

Rive droite du Rhône

Imaginez les quais demain !

Concertation préalable

du 8 novembre au 30 décembre 2021

SYNTHÈSE DES RÉSULTATS

Mai 2022

Table des matières

PRÉAMBULE.....	3
LE PROJET ET SON CONTEXTE	3
Le projet de requalification des quais de la Rive Droite du Rhône	4
Les enjeux et objectifs du projet.....	5
Le calendrier du projet	7
LES MODALITÉS D'INFORMATION ET D'EXPRESSION MISES EN PLACE	8
LA MOBILISATION DU PUBLIC AUTOUR DE LA CONCERTATION	11
NOTE D'AMBIANCE.....	15
Un intérêt certain pour la requalification de la Rive Droite qui n'empêche pas l'expression d'oppositions de fond	15
Des débats à plusieurs niveaux, difficiles à connecter	15
Plus particulièrement, une concertation qui a posé -sans permettre d'y répondre- la question des visions d'avenir de la Presqu'île	16
SYNTHÈSE DES AVIS EXPRIMÉS	18
Trois thématiques saillantes : mobilités, végétalisation et vie sociale	18
Mobilités : le grand clivage de la consultation	19
<i>La réduction de la circulation automobile, principale source d'inquiétudes des opposants au projet ...</i>	<i>19</i>
<i>Stationnement, notamment résidentiel, et facilités d'accès au centre-ville.....</i>	<i>23</i>
<i>Des attentes fortes en matière de transports en commun et de vélo sans consacrer tout l'espace à ces mobilités</i>	<i>24</i>
<i>L'enjeu du partage de l'espace pour tous les modes, à commencer par les piétons</i>	<i>26</i>
Nouveaux espaces verts, jardins et infrastructures sportives ont les faveurs des participants	28
<i>L'aménagement d'espaces verts et de lieux de promenade arrive en tête des demandes</i>	<i>28</i>
<i>Un enjeu environnemental à intégrer, notamment en termes de nature en ville</i>	<i>31</i>
<i>Une rive, espace de loisirs et de pratique sportive</i>	<i>32</i>
Cadre de vie, ambiance, nouveaux usages : des réflexions créatives et innovantes pour le centre-ville de demain	33
<i>Une opportunité pour améliorer la « vie de quartier » tout au long des quais</i>	<i>33</i>
<i>Une opportunité pour renforcer l'attractivité du centre-ville par des nouveaux usages plus culturels ou encore festifs</i>	<i>34</i>
<i>Un lieu vivant... mais tranquille</i>	<i>35</i>
Zoom sur l'aménagement des ponts	36
Par où commencer la requalification de la Rive Droite ?	38
DEUX ENSEIGNEMENTS POUR LA POURSUITE DE LA CONCERTATION	39
Des difficultés de se projeter et d'imaginer de nouveaux usages sans être dans la seule « liste de souhaits »	39
L'avenir du centre-ville comme préalable ou sujet englobant de la requalification de la Rive Droite	40

Préambule

Ce document propose une **synthèse des résultats** de la concertation Rive Droite du Rhône. Elle restitue la participation sur toute la durée du dispositif et analyse l'ensemble des expressions citoyennes. Elle se base sur les compte-rendus de réunions et ateliers, les résultats du questionnaire et l'analyse de la boîte à idées.

Au-delà du bilan chiffré de la participation, cette synthèse met au jour les grandes tendances relevées dans les contributions, identifie les sujets clivant, les controverses ou points de conflits. Elle met en lumière les attentes partagées par le plus grand nombre comme les « pépites » ou idées originales pertinentes proposées.

Cette synthèse permet de restituer au grand public et aux participants, le plus fidèlement possible, le produit des contributions recueillies sur le sujet de la Rive Droite du Rhône.

Elle va également nourrir le travail des équipes techniques et guider les élus dans leurs décisions pour enrichir la suite du projet.

Ces décisions seront présentées dans le **bilan final de la concertation**.

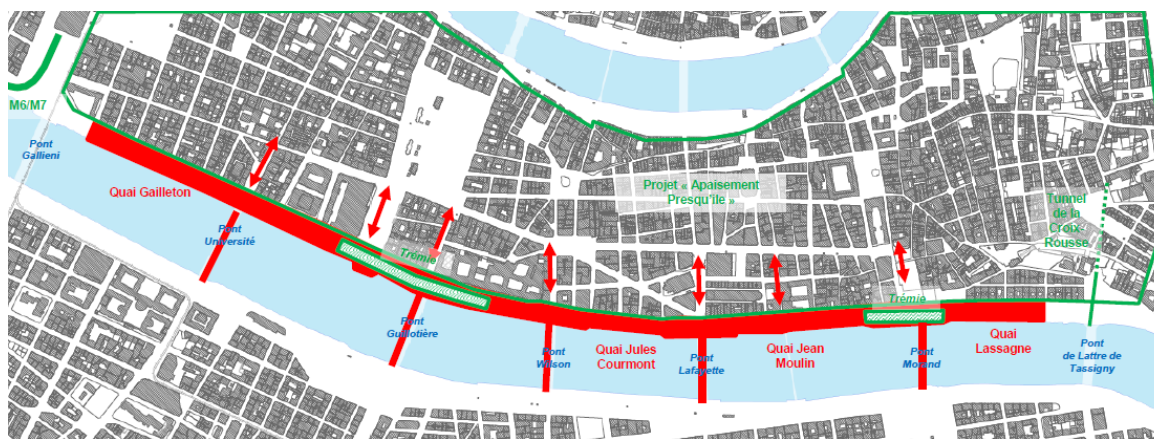
Le projet et son contexte

Le projet de requalification des quais de la Rive Droite du Rhône

Un projet d'aménagement des quais du Rhône...

Le projet d'aménagement des quais de la Rive Droite du Rhône s'inscrit dans une démarche plus large de transformation de l'espace public et des mobilités du centre de Lyon.

Il se concentre sur un périmètre comprenant les quais en façade du fleuve, sur la Rive Droite du Rhône, depuis le Pont de Lattre de Tassigny jusqu'au Pont Gallieni, en incluant les ponts Morand, Lafayette, Wilson, de la Guillotière et de l'Université.



- Quais en rive droite du Rhône, de façade à fleuve, depuis le Tunnel de la Croix Rousse jusqu'à Perrache, soit environ 2500 mètres de quais.

Ce secteur est constitué par un axe routier majeur pour la Métropole et soumis aux problématiques de pollution, de niveau sonore très important et de circulation routière dense et continue (80 000 véhicules/jour, congestion récurrente aux heures de pointe). Il présente de plus une ambiance urbaine hostile aux piétons et modes actifs (peu d'aménagements cyclables, hormis à hauteur des ponts ; nombreuses traversées fastidieuses (en plusieurs tronçons) ; trottoirs présents mais trop proches de la circulation automobile) secteur se caractérise par une ambiance urbaine que l'on peut qualifier d'« hostile » avec des problématiques de pollution, de niveau sonore très important et d'une circulation routière dense

et continue (80 000 véhicules/jour, congestion récurrente aux heures de pointe) pour cet axe routier majeur de la métropole. En privilégiant la fonction routière de cette rive du Rhône et le stationnement automobile, les travaux successifs d'aménagement ont conduit à perdre le lien physique et visuel entre le fleuve et la ville.

Entrée du centre-ville de Lyon, le secteur de la Rive Droite est partie intégrante du périmètre classé au patrimoine mondial de l'UNESCO. Les immeubles et îlots des quais de la rive présentent des façades à l'architecture remarquable, les différents ponts et leur aménagement sont les marqueurs historiques de la transformation urbaine de la ville. La conservation et la valorisation de ce patrimoine constituent ainsi des enjeux essentiels.

... qui s'inscrit dans une réflexion plus large d'évolution de la Presqu'île

Limité aux quais et aux ponts sur le Rhône, le projet s'inscrit dans une réflexion plus globale sur le devenir de la Presqu'île et s'inscrit en interface avec de nombreux projets ou réflexions : requalification de l'axe M6/M7, projet global d'apaisement de la Presqu'île, développement des Voies Lyonnaises, restructuration envisagée par le Sytral des lignes de transport en commun sur ce périmètre ou encore de la nouvelle gare de covoiturage du quai Gailleton...

A cela s'ajoute un enjeu quant à l'évolution démographique de la Presqu'île, qui perd des habitants et court un risque de « gentrification ». Cette tendance invite à chercher à conserver des quartiers du centre-ville vivants, habités et actifs ainsi que de maintenir une mixité fonctionnelle, sociale et générationnelle.

De manière générale, ces projets visent à améliorer la qualité de vie en ville en passant par la baisse du trafic, de la vitesse ou encore un meilleur partage des voies entre tous les modes. Il en est attendu une réduction de la pollution, du bruit, ainsi que le développement de nouveaux espaces de détente et de promenade pour tous les publics : habitants actifs, chalands, touristes. Il s'agit d'offrir des espaces publics inclusifs pour les femmes, les hommes, les enfants, les jeunes, les seniors, les personnes à mobilité réduite...

Les enjeux et objectifs du projet

Pour ces raisons, la Métropole de Lyon et la Ville de Lyon souhaitent valoriser la Rive Droite. Trois enjeux ont été identifiés et sont déclinés en sous-objectifs du projet.



La qualité de l'espace public et l'accueil de nouveaux usages :

- S'inscrire dans le périmètre patrimoine mondial de l'UNESCO ;
- Mettre à niveau une ou deux des trémies existantes, compléter la trame végétale pour consolider l'armature paysagère et créer un corridor de fraîcheur et de biodiversité ;
- Offrir un espace métropolitain de promenade et de détente sur tout le linéaire ;
- Accueillir de nouveaux usages sur les quais hauts, prenant en compte la diversité des publics (enfants, jeunes, femmes, personnes à mobilité réduite, riverains, actifs, visiteurs, etc.) ;
- Mettre en valeur les pieds d'immeuble pour revitaliser l'activité commerciale.

La mobilité et la qualité environnementale en lien avec le projet d'apaisement de la Presqu'île :

- Apporter plus de place aux modes actifs, diminuer la présence de la voiture, apaiser la rive droite en développant des offres alternatives à la voiture en intégrant notamment les Voies Lyonnaises le long des quais ;
- Réorganiser les déplacements et les stationnements, améliorer les aménagements cyclables et piétons ;
- Intégrer un site propre pour les transports en commun sur tout ou partie du linéaire ;
- Requalifier les rives du Rhône en lien avec le projet d'apaisement de la Presqu'île et la transformation de la M7 en boulevard urbain.

