

## Dossier de concertation

8 novembre 2021 - 30 décembre 2021

# Réaménagement de la rive droite du Rhône à Lyon



Photo du quai Courmont ©Métropole de Lyon/ALPACA

## Sommaire

Délibération.....	3	6.4. Circulation automobile.....	42
Introduction .....	5	6.5. Stationnement.....	46
1. Démarche et modalités de concertation .....	6	6.6. Livraisons et arrêt en double file .....	47
2. Le contexte de projet .....	7	6.7. Accidentologie .....	48
2.1. Contexte urbain .....	7	6.8. Qