur voirie)
- Maintenir les accès logistiques sur l'ensemble des axes (livraison, transport de fonds, ramassage des ordures ménagères, etc.)
- Eviter les reports d'itinéraire sur les axes inadaptés



Maintien des accès pour des services (hôtel)



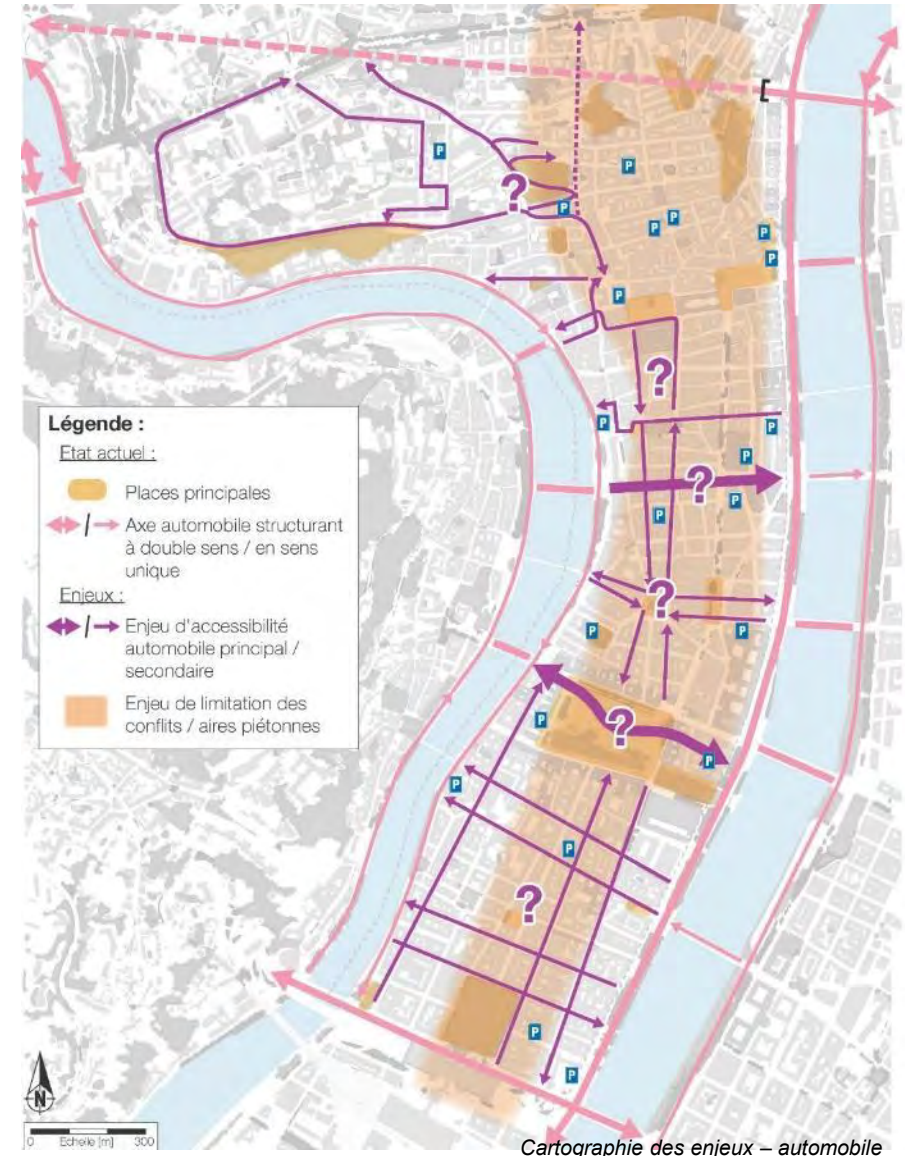
Maintien des accès riverains



Rue Grenette – Place des Cordeliers



Rue de la Barre



## 5. UNE PRESQU'ILE A VIVRE : VERS LA TRANSFORMATION DES ESPACES PUBLICS

### ***En synthèse***

Les rues et places de la Presqu'île sont dominées par des pratiques de mobilité diverses qu'il convient de rééquilibrer. En effet, alors que les rues sont étroites et largement dominées par les usages automobiles (stationnement, circulation), les cheminements dans le centre-ville se font déjà majoritairement à pied. L'intensité des usages et la compétition pour l'espace entraînent des tensions quotidiennes dont l'espace public est le réceptacle.

Le projet d'apaisement de la Presqu'île s'articule autour de deux enjeux :

- Libérer l'espace public pour permettre à l'ensemble des usagers d'y trouver une place (notamment les piétons et les cyclistes) en rééquilibrant les mobilités
- Adapter la ville au réchauffement climatique en végétalisant massivement les espaces publics



## 6. UNE PRESQU'ÎLE A VIVRE : AMBITIONS DU PROJET D'APAISEMENT ET LEVIERS D'INTERVENTION

### 6.1. Les ambitions du projet

La dynamique à engager pour la transformation de la Presqu'île à l'horizon 2030 vise à :

- Rééquilibrer le partage de l'espace public au profit du confort piéton, offrir des rues et places accueillantes pour l'ensemble des habitants et des visiteurs, quel que soit leur âge, les familles, les jeunes, les femmes, développer des lieux de fraîcheur pour adapter ce secteur aux chaleurs estivales, végétaliser ;
- Refonder le système de desserte de la Presqu'île en s'appuyant sur un maillage structurant pour les modes actifs (dont l'accueil des Voies Lyonnaises : ligne 7 en connexion avec les Pentes de la Croix-Rousse, ligne 12 en traversée de la place Bellecour, lignes 8 et 11 en traversée de Perrache et ligne 6 sur la Rive Droite du Rhône), en redéployant les circuits des lignes de bus, et en réorganisant les plans de circulation ;
- Aménager la ville patrimoniale face aux risques du changement climatique, et dans le respect de la qualité urbaine et architecturale.

## 6. UNE PRESQU'ILE A VIVRE : AMBITIONS DU PROJET D'APAISEMENT ET LEVIERS D'INTERVENTION

### 6.2. Les espaces publics comme leviers d'interventions

Malgré les nombreux projets de transformation des espaces publics en presqu'île ces dernières années, et de nombreuses améliorations en faveur du confort des piétons, certains axes et carrefours majeurs de la Presqu'île demeurent très défavorables aux piétons, c'est le cas notamment :

- De la rue Édouard Herriot, accueillant 2 voies de circulation et un trafic intense (+ de 5000 véhicules chaque jour) au cœur de la Presqu'île
- De la rue de la République sur son tronçon au nord de Cordeliers, accueillant un trafic intense de bus (+ de 1000/j) et livraisons sur une chaussée large de 9 à 10m.
- De la place des Cordeliers, de la place de la Comédie et de la place Le Viste, intersections routières complexes dominées par les circulations de bus et de transit et où il est difficile d'identifier un parcours piéton simple et sécurisé ;
- Enfin, un certain nombre de rues disposent encore de trottoirs trop étroits ou peu adaptés aux niveaux de fréquentation.

La transformation des espaces publics, en tant que levier d'action sur toutes les composantes de la ville (mobilités, commerce, végétalisation, patrimoine, stationnement) constitue l'outil principal pour viser à l'apaisement de la Presqu'île.



Rue Edouard Herriot



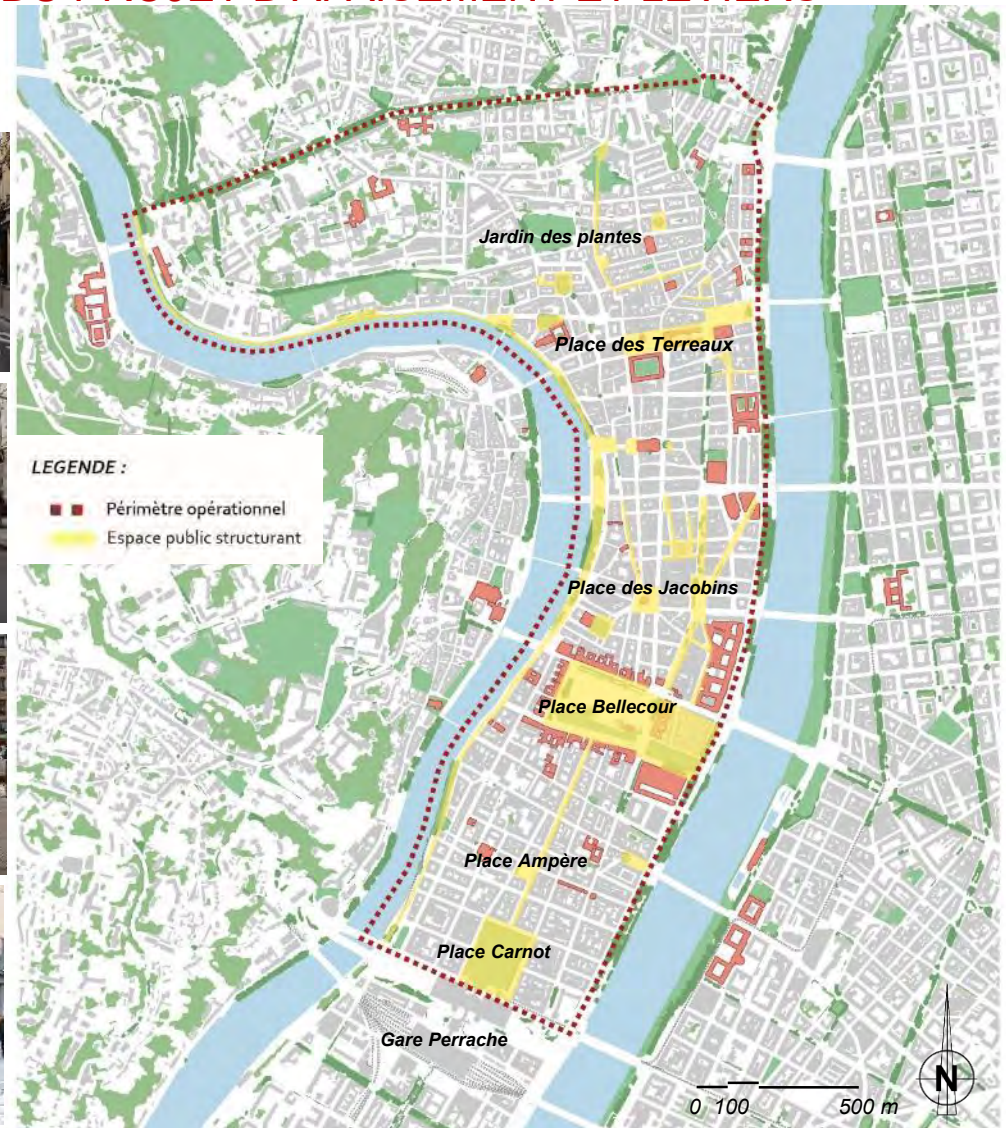
Rue de la République



Place le Viste



Rue Constantine



Cartographie des espaces publics majoritairement piéton du site d'étude



## 6. UNE PRESQU'ILE A VIVRE : AMBITIONS DU PROJET D'APAISEMENT ET LEVIERS D'INTERVENTION

### 6.3. Une priorisation des actions à envisager au regard des enjeux de confort piéton

L'intensité des usages se traduit par une très forte fréquentation des espaces publics caractéristique des hyper centres-villes. Au-delà des rues piétonnes emblématiques, la répartition de l'espace public s'est jusque là structurée en faveur des déplacements motorisés : prédominance du stationnement, trottoirs étroits... Le traitement des espaces publics apparaît aujourd'hui obsolète au regard de l'intensité des usages constatés. La densité du bâti, l'étroitesse des rues et ruelles anciennes et l'importance des flux de circulations tous modes (piétons, cycles, motorisés) qui s'y ajoutent exacerbent les tensions et la compétition d'usages sur l'espace public.

En 2019, les expériences de piétonnisation ont montré des effets positifs sur le ressenti des usagers en matière de bruit, sur la circulation à vélo et les conditions pour stationner en vélo.

**40 000**

piétons passant chaque jour par la rue de la République

**120 000**

voyageurs transitant chaque jour par les arrêts TC de la Place Bellecour (Bus + Métro)

**200**

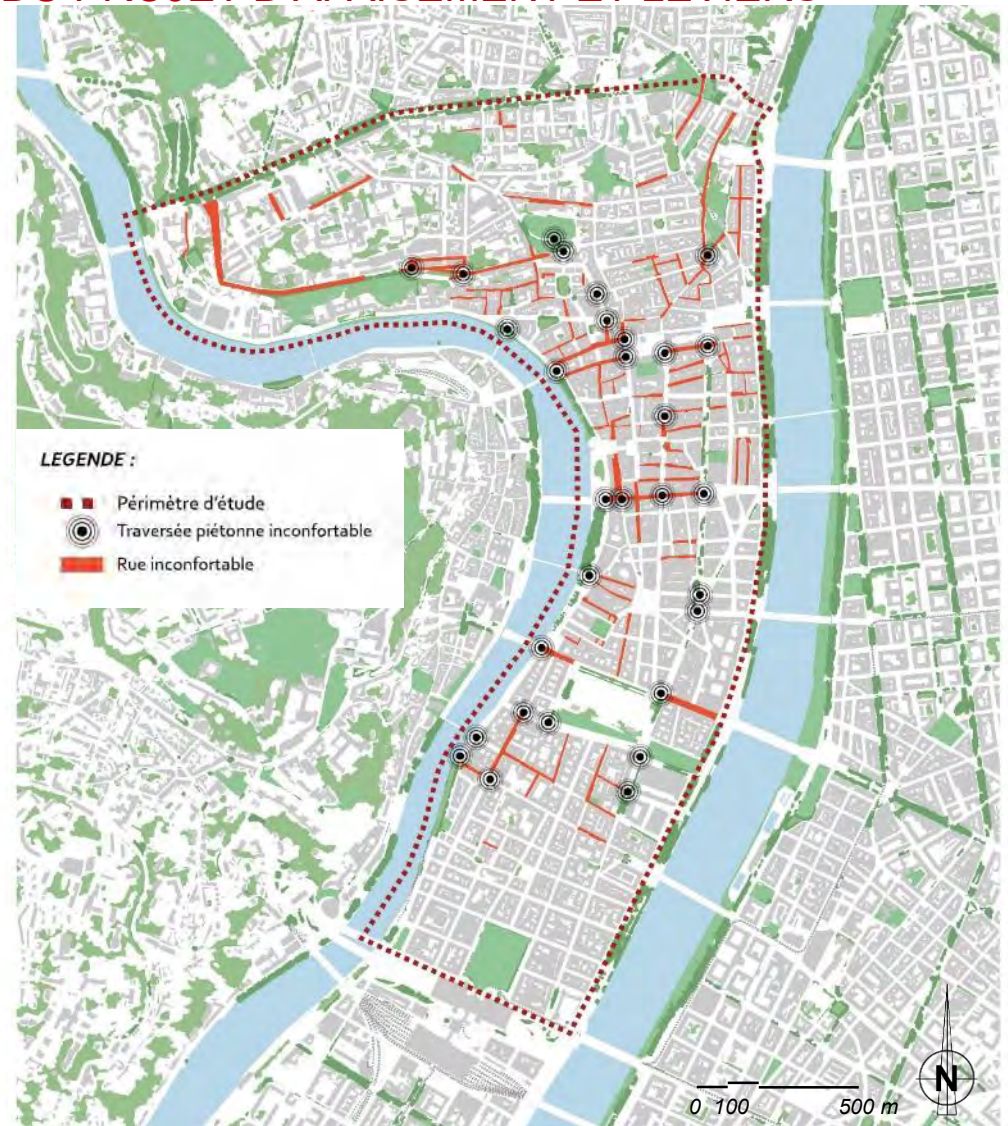
livraisons effectuées chaque jour sur la rue Victor Hugo

**43 tonnes**

de déchets collectés chaque jour sur la Presqu'île

**52 %**

part de ménages seuls dans la population de la Presqu'île, en hausse



Cartographie du ressenti piéton au sein du site d'étude



## 6. UNE PRESQU'ILE A VIVRE : AMBITIONS DU PROJET D'APAISEMENT ET LEVIERS D'INTERVENTION

### 6.4. Un maillage piéton incomplet et interrompu

Les « points noirs » se situent invariablement sur les points de croisement entre trafics piétons intenses et flux de circulation (transit motorisé et flux de transports en commun). Les axes majeurs de circulation viennent couper la trame piétonne et créer des déséquilibres au niveau de la traversée de la "Presqu'île sur un axe Nord/Sud.