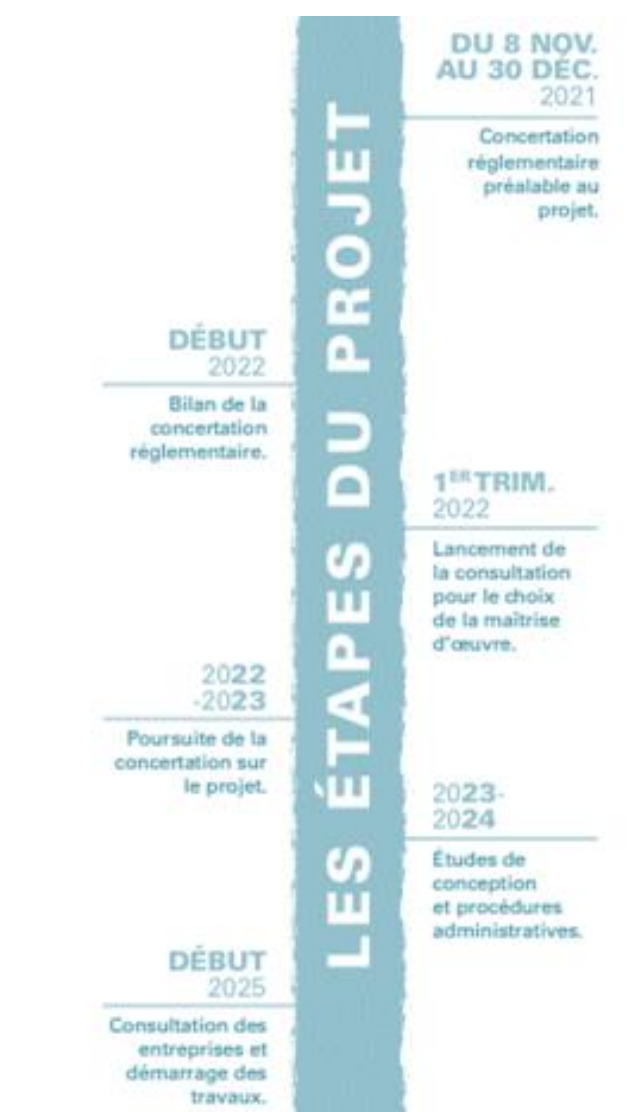
Le rapport de la ville avec son fleuve :

- Retrouver des liens vers le Rhône ;
- Définir de nouveaux usages pour les parkings privés sous les ponts ;
- Créer d'éventuelles nouvelles haltes fluviales ou un cheminement reliant les quais bas.

Le calendrier du projet

Le projet de requalification des quais de la Rive Droite en est encore au stade de sa définition. La concertation, qui s'est déroulée du 8 novembre au 30 décembre 2021, est intervenue avant le lancement de la consultation pour la sélection d'une équipe de maîtrise d'œuvre.

Dans un second temps, la concertation se poursuivra en 2022-2023, en parallèle de la définition précise du projet, pour un démarrage des travaux prévu en 2025.



Les modalités d'information et d'expression mises en place

La transformation de l'espace public de ce secteur constitue un changement important auquel la Métropole de Lyon et la Ville de Lyon souhaitent associer les citoyens.

Elles déploient ainsi une concertation qui accompagnera l'ensemble du projet d'aménagement et dont la première phase s'est déroulée du 8 novembre au 30 décembre 2021 conformément à la délibération prise par le Conseil de la Métropole de Lyon le 27 septembre 2021. Il s'agit d'une concertation réglementaire préalable au titre des articles L103-2 et suivants du code de l'urbanisme.



Cette concertation préalable avait pour objectif principal d'interroger les citoyens sur les usages qu'ils souhaitent pour ce nouvel espace public aussi bien sur les quais de la Rive Droite du Rhône que sur les ponts compris dans le périmètre. Cette concertation visait également à recueillir les avis des participants sur la place de la mobilité et de la circulation dans ce périmètre particulier, ainsi que de mener une réflexion autour de la valorisation du Rhône, en s'appropriant ce nouvel espace.

Pour toucher un public large, plusieurs dispositifs de **participation** ont été mis en place :

- Une **réunion de lancement** a eu lieu le 16 novembre 2021 à l'Hôtel de Ville de Lyon et a été retransmise en direct en ligne. Elle a permis de présenter le projet et les modalités de la concertation. Un temps d'échanges a également été prévu pour recueillir de premières expressions ;

- **Deux ateliers avec les acteurs locaux** (commerçants, associations, élus et agents des mairies d'arrondissement et de la Métropole) ont été organisés le 15 novembre 2021 ;
- Un **espace de concertation avec une exposition-stand et des ateliers** a été installé sur la Place des Terreaux du 15 novembre au 18 novembre 2021. Ce dispositif visait à « aller vers » les publics fréquentant le secteur pour toucher une grande diversité de participants. Cet espace de concertation a aussi été l'occasion de faire participer ces citoyens au questionnaire et la boîte à idée ;
- Une **plateforme numérique** regroupant un questionnaire et une boîte à idées étaient disponibles sur le site : jeparticipe.grandlyon.com ;
- Des **registres** ont également été disposés dans les permanences des mairies d'arrondissement bordant les deux rives du Rhône au niveau de la Presqu'île (Mairies des 1^{er}, du 2^{ème}, 3^{ème}, 6^{ème} et 7^{ème} arrondissements).

À la fois physiques et numériques, ces dispositifs ont permis d'aller à la rencontre des citoyens pour recueillir leur avis, leurs impressions ainsi que leurs propositions.

Le dispositif de concertation a porté une attention particulière à **l'information** des publics, à l'occasion des événements présentés ci-dessus, mais également par la mise à disposition de différents documents permettant à chacun de comprendre le projet et l'état des réflexions à son sujet :

- Un dossier de concertation de 70 pages,
- La synthèse de ce dossier,
- Les éléments présentés lors de la réunion de lancement,
- Les informations détaillées concernant chaque tronçon soumis à la concertation.



Enfin, une importante campagne de **communication** a été menée pour permettre d'informer le plus grand nombre de personnes sur la concertation :

- Flyer d'invitation à la réunion publique du 16/11 (diffusion en boîte aux lettres de la Presqu'île, Rive gauche et Croix Rousse)
- Outils de communication (dépliant, exposition, ...)
- Street marketing : diffusion d'un flyer aux sorties des stations de métro pour inviter le public à participer aux ateliers
- Campagne d'affichage : Publisens (marquage des ascenseurs de la Presqu'île pendant 2 semaines), Vue en ville (200 faces dans les commerces)

de la ville), réseau TCL / Clear Chanel (44 écrans digitaux dans les stations de la Presqu'île)

- Spot radio : 40 spots de 30 secondes pendant 1 semaine sur Radio Scoop
- Réseaux sociaux et outils de communication de la Métropole
- Relations presse

La synthèse de la concertation préalable

Ce document synthétise les analyses quantitatives et qualitatives menées sur la base de l'ensemble des contributions afin d'en faire ressortir les enseignements principaux.

L'analyse qualitative repose sur une analyse précise de chaque contribution issue des différents dispositifs. Une analyse sémantique a également été menée pour la boîte à idées en raison du nombre important de contributions. Un croisement de ces données par dispositif a ensuite été effectué permettant de regrouper les contributions en trois thématiques déclinées en plusieurs sous-thématiques.

La synthèse nourrit les décisions techniques et politiques pour la suite du projet. Elle précède le **bilan final de la concertation** qui énoncera les conclusions prises à l'issue de la concertation.

La synthèse et le bilan seront joints au cahier des charges de la consultation pour le choix d'une équipe de maîtrise d'œuvre de manière à ce que ces conclusions soient prises en considération dans les réflexions des concepteurs du futur projet.

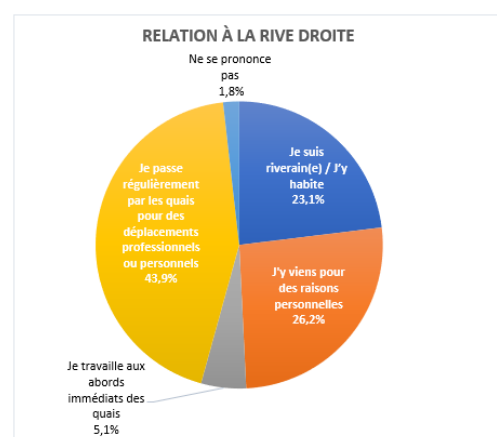
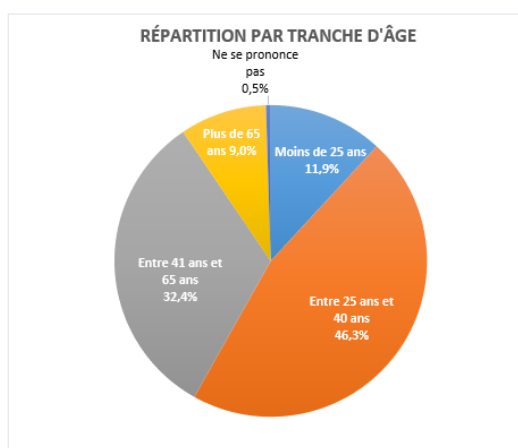
La mobilisation du public autour de la concertation

Au total, cette concertation a réuni environ **2500 participants cumulés** sur l'ensemble des dispositifs (réunions, ateliers, questionnaire, boîte à idées et registres).

La **réunion de lancement du 16 novembre 2021** a réuni 150 personnes en présentiel et a été suivie par une trentaine de personnes à distance. À cela s'ajoutent 500 vues ultérieures du *replay* de la réunion. Cet événement a été l'occasion de commencer à recueillir des premières réactions d'habitants, de représentants d'associations ou de collectifs, de membre de conseil de quartier ou encore de commerçants lyonnais.

Les citoyens ont aussi eu l'opportunité de s'informer sur le projet et de contribuer via **l'espace « Rive droite » de la plateforme en ligne « jeparticipe.grandlyon.com »**. **Cet espace a été ouvert aux contributions du 8 novembre au 30 décembre 2021** et reste accessible en consultation depuis la clôture de la concertation. Il propose une rubrique « Je m'informe » qui explique les enjeux du projet, présentait la concertation (objectifs, calendrier, dossier, ...) et différents supports et média (rediffusion de la réunion publique, outils de communication, ...) ainsi que deux outils de contribution en ligne :

- **1154 participants** ont répondu au questionnaire. Les résultats démontrent une bonne diversité de profils en termes d'âge. En termes de relation à la Rive Droite, 43% passent régulièrement sur les quais, 26% s'y rendent pour des raisons personnelles et 23% sont des riverains. Il est donc intéressant de noter que la majorité des réponses ne proviennent pas de personnes habitant la Rive Droite, en lien avec la fonction de ce secteur d'hypercentre de la Métropole mais aussi d'axe de communication majeur à l'échelle métropolitaine. À noter : 14% des enquêtés l'ont été directement



dans l'espace public (espace de concertation – place des Terreaux, en décembre 2021).

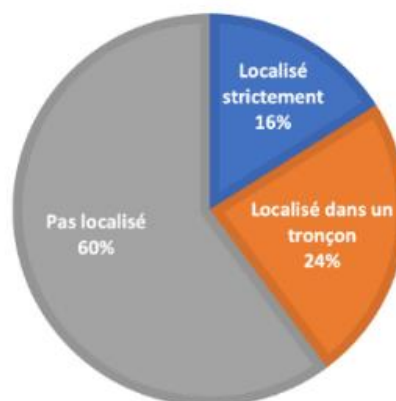
- La **boîte à idées** a rassemblé **376 contributions** (dont 138 contributions issues d'ateliers menés en présentiel), 185 commentaires et 1173 votes en soutien ou en opposition aux propositions. Ces derniers ont été exprimés via la plateforme ou via une application spécifique dans le cadre de l'espace de concertation. L'ensemble de ces contributions restent accessibles à la consultation sur l'espace Rive Droite de la plateforme.