Aujourd'hui la trame piétonne est séquencée sans une continuité de tous les espaces publics, on remarque nettement un axe Nord Sud et plusieurs zones indépendantes les unes des autres. En comparant avec les autres villes nous pouvons remarquer que Lyon est doté d'un faible maillage piéton et qu'il est donc nécessaire de le compléter (cf. Annexe).



Traversée de la Rue de la Barre



Traversée de la Rue Grenette



Traversée de la Rue Joseph Serlin



Quai bus, Rue d'Algérie



Piétons sur la voie cyclable



Traversée de la Place de la Paix



#### LÉGENDE :

- Axe piéton
- Place piétonne
- Point noir

0 100 500 m



Cartographie de la trame piétonne au sein du site d'étude



## 6. UNE PRESQU'ILE A VIVRE : AMBITIONS DU PROJET D'APAISEMENT ET LEVIERS D'INTERVENTION

### 6.5. Un potentiel de végétalisation limité au cœur du centre historique

La Presqu'île de Lyon est composée d'un tissu privé habité avec de nombreux îlots d'habitats collectif. Le reste de l'espace disponible est caractérisé par des espaces interstitiels (voiries, routes, rues) et des espaces publics de types parcs, squares, jardins, ... La Presqu'île est caractérisée par un taux d'imperméabilisation important avec une moyenne variant autour des 80 à 100% d'espaces imperméable en cœur de Presqu'île. Ceci peut être expliqué par la densité de bâti présente mais également par un nombre important de rues destinées aux véhicules motorisés (voirie + stationnement). Les places sont également, pour la majorité, très minérales et complétées d'une strate arborée.

Le potentiel de végétalisation reste limité du fait des éléments suivants:

- L'espace public disponible est faible
- Les infrastructures de transports en commun (métro) limitent les potentialités de végétalisation sur certains secteurs
- La présence de nombreux réseaux et d'infrastructures souterraines (parkings, transformateurs...) limite le potentiel de plantation aux seules strates herbacées et arbustives
- L'étroitesse de certaines rues entraine un faible ensoleillement et limite la palette végétale aux végétaux d'ombre
- Enfin, l'encombrement de réseaux aériens et les contraintes de visibilité des façades patrimoniales peuvent également constituer des freins à la plantation d'arbres de haute tige.



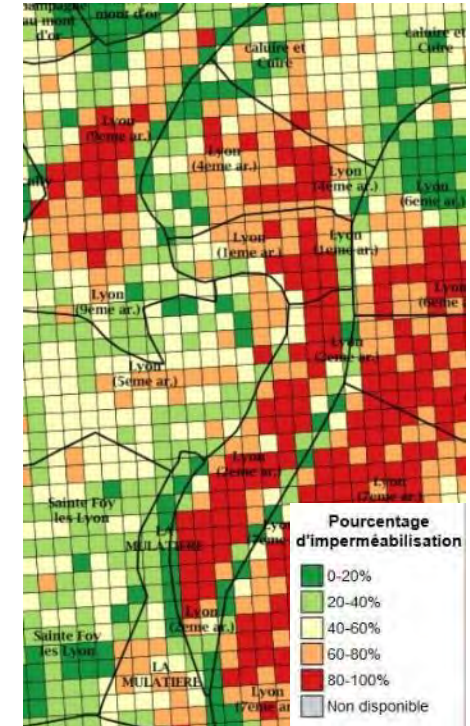
Rue ponctuée de végétation – Rue Sala



Des rues étroites – Rue Saint-Nizier



Une alternance de massif et stationnement - Rue des Capucins



© Arnaud Bellec, Bernard Gauthiez, Serge Fenet and Bernard Kaufmann

Pourcentage d'imperméabilisation de la Presqu'île en 2003

**ENTRE 0 ET 10%** de  
végétal sur les différents types de  
tissus (publics, privés, interstices)

## 6. UNE PRESQU'ILE A VIVRE : AMBITIONS DU PROJET D'APAISEMENT ET LEVIERS D'INTERVENTION

### 6.6 . Typologies d'interventions sur les espaces publics

Les interventions sur les espaces publics peuvent s'apprécier au regard du niveau d'intervention (lourd/léger) correspondant au niveau d'investissement financier, mais aussi au regard des opportunités offertes par les différentes typologies de rues rencontrées en Presqu'île. Afin d'illustrer des principes d'intervention sur les rues de la Presqu'île il donc est proposé une approche selon le gabarit de la voie (étroite/large) et selon le niveau d'intervention envisagé (lourd/léger).

#### Rue Etroite

Les rues étroites sont généralement composées d'une voie de circulation à sens unique en bitume. Les trottoirs sont fait d'asphaltes et possèdent du mobilier sur la longueur (potelets, barrière, plot, panneaux, jardinières,...) occupant parfois une place importante..

Des aménagements vélo sont présents avec des marquages au sol et des arceaux vélos. Généralement une bande de stationnement est présente d'un coté de la voirie.

#### Principes d'aménagement « léger » :

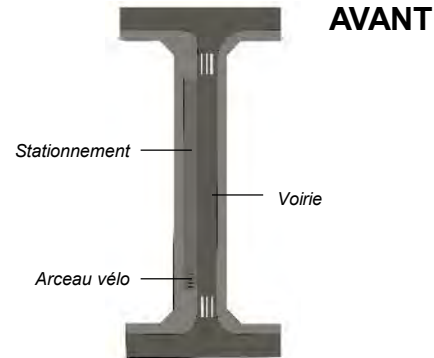
- Végétalisation par strate basse ou arbustive (cépée si possible)
- Principe de suppression du stationnement, arrêt-minute autorisé (livraisons)
- Reprises ponctuelles sur voirie

**Approche coût travaux  
: 80 à 150€/m<sup>2</sup>**

#### Principes d'aménagement «lourd» :

- Traitement en zone de rencontre (pas de bande cyclable)
- Trottoirs larges et confortables en asphalte, protégés par du mobilier
- Végétalisation par strate basse ou arbustive (cépée si possible)
- Principe de suppression du stationnement, arrêt-minute autorisé (livraisons)
- Mise à niveau de façade à façade avec mobilier d'assise et stationnement cycle en protection

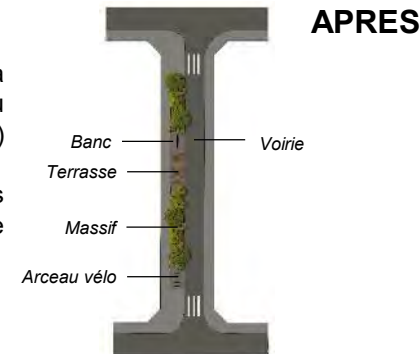
**Approche coût travaux  
: 400 à 600€/m<sup>2</sup>**



**AVANT**



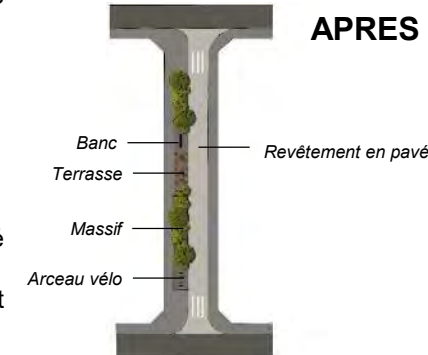
Exemple de la Rue Pleney comme rue étroite



**APRES**



Exemple de transformation d'une rue étroite avec des aménagements «léger», ici la rue Pleney



**APRES**



Exemple de transformation d'une rue étroite avec des aménagements «lourds», ici la rue Pleney



## 6. UNE PRESQU'ILE A VIVRE : AMBITIONS DU PROJET D'APAISEMENT ET LEVIERS D'INTERVENTION

### 6.6 . Typologies d'interventions sur les espaces publics

#### Rue Large

Les rues larges sont généralement composées d'une voie de circulation à sens unique. Les trottoirs de ces rues restent relativement large et permettent de se croiser sans encombre, sauf en cas de forte intensité des piétons. Des aménagements cyclables sont présents avec des marquages au sol et des arceaux vélos. Généralement une bande de stationnement est présente de part et d'autre de la voirie. Quasiment aucune végétation n'est présente au sein de ces rues.

#### Principes d'aménagement « léger » :

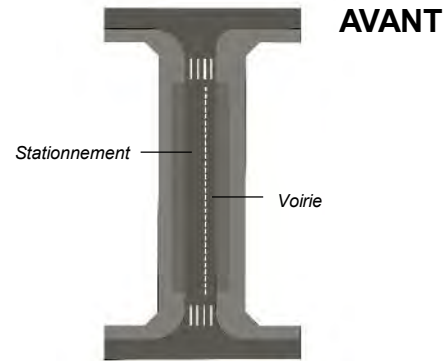
- Conserver des zones de livraison si besoin
- Conserver les différents revêtements (voirie et trottoir) et le profil de la rue
- Supprimer (ou diminuer nettement) l'espace dédié au stationnement
- Mettre en place des zones de végétation avec des essences adaptées aux contraintes urbaines (dont arbres de haute tige si possible)
- Proposer des espaces modulables en lieu et place du stationnement (terrasses pour les restaurants, bancs, aires de jeux) selon l'espace disponible et les activités environnantes

**Approche coût travaux**  
**: 80 à 150€/m<sup>2</sup>**

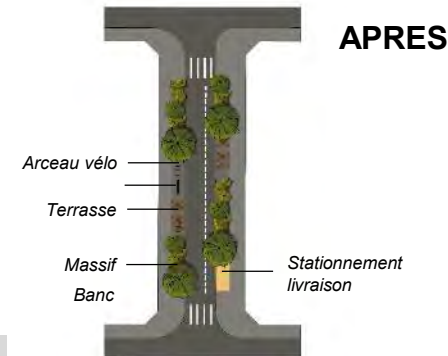
#### Principes d'aménagement « lourd » :

- Élargissement des trottoirs, reprofilage de la rue
- Supprimer (ou diminuer nettement) l'espace dédié au stationnement
- Mettre en place des zones de végétation avec des essences adaptées aux contraintes urbaines (dont arbres de haute tige si possible)
- Rue Piétonne : aménagement à niveau de façade à façade avec maintien d'un passage libre pour livraisons, services, livraisons, accès riverains
- Zone de rencontre : idem rue piétonne mais avec conservation d'une voie de circulation
- Rue circulée : maintien de la séparation trottoir/chaussée, insertion d'une bande cyclable en double-sens

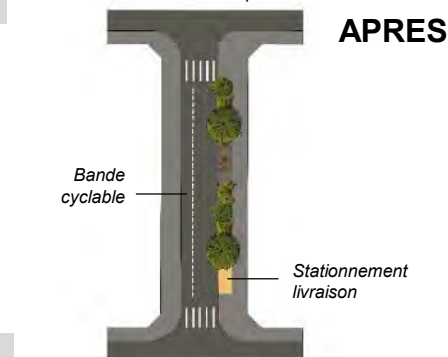
**Approche coût travaux**  
**: 400 à 600€/m<sup>2</sup>**



Exemple de la Rue d'Auvergne comme rue large



Exemple de transformation d'une rue large avec des aménagements « léger », ici la rue d'Auvergne



Exemple de transformation d'une rue large avec des aménagements type «rue circulée», ici la rue d'Auvergne

## 6. UNE PRESQU'ILE A VIVRE : AMBITIONS DU PROJET D'APAISEMENT ET LEVIERS D'INTERVENTION

### 6.7 . Outils de régulation des circulations motorisées

#### *L'aire piétonne*

L'aire piétonne vise à faciliter avant tout les déplacements à pied, puis l'usage du vélo à faible vitesse. Son principal intérêt est qu'elle est adaptée aux lieux qui présentent une forte densité de piétons (hyper-centre, lieux culturels, commerciaux, etc.) pour lesquels on souhaite créer un espace où l'on privilégiera l'absence de véhicules motorisés pour mener des activités qui cohabitent difficilement entre elles.

#### **Ses qualités particulières :**

- le piéton y est prioritaire sur tous les autres usagers autorisés à y accéder (sauf tramway).
- La possibilité de végétalisée est accrue (absence de stationnement de surface)
- Incite aux nouveaux usages et à l'appropriation des espaces

#### **Ses inconvénients :**

- La limitation de l'accès, pour les véhicules motorisés, peut, s'il n'est pas correctement pris en compte, poser des problèmes d'acceptabilité,
- le passage des véhicules d'entretien (ramassage des ordures ménagères par exemple) nécessite une organisation adaptée, parfois difficilement compatible avec ce type de configuration de l'espace public,
- il peut y avoir conflit entre usagers (piétons et cycles notamment),
- Difficulté d'assurer le contrôle d'accès



*Communication sur l'aire piétonne - Bordeaux*



*Piétonnisation de l'Avenue Henri Barbusse - Lyon*



*Piétonnisation du Boulevard Anspach - Bruxelles*



*Rue de l'Arbre sec – Rue piétonne - Lyon*



## 6. UNE PRESQU'ILE A VIVRE : AMBITIONS DU PROJET D'APAISEMENT ET LEVIERS D'INTERVENTION

### 6.7 . Outils de régulation des circulations motorisées

#### *La piétonnisation temporaire*

Les démarches de piétonnisation temporaires ou saisonnières permettent de tester le fonctionnement d'une rue ou d'un quartier sans attendre les travaux d'aménagement.

#### **Ses qualités particulières :**

- Rapide à mettre en œuvre, réversible
- Période de test permettant de faire émerger les attentes et spécificités d'un quartier
- Effets immédiat en matière de baisse du niveau sonore

#### **Ses inconvénients :**

- Demande des moyens d'organisation et de contrôle importants, difficilement soutenable sur le long terme
- La silhouette des rues n'est pas modifiée, le piéton n'est pas incité à marcher sur la chaussée
- Souvent lié à un la tenue d'un événement particulier, ne permet pas toujours d'apprécier le fonctionnement « normal » du quartier en cas de piétonnisation pérenne.



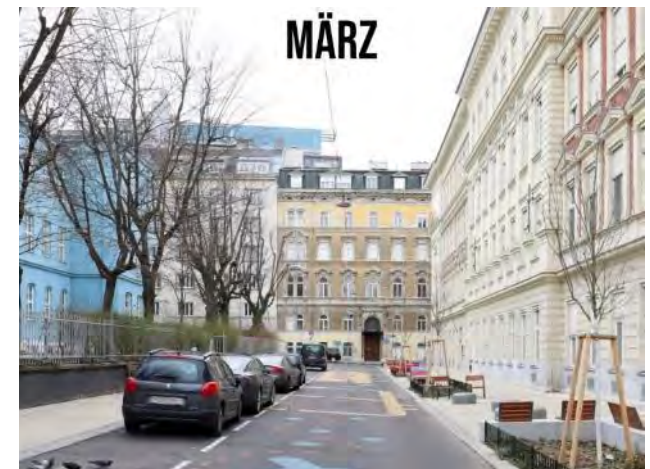
*Piétonnisation temporaire de Grenoble*



*Piétonnisation de rues temporaires - Lyon*



*Vienne - Transformation saisonnière d'une rue - Juin*



*Vienne - Transformation saisonnière d'une rue - Mars*

## 6. UNE PRESQU'ILE A VIVRE : AMBITIONS DU PROJET D'APAISEMENT ET LEVIERS D'INTERVENTION

### 6.7 . Outils de régulation des circulations motorisées

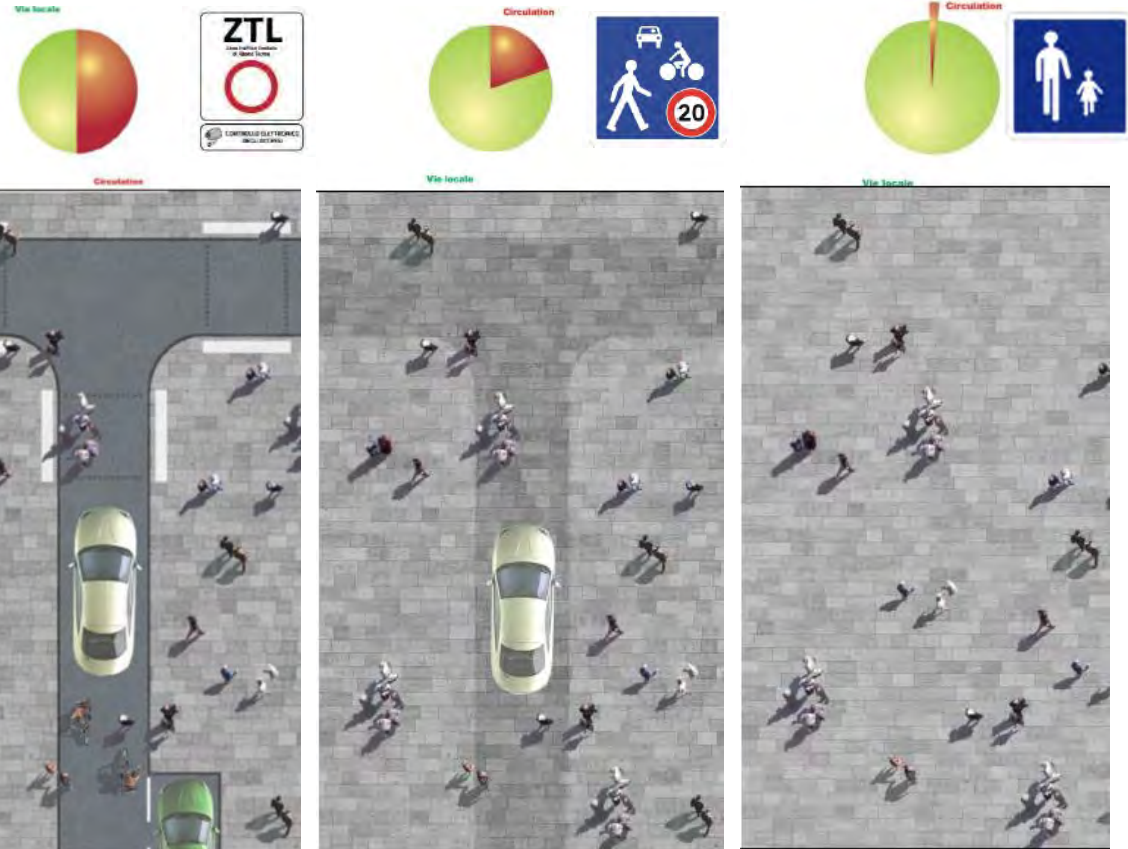
#### *La zone de rencontre*

Section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

La simple réglementation ne suffit pas, l'aménagement est nécessaire pour rendre crédible et effectif ce changement de statut : il alerte sur la vitesse à respecter et sur le comportement à attendre des différents usagers. C'est dans ces aménagements qu'une différence est visible entre la ZTL, la zone de rencontre et l'aire piétonne.



→ Circulation motorisée non linéaire  
Espace des remparts – Sion – Zone de rencontre



Les différents niveaux d'apaisement en ville ZTL, zone de rencontre et Zone piétonne



## 6. UNE PRESQU'ILE A VIVRE : AMBITIONS DU PROJET D'APAISEMENT ET LEVIERS D'INTERVENTION

### 6.7 . Outils de régulation des circulations motorisées *La ZTL*

La ZTL ou Zone à Trafic limité est une rue ou un ensemble de rues dédiées à l'usage des piétons, des cycles, des bus et des professionnels. Cette zone est également accessible aux ayants droits comme les livreurs, les riverains et les services de sécurité. Les objectifs principaux de la ZTL sont les suivants :

- **Rééquilibrer l'espace public** au profit des piétons, des cyclistes et des usagers des transports en commun,
- **Diminuer le volume et la vitesse des véhicules** motorisés dans la zone pour faciliter et sécuriser les déplacements à pied et à vélo
- **Faciliter la circulation des riverains**, des commerçants et des services publics
- **Proposer des rues plus accueillantes** où les habitants de tous les âges peuvent se rencontrer, discuter et jouer en sécurité pour les plus jeunes

Concrètement une ZTL se matérialise de plusieurs manières :

- Identification des limites de la ZTL par différents moyens : panneaux, bornes, marquage au sol
- Contrôle des accès et verbalisation par différents moyens : caméras, agents de contrôle,...
- Design actif pour une meilleure appropriation piétonne

Contrairement à la zone de rencontre ou l'aire piétonne, le stationnement de surface peut être conservé dans la zone à trafic limité.



Contrôle des accès de la ZTL en Italie



Signalisation de la ZTL à Grenoble



Marquage de la ZTL à Grenoble



Marquage de la ZTL à Nantes



Design actif - France



Design actif - Nantes

## 6. UNE PRESQU'ILE A VIVRE : AMBITIONS DU PROJET D'APAISEMENT ET LEVIERS D'INTERVENTION

### 6.8. Presqu'île à vivre : deux projets pour une ambition commune

#### Rive Droite : objectifs

- **La qualité de l'espace public et l'accueil de nouveaux usages**
  - Mettre en valeur le patrimoine - périmètre UNESCO
  - Mettre à niveau la trémie au droit de l'hôtel Dieu
  - Développer la trame végétale
  - Créer des espaces de promenade et de détente
  - Accueillir de nouveaux usages
  - Mettre en valeur les pieds d'immeuble
- **La mobilité et la qualité environnementale en lien avec le projet d'apaisement de la Presqu'île**
  - Apaiser la rive droite en développant des offres alternatives à la voiture
  - Réaliser la ligne 6 des Voies Lyonnaises sur l'ensemble du linéaire
  - Intégrer un site propre pour les transports en commun sur tout ou partie du linéaire
  - Requalifier les rives du Rhône en lien avec les projets d'Apaisement de la Presqu'île et M7
- **Le rapport de la ville avec son fleuve**
  - Retrouver des liens au Rhône
  - Créer de nouvelles haltes fluviales si cela est possible et/ou des cheminements reliant les quais bas là où ils existent

#### Apaisement de la Presqu'île : objectifs

- **Conforter la Presqu'île comme quartier « à vivre » :**
  - Un quartier habité, adapté aux besoins des familles,
  - Un quartier actif et commerçant,
  - Un quartier porteur d'offre culturelle et sociale
- **Adapter l'espace public aux pratiques de mobilité :**
  - Améliorer le confort des piétons et des cycles en réduisant la part d'espace public dévolue à la circulation motorisée ;
  - Repenser la desserte logistique de la Presqu'île ;
  - Ajuster et améliorer l'accessibilité aux transports en commun ;
- **Qualifier les espaces publics**
  - Végétaliser avec des interventions « sur mesure », visant la qualité d'usage dans une approche inclusive et économe ;
  - Participer à la mise en valeur du site UNESCO

### Presqu'île à vivre



## 6. UNE PRESQU'ÎLE A VIVRE : AMBITIONS DU PROJET D'APAISEMENT ET LEVIERS D'INTERVENTION

### 6.8. Presqu'île à vivre : deux projets pour une ambition commune

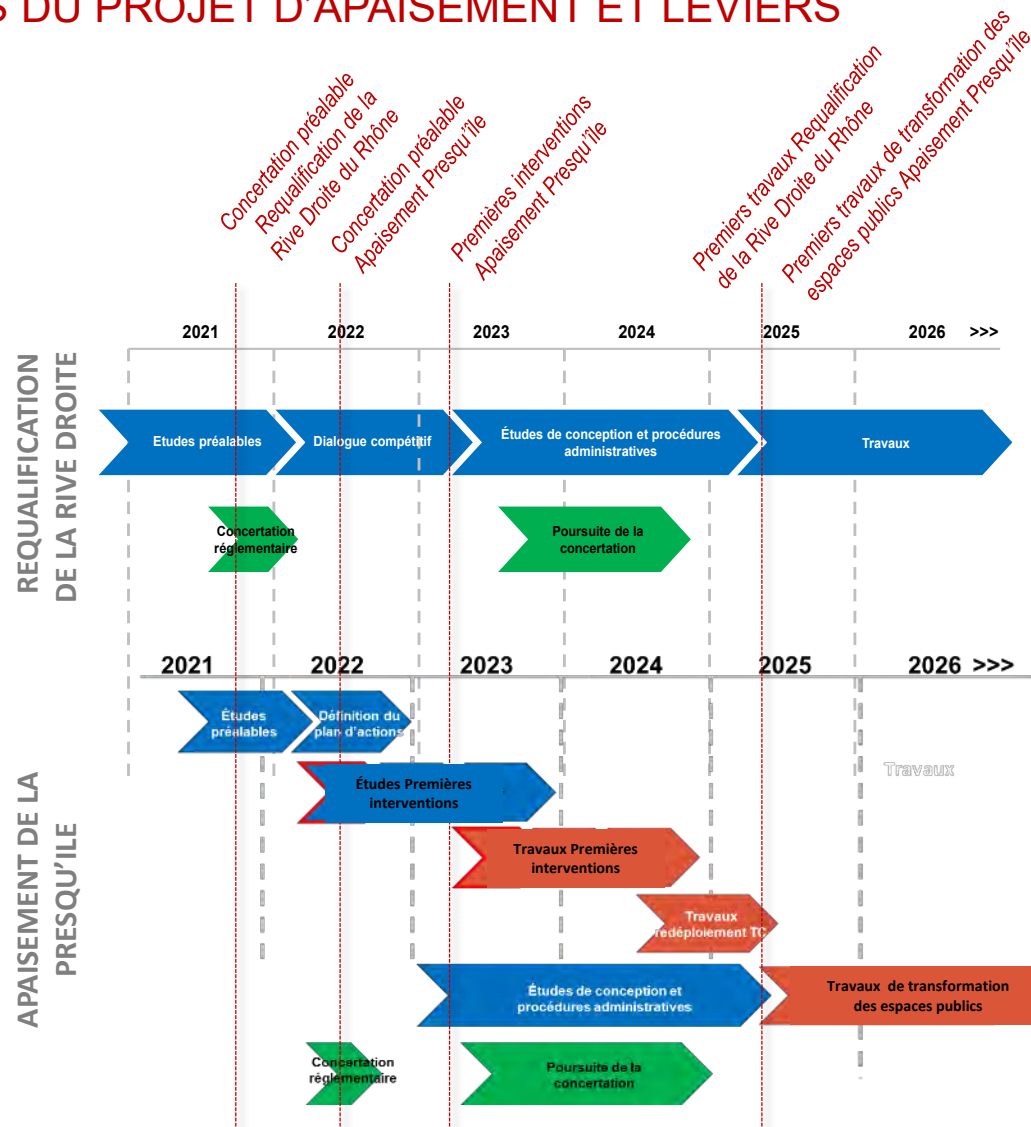
Tandis que le projet de requalification de la Rive Droite vise la transformation en profondeur d'une infrastructure routière « historique », le projet d'apaisement de la Presqu'île se traduira plutôt par des interventions de natures variées sur une série de voiries et d'espaces publics situés à l'intérieur du périmètre de projet.

Plutôt que transformer radicalement toutes les rues de la Presqu'île, il s'agira d'opérer des opérations de transformation stratégiquement positionnées afin de répondre, de la façon la plus efficiente possible, aux objectifs exposés ci-avant.

Les deux projets s'articulent dans le temps avec :

- Une première phase d'interventions d'aménagement sur les espaces publics de la Presqu'île en 2023-2024
- Une deuxième phase d'interventions pour la transformation d'un ou plusieurs espaces publics (projets potentiels) de la Presqu'île à partir de 2025 et jusqu'à un horizon 2030
- Un engagement des travaux sur la Rive Droite à compter de 2025 et jusqu'à un horizon 2030

La réorganisation de la desserte en bus de la Presqu'île pourra s'appuyer sur l'opportunité de la mise en place d'un double site propre bus en Rive droite du Rhône (du tunnel de croix-rousse jusqu'au pont Lafayette, et du pont de la Guillotière jusqu'à Perrache): potentiel site d'accueil de futures lignes de transports en commun.



## 6. UNE PRESQU'ILE A VIVRE : AMBITIONS DU PROJET D'APAISEMENT ET LEVIERS D'INTERVENTION

### *En synthèse*

Le projet d'apaisement de la Presqu'île concerne l'ensemble de la zone comprise entre le Boulevard de la Croix-Rousse et la place Carnot. Il s'appuie sur la transformation des espaces publics et vise à redonner du confort et à sécuriser les cheminements des piétons.

Les modalités d'intervention sur l'espace public seront différenciées selon les secteurs et selon les potentiels de transformation des espaces (contraintes de mobilité et potentiels de plantation notamment).

Chacun des secteurs sera traité selon ses spécificités, les différents outils disponibles pour réguler les circulations automobiles seront activés : extension des aires piétonnes, réorganisation de la desserte bus et des axes de transit automobile, modification du plan de circulation, création de « zones à trafic limité » (dispositifs de limitation des accès et des ayants-droits)...

Des aménagements visant à rafraîchir et végétaliser les espaces publics participeront également à la transformation des quartiers. Deux types d'action seront déployés : des interventions ponctuelles réparties sur l'ensemble de la Presqu'île, mais aussi des opérations de requalification d'espaces publics de plus grande envergure, qui devront être priorisées et dont la mise en œuvre s'échelonnera entre 2025 et 2032.

**La stratégie d'intervention, fondée sur les mobilités et les espaces publics, sera déclinée à travers un plan d'actions qui sera alimenté par la présente concertation préalable.**



## 7. LE PROJET D'APAISEMENT POUR UNE PRESQU'ÎLE À VIVRE

### 7.1 Cartographie générale du projet d'apaisement

#### *La vision d'ensemble horizon 2030*

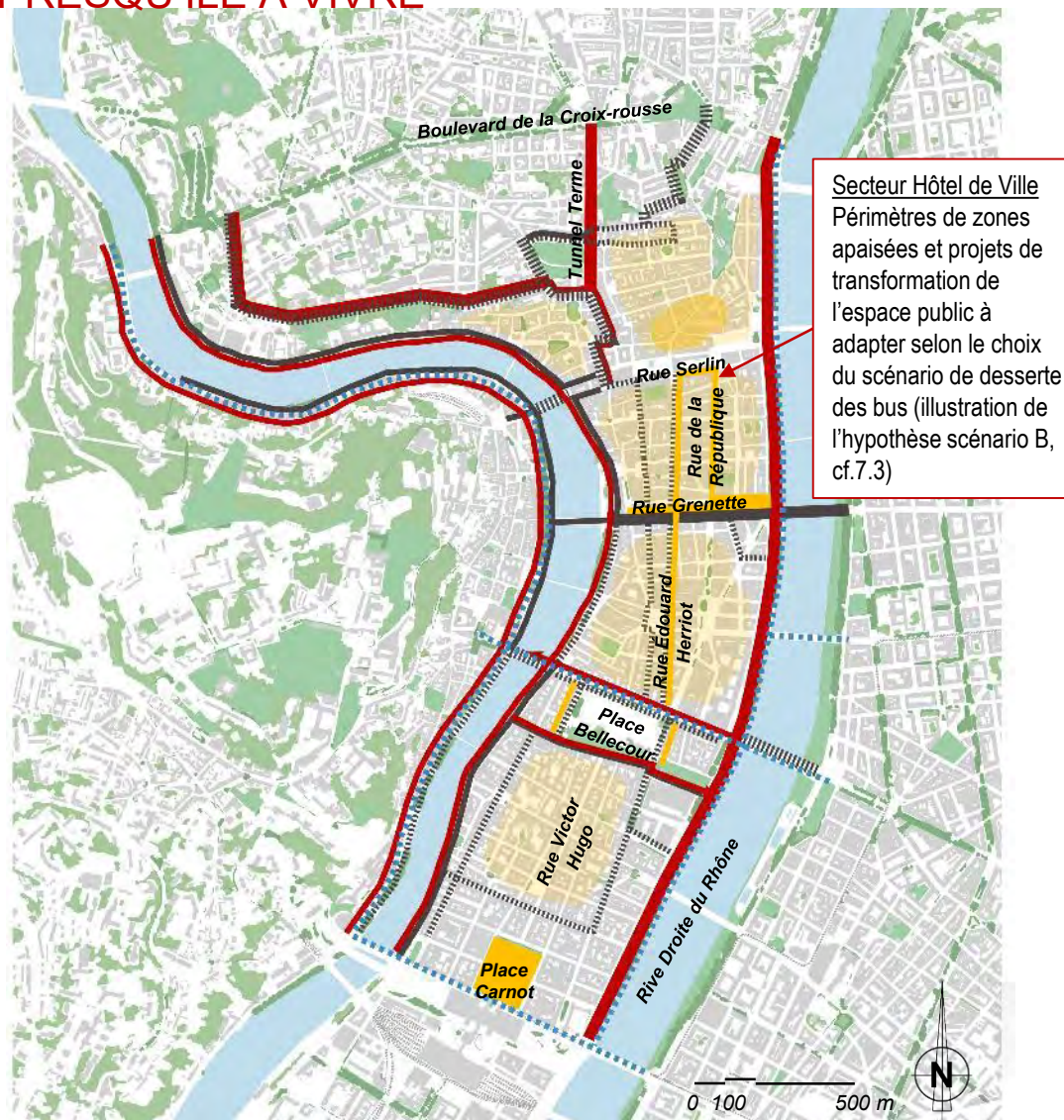
Le projet d'apaisement Presqu'île a pour objectif de recomposer l'offre de mobilités à tous niveaux : véhicule légers, transports en commun, vélo, piéton. Le réaménagement de certains espaces permettent ainsi d'apaiser la presqu'île et de mettre le piéton au cœur de ce secteur.