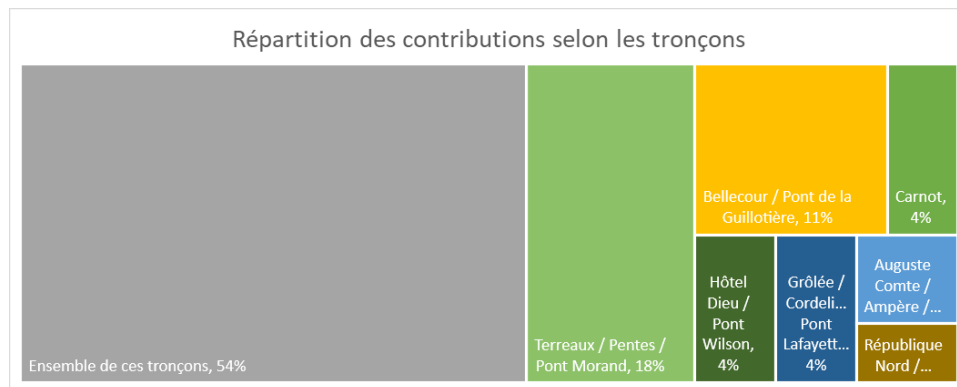
De nombreuses contributions comprenaient plusieurs propositions et réactions sur différents thèmes. Une analyse approfondie a finalement permis d'isoler 492 contributions. Il s'agit principalement de propositions (65%), les participants ont partagé leurs idées d'aménagements ou d'usages de la rive droite du Rhône.. On retrouve également 23% de signalement, c'est à dire des remarques qui permettent d'améliorer le diagnostic ; et 11% de réaction, c'est à dire des contributions qui ont vocation à partager un sentiment vis à vis du projet dans son ensemble ou d'un élément précis.

Dans la majorité des cas, les propositions formulées ont une portée générale sur la totalité de la Rive Droite. En effet, malgré l'aide d'une cartographie interactive, 60% des contributions ne sont pas localisées.

Chaque tronçon se partage ainsi entre 2 et 4% des contributions, à l'exception des tronçons « Terreaux / Pentes / Pont Morand » (qui représente 18 % des propositions, tronçon 7) et celui de « Bellecour / Pont de la Guillotière » (11 % des propositions, tronçon 3).

TYPLOGIE DES LOCALISATIONS



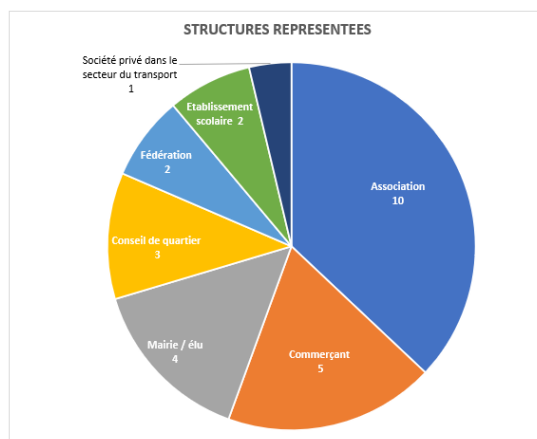


L'espace de concertation tenu sur la place des Terreaux du 15 au 18 décembre a accueilli 1000 visiteurs. Cet espace d'information comprenait une exposition présentant l'histoire de la Rive Droite, les objectifs du projet de réaménagement ainsi qu'un espace de contribution. Ce dernier était notamment équipé de supports numérique reliés à la plateforme jeparticipe.grandlyon.com et permettaient aux visiteurs de consulter des documents, de répondre au questionnaire en ligne, de déposer une contribution et de réagir à celles des autres participants directement sur une table numérique.

Une équipe importante (techniciens liés au projet, chargés de mission participation citoyenne, enquêteurs dans l'espace public) était mobilisée pour accueillir les visiteurs, présenter le projet, faciliter les échanges et le recueil des contributions. Cet espace fut également l'occasion de rendre le projet visible en plein centre de Lyon et à une période de forte affluence. Il fut un lieu de rendez-vous pour les personnes déjà impliquées mais également un dispositif permettant d'aller à la rencontre des passants et usagers de la Presqu'île, pas ou peu informés, afin de recueillir leurs avis et contributions. Le dispositif fut pour cela complété par des interventions de comédiens dans l'espace public et par la présence d'enquêteurs équipés de tablette numérique reliée à la plateforme jeparticipe.grandlyon.com. Enfin, cet espace de concertation fut également l'occasion de faire participer les jeunes lyonnais à deux ateliers (notamment un atelier avec le conseil municipal des enfants de Lyon 1er) ainsi que d'intégrer leurs propositions à la boîte à idée.

Les **deux ateliers des acteurs locaux** ont réuni 27 participants au total, soit 10 au premier et 17 au second, avec une bonne diversité des acteurs présents. On décompte ainsi plusieurs associations ou fédérations représentant des habitants ou des usagers du secteur : conseils de quartier et associations de riverains, structure de représentation des Personnes à Mobilité Réduite ou

encore d'usagers du vélo... Des acteurs de la vie des quartiers concernés ont également participé : commerçants, un représentant des taxis ou encore un établissement scolaire – ainsi que des acteurs s'intéressant à des activités ou enjeux particuliers comme la valorisation du patrimoine ou la fédération de pêche. Enfin, les mairies du 1^{er}, 2^{ème} et 3^{ème} arrondissements de Lyon ont également été représentées.



Enfin, plusieurs **registres** ont été laissés à disposition du public dans les mairies d'arrondissement afin de leur donner la possibilité d'exprimer leurs avis et ressenti par écrit. **4 contributions ont été déposées** : une dans la Mairie du 1^{er} arrondissement, deux dans la Mairie du 2^{ème} arrondissement (dont une contribution déposée par une association) et une dernière dans la Mairie du 6^{ème} arrondissement.

Il est intéressant de noter que cet intérêt pour le projet continue, puisque depuis la fin de la concertation, les échanges autour du projet d'aménagement se prolongent. Des contributions ont été déposées à la fois par les Mairies du 1^{er} et 2^{ème} arrondissement ainsi que par le Conseil de Quartier des Bas des Pentes de Lyon 1 pour continuer à nourrir et enrichir le projet de requalification. À noter enfin la transmission, par la mairie du 2^{ème} arrondissement, d'une contribution issue d'une réunion spontanée de 20 riverains à l'issue de la période de concertation réglementaire.

Une mobilisation importante et diversifiée

En synthèse, il est important de souligner la bonne participation à cette concertation avec environ **2500 participants cumulés** ainsi qu'un **engagement fort des participants qui ont fait de nombreuses propositions** d'aménagement ou d'usage de la Rive Droite.

Les modalités de la concertation ont permis véritablement d'aller à la rencontre du public, notamment avec les 1000 visiteurs de l'espace d'exposition et de rencontre dressé sur la place des Terreaux. Il est néanmoins **plus difficile d'estimer le taux de participation des automobilistes de transit**, qui sont aujourd'hui parmi les principaux usagers de la Rive Droite.

Note d'ambiance

Un intérêt certain pour la requalification de la Rive Droite qui n'empêche pas l'expression d'oppositions de fond

La mobilisation de 2 500 participants cumulés sur les différents outils d'expression proposés témoigne d'un intérêt pour le projet. Avec des contributions constructives allant dans le sens d'une requalification apaisée de la Rive Droite, la très grande majorité des participants adhèrent à la vision proposée pour l'avenir du secteur.

Les principales oppositions touchant à l'essence du projet s'agglomèrent autour de deux pôles d'arguments :

- **une remise en question de l'opportunité et de l'utilité sociales du projet** : quelques participants questionnent en effet l'utilité même du projet en termes de priorité métropolitaine et au regard des moyens qui pourraient y être consacrés. Perçu comme une sorte de projet d'apparat, il concentrerait des moyens importants sans s'attaquer aux problématiques de fond de façon globale. Ce questionnement peut aussi prendre une vision plus sociale au regard d'investissements concentrés dans l'hypercentre de la Métropole et d'une population décrite comme aisée (« pourquoi pas le même effort à Oullins ou à Pierre Bénite ? »). Au-delà, en lien avec des craintes sur les restrictions de circulation sur les quais, le projet peut être perçu par certains comme porteur d'une « exclusion » de fait d'une partie de la population (géographiquement plus éloignée, moins connectée au réseau de transports collectifs...) du centre-ville ;
- **une remise en question de la pertinence du projet au regard des questions de mobilités** : la réduction de la place accordée à la fonction d'axe de déplacements des quais de la Rive Droite est le principal sujet de controverse ouvrant des débats plus larges sur la place à laisser à la voiture en ville ou encore sur la capacité d'attractivité de la Presqu'île avec un accès en voiture moindre.

Des débats à plusieurs niveaux, difficiles à connecter

Les modalités de la concertation laissaient une grande liberté de parole et de contributions aux participants. Ceux-ci s'en sont emparés largement en dépassant le cadre du projet de la Rive Droite pour souvent le requestionner au sein de débats plus globaux et à des échelles plus larges.

Coexistent ainsi des niveaux de débats différents qui malgré leurs problématiques communes n'ont pu être réellement connectées au moment du débat. Ces dialogues « parallèles » ont pu laisser l'impression d'une difficulté collective à donner du sens -même dans la confrontation des points de vue- au projet :

- certaines contributions s'inscrivent ainsi en réponse directe au projet et au questionnement initié par la concertation sur les usages et aménagements futurs des quais et des bords de la Rive Droite du Rhône ;
- d'autres cherchent à le situer au regard de grands enjeux d'aménagement, de mobilités... avec pour les opposants au projet, le sentiment d'aborder ces questions par le petit bout de la lorgnette (la requalification de la Rive Droite) et non de manière globale et cohérente.

Les éléments à débattre qui avaient été identifiés dans le cadre de la préparation de la concertation ont ainsi été dépassés pour aborder des questions sur la ZFE, sur les opportunités des voitures électriques, sur les réseaux cyclables et les transports en commun, sur la sécurité et le partage de l'espace public, etc.

Ces contributions réinscrivent ainsi le réaménagement de la Rive Droite dans son contexte géographique en questionnant en filigrane ou plus explicitement la pertinence d'un débat tronqué à une seule portion de la Rive Droite alors que les fonctions urbaines qui lui seront données auront un impact plus large. Dans les contributions, il est par exemple question du lien du projet avec la requalification globale de la M6/M7, avec l'apaisement global de la Presqu'île, ou encore du tunnel de la Croix Rousse et ses nuisances pour les quartiers environnants... Certains participants estiment ainsi que le projet de requalification des quais de la Rive Droite aurait pu s'étendre à l'ensemble de la rive en allant jusqu'à Confluence.

Plus particulièrement, une concertation qui a posé -sans permettre d'y répondre- la question des visions d'avenir de la Presqu'île

Des riverains, dans le cadre des ateliers et de la boîte à idées, ont notamment proposé un élargissement du périmètre de la concertation afin d'assurer une approche cohérente et de long terme, sur l'ensemble de la Presqu'île et plus largement la métropole.

Des commerçants et des représentants d'association ont également partagé leurs inquiétudes ainsi que le sentiment d'un projet pas assez abouti et trop localisé.

D'autres auraient aimé qu'une réflexion collective soit entamée lors de cette concertation sur les questions du vivre ensemble, du vivre en ville à l'heure du changement climatique qui dépasserait le seul projet d'aménagement des quais de la Rive Droite mais serait une réflexion plus globale sur les projets de transformation de l'espace public de la Presqu'Île.

L'expression de ces avis a pu tendre les échanges lors des ateliers et réunions. Plus qu'un débat sur la Rive Droite, c'est l'avenir de la Presqu'Île qui est posé par ces participants. À l'issue de plusieurs années difficiles pour les activités, notamment commerciales, du centre-ville, les inquiétudes exprimées attendent une vision plus globale que le réaménagement des quais. Commencer par un débat sur la requalification de la Rive Droite a pu être perçu par certains comme conduisant à une réflexion tronquée ou menée à l'envers, avant le projet plus global.

Ce sont principalement sous ses angles du questionnement posé et du périmètre ouvert que le processus de concertation a pu être critiqué par certains participants sans empêcher son bon déroulement à travers les différents outils proposés.

Synthèse des avis exprimés

Trois thématiques saillantes : mobilités, végétalisation et vie sociale

La synthèse de la concertation fait ressortir **3 thématiques saillantes** :

LA CONTROVERSE SUR LES MOBILITÉS

La question des mobilités et des modes de transports dans et vers le centre-ville ressort à la fois comme une thématique majeure dans les appréciations du projet mais aussi comme la thématique la plus clivante.

Au-delà des conditions de mobilités, c'est la nécessité de préserver l'attractivité et l'accès au centre-ville qui anime ce débat.

L'ENVIE D'ESPACES VERTS

L'importance d'offrir :

un espace « vert », alliant loisirs (promenade, activités sportives) et valorisation de la biodiversité (protection de la faune et la flore)

L'ENVIE DE LIEUX VIVANTS

un espace « vivant », lieux de vie sociale

Ces trois thématiques ressortent comme des attentes majeures et largement partagées par celles et ceux qui s'inscrivent dans la transformation des quais.

#1 LA CONTROVERSE DES MOBILITÉS

Mobilités : le grand clivage de la consultation

La question des mobilités apparaît comme l'élément phare de la consultation, c'est également le plus clivant.

Un très fort taux d'implication des participants sur cette thématique est à relever, autant au cours des réunions et ateliers que dans les contributions à la boîte à idées. À titre d'exemple, 52% des propositions de la boîte à idées portaient sur les mobilités et cette thématique a suscité les réactions les plus fortes (et un nombre important de soutiens à ces réactions) dans les commentaires des propositions. Il faut également noter que c'est au sein de cette catégorie que l'on trouve les contributions les plus longues, les plus détaillées et les plus argumentées.

C'est autour de ce sujet que se cristallise le débat en faveur ou contre la requalification de la Rive Droite. L'enjeu est de savoir **quels modes de transports prioriser autour du Rhône, et de savoir si oui ou non des espaces doivent être libérés pour d'autres actions que les déplacements.** Pour de nombreux participants, l'attractivité de la rive et plus largement du centre-ville sont donc fortement assujettis à la question de la mobilité, la circulation en centre-ville et la place que l'on laisserait à la voiture.

La réduction de la circulation automobile, principale source d'inquiétudes des opposants au projet

L'impact du projet sur la circulation automobile apparaît comme un frein ou une crainte pour une partie des participants. Elle est, sans grande originalité, la principale controverse dans ce projet et divise les participants. Cette inquiétude peut ainsi nourrir, chez certains, une opposition globale au projet de requalification. Pour illustration de son poids dans la concertation, la place de la voiture en ville représente à elle seule le quart de l'ensemble des contributions à la boîte à idée.

La thématique de la circulation en voiture est particulièrement évoquée en relation au tronçon 1 (Carnot), le tronçon 2 (Auguste Comte/Ampère/Pont de l'Université) et le tronçon 4 (Hôtel Dieu / Pont Wilson), notamment avec la proposition de circulation souterraine pour ce dernier tronçon.

- **Pour une partie des participants, des conditions aujourd'hui non réunies pour restreindre la circulation automobile : accès pour tous et attractivité de la Presqu'île en danger**

Concernant la **défense de la place de la voiture**, les arguments principaux se concentrent sur le fait que certaines personnes sont « obligées » d'utiliser ce mode de transport. Ces participants soulignent l'injustice qu'il y aurait à les pénaliser. Il s'agit de **préserver l'accessibilité du centre-ville** aux habitants des périphéries ou encore aux touristes. En effet, selon certains, l'organisation actuelle de la métropole et de ses mobilités maintient une dépendance forte à la voiture et la contraindre trop fortement reviendrait à réduire les **libertés de circuler** au risque d'**asphyxier l'attractivité économique** de la Presqu'île et de l'hypercentre de la métropole.

« Lyon devient une zone de non droits pour ceux qui n'y habitent pas, qui doivent la traverser pour travailler, qui doivent véhiculer leurs proches. Non tout le monde ne peut pas venir en vélo ou en bus »

Contribution de la boîte à idées

Les répercussions toucheraient ainsi en particulier les **travailleurs contraints de transiter par les quais faute d'alternatives** tant routières (« on est obligé de passer par là ») qu'en termes de transports en commun pour traverser l'agglomération du nord au sud. Plus largement, ce sont l'ensemble des usagers de la Presqu'île venant de l'extérieur qui seraient touchés comme les artisans et les clients des commerces. Cette crainte s'est notamment exprimée dans le cadre de la boîte à idées et au cours des différents ateliers et réunion.

Elle a également été partagée par les commerçants du centre-ville, à l'occasion des ateliers « acteurs locaux », tout en soulignant leur non-opposition au développement de la piétonnisation du centre-ville. Ils restent tout de même demandeurs de solutions de stationnement simples pour les visiteurs

« C'est une priorité de laisser les lyonnais et les autres accéder au centre-ville de Lyon. La survie des commerçants de la Presqu'île en dépend (...) Toutes les expériences d'autres villes qui ont supprimé l'accès des voitures au centre-ville, se sont révélées désastreuses pour les commerces »

Contribution de la boîte à idées

(en périphérie, voire sur les quais) et d'un principe d'accès au centre-ville tout aussi simple (navettes, transports en commun structurants et attractifs). Ils se disent également disposés à rejoindre la réflexion sur l'évolution du centre-ville et l'évolution de ses commerces (logistique urbaine, transport fluvial...) mais attendent également un accompagnement et un encouragement de la part de la collectivité.

Enfin, un autre argument développé revient à remettre en cause les éventuelles contraintes portées à la circulation comme **aggravant les bouchons**, présentés comme d'importants vecteurs de pollution. C'est au contraire la fluidité du trafic qui devrait être recherchée pour atteindre les objectifs du projet.

« Comparons des choses comparables : la circulation était réduite sur les quais au temps de la charrette à bras. Aujourd'hui l'économie a besoin d'échanges rapides et les bouchons sont incompatibles avec l'objectif d'air moins pollué. »

(Tronçon 2 : Auguste Comte/Ampère/Pont de l'Université, 1 vote)

Contribution de la boîte à idées

- **Une défense de la place actuelle à la voiture qui reste néanmoins largement minoritaire dans les expressions**

Si la nécessité de laisser à la voiture sa place actuelle est fortement affirmée par une partie des participants, **ceux-ci restent largement minoritaires dans l'ensemble des expressions recueillies** même s'il faut le nuancer par le fait que le questionnaire porté par la concertation ciblait davantage les transformations attendues des quais que la réduction du trafic plutôt présentée comme une hypothèse de départ.

Par exemple, dans le questionnaire, aucune question ne portait spécifiquement sur la réduction de la circulation automobile mais les répondants ont abordé le sujet en cochant la réponse « autre » à une question sur les évolutions attendues et en détaillant leur point de vue. En termes quantitatifs, ils sont ainsi 52 à demander que la circulation automobile au niveau des quais de la Rive Droite soit préservée en l'état (Question 1) sur 1 154 répondants au questionnaire. Dans la boîte à idées, où l'expression était entièrement libre, 45 propositions sur les 492 comptabilisées vont dans le sens du maintien d'une place de la circulation automobile telle qu'elle est organisée aujourd'hui, voire une augmentation de la place de la voiture en ville (143 votes pour, 26 contre).

- **Une réduction de la place de la voiture souhaitée d'abord pour développer de nouveaux usages et reconquérir de l'espace public**

Pour les autres participants, **les espaces laissés à la voiture depuis trop longtemps ont généré nuisances, pollutions et confiscation de l'espace public au détriment de la convivialité et de la vie sociale**. Ils sont pour une réduction, plus ou moins progressive, de la circulation automobile et une forme de reconquête de ces nouveaux espaces.

Selon certains, il est effectivement nécessaire de se déplacer autrement, de limiter les nuisances et pollutions ou de gagner de nouveaux espaces publics. Mais, pour beaucoup, cela suppose de **procéder par étapes** (« développer en premier lieu les alternatives avant de contraindre la voiture ») ou bien de **gérer différemment les flux de voitures sur cet axe** : un

« Supprimer la quasi-totalité des voies réservées aux voitures (à l'exception d'une pour les transports en commun ?) et aménager l'espace pour les modes de déplacement doux (marche à pied, vélo) sur le modèle de ce qui a été fait rive gauche mais en végétalisant de manière importante l'espace afin de créer des îlots de fraîcheur et profiter de la proximité avec le fleuve pour retrouver un ensemble paysager débarrassé de ses éléments les plus minéraux (routes, murs des quais etc. »

(Ensemble des tronçons, 10 votes)

Contribution de la boîte à idées

ouvrage enterré et des trémies permettent de préserver la circulation tout en rendant des espaces publics à la ville. 19 contributions à la boîte à idées plaident ainsi pour une conservation des trémies pour la circulation des automobiles et/ou de favoriser des aménagements allant dans le sens d'un **réseau de circulation enterré** (57 pour, 2 contre). Cette idée de voir « enterré » le trafic routier se retrouve également dans des demandes de parkings souterrains et apparaissent comme une manière, pour certains participants, de ne pas voir remettre en cause les usages de la voiture, considérés comme essentiels, tout en limitant leurs effets négatifs dans une logique de conciliation des enjeux. Une contribution déposée dans un registre évoque l'idée de soumettre au référendum local l'aménagement d'une voie automobile souterraine. À noter au passage que 2 contributions proposent à l'inverse de bannir l'usage de voitures personnelles des trémies (9 votes pour, 1 contre).

« Les voitures stationnées partout, c'est moche et ça prend de la place. Je propose de réaliser un parking souterrain si besoin (car il faut bien mettre les voitures quelque part...), et ne plus avoir aucune voiture stationnée en surface. »

Contribution de la boîte à idées

La question d'une **circulation autorisée uniquement à des ayant droits** est également citée (PMR, senior, artisans, professions libérales, résidents).