Les grands principes retenus sont les suivants :

- Réorganisation de la desserte motorisée des Pentes avec modification du plan de circulation et mise en place de zones apaisées ;
- Réorganisation de la desserte des bus et du transit sur la partie centrale de la Presqu'île, avec mise en place (ou extension) de zones apaisées et potentiel de transformation des espaces publics ;
- Aux abords de la place Bellecour : accueil de la Voie lyonnaise 12 et réorganisation de la desserte bus en façade Est et Ouest de la place Bellecour, maintien des axes de transit motorisés ;
- (en option) : extension de l'aire piétonne aux abords de la rue Victor Hugo et recomposition du plan de circulation

#### **LÉGENDE :**

- Axe de transit motorisé
- Axe de transit motorisé
- Site propre sens unique
- ..... Passage bus sur voirie – sens unique
- Site propre double sens
- ||||| Passage bus sur voirie – double sens
- - - - - Voies lyonnaises
- Transformation de l'espace public : projets potentiels
- Zones apaisées



**Secteur Hôtel de Ville**  
Périmètres de zones apaisées et projets de transformation de l'espace public à adapter selon le choix du scénario de desserte des bus (illustration de l'hypothèse scénario B, cf.7.3)

Cartographie générale du projet d'apaisement Presqu'île



## 7. LE PROJET D'APAISEMENT POUR UNE PRESQU'ÎLE À VIVRE

### 7.1 Cartographie générale du projet d'apaisement

#### Premières interventions : 2023-2024

Afin d'engager la transformation de la Presqu'île sans attendre, une dizaine de secteurs ont été identifiés pour engager des opérations d'apaisement à l'horizon 2023-2024.

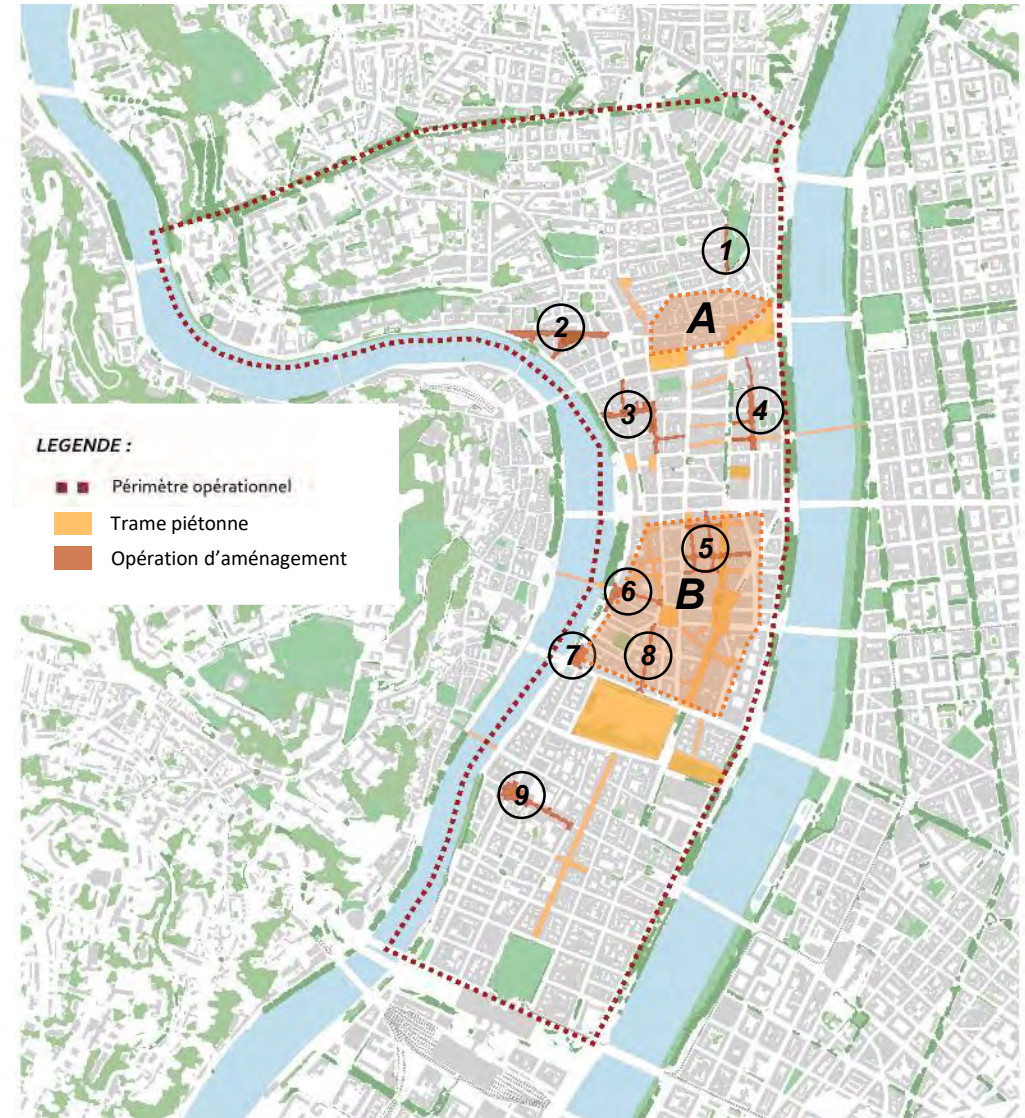
#### Deux zones d'apaisement du trafic :

- **(A)** une aire piétonne sur le Bas des Pentes, sur le secteur Puits Gaillot – Romarin – Ste Catherine (Lyon 1<sup>er</sup>)
- **(B)** Une zone à trafic limité sur le secteur compris entre la rue Grenette et la place Bellecour (Lyon 2<sup>e</sup>)

#### Neuf opérations d'aménagement sont programmées :

1. Montée Saint Sébastien
2. Rue de la Martinière et Place Rambaud
3. Secteur Plâtière – Longue – Meissonnier (*en anticipation de la résolution du péril Chevanard*)
4. Secteur Garet – Bât d'Argent
5. Secteur Ferrandière / Tupin / 4 chapeaux
6. Rue de l'ancienne Préfecture
7. Place Gourju
8. Rue Emile Zola
9. Place Vollon, Rue Sainte-Hélène, Rue du Plat

Les 3 opérations suivantes seront engagées en priorité (travaux 2023) : aire piétonne Puits Gaillot-Romarin-Ste Catherine, opération Garet-Bât d'argent, opération Émile Zola.



Cartographie générale des premières interventions



## 7. LE PROJET D'APAISEMENT POUR UNE PRESQU'ÎLE À VIVRE

### 7.1 Cartographie générale du projet d'apaisement

#### Potentiel de zones apaisées : 2025-2030

L'évolution des conditions de desserte à l'horizon 2025 permet d'envisager la transformation de plusieurs espaces publics de la Presqu'île, ainsi que la création de nouvelles zones apaisées.

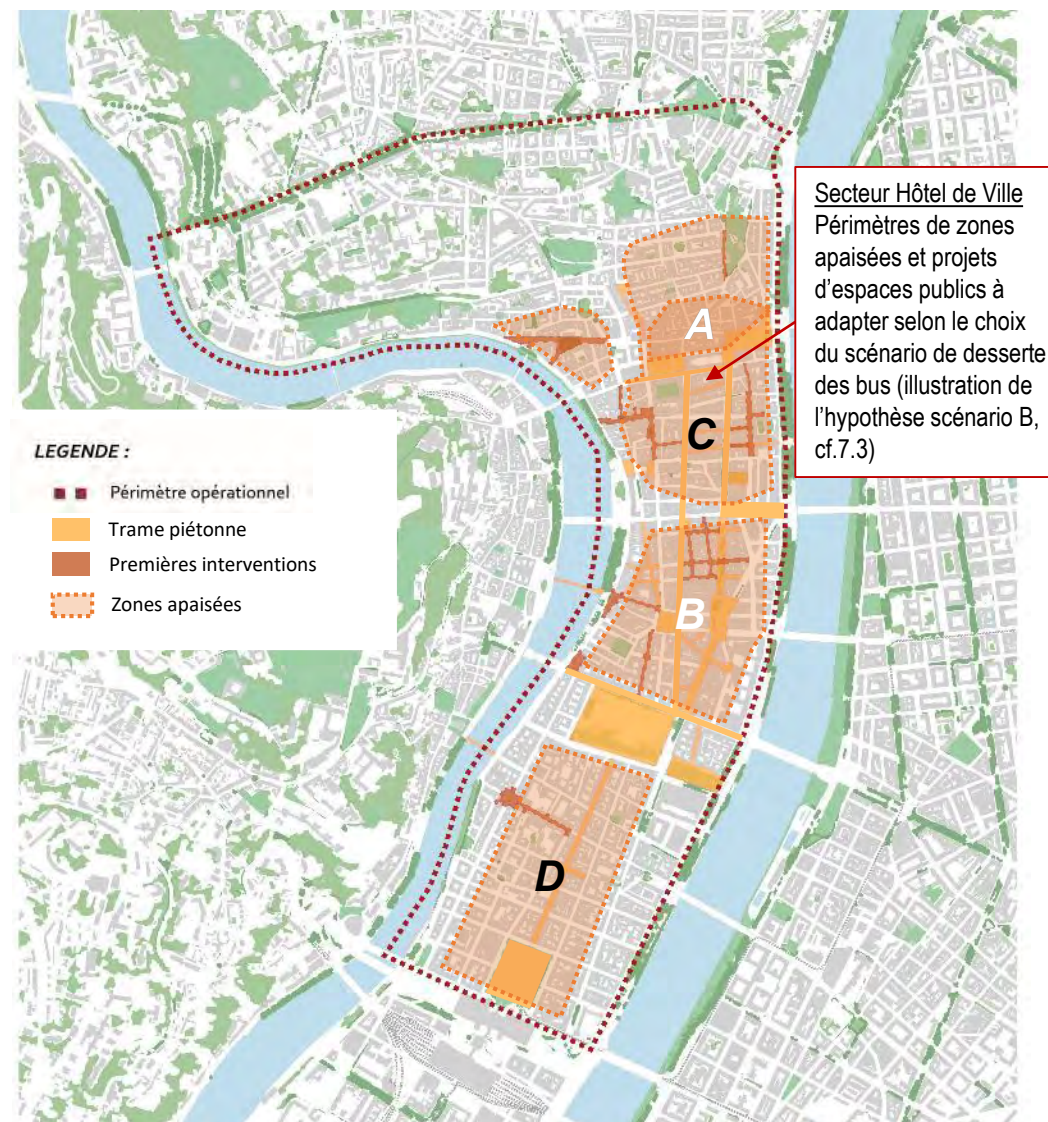
Les leviers pour la réorganisation de la desserte et de l'offre de mobilité sont :

- l'aménagement des Voies Lyonnaises sur l'ensemble de l'agglomération, dont la Voie Lyonnaise 12 au cœur de la Presqu'île ;
- La réorganisation de la desserte en bus sur les secteurs Hôtel de Ville (cf. 7.3), Cordeliers et Bellecour ;
- La régulation des trafics motorisés, avec trois types d'outils potentiels : aire piétonne, zone à trafic limité, modification des plans de circulation.

A terme, quatre zones d'apaisement du trafic pourront être engagées sur la Presqu'île :

- **(A)** une aire piétonne sur le Bas des Pentes, sur le secteur Puits Gaillot – Romarin – Ste Catherine - *engagé en 2023*
- **(B)** Une zone à trafic limité sur le secteur compris entre la rue Grenette et la place Bellecour - *engagé en 2024*
- **(C)** Une zone apaisée « Nord Presqu'île » reliant le bas des Pentes à la rue Grenette
- **(D)** Une zone apaisée de la place Bellecour à la place Carnot

Le périmètre et les modalités de réorganisation de la desserte seront portées à la concertation sur les zones C (Nord Presqu'île) et D (Bellecour-Carnot).



Cartographie générale des premières interventions

## 7. LE PROJET D'APAISEMENT POUR UNE PRESQU'ÎLE À VIVRE

### 7.2. Secteur des Pentes de la Croix Rousse

*Cartographie générale du projet d'apaisement – horizon 2030*

*Synthèse du projet d'apaisement : premières interventions, projets potentiels, projets connexes*

*Zoom sur les premières interventions (2023-2024)*

Sur le secteur des Pentes de la Croix-Rousse il s'agit d'organiser la transformation de la desserte motorisée en limitant les phénomènes de transit et de shunt notamment sur des voies de faible gabarit et avec des niveaux de fréquentation piétonne très élevés (ex. de la Montée Saint Sébastien).

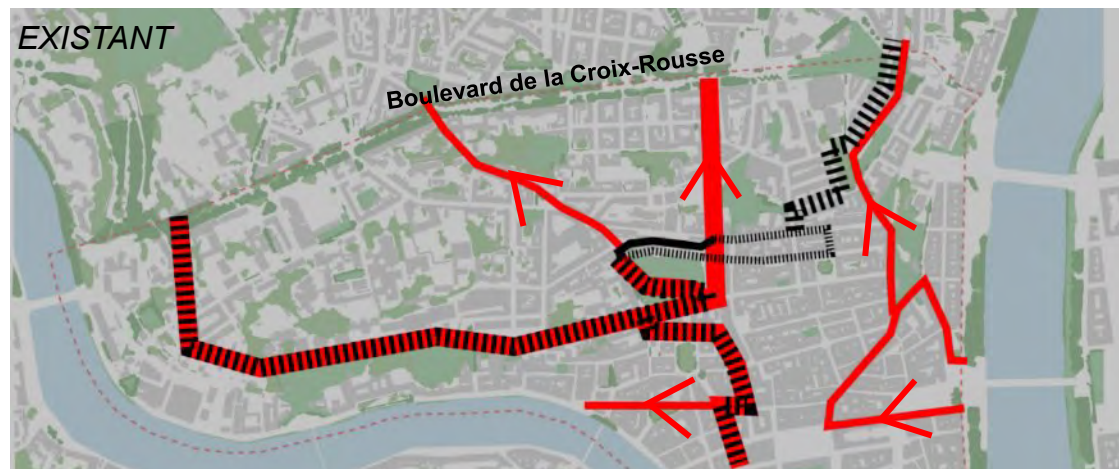
Dans l'attente de la réorganisation complète de la desserte motorisée sur le secteur, une zone apaisée et 2 opérations d'aménagement sont proposées en premières interventions.