29 contributions à la boîte à idées vont dans le sens de limiter la circulation en voiture (135 votes pour, 13 contre), mais les contributeurs en faveur de la baisse du trafic automobile sont en réalité plus nombreux. En effet, certaines contributions de la boîte à idée ne soulèvent pas formellement le sujet, mais leurs propositions induisent de fait ces aménagements. **Plus que la réduction de la circulation automobile en tant que telle, ce sont les potentialités qu'elle permettrait sur ces espaces récupérés qui sont mis en avant.**

Parmi ceux qui parlent de la baisse du trafic, l'importance de végétaliser, de piétonniser, de laisser davantage de place aux mobilités douces sont particulièrement évoquées. Les arguments de la baisse de la pollution de l'air et sonore reviennent régulièrement. Un participant à la boîte à idées propose, par exemple, comme objectif la réduction de la pollution et de la circulation en sortie du tunnel sous croix rousse (tronçon 7). Cette proposition a reçu le plus de vote de la boîte à idée (35 votes en faveur).

Cependant, **il ne faut pas tomber dans le travers de schématiser uniquement le débat entre pro et anti-voiture**. Dans le détail des propositions de la boîte à idée par exemple, on constate que les contributeurs favorables à un maintien d'un certain trafic routier près des quais du Rhône ne sont pas forcément fermés à des aménagements.

Stationnement, notamment résidentiel, et facilités d'accès au centre-ville

En corolaire à la question du trafic, la question du stationnement est également au cœur des préoccupations et nombreux sont les participants à demander des solutions de stationnement efficaces que ce soit durant les réunions ou via la boîte à idées. Cette thématique est partie intégrante de la controverse sur la place de la voiture avec des lignes de fractures en faveur d'une réduction du stationnement de surface (5 contributions dans la boîte à idées) ou, au contraire, de son développement (14 contributions).

Plus globalement, deux problématiques sont à distinguer :

- **La problématique spécifique du stationnement résidentiel et des professionnels**

Nombreux sont les résidents qui assurent rencontrer des difficultés pour stationner leur véhicule personnel (en lien avec l'ancienneté des immeubles du secteur qui ne disposent donc pas de parking et une offre de parkings souterrains insuffisante au regard des longues listes d'attente décrites). Ils demandent une politique de stationnement qui leur serait directement adressée en maintenant les places de stationnement qui leur sont actuellement réservées et en entamant une réflexion sur les parkings-relais en périphérie de la Métropole pour les visiteurs. Cette demande se retrouve dans le questionnaire et en particulier dans les échanges de la réunion publique. Une participante estime en effet que cela pourrait les pousser à déménager.

Certains s'inquiètent aussi de l'accès au stationnement pour les artisans et professionnels de santé (qui pourraient bénéficier de dérogation de stationnement).

- **Un besoin de stationnement également réaffirmé pour les visiteurs et le maintien de l'accessibilité de la Presqu'île mais sans se confiner au statu quo**

De plus, pour les riverains et les commerçants, des solutions de stationnement adéquates est un incontournable pour garder une Presqu'île dynamique, commerçante et accessible à tous.

Les participants sont cependant conscients que le stationnement occupe de l'espace public qui pourrait servir à autre chose (y compris à circuler en voiture) et les propositions formulées vont, pour beaucoup, dans une réflexion plus

globale pour en alléger la pression en l'enterrant ou le déportant sur d'autres secteurs de la Ville.

Les propositions suivantes sont évoquées durant les différents temps de la concertation :

- **Réduire le stationnement en surface** et construire de **nouveaux parkings souterrains** ;
- **Développer l'offre des parkings relais.** Certains participants proposent la création de vastes parkings en périphérie de la Métropole ou de la Presqu'île, accessibles avec un système de navettes rapide et attractif pour la rejoindre (notamment le samedi, jour d'affluence dans les commerces). Un participant propose que ces parkings-relais soient gratuits ;
- **Optimiser le stationnement existant**, y compris à l'extérieur du secteur et de la Presqu'île. Certains parkings sont décrits comme sous utilisés, par exemple celui de la Cité internationale. Il serait donc intéressant de mettre en place un système permettant d'en informer les automobilistes, tout en les rendant plus attractifs et mieux reliés à la Presqu'île.

Inversement, certains participants – dont des commerçants- proposent de constituer de **grandes nappes de stationnement sur les quais**, qui verraient cette fonction de stationnement renforcée au bénéfice d'un apaisement plus large de la Presqu'île. Mais cette possibilité ne ressort pas dans le questionnaire en étant choisie par 6,3% seulement des participants.

Des attentes fortes en matière de transports en commun et de vélo sans consacrer tout l'espace à ces mobilités

La réduction de la place de la voiture interroge quant aux alternatives possibles. Ainsi, **les attentes sont nombreuses en ce qui concerne les transports en commun et les modes actifs** en haut des quais (souhaités par 51,8 % des répondants et mentionnés dans 23% des propositions de la boîte à idées (11% pour les transports collectifs et 12 % pour le vélo).

- **Une demande de renforcement global de l'offre de transports collectifs**

En termes de solutions de transports en commun, **les participants ont des attentes fortes afin de proposer des alternatives efficaces à la voiture.** Ces propositions vont dans le sens d'un renforcement global de l'offre de transports collectifs dans le secteur mais aussi de manière plus générale.

Les participants citent, par exemple, le renforcement des cadences des transports, une amplitude horaire plus large et surtout des connexions plus évidentes avec le reste de l'agglomération. Les participants de la boîte à idées se prononcent aussi en faveur d'une amélioration des services de transports en

commun, par une augmentation des investissements en la matière et de son exploitation (augmenter l'offre de bus et de tramway, rendre les transports en commun prioritaires sur les axes de circulation partagés, les rendre gratuits pour les jeunes...).

- **Une fonction de « mobilité » réaffirmée pour les quais**

Plus spécifiquement concernant l'aménagement des quais, les **sites propres pour des transports en commun** sont cités par de nombreux participants mais leur effet de coupure et de complexification de l'espace public est également cité comme un élément de plus pouvant entraver la circulation piétonne et cycliste, de même que leur manque d'efficacité. Le site propre ne profite qu'à « quelques bus par heure » d'après certains participants, alors que l'espace est particulièrement compté à cet endroit.

Le développement de **pôles intermodaux** sont plébiscités par près de 20% des répondants au questionnaire qui souhaiteraient trouver des arrêts de transports collectifs, des équipements et services « vélo » (pistes, parkings vélo...), des services d'autopartage, ou encore des aires de covoiturage en haut des quais.

Le **transport fluvial** a le vent en poupe dans le questionnaire. Les navettes fluviales sont citées par 37,4% des répondants au questionnaire et sont également plébiscitées dans la boîte à idées (4% des propositions portent sur ce sujet). Pour les participants, c'est l'occasion **d'utiliser habilement l'espace du fleuve** pour des mobilités alternatives, de rappeler l'histoire de ce dernier lorsque la ville « savait encore l'utiliser » (transport, barges, bains publics, piscine), de s'en servir pour la logistique urbaine ou encore d'apporter un moyen de transport original et convaincant (vaporetto).

« Utiliser plus le fleuve : navettes fluviales Mettre des Guinguettes au bord de l'eau notamment au niveau du cours La Fayette. Pas que des péniches. Cela permettrait de redorer la tradition ouvrière populaire qui est en train de disparaître abords de l'hôtel dieu (ensemble des tronçons – 1 vote) »

(Ensemble des tronçons, 1 vote)

Contribution de la boîte à idées

- **Donner plus de place au vélo**

Le vélo est un sujet qui mobilise les citoyens lors de cette consultation. Les personnes interrogées sont demandeuses d'aménagements cyclables optimisés pour circuler rapidement (traversées des carrefours et ponts, priorité aux feux) mais également des aménagements liés à la promenade, la pratique sportive, voire à l'apprentissage des plus petits. 12% des propositions dans la boîte à idées portent en effet sur la thématique de la circulation à vélo.

Quatre idées majeures se dégagent de ces propositions :

- créer des pistes cyclables ;
- sécuriser ces pistes ;
- assurer la continuité et la fluidité des itinéraires cyclables ;
- augmenter l'offre de stationnement pour les vélos.

Ces propositions sur le vélo s'inscrivent notamment dans les tronçons 2 (Auguste Comte/Ampère/Pont de l'Université) et 7 (Tronçon 7 : Terreaux / Pentes / Pont Morand).

Cependant, se pose alors la question de **l'aménagement de la rive pour accueillir toutes les différentes pratiques du vélo**, dans un environnement sécurisé et approprié. Certains proposent l'aménagement du haut des quais et d'autres les berges, voire les deux pour d'autres (en symétrie avec la Rive Gauche) et ainsi permettre aussi bien les circulations rapides et sécurisées que le « vélo loisir ».

L'enjeu du partage de l'espace pour tous les modes, à commencer par les piétons

Un autre thème mentionné est celui du partage de l'espace public entre les modes qui est, selon les participants, de plus en plus difficile dans le centre-ville, en particulier au détriment des **piétons**. Certains contributeurs aux ateliers ont partagé leur inquiétude sur le partage de l'espace public et la sécurisation des déplacements à pied ou à vélo.

- **Pour une amélioration des espaces dédiés aux piétons...**

De nombreuses contributions portent ainsi précisément sur la circulation piétonne. C'est le premier mode cité dans la boîte à idées (17% des contributions devant le vélo et les transports collectifs à 12% et 11%). Comment assurer **une place confortable aux piétons, et qu'elle soit respectée et sécurisée** (personnes âgées, seniors, PMR) alors que les aménagements profitent plus aux cyclistes qu'aux piétons et que les trottoirs réservés à ces derniers sont également empruntés par vélos et trottinettes ?

Plusieurs de ces thèmes sont abordés dans le contexte de la boîte à idées, comme la simplification du parcours des piétons ; l'élargissement des trottoirs ; la sécurisation des espaces piétons ; la piétonnisation des espaces ; la rénovation de la chaussée ou encore des propositions de couvrir les trottoirs.

Cette problématique de circulation piétonne est notamment mise en avant pour les tronçons 1 (Carnot), 4 (Hôtel Dieu / Pont Wilson), 7 (Terreaux / Pentes / Pont Morand) et 3 (Bellecour / Pont de la Guillotière).

- **...et de leur respect par les autres usagers**

Se pose aussi la question de **l'amélioration de la civilité, le respect des réglementations, la sécurité de tous** et des **déplacements moins anxiogènes** pour les plus fragiles. Faut-il alors séparer tous les flux - piétons, vélos, trottinettes, voiture, transport collectif en site propre...- au risque d'avoir des quais encombrés ou bien favoriser la coexistence de tous les modes ?

Plusieurs remarques ont été dressées par les répondants. Ainsi, un répondant souhaiterait que les quais de la Rive Droite ne soient pas autorisés aux véhicules motorisés pour permettre aux enfants de courir, jouer sans être inquiétés par la circulation de ces véhicules.

L'accès aux personnes à mobilité réduite est également un enjeu à prendre en compte comme le rappel association des protections des intérêts des personnes à mobilité réduite durant un atelier ou un répondant du questionnaire. La problématique de l'accessibilité des aménagements de la rive sont aussi mentionnés dans le cadre de la boîte à idée : mise en place de rampes pour PMR ; problème d'accès au transport en commun, un exemple précis donné est celui de l'arrêt du bus C6 en direction de Part-Dieu qui est inaccessible aux PMR ; enjeu de l'accès aux quais qui soulève notamment l'importance d'unifier le niveau des voies de circulation piétonne.