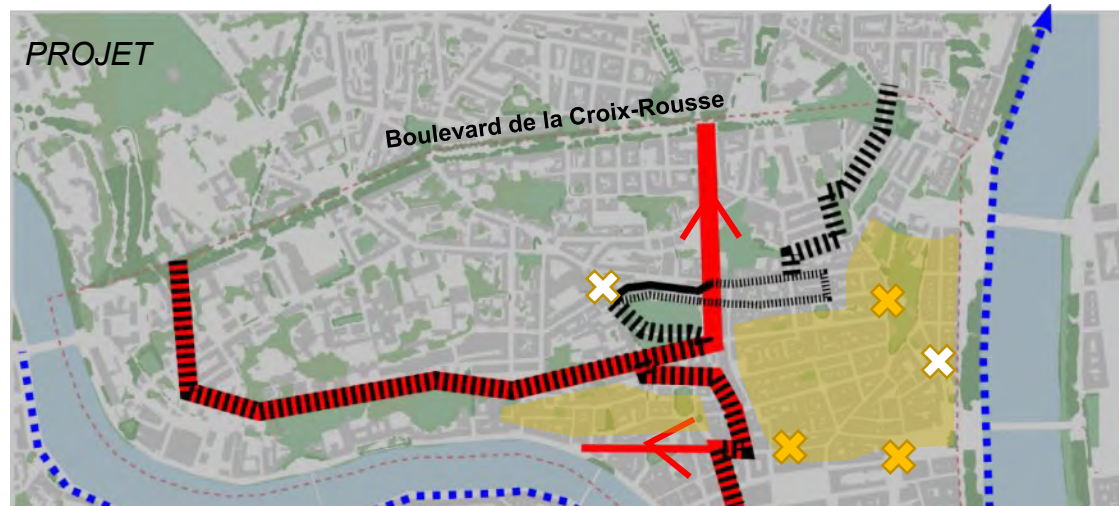
## 7. LE PROJET D'APAISEMENT POUR UNE PRESQU'ÎLE À VIVRE

### 7.2. Secteur des Pentes de la Croix Rousse

*Cartographie générale du projet d'apaisement – horizon 2030*



*Trame desserte motorisée existante*



#### Invariants

- Itinéraire lignes de bus (C13, C18, S6)
- Maintien des axes de circulation rue Terme, rue de la Martinière, rue de l'Annonciade
- Fermeture de l'axe Montée Saint Sébastien, rue Puits Gaillot et rue Sainte Catherine

#### Variables

- Modification de l'itinéraire ligne S12 (horizon 2024)
- Montée des Carmélites? Rue Royale?
- Accueil de nouveaux usages dans la rue Terme?

#### LÉGENDE :

- Axe de transit motorisé
- ▨ Passage bus sur voirie
- Voies lyonnaises
- ✕ Axe fermé au transit motorisé (invariant)
- ✕ Axe fermé au transit motorisé (variable)

## 7 . LE PROJET D'APAISEMENT POUR UNE PRESQU'ILE A VIVRE

### 7.2. Secteur des Pentes de la Croix Rousse

*Synthèse du projet d'apaisement : premières interventions, projets potentiels, projets connexes*

#### Pentes de la Croix-Rousse

Premières interventions  
(2023-2024)

- Rue de la Martinière – place Rambaud (études)
- Montée Saint Sébastien
- Aire piétonne Puits Gaillot – Romarin – Ste Catherine

Projets potentiels  
(2025-2030)

- Zone apaisée Bas des Pentes côté Rhône
- Zone apaisée Bas des Pentes côté Saône

+

- Requalification de la Rive Droite du Rhône
- Voie Lyonnaise n°6
- Requalification du boulevard de la Croix-Rousse

*Projets connexes*



## 7 . LE PROJET D'APAISEMENT POUR UNE PRESQU'ILE A VIVRE

### 7.2. Secteur des Pentes de la Croix Rousse

#### *Zoom sur les premières interventions (2023-2024)*

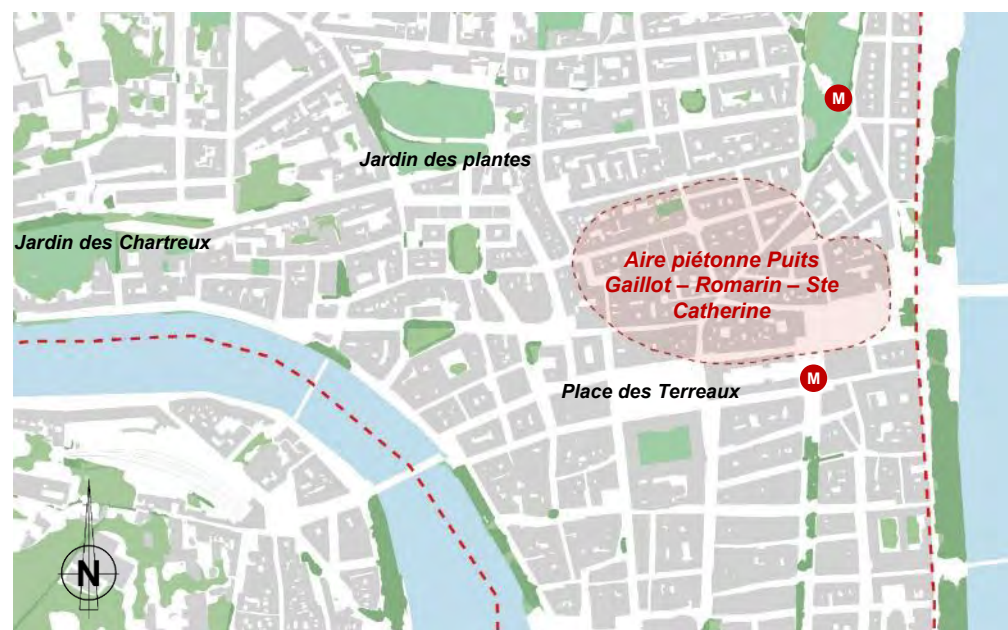
Sur le secteur des Pentes de la Croix-Rousse une première zone apaisée (type aire piétonne) est envisagée dans le **secteur rue du Puits Gaillot – rue Ste Catherine – rue Romarin**.

La mise en œuvre de la zone apaisée prévoit le maintien de l'accessibilité aux riverains, actifs et services, tout comme l'accès aux livreurs et aux services urbains. Les modalités de régulation des accès motorisés seront discutées lors de la concertation.

La mise en œuvre de cette zone apaisée est programmée pour l'année 2023.

#### ***Éléments soumis à la concertation :***

1. *Quels nouveaux usages pour l'espace public ?  
Comment redonner cet espace à l'ensemble des piétons ?*
2. *Quelles modalités de régulation des accès la zone apaisée Puits Gaillot – Ste Catherine - Romarin ?*



Cartographie des projets d'apaisement Presqu'île

## 7. LE PROJET D'APAISEMENT POUR UNE PRESQU'ÎLE À VIVRE

### 7.2. Secteur des Pentes de la Croix Rousse

#### Zoom sur les premières interventions (2023-2024)

Sur le secteur des Pentes de la Croix Rousse on retrouve 3 premières interventions en 2023-2024 :

- Aire piétonne Puits Gaillot-Romarin,
- **Montée Saint Sébastien**
- Martinière - Rambaud

#### Éléments soumis à la concertation :

1. Quels nouveaux usages pour l'espace public libéré du stationnement ? Comment redonner cet espace à l'ensemble des piétons ?
2. Quels aménagements mettre en place et à quel niveau d'intensité ? (aménagement frugal, de façade à façade,...)



Cartographie des projets d'apaisement Presqu'île



Evolution de la Montée Saint Sébastien au cours du temps



## 7 . LE PROJET D'APAISEMENT POUR UNE PRESQU'ILE A VIVRE

### 7.2. Secteur des Pentes de la Croix Rousse

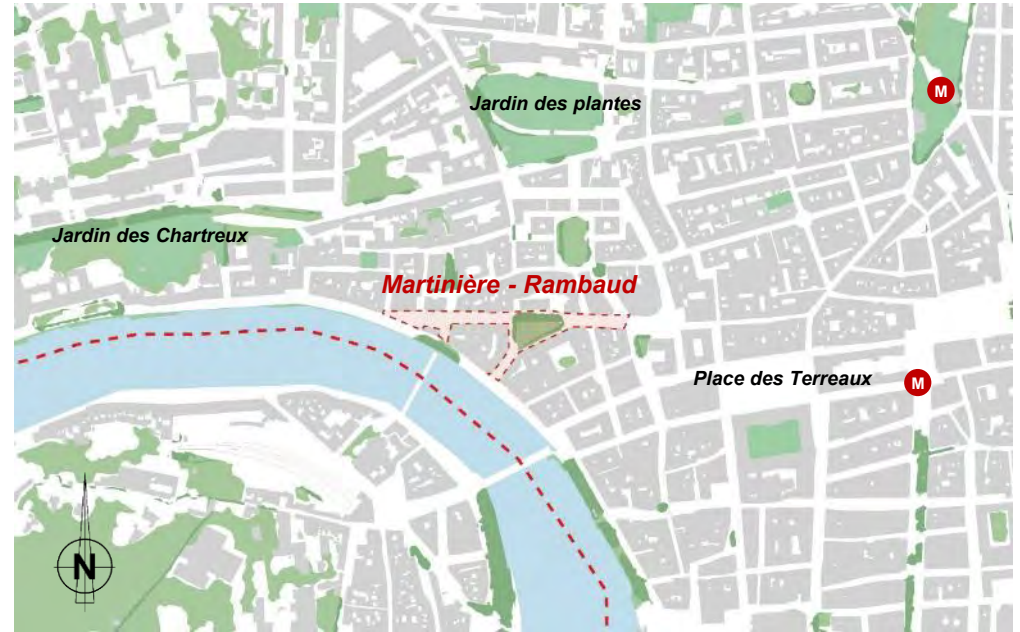
#### *Zoom sur les premières interventions (2023-2024)*

Sur le secteur des Pentes de la Croix Rousse on retrouve 3 premières interventions en 2023-2024 :

- Aire piétonne Puits Gaillot-Romarin,
- Montée Saint Sébastien
- **Martinière – Rambaud** (études en 2022-2023, travaux en 2024-2025)

#### *Éléments soumis à la concertation :*

1. *Quels nouveaux usages pour l'espace public libéré du stationnement ? Comment redonner cet espace à l'ensemble des piétons ?*
2. *Quels aménagements mettre en place et à quel niveau d'intensité ? (aménagement frugal, de façade à façade,...)*



Cartographie des projets d'apaisement Presqu'île



Evolution de la Rue de la Martinière au cours du temps

## 7. LE PROJET D'APAISEMENT POUR UNE PRESQU'ÎLE À VIVRE

### 7.3. Secteur Centre Presqu'île

#### ***Cartographie générale du projet d'apaisement – horizon 2030***

#### ***Synthèse du projet d'apaisement : premières interventions, projets potentiels, projets connexes***

#### ***Focus sur les projets potentiels de transformation de l'espace public (2025-2030)***

#### ***Zoom sur les premières interventions (2023-2024)***

Sur le secteur du Centre de la Presqu'île il s'agit de recomposer l'offre de mobilité, notamment en accueillant les infrastructures cyclables Voies Lyonnaises (au niveau de Bellecour) mais aussi en réorganisant la desserte des transports en commun de surface sur les stations Bellecour, Cordeliers et Hôtel de Ville.

Dans l'attente de la réorganisation complète de la desserte en bus sur le secteur, une zone apaisée et 6 opérations d'aménagement sont proposées en premières interventions.

Comme souligné précédemment, les transports collectifs, et le métro en particulier jouent un rôle majeur dans les déplacements des métropolitains en lien avec la Presqu'île. Le réseau de bus quant à lui, très sollicité en complément du mode lourd, occupe une grande partie de l'espace public, ce qui n'est pas sans poser des difficultés de cohabitation avec les autres modes de déplacement, au quotidien.

Aussi, le « projet d'apaisement pour une Presqu'île à vivre » ne saurait s'entendre sans repenser la place des bus dans cet espace, tout en s'efforçant de les rendre encore plus attractifs et performants.

Deux scénarios de redistribution des bus en Presqu'île sont soumis à la concertation :

- Le scénario A, permet l'apaisement d'un certain nombre de voiries, mais maintient cependant une utilisation de l'espace par les bus, sur les axes les plus fréquentés.
- Le scénario B, concentre la circulation des bus sur un nombre plus limité d'axes (dotés pour certains de voies réservées), au profit d'un apaisement et d'une piétonisation plus marquée et sur un périmètre plus large. L'approche des arrêts de bus repositionnés en périphérie du secteur apaisé sera facilitée par l'ensemble des mesures et aménagements en faveur de la marche à pieds.

#### ***Éléments soumis à la concertation :***

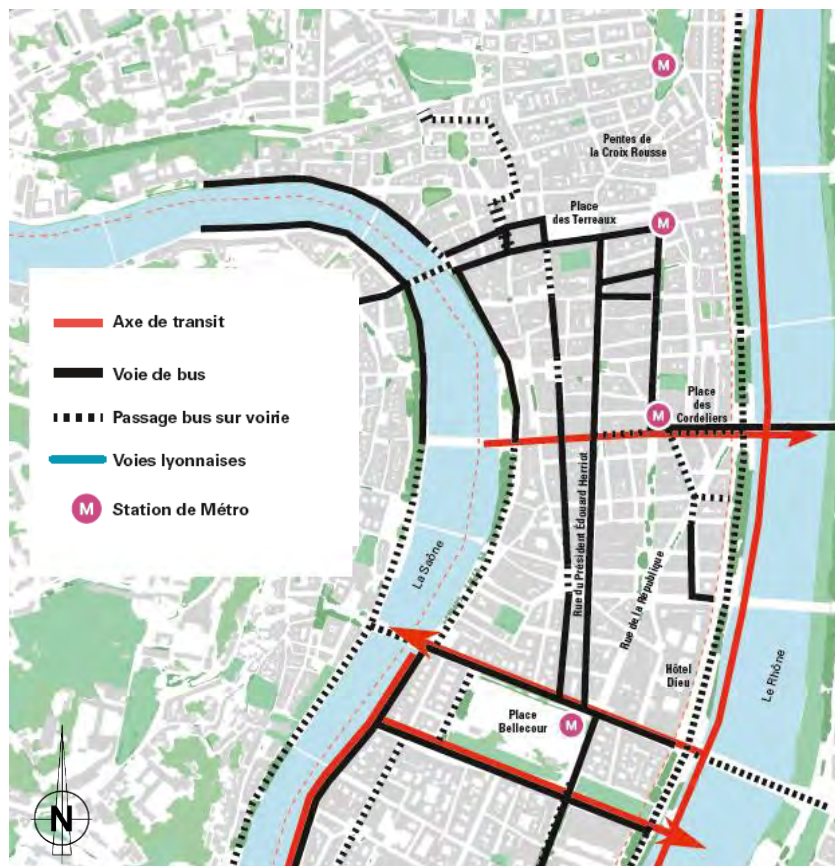
1. *Quel scénario préférentiel pour la réorganisation de la desserte en transports en commun ?*
2. *Quelles attentes pour la transformation des espaces publics (projets potentiels) ?*