#2 L'ENVIE D'ESPACES VERTS

Nouveaux espaces verts, jardins et infrastructures sportives ont les faveurs des participants

Une forte majorité des participants expriment une nette préférence pour **trouver de nouveaux espaces verts sur la Rive Droite du Rhône et des espaces de repos et de respiration**. Plusieurs participants souhaitent ainsi se réapproprier les quais de la Rive Droite pour s'y promener, voire se balader le long du fleuve.

L'aménagement d'espaces verts et de lieux de promenade arrive en tête des demandes

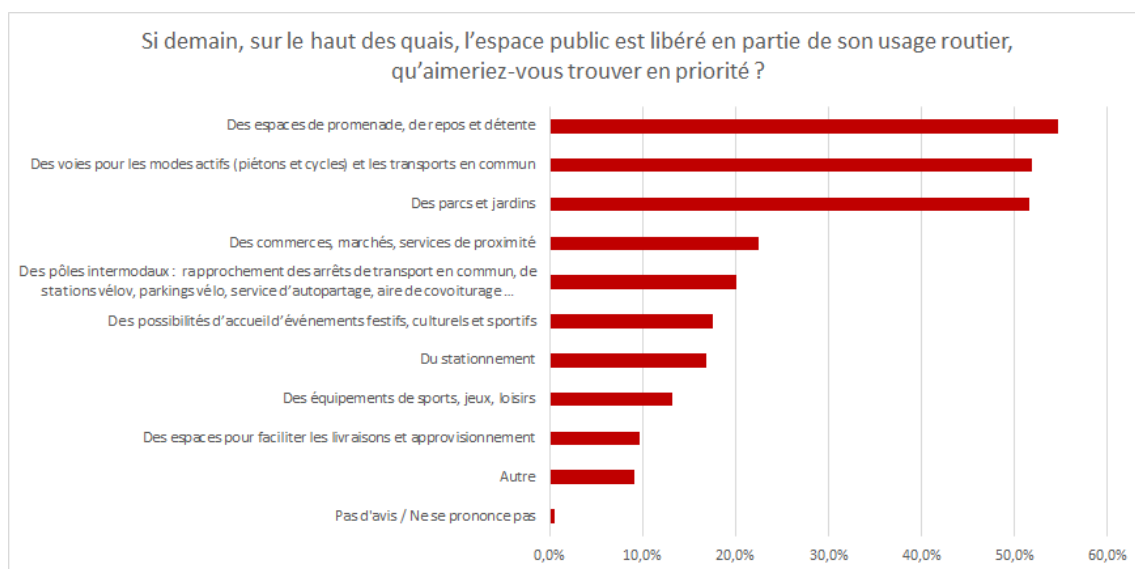
Les contributions à la boîte à idées ainsi qu'au questionnaire mettent en évidence l'envie des participants de voir ce projet **rendre la rive plus verte** (plus de fleurs, d'arbres et de façades végétalisées) **et apaisée**. Les répondants au questionnaire ont ainsi placé en tête des espaces qu'ils souhaiteraient en priorité pour les quais de la Rive Droite :

« Apporter un maximum de verdure et de nature pour créer des espaces de détente et de fraîcheur en été »

(Ensemble des tronçons, 10 votes)

Contribution de la boîte à idées

- Un espace de promenade, de repos et détente pour 54,2 % des répondants ;
- La proposition des parcs et des jardins à 51,6 %.



Les espaces verts sont arrivés en tête parmi toutes les tranches d'âge avec une répartition par choix globalement équivalente pour chacune d'entre elles. À noter que les voies pour modes actifs et transports en commun sont plébiscitées par les 25 à 40 ans (22,2 %) qui le placent en premier parmi l'ensemble des

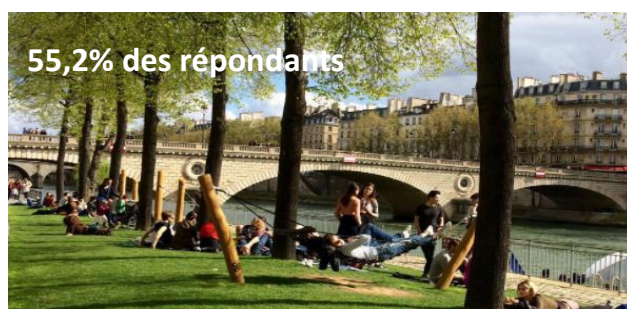
propositions alors qu'elle arrive en troisième position pour les trois autres tranches d'âge.

Ces attentes sont aussi confirmées par les images d'ambiance les plus votées. Ces dernières sont cohérentes avec les thèmes évoqués ci-dessus ainsi que dans le souhait de trouver **plus de lien au fleuve**. Les deux premières ambiances choisies sont plutôt classiques et symbolisent ce que les Lyonnais connaissent déjà ailleurs sur le secteur (notamment sur la rive gauche du Rhône).

« Réaménager des quais bas comme ils existaient avant et comme il en existe sur la rive gauche. Cela permettrait de se promener au plus près du fleuve et rendrait les quais plus esthétiques. »

(Ensemble des tronçons, 19 votes)

Contribution de la boîte à idées



Les autres ambiances, significativement moins choisies (9 % à 16%), renvoient à des rives moins aménagées et moins vertes.



- **De la végétalisation partout pour un cadre agréable et propice à la détente et aux loisirs**

Les contributions de la boîte à idées confirment également cette tendance et permettent de mieux caractériser les besoins d'espaces végétalisés. 34 propositions allant dans ce sens ont été déposées (une, au contraire, apporte un point de vigilance pour les personnes souffrant d'allergies) :

- 13 contributions se concentrent sur la **végétalisation des espaces de circulation** (28 votes pour, 6 contre). Cette demande ressort aussi dans le questionnaire. Les répondants au questionnaire et les contributions de la boîte à idées ont, par exemple, proposé de border les voies automobiles de végétation, de très grands arbres pour les « cacher » et permettre aux piétons de se promener à proximité.
- 10 contributions sur la **végétalisation des quais** (29 votes pour, 1 contre)
- 7 propositions sur la **création de parcs et jardins** (36 pour, 2 contre).

Dans l'enquête, 75,4 % des répondants au questionnaire souhaiteraient que les berges, si elles devenaient accessibles, soient transformées en espaces de promenade, de repos et détente et 45,5 % des répondants souhaitent également les voir aménagées en parcs et jardins. Globalement, le principe de création de nouveaux espaces verts semble être admis par les participants. Il s'agit à la fois de trouver des **espaces de fraîcheur**, de créer un **itinéraire le long du fleuve** et de **pouvoir se détendre dans la verdure** (au calme idéalement). Ils imaginent les berges comme des espaces avec une végétation foisonnante, un espace de nature en gestion naturelle sans aménagement pour observer la nature, méditer ou encore lire à l'ombre d'un arbre, très loin de l'ambiance actuelle des quais.

« J'aimerais beaucoup des jardins à l'anglaise qui nous donnent la sensation d'être perdu dans la nature, avec des fontaines et des petites rivières artificielles. »

(Tronçon 3 : Bellecour / Pont de la Guillotière) - 10 votes)

Contribution de la boîte à idées

Il est intéressant de noter que dans le cadre de la boîte à idées, la question de la végétalisation est abordée particulièrement en lien avec les tronçons 4 (Hôtel Dieu / Pont Wilson) et 3 (Bellecour / Pont de la Guillotière).

- **Le fleuve comme itinéraire**

Dans ces réflexions, **l'accès au fleuve** revient largement comme une composante importante des futurs espaces imaginés. À la lecture des contributions, il ressort que plus que des accès ponctuels au fleuve, c'est bien

une forme de continuité d'accès qui ressort avec l'idée d'itinéraires au bord du fleuve sur les berges.

Dans le cadre de la boîte à idées, 19 contributions ont ainsi pour thématiques les **itinéraires au bord du fleuve**. Parmi elles, une des propositions de la boîte à idées ayant reçu le plus de soutiens (19 votes) concerne d'ailleurs l'aménagement des quais bas, reprenant l'idée d'un Itinéraire au bord de l'eau sur l'ensemble de ces tronçons.

L'idée d'un itinéraire au bord de l'eau concerne notamment le tronçon 6 (République Nord / Passerelle du collège) et dans une moindre mesure le tronçon 5 (Grôlée / Cordeliers / Pont Lafayette).

Un enjeu environnemental à intégrer, notamment en termes de nature en ville

Le réaménagement de la Rive Droite soulève aussi des questions d'ordre environnemental concernant notamment la pollution de l'air, comme nous l'avons souligné à propos du débat sur la circulation automobile, mais aussi la question de la **biodiversité** en ville.

- **Une sensibilité à la renaturation des berges...**

Il s'agit pour les participants de **renouer avec la nature au centre de la ville** en proposant de privilégier la **renaturation des berges**, des **solutions de désimperméabilisation des sols**, de **développement de la biodiversité** et de **protection de la faune et la flore** sur le secteur. Une proposition de créer des îlots de préservation de la faune et de la flore, comme celui de la libellule à Lyon le long des berges a été déposée. Le fleuve et la renaturation de ses quais est aussi pointé comme un enjeu plus large de **restauration des continuités écologiques à plus grande échelle**.

« Recréer une continuité écologique via les quais pour reconnecter les habitats et permettre de meilleures migrations animales et végétales. »

(Ensemble des tronçons – 12 votes)

Contribution de la boîte à idées

En ce qui concerne les berges, ils sont ainsi plusieurs à souhaiter des espaces de nature avec des **espaces verts en gestion naturelle** pour accueillir la biodiversité, des nichoirs pour diverses variétés d'oiseaux (martin pêcheur, hirondelle...), des informations sur la biodiversité et le fleuve.

- **...tout en destinant la rive à des usages humains**

Néanmoins, cette attention portée aux enjeux de nature en ville s'inscrit majoritairement dans une **logique de conciliation de ces enjeux avec les activités humaines et de lieux permettant aux habitants de « pratiquer » la nature en ville**, plutôt que de lui rendre pleinement ces espaces. C'est aussi perçu comme une mesure d'adaptation au changement climatique.

Certains imaginent aussi de **réinitier les habitants et les enfants à la nature et au fleuve**, voire d'imaginer des **espaces productifs** : culture hydroponique et

permaculture, jardins partagés, composts et poulaillers... Cette demande se retrouve aussi dans les équipements de sports et de loisirs.

Une rive, espace de loisirs et de pratique sportive

Parallèlement, ce besoin d'extérieur ne se manifeste pas exclusivement via la contemplation ou le repos dans la verdure. **La demande en espaces de loisirs et de sports est très présente.**

Ainsi, 34 contributions de la boîte à idées portent sur les aménagements sportifs et de loisirs. En ce qui concerne le questionnaire, 25 % des répondants aimeraient que les berges soient aménagées avec des équipements de sports, jeux et loisirs. Ils sont 13,1 % à souhaiter que les quais proposent de tels aménagements. Végétalisés ou renaturés, berges et quais garderaient donc pour ces participants des fonctions bien humaines.

« En continuité du quai bas retrouvé en face de l'îlot Soufflot, un bassin flottant est installé sur le Rhône qui permet aux habitants des deux rives de trouver un équipement sportif dont leurs arrondissements sont dépourvus. »

(Tronçon 7 : Terreaux / Pentes / Pont Morand – 12 votes)

- **Profiter de l'eau en ville**

Au premier rang, le sujet de la piscine qui répond autant au loisir sportif qu'au besoin de fraîcheur en temps de canicule car qui dit fleuve dit baignade dans l'imaginaire des participants. Une piscine naturelle, rendre le Rhône « baignable » sont autant de pistes évoquées ainsi que les activités nautiques comme la plongée ou le bateau.

Reste à voir quel type d'infrastructure pourrait y répondre : faire écho à la piscine du Rhône située sur la Rive Gauche ? une barge piscine ? une plage ? un espace aménagé et sécurisé dans le fleuve ?

- **Développer de nouveaux espaces pour les sports urbains**

On retrouve aussi assez fortement des besoins d'espaces pour **la pratique sportive urbaine** : street dance, entraînement sportif, pétanque, skate, city stade, volley, rollers... En plus de la marche, le vélo fait partie des modes à promouvoir non seulement dans une logique de déplacement mais aussi de sport et de loisirs.

« A l'image de ce qui existe déjà sur les quais "d'en face", installation d'aires de jeux : terrain de pétanque, paniers de basket, terrain de volley, grand circuit-parcours de billes, tables de ping-pong, fontaine brumisateuse, piscine amarrée sur le Rhône... »

(Ensemble des tronçons – 4 votes)

En termes de localisation géographique de ces propositions, cette envie d'aménagement d'espace de loisirs et sports est particulièrement exprimée en relation aux tronçons 6 (République Nord / Passerelle du collège), 5 (Grôlée / Cordeliers / Pont Lafayette) et 1 (Carnot).

#3 L'ENVIE DE LIEUX VIVANTS

Cadre de vie, ambiance, nouveaux usages : des réflexions créatives et innovantes pour le centre-ville de demain

De nombreuses propositions portent sur le besoin de retrouver des espaces qui fédèrent tout le monde, qui vivent et qui participent activement à la vie sociale des quartiers mais également à celle du centre de la Métropole.

Ces propositions générales sont à la croisée de toutes ces thématiques, visant des **relations apaisées entre usagers et de développement des liens** entre eux, à travers des modes de vie communs ou des **activités partagées**. Il est intéressant de noter que 5 contributions à la boîte à idées portent exclusivement sur cette thématique de la vie sociale.

« Il faut absolument dégager de l'espace de vie, jeux, promenade, bars/restauration, bancs / scènes pour des spectacles vivants, un espace non pollué propice à la convivialité et à la création de lien social et tissu économique (marché) pour humaniser le centre-ville (...) »

*Tronçon 6 : République Nord / Passerelle du collège
Contribution de la boîte à idées*

Une opportunité pour améliorer la « vie de quartier » tout au long des quais

Une partie des demandes formulées renvoient à des **attentes d'équipements et de services de proximité**. C'est ici moins le centre-ville qui est évoqué que la **vie même de ces quartiers au quotidien**.

21 contributions à la boîte à idées ainsi que 22,5 % des répondants au questionnaire aimeraient ainsi que les quais de la Rive Droite accueillent des **commerces, des marchés ou encore services de proximité**. Ce choix provient principalement des riverains et des répondants déclarant venir sur les quais pour des raisons personnelles. Quelques participants évoquent également des marchés (alimentaires ou événementiels) ou des commerces de proximité sur les quais, voire sur les ponts.

« Ici, on aimerait un terrain qui nous permettrait de vivre des aventures : un lieu où l'on pourrait danser, jouer sur des structures, faire du roller, de la trottinette, du vélo. »

(3 votes, Tronçon 5 : Grôlée / Cordeliers / Pont Lafayette)

Contribution du Conseil Municipal des Enfants du 1er arrondissement de Lyon, réalisée dans le cadre des ateliers jeune public

En complément des **espaces pour les enfants et les familles** sont fortement demandés car insuffisants, notamment sur le secteur Terreaux / Pentes (par exemple infrastructure de jeux telles que les tobogans et les jeux d'eau de la rive gauche mais aussi une plage aménagée, une aire de jeux pour enfants et jeunes adolescents avec des matériaux naturels (joncs, saules, arbustes) et des arbres auxquels les enfants peuvent grimper, des cordes...).

Les contributions de la boîte à idées portent notamment sur le besoin d'espaces publics accueillants (ex. tables, bancs, espace de pique-nique, ...). Cette idée est notamment mentionnée en relation au tronçon 5 (Grôlée / Cordeliers / Pont Lafayette).

Les idées proposées mettent ainsi en lumière l'envie des participants de redéfinir la Rive Droite comme **un espace de vie et d'échanges, propice à la création de lien social à l'échelle de leur quartier.**

Une opportunité pour renforcer l'attractivité du centre-ville par des nouveaux usages plus culturels ou encore festifs

L'attractivité du centre-ville est une question importante qui ressort de la concertation. En lien avec la question des difficultés de mobilité, le projet peut être perçu par certains comme un risque pour le devenir du centre-ville. D'autres y voient **une occasion de la renforcer en y développant une nouvelle offre de services et d'aménités confortant la centralité de la Presqu'île.**

- **Un renouvellement de l'offre commerciale du secteur**

27,3 % des répondants aimeraient que des commerces (notamment bars, restaurants...) s'y installent. Dans la boîte à idées, il est question d'aménager des commerces attractifs (notamment au profit de petits commerces indépendants, par opposition à de grandes chaînes de restauration ou commerciales), des espaces de vente à emporter le long du Rhône, ou en encore un « Food hall » permettant d'allier attractivité et convivialité du centre-ville.

Dans le même esprit, certains envisagent que la reconquête des berges s'accompagne de nouveaux **bars, terrasses, restaurants et boîtes de nuit...** Plusieurs pistes ont été évoquées comme une « ginguette publique » ou des commerces saisonniers en paillote. Cependant, quelques questionnements émergent sur les nuisances éventuelles et l'opportunité à dupliquer ce qui se trouve déjà sur la Rive Gauche (et au soleil).

- **De nouveaux usages plus culturels et festifs proposés**

De nombreuses propositions portent aussi sur le **développement d'une offre culturelle** (cette thématique revient à 20 reprises dans la boîte à idées) : création de scènes pour des spectacles vivants, concerts, ateliers créatifs, espaces d'exposition, cinéma de plein air ou encore mise en lumière.

Les quais offriraient pour certains participants la possibilité d'accueillir les grands événements que la Ville propose déjà : la Biennale, les Nuits sonores, Lyon BD, Quai du Polar, etc. La volonté de **rendre la Rive Droite plus festive** se retrouve également dans le questionnaire. En effet, 21 % des répondants souhaiteraient que les berges (et 17 % que les quais) puissent accueillir des événements festifs.

En plus de réunir le public, ces propositions concourent, pour leurs promoteurs, à mettre en valeur le patrimoine, à révéler la qualité paysagère du site et du

fleuve et participent ainsi à l'attractivité du centre et à son attrait pour les visiteurs et touristes.

Ces propositions restent néanmoins bien moins mises en avant que la recherche d'espaces verts apaisés.

Propositions d'aménagement tirées d'autres villes

D'autres propositions à relever tiennent à des exemples d'aménagement dans d'autres villes. Plusieurs participants ont ainsi mentionné des exemples de référence en contribuant aux différents outils, ces exemples sont les suivants :

- **Nantes** : avec une proposition d'installations artistiques pour « une découverte plus sensible du fleuve, mais en optant non pas pour une star de l'art contemporain mais des talents de la Métropole » ;
- Nantes est à nouveau citée comme exemple d'espace de convivialité à travers le Hangar à Bananes ;
- **Amsterdam** : intégration de commerces et espaces de convivialité (bars, boutiques de créateurs, friperies et autres commerces engagés) ;
- **Lyon** peut également être une source d'inspiration pour ces commerces en reprenant le modèle des containers à HEAT Lyon ;

D'autres villes sont citées en guise de référence : Bordeaux, Brème, Belem, Cologne ou Nice (ex : la Promenade des Anglais). Les participants ont également pris pour exemple des références lyonnaises comme la Place Antonin Poncet, les réaménagements de l'avenue Garibaldi ou encore le Parc Blandan.

Un lieu vivant... mais tranquille

En pendant au caractère vivant attendu de la rive, la thématique de la **tranquillité publique** revient à plusieurs reprises dans la boîte à idées. Deux enjeux se dégagent particulièrement :

- **la lutte contre les nuisances sonores** (10 contributions : 20 pour, 2 contre). Celle-ci est notamment abordée en relation au tronçon 2 (Auguste Comte/Ampère/Pont de l'Université). Cette idée est souvent associée à la lutte contre la pollution de l'air et aux enjeux de circulation, mais aussi à la vie nocturne et aux usagers des établissements de nuit ;
- **le sentiment d'insécurité** (8 contributions comptabilisant 12 votes pour et 13 contre), dont 3 ciblant spécifiquement les problématiques liées à la place des femmes dans l'espace public. 3 contributions plaident pour un investissement dans des moyens humains supplémentaires pour surveiller ces nouveaux espaces et

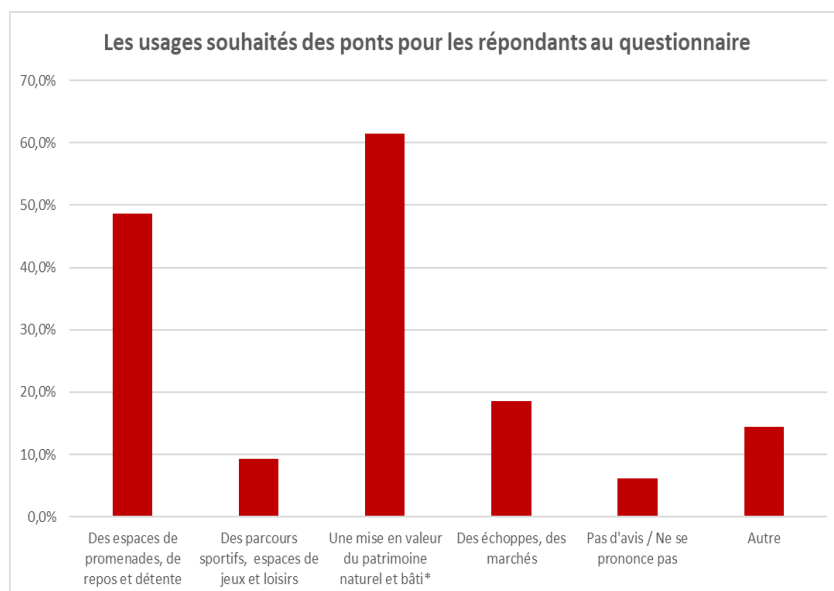
éventuellement leur fermeture la nuit (11 votes pour). A cela, on peut ajouter notamment les 5 contributions portant sur la **propreté**, qui proposent d'augmenter le nombre de poubelles de tri, la fréquence des services de nettoyage et une opération de nettoyage du fleuve. Cinq contributions portent sur **l'éclairage**. Ces propositions ne sont pas regroupables car contradictoires : baisse de l'éclairage public pour limiter la pollution lumineuse (1 proposition), ou accentuation de cet éclairage pour augmenter le sentiment de sécurité (3 propositions). En lien avec la circulation automobile, 2 contributions proposent également de sanctionner davantage les automobilistes ne respectant pas le code de la route (9 votes pour).