## 7. LE PROJET D'APAISEMENT POUR UNE PRESQU'ÎLE À VIVRE

### 7.3. Secteur centre Presqu'île

*Cartographie générale du projet d'apaisement – horizon 2030*



**EXISTANT**

*Trame véhicules motorisés existante*



**EXISTANT**

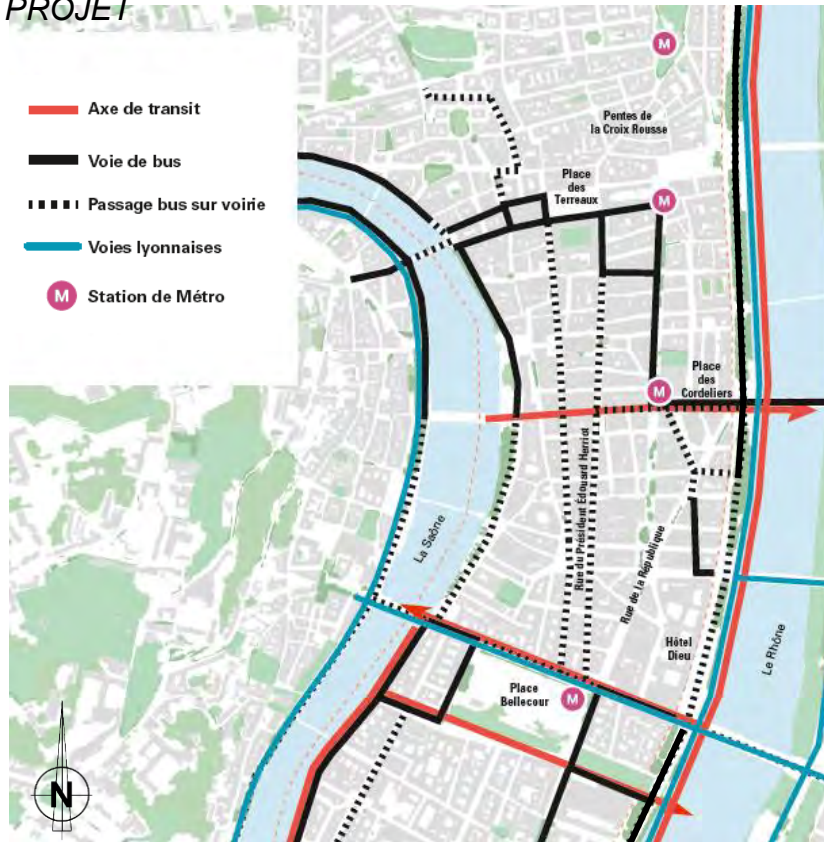
*Trame piétonne existante*

## 7. LE PROJET D'APAISEMENT POUR UNE PRESQU'ÎLE À VIVRE

### 7.3. Secteur centre Presqu'île

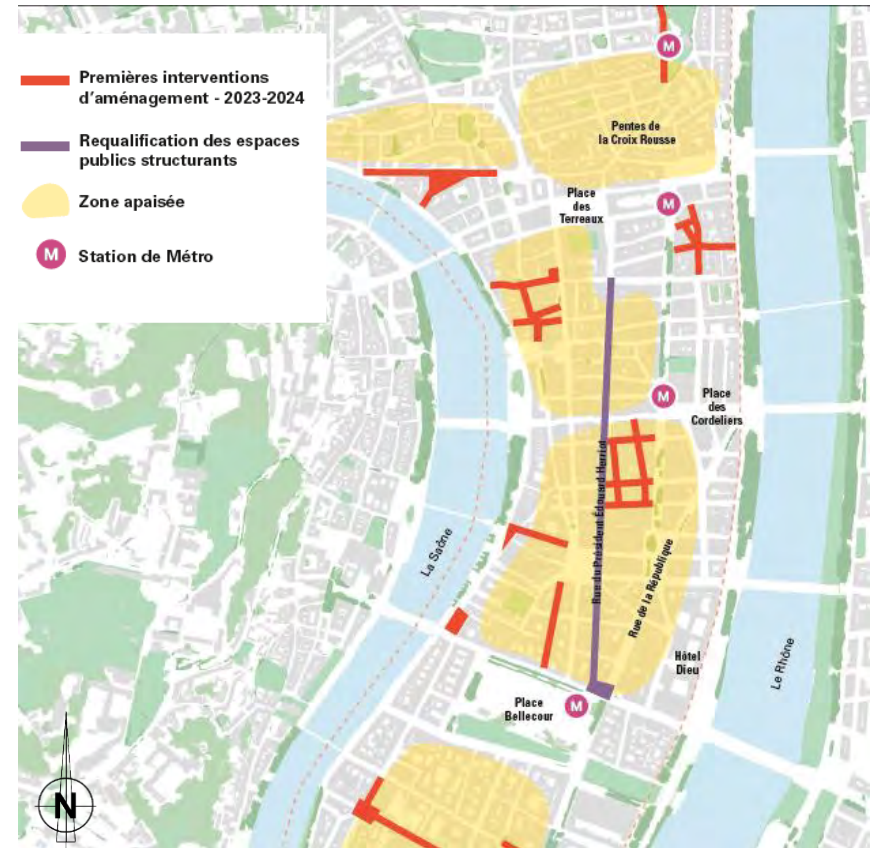
Cartographie générale du projet d'apaisement – horizon 2030

#### PROJET



Trames véhicules motorisés projetée scénario A

#### SCENARIO A



Trame piétonne projetée scénario A

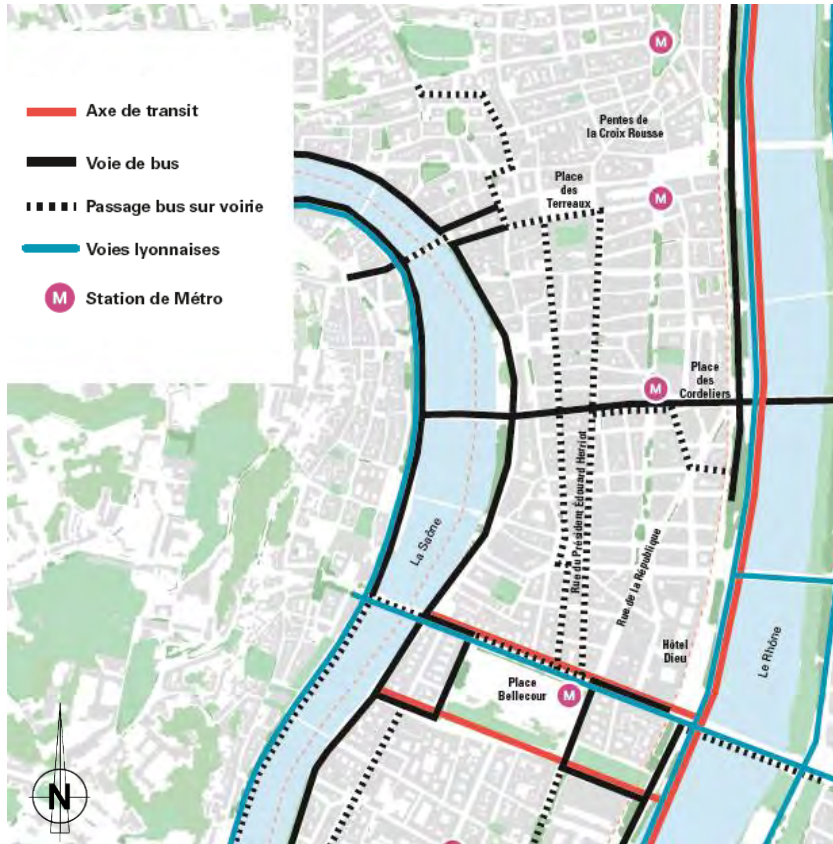


## 7. LE PROJET D'APAISEMENT POUR UNE PRESQU'ÎLE À VIVRE

### 7.3. Secteur centre Presqu'île

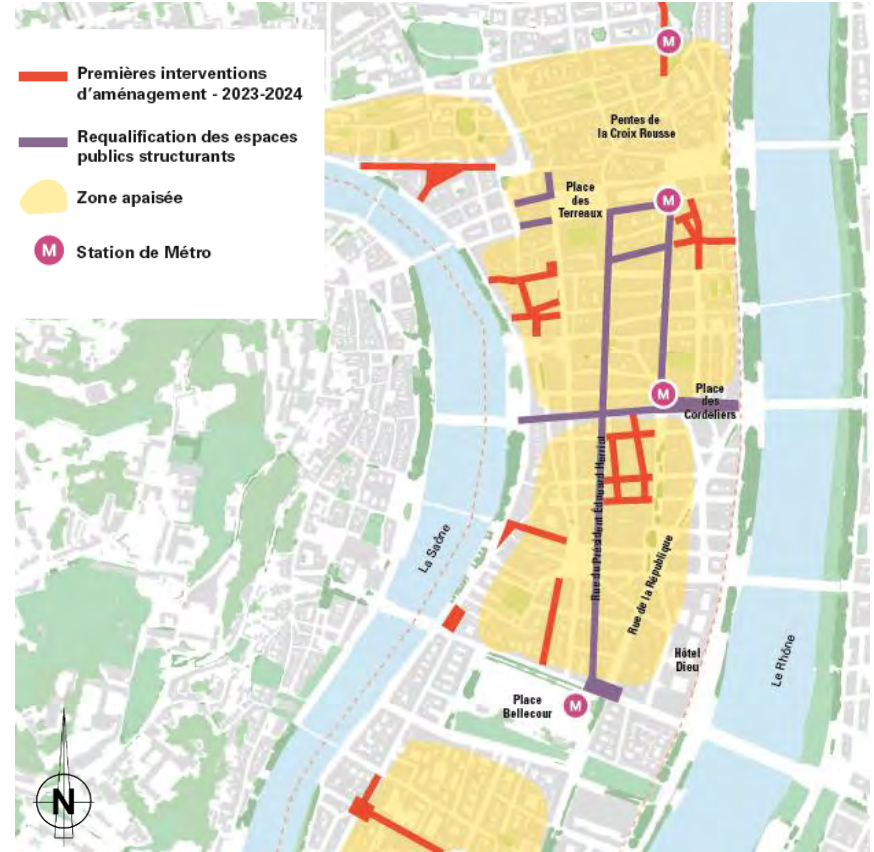
Cartographie générale du projet d'apaisement – horizon 2030

PROJET



Trames véhicules motorisés projetée scénario B

SCENARIO B



Trame piétonne projetée scénario B

## 7. LE PROJET D'APAISEMENT POUR UNE PRESQU'ÎLE À VIVRE

### 7.3. Secteur centre Presqu'île

*Synthèse du projet d'apaisement : premières interventions, projets potentiels, projets connexes*

#### Centre Presqu'île

Premières interventions  
(2023-2024)

Projets potentiels  
(2025-2030)

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                          |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rue Émile Zola</li> <li>- Secteur Garet – Bât d'Argent</li> <li>- Rue de la Plâtière – place Meissonier (<i>en anticipation de la résolution du péril Chenavard</i>)</li> <li>- Rue de l'ancienne Préfecture</li> <li>- Place Henri Gourju</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rue Édouard Herriot</li> <li>- Rue de l'Arbre Sec (piétonne)</li> <li>- Abords de la place Bellecour</li> <li>- Zone apaisée entre Grenette et Terreaux (périmètre variable selon scénarios)</li> </ul> |                                                                                                                                                                                                                          |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <p><b>SCENARIO A</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rue Serlin (circulée)</li> <li>- Rue du Bât d'Argent</li> </ul>                                                                                                                | <p><b>SCENARIO B</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rue Serlin (piétonne)</li> <li>- Rue de la République (piétonne)</li> <li>- Place des Cordeliers</li> <li>- Abords de la place des Terreaux</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aire piétonne Puits Gaillot – Romarin – Ste Catherine</li> <li>- Zone à trafic limité Grenette à Bellecour</li> </ul>                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                          |



- Requalification de la Rive Droite
- Voie Lyonnaise 12 rue de la Barre – Colonel Chambonnet

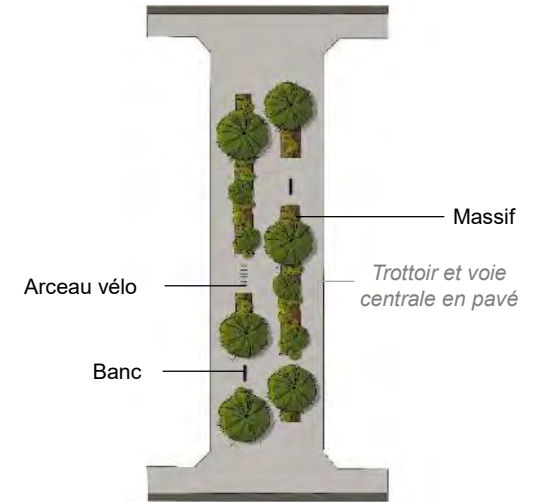
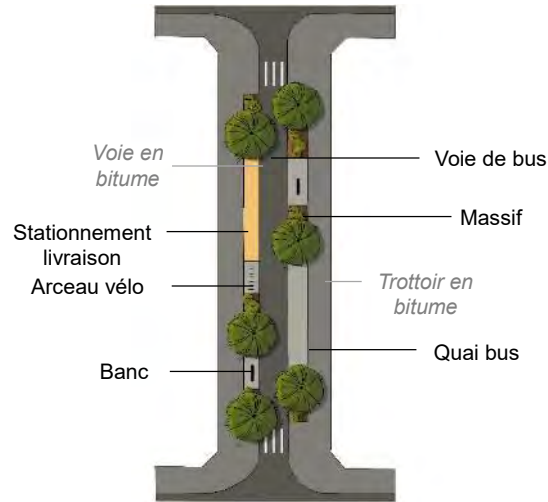
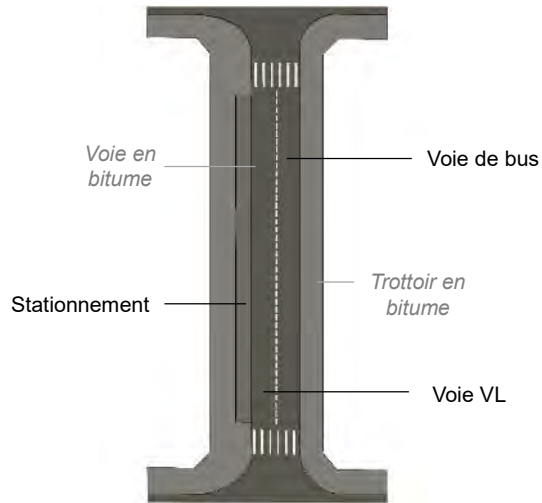
*Projets connexes*



## 7. LE PROJET D'APAISEMENT POUR UNE PRESQU'ÎLE À VIVRE

### 7.3. Secteur centre Presqu'île Focus sur les projets potentiels (2025-2030)

#### Rue Edouard Herriot



**EXISTANT**



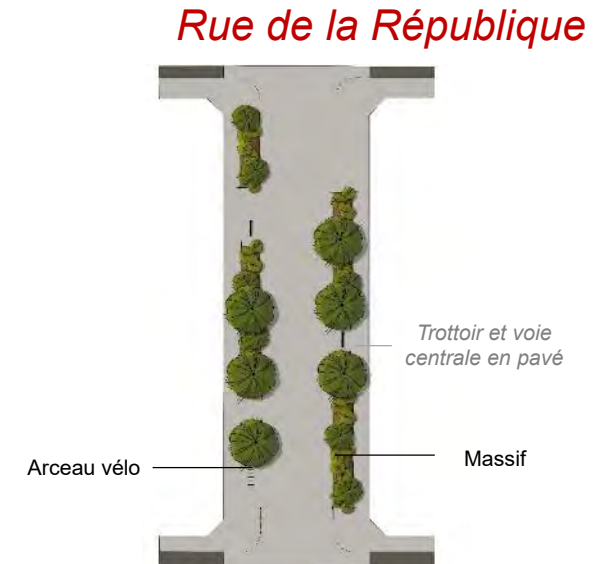
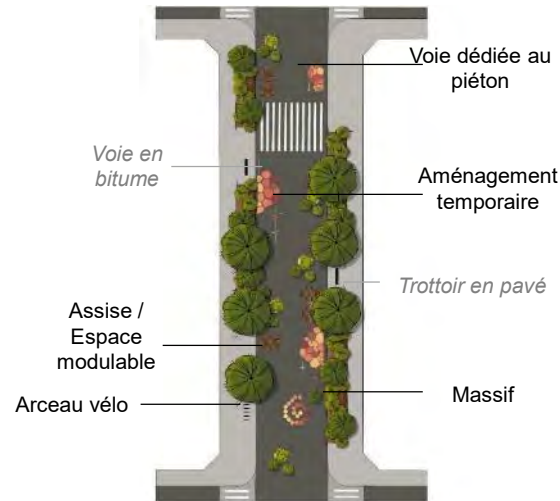
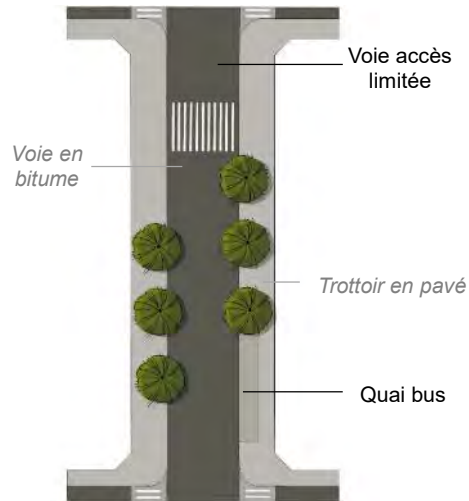
**UNE VOIE CIRCULÉE**



**APAISEE**

## 7. LE PROJET D'APAISEMENT POUR UNE PRESQU'ÎLE À VIVRE

### 7.3. Secteur centre Presqu'île Focus sur les projets potentiels (2025-2030)



**EXISTANT**



**TEMPORAIRE**



**APAIÉE**



## 7. LE PROJET D'APAISEMENT POUR UNE PRESQU'ÎLE À VIVRE

### 7.3. Secteur centre Presqu'île *Focus sur les projets potentiels (2025-2030)*

### *Place des Cordeliers*



**EXISTANT**



**APAIÉE**

## 7. LE PROJET D'APAISEMENT POUR UNE PRESQU'ÎLE À VIVRE

### 7.3. Secteur centre Presqu'île

#### *Zoom sur les premières interventions (2023-2024)*

Sur le secteur du centre de la Presqu'île une première zone apaisée (type Zone à trafic limité) est envisagée sur entre la rue Grenette et la place Bellecour et de Saône à Rhône.