À noter d'ailleurs qu'une contribution déposée par une association en mairie d'arrondissement s'oppose à l'ouverture des berges, principalement pour ces raisons de tranquillité. Plusieurs répondants font, par ailleurs, part de leur crainte de reproduire les aménagements côté Rive Gauche avec la possibilité de voir des débordements.

Zoom sur l'aménagement des ponts

Les thèmes de la mobilité et de la fluidification de la circulation sur la Rive Droite mentionné dans les sections précédentes amènent les riverains à s'interroger aussi sur le problème des traversées. La concertation a permis de mettre en évidence des questions sur la traversée des ponts, mais aussi des différents carrefours. Dans la boîte à idées quelques propositions portent sur la **création de ponts ou de traversées piétonnes supplémentaires**.

Quant aux répondants au questionnaire, ils préféreraient d'abord que les ponts soient **mis en valeur** en raison de leurs **qualités patrimoniale et architecturale** (708 répondants). Ce souhait arrive en premier parmi toutes les tranches d'âge. 12 contributions de la boîte à idées portent aussi sur la qualité paysagère des ponts, et proposent de les restaurer pour leur rendre un aspect plus esthétique et cohérent avec leur histoire. Un répondant aimerait qu'il existe une identité visuelle propre à chaque pont.



En second lieu, les répondants aimeraient que les ponts soient aménagés pour **devenir des espaces de promenades, de repos et de détente**.

Plusieurs répondants estiment que la fonction principale des ponts est la circulation. En revanche, la place laissée aux différents modes de transport varie en fonction des répondants. Ils sont plusieurs à proposer de maintenir les voies de circulation automobile, voire d'y ajouter du stationnement (3). Beaucoup d'entre eux estiment que les pistes cyclables devraient être créées ou améliorées selon les ponts ainsi que des voies piétonnes. Pour ces dernières, les répondants évoquent de larges trottoirs, un d'entre eux prend l'exemple des trottoirs d'Amsterdam. Une attente des répondants concerne la démarcation entre ces différentes voies pour permettre une circulation sécurisée qui pourrait également passer par une signalétique précise.

Par ailleurs, plusieurs propositions d'aménagement ont été déposées concernant les ponts et reprennent les thématiques identifiées plus largement pour les quais :

- **des espaces davantage végétalisés et agréables** : plusieurs participants aimeraient ainsi que les ponts soient végétalisés avec des fleurs et des arbres (3) ou encore des ruches. Plusieurs évoquent la nécessité de trouver de l'ombre sur les ponts ou de les couvrir pour traverser à l'abri de la pluie
- **de nouveaux lieux de vie** avec des marchés de producteurs (2) ou des stands éphémères, des activités culturelles (expositions temporaires, artistes de rue, art éphémère...), sportives (acrobranche...) ou encore des lieux de rencontre (activités pour les retraités...). Certains vont jusqu'à imaginer des ponts bâtis, comme à Florence ou Venise, et pouvant accueillir musées ou encore des habitations.

Des propositions d'aménagement pour le pont Morand et le pont de la Guillotière

Pont Morand

Plusieurs participants considèrent le Pont Morand comme « massif et pas très joli ». Un participant propose ainsi de lancer un appel à projet afin de l'habiller d'une fresque harmonieuse, qui pourrait être en lien avec l'infrastructure du métro. Un autre participant aimerait rebâtir une passerelle piétons-vélo, à la place de l'ancien pont Morand, un peu plus basse que le profil du pont du métro pour affiner l'architecture actuelle. L'idée d'une passerelle est également évoquée par un autre participant mais cette fois, elle serait uniquement dédiée aux piétons en associant la structure du

pont. Les contributions à la boîte à idée pointent aussi un besoin de mieux inclure les modes actifs dans l'aménagement de ce pont (19 votes).

Pont de la Guillotière

Un répondant au questionnaire aimerait que ce pont soit piétonnisé afin de pouvoir accueillir un axe piéton-vélo qui ferait la jonction entre le Vieux Lyon et la Place de la Guillotière, via la Presqu'île. Une contribution déposée dans un registre en mairie d'arrondissement suggère de réduire la place laissée à la voiture en créant un aménagement paysager qui pourrait inciter les automobilistes à réduire leur vitesse et à bien délimiter les flux piéton et automobile. Pour ce participant, un concours d'architecture pourrait être lancé afin d'avoir un aménagement original et esthétique.

Pont de l'Université

Un participant invite à reprendre la chaussée à l'intersection du quai et du pont afin de favoriser les cheminements piétons.

Par où commencer la requalification de la Rive Droite ?

Selon l'analyse des contributions, les secteurs les plus prioritaires mis en avant par les participants sont :

- Le tronçon 3 : Bellecour / Pont de la Guillotière. 35,7% des répondants le mentionnent comme prioritaire et il est aussi le second plus représenté dans les propositions de la boîte à idée qui sont localisées dans un tronçon spécifique.
- Le Tronçon 4 : Hôtel Dieu / Pont Wilson qui est sélectionné par 32,4 % des répondants du questionnaire.
- Le Tronçon 7 : Terreaux / Pentes / Pont Morand. Celui-ci est mentionné par 25,3% des répondants au questionnaire et est le plus mentionné dans la boîte à idées.

Les ponts prioritaires (avec des projections plus difficiles pour les répondants qui ont répondu à près de 30 % « tous les ponts et ne sont pas prononcés à plus de 20 %) :

- Le pont de la Guillotière : 28,9% des répondants
- Le pont Morand est le moins cité : 13,5% des répondants

Quelques sites sont aussi régulièrement mentionnés comme « point noir » à traiter prioritairement : la trémie du Pont de la Guillotière, l'embellissement du Pont Morand, le cours d'Herbouville difficile d'accès, le tunnel de la Croix Rousse et sa pollution...

Deux enseignements pour la poursuite de la concertation

En vue de la suite de la concertation sur le devenir de la Rive Droite, deux grands enseignements peuvent être pointés pour préparer la poursuite de la mise en débat :

Des difficultés de se projeter et d'imaginer de nouveaux usages sans être dans la seule « liste de souhaits »

- **Une créativité à encourager**

Si de nombreuses contributions ont permis de décrire les usages futurs attendus sur la Rive Droite, la créativité des contributions est restée à quelques exceptions près limitée.

La teneur globale du débat a en effet pu davantage pousser les participants à s'inscrire dans de grandes visions préformatées de l'espace public (espace public fonctionnel pour la voiture individuelle vs espace public « débarrassé » de la voiture) que de se projeter dans des logiques réellement nouvelles. Même dans une vision de transformation de la Rive Droite, les contributions se raccrochent souvent à ce qui existe déjà et est déjà connu, par exemple, en référence à la Rive Gauche.

La définition opérationnelle du projet laisse une grande place aux propositions mais a pu aussi constituer une difficulté à se projeter, en particulier, dans des tronçons aujourd'hui très éloignés d'ambiances et d'usages moins routiers.

- **Dépasser le cumul des besoins pour les concilier**

Le bilan des besoins et envies exprimées peut aussi donner l'impression d'une difficulté des participants à dépasser la liste des souhaits et à confronter des attentes « en tension ». Se pose en effet la question du partage de l'espace public, car les contributions vont dans le sens de nombreux ajouts de fonctions et d'usages (maintenir la circulation automobile, le stationnement, tout en développant les voies pour les modes doux, la végétalisation, les commerces, des lieux festifs et culturels) sans trop de réflexions à ce stade sur leurs véritables priorisations et aux éventuels renoncements que cela peut induire.

Plus largement, ces besoins de travailler la conciliation des usages et des fonctions urbaines se retrouvent en filigrane de plusieurs problématiques concernant le partage de l'espace public, les conflits entre les modes (y compris entre la marche et le vélo et pas seulement vis-à-vis de la voiture), la place donnée à la nature en ville (« renaturation » versus végétalisation pour des

pratiques de loisirs), l'animation (lieux « vivants » vs « tranquillité » et lieux « apaisés »...).

L'avenir du centre-ville comme préalable ou sujet englobant de la requalification de la Rive Droite

Si la question de la mobilité apparaît comme la thématique la plus controversée de la concertation, c'est davantage celle de la vision de l'avenir du centre-ville qui semble être le sujet sous-jacent à prendre en compte.

Importantes et pouvant être reliées aux usages de la Rive Droite, les questionnements sur la thématique de la mobilité renvoient globalement à la politique de mobilité, bien-au-delà du projet de requalification : quelle place pour la voiture en ville ? Quelle gestion du trafic de transit ? Quels développements des alternatives à la voiture au sein de la Métropole et de sa périphérie ?... Que l'on estime que ces débats aient déjà été épuisés au cours de récentes concertations (ZFE, nouvelles infrastructures de transports collectifs...) ou qu'elles appellent des démarches nouvelles, elles ne sauraient trouver pleinement de réponse dans la poursuite de la concertation sur la Rive Droite.

Inversement, les questionnements sur le devenir du centre-ville semblent profondément articulés aux devenirs possibles de la Rive Droite. Sa requalification n'apparaît que comme une composante de cette réflexion plus large. La concertation a en effet fait apparaître des questions dépassant le projet « Rive Droite » mais nécessaires à son éclairage :

- **sur les vocations et usages d'un centre-ville** : attractivité, rayonnement commercial et culturel, lieux de vie inclusifs, identité et valorisation du patrimoine...
- **sur le « bien-vivre » le centre-ville** par la conciliation d'une effervescence, de fonctions de centralité... et d'une forme d'apaisement, de qualité de vie urbaine, de proximité à la nature... recherchés pour la ville en général et jusque dans son centre en particulier ;
- **sur ses conditions d'accès pour tous** pour éviter toutes les formes de « privatisation » à certaines catégories de population : au-delà des conditions d'accès en voiture ou en transports collectifs, la concertation a été l'occasion d'expression sur la place des sans-abris ou encore le développement du logement social, signes d'un sujet plus large ;
- **sur la coexistence de fonctions de centralité avec des fonctions de quartier d'habitat et de vie sociale de proximité pour ses habitants.**

Pour dépasser les premiers débats permis par la concertation préalable, le projet « Rive Droite » semble avoir intérêt à être resitué dans cette réflexion plus large sur le centre-ville.



Merci pour votre participation !

Retrouvez cette synthèse et tout l'historique de la démarche de concertation sur www.jeparticipe.grandlyon.com.

MÉTROPOLE DE LYON – Juin 2022

Rédaction : Direction de la Prospective et du Dialogue Public,
Service Participation et Implication citoyennes, avec l'appui de
Planète Citoyenne et Cap Collectif.

Photos : ©Thierry Fournier - Métropole de Lyon, Tous droits réservés