Le périmètre envisagé prévoit le maintien de l'accessibilité aux parkings en ouvrages situés côté Saône et côté Rhône. L'accès aux riverains, aux actifs et aux services restera assuré, tout comme l'accès aux livraisons et aux services urbains.

Les modalités de régulation des accès motorisés seront discutées lors de la concertation, avec deux grandes options possibles :

- Restriction d'accès temporelle (selon les heures et jours de la semaine)
- Restriction d'accès aux ayants-droits (selon une liste de personnes autorisées à entrer dans le secteur).

Le périmètre précis de la zone apaisée ainsi que les outils de contrôle qui seront à mettre en œuvre seront précisés et définis d'ici l'année 2023.

La mise en œuvre de cette zone apaisée est programmée pour 2024.

#### ***Éléments soumis à la concertation :***

1. *Quelles attentes pour les espaces publics apaisés ?*
2. *Quelles modalités de régulation des accès pour la zone à trafic limité du Sud Grenette ?*
3. *Quel périmètre précis pour mettre en place une zone à trafic limité entre Rhône et Saône et entre Bellecour et Cordeliers ?*



Cartographie de la ZTL projet d'apaisement Presqu'île



## 7. LE PROJET D'APAISEMENT POUR UNE PRESQU'ÎLE À VIVRE

### 7.3. Secteur centre Presqu'île

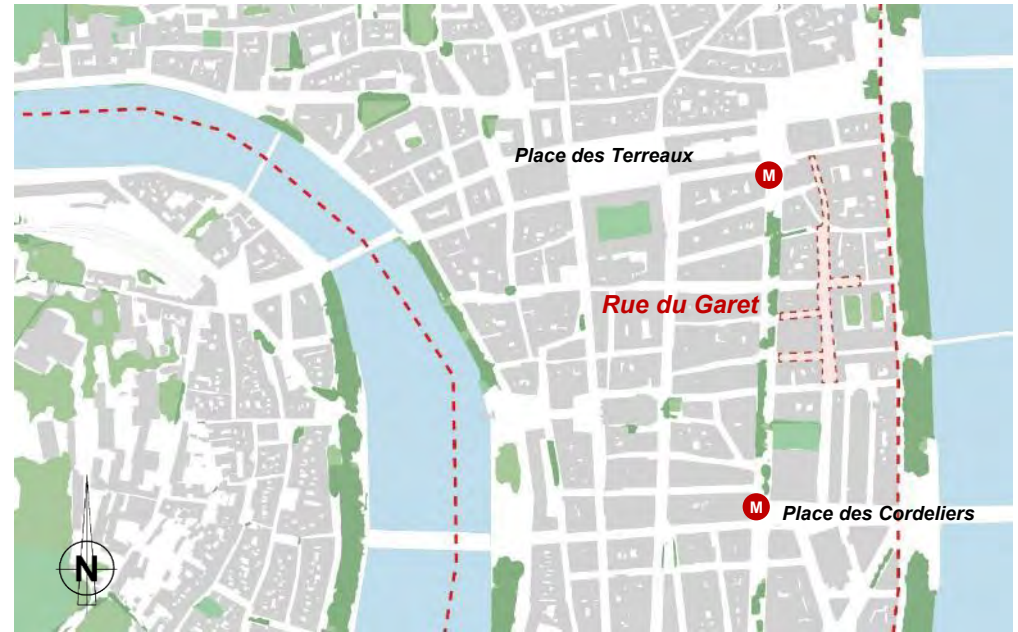
#### Zoom sur les premières interventions (2023-2024)

Sur le secteur du centre de la Presqu'île on retrouve 6 premières interventions en 2023-2024 :

- **Rue du Garet**
- Secteur Plâtière – Meissonier – Longue
- Secteur Ferrandière – Tupin – 4 chapeaux
- Rue de l'Ancienne Préfecture
- Rue Emile Zola
- Place Gourju

#### *Eléments soumis à la concertation :*

1. *Quels nouveaux usages pour l'espace public libéré du stationnement ? Comment redonner cet espace à l'ensemble des piétons ?*
2. *Quels aménagements mettre en place et à quel niveau d'intensité ? (aménagement frugal, de façade à façade,...)*



Cartographie des projets d'apaisement Presqu'île



Evolution de la Rue du Garet et Rue de la Bourse au cours du temps

## 7. LE PROJET D'APAISEMENT POUR UNE PRESQU'ÎLE À VIVRE

### 7.3. Secteur centre Presqu'île

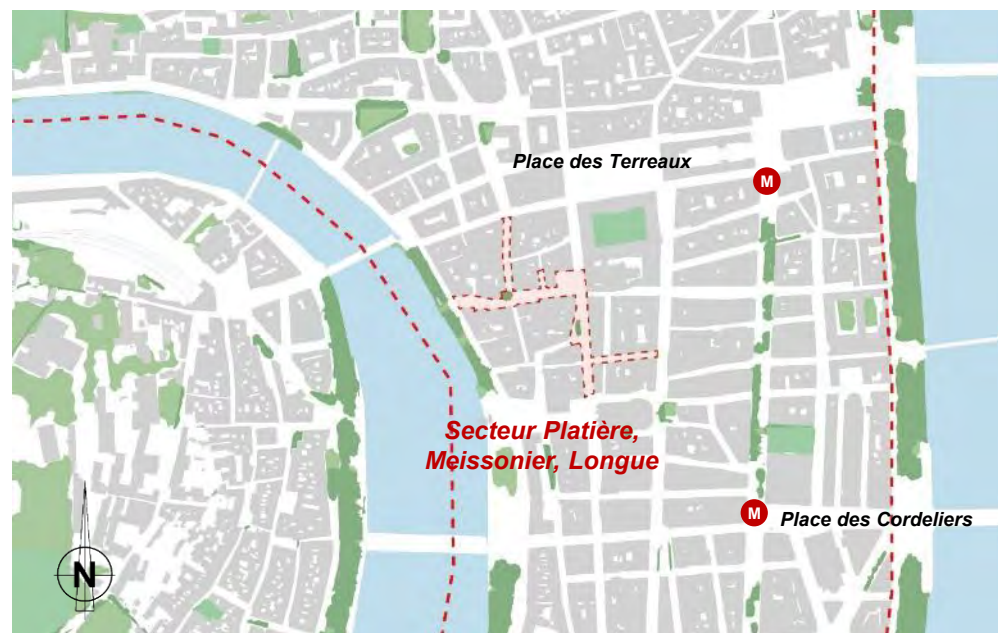
#### Zoom sur les premières interventions (2023-2024)

Sur le secteur du centre de la Presqu'île on retrouve 6 premières interventions en 2023-2024 :

- Rue du Garet
- **Secteur Plâtière – Meissonier – Longue**
- Secteur Ferrandière – Tupin – 4 chapeaux
- Rue de l'Ancienne Préfecture
- Rue Emile Zola
- Place Gourju

#### Éléments soumis à la concertation :

1. *Quels nouveaux usages pour l'espace public libéré du stationnement ? Comment redonner cet espace à l'ensemble des piétons ?*
2. *Quels aménagements mettre en place et à quel niveau d'intensité ? (aménagement frugal, de façade à façade,...)*



Cartographie des projets d'apaisement Presqu'île



Evolution de la Rue de Brest au cours du temps



## 7. LE PROJET D'APAISEMENT POUR UNE PRESQU'ÎLE À VIVRE

### 7.3. Secteur centre Presqu'île

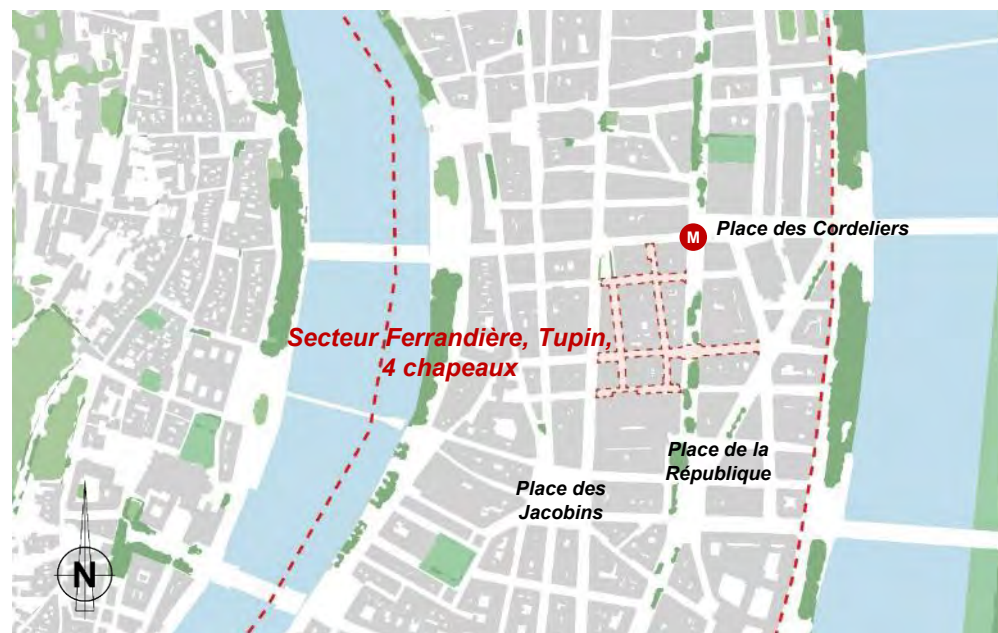
#### Zoom sur les premières interventions (2023-2024)

Sur le secteur du centre de la Presqu'île on retrouve 6 premières interventions en 2023-2024 :

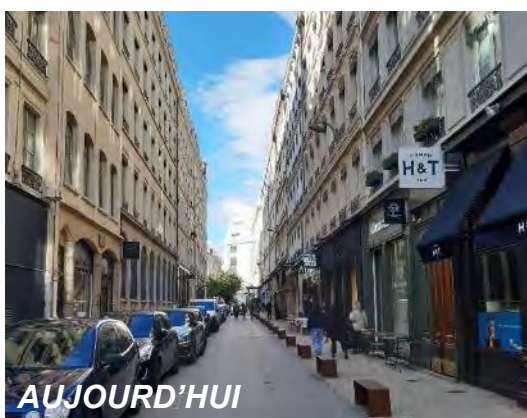
- Rue du Garet
- Secteur Plâtière – Meissonier – Longue
- **Secteur Ferrandière – Tupin – 4 chapeaux**
- Rue de l'Ancienne Préfecture
- Rue Emile Zola
- Place Gourju

#### Eléments soumis à la concertation :

1. *Quels nouveaux usages pour l'espace public libéré du stationnement ? Comment redonner cet espace à l'ensemble des piétons ?*
2. *Quels aménagements mettre en place et à quel niveau d'intensité ? (aménagement frugal, de façade à façade,...)*



Cartographie des projets d'apaisement Presqu'île



Evolution de la Rue des 4 chapeaux et Rue Tupin au cours du temps

## 7. LE PROJET D'APAISEMENT POUR UNE PRESQU'ÎLE À VIVRE

### 7.3. Secteur centre Presqu'île

#### Zoom sur les premières interventions (2023-2024)

Sur le secteur du centre de la Presqu'île on retrouve 6 premières interventions en 2023-2024 :

- Rue du Garet
- Secteur Plâtière – Meissonier – Longue
- Secteur Ferrandière – Tupin – 4 chapeaux
- **Rue de l'Ancienne Préfecture**
- Rue Emile Zola
- Place Gourju

#### Éléments soumis à la concertation :

1. *Quels nouveaux usages pour l'espace public libéré du stationnement ? Comment redonner cet espace à l'ensemble des piétons ?*
2. *Quels aménagements mettre en place et à quel niveau d'intensité ? (aménagement frugal, de façade à façade,...)*



Cartographie des projets d'apaisement Presqu'île



Evolution de la Rue de l'Ancienne Préfecture et la place des Jacobins au cours du temps



## 7. LE PROJET D'APAISEMENT POUR UNE PRESQU'ÎLE À VIVRE

### 7.3. Secteur centre Presqu'île

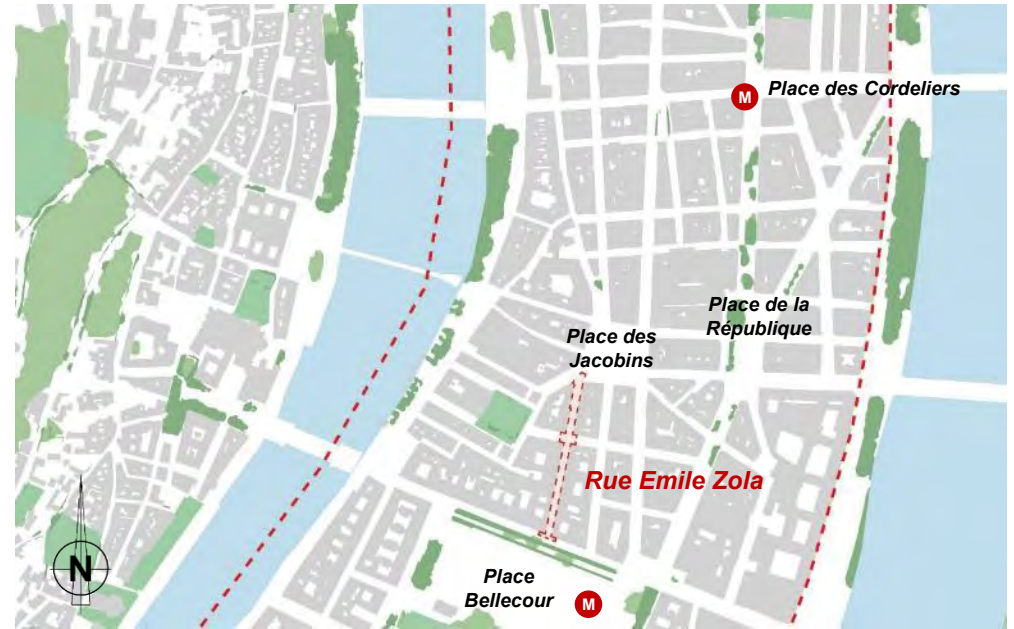
#### Zoom sur les premières interventions (2023-2024)

Sur le secteur du centre de la Presqu'île on retrouve 6 premières interventions en 2023-2024 :

- Rue du Garet
- Secteur Plâtière – Meissonier – Longue
- Secteur Ferrandière – Tupin – 4 chapeaux
- Rue de l'Ancienne Préfecture
- **Rue Emile Zola**
- Place Gourju

#### Éléments soumis à la concertation :

1. *Quels nouveaux usages pour l'espace public libéré du stationnement ? Comment redonner cet espace à l'ensemble des piétons ?*
2. *Quels aménagements mettre en place et à quel niveau d'intensité ? (aménagement frugal, de façade à façade,...)*



Cartographie des projets d'apaisement Presqu'île



Evolution de la Rue Emile Zola et la Place des Jacobins au cours du temps

## 7. LE PROJET D'APAISEMENT POUR UNE PRESQU'ÎLE À VIVRE

### 7.3. Secteur centre Presqu'île

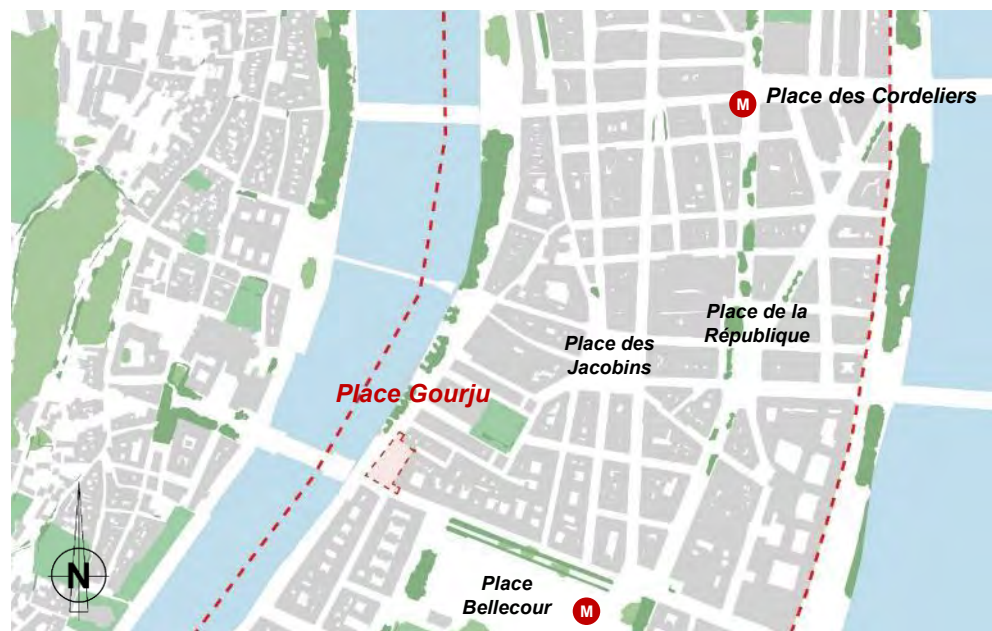
#### Zoom sur les premières interventions (2023-2024)

Sur le secteur du centre de la Presqu'île on retrouve 6 premières interventions en 2023-2024 :

- Rue du Garet
- Secteur Plâtière – Meissonier – Longue
- Secteur Ferrandière – Tupin – 4 chapeaux
- Rue de l'Ancienne Préfecture
- Rue Emile Zola
- **Place Gourju**

#### Eléments soumis à la concertation :

1. *Quels nouveaux usages pour l'espace public libéré du stationnement ? Comment redonner cet espace à l'ensemble des piétons ?*
2. *Quels aménagements mettre en place et à quel niveau d'intensité ? (aménagement frugal, de façade à façade,...)*



Cartographie des projets d'apaisement Presqu'île



Evolution de la Place Gourju au cours du temps



## 7. LE PROJET D'APAISEMENT POUR UNE PRESQU'ÎLE À VIVRE

### 7.4. Secteur Carnot - Bellecour

***Cartographie générale du projet d'apaisement – horizon 2030***

***Synthèse du projet d'apaisement : premières interventions, projets potentiels, projets connexes***

***Zoom sur les premières interventions (2023-2024)***

***Zone apaisée Victor Hugo***

Sur le secteur Bellecour – Carnot il s'agit d'organiser la transformation de la desserte motorisée en limitant les phénomènes de transit et de shunt notamment sur des voies de faible gabarit et avec des niveaux de fréquentation piétonne très élevés.

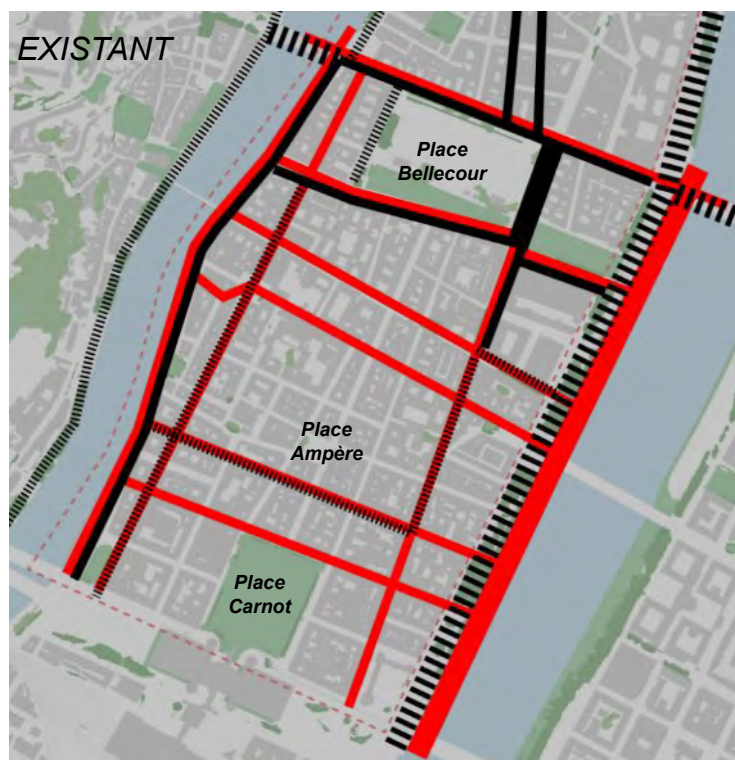
L'hypothèse proposée consiste à s'appuyer sur l'aire piétonne existante sur la rue Victor Hugo et la place Ampère et à l'étendre en direction de la rue du Plat (côté Saône) et de la rue de la Charité (côté Rhône).

Dans l'attente de la mise en œuvre de cette zone apaisée une opération d'aménagement est proposée en première intervention.

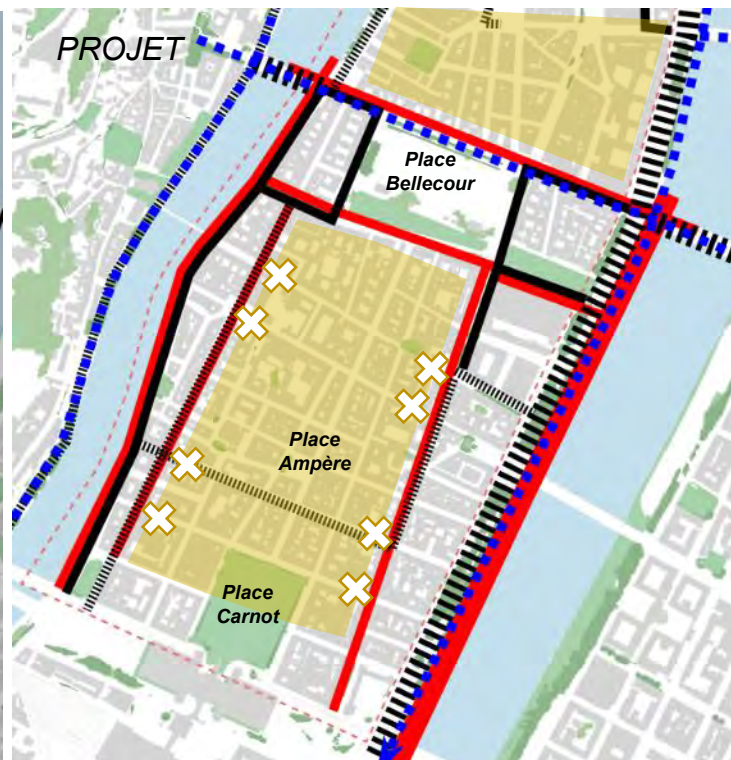
## 7. LE PROJET D'APAISEMENT POUR UNE PRESQU'ÎLE À VIVRE

### 7.4. Secteur Carnot-Bellecour

Cartographie générale du projet d'apaisement – horizon 2030



Trame véhicules motorisés existante



Armature de desserte projetée

#### LÉGENDE :

- Axe de transit motorisé
- Axe de transit motorisé
- Site propre sens unique
- Passage bus sur voirie – sens unique

- Site propre double sens
- |||| Passage bus sur voirie – double sens
- Voies lyonnaises
- X Axe fermé au transit motorisé (variable)

#### Invariants

- Accessibilité circulations motorisées conservée depuis les quais
- Réorganisation des lignes de bus en façade Est/Ouest de la place Bellecour
- Conservation du pôle bus Charité / Antonin Poncet

#### Variables

- Perméabilité des circulations motorisées en traversée de la rue Victor Hugo et de la place Carnot (rue Sala, rue Ste Hélène, rue Franklin, rue de Condé)



## 7. LE PROJET D'APAISEMENT POUR UNE PRESQU'ÎLE À VIVRE

### 7.4. Secteur Carnot-Bellecour

*Synthèse du projet d'apaisement : premières interventions, projets potentiels, projets connexes*

#### Secteur Bellecour – Carnot

| Premières interventions<br>(2023-2024)                        | Projets potentiels<br>(2025-2030)                                                 |
|---------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| - Secteur Antoine Vollon – rue Sainte<br>Hélène - rue du Plat | - Abords de la place Bellecour<br>- Place Carnot (études)                         |
|                                                               | - Zone apaisée Vaubecour – Charité –<br>Franklin                                  |
| +                                                             |                                                                                   |
|                                                               | - Requalification de la Rive Droite<br>- Voie Lyonnaise n°6<br>- Ouvrons Perrache |

*Projets connexes*

## 7. LE PROJET D'APAISEMENT POUR UNE PRESQU'ÎLE À VIVRE

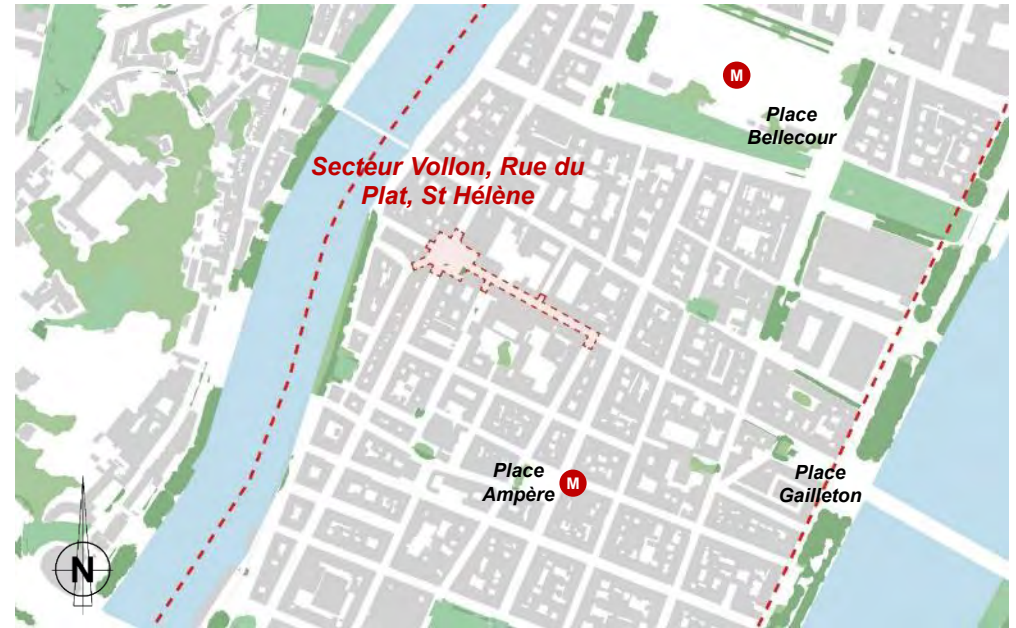
### 7.4. Secteur Carnot-Bellecour

#### Zoom sur les premières interventions (2023-2024)

Sur le secteur de Carnot-Bellecour le secteur de la place Villon et de la rue Sainte Hélène est identifié en première intervention.

#### Éléments soumis à la concertation :

1. Quels nouveaux usages pour l'espace public libéré du stationnement ? Comment redonner cet espace à l'ensemble des piétons ?
2. Quels aménagements mettre en place et à quel niveau d'intensité ? (aménagement frugal, de façade à façade,...)



Cartographie des projets d'apaisement Presqu'île



Evolution de Place Antoine Villon au cours du temps



## 7 . LE PROJET D'APAISEMENT POUR UNE PRESQU'ILE A VIVRE

### 7.4. Secteur Carnot - Bellecour

#### *Zone apaisée*

Sur le secteur Carnot - Bellecour une première zone apaisée (type aire piétonne) est envisagée de part et d'autre de la rue Victor Hugo et de la rue Franklin à la place Bellecour.

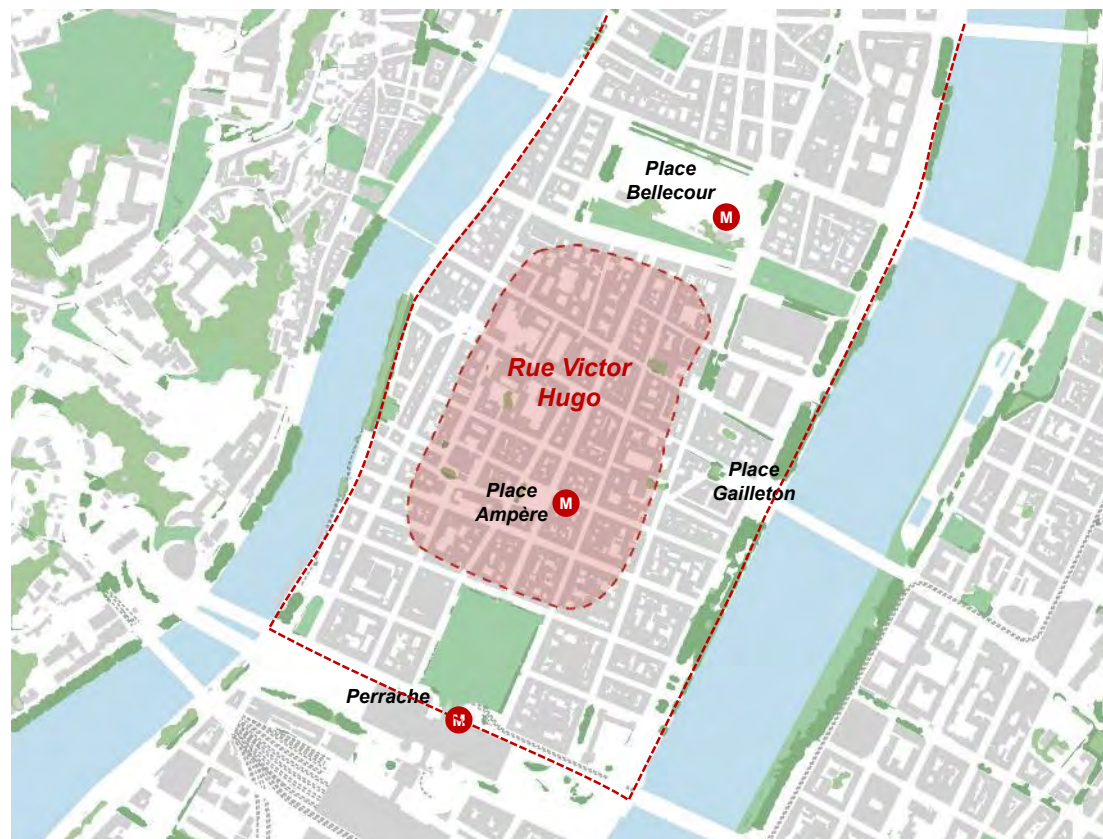
La mise en œuvre de la zone apaisée prévoit le maintien de l'accessibilité aux riverains, actifs et services, tout comme l'accès aux livreurs et aux services urbains. Les modalités de régulation des accès motorisés, tout comme le périmètre de la zone apaisée, seront discutées lors de la concertation.

L'opportunité de mettre en œuvre cette zone apaisée est soumise à la concertation.

La mise en œuvre de cette zone apaisée est envisagée à partir de 2025.

#### ***Éléments soumis à la concertation :***

1. *Opportunité de mettre en œuvre cette zone apaisée ?*
2. *Périmètre envisagé pour cette zone apaisée ?*
3. *Modalités de régulation et type de réglementation associé (aire piétonne, zone à trafic limité, réorganisation du plan de circulation)*



Cartographie des possibilités d'aire piétonne





*Ont participé à la constitution de ce dossier et aux différentes productions (textes, cartographies, visuels) : FOLIA Urbanisme, Paysage et Architecture – TRANSITEC - URBA LYON – Agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise – SEGAT - Objectif Ville – CORPOE*

*Merci également aux différents services de la Métropole de Lyon de la Ville de Lyon et de Sytral Mobilités pour leurs contributions.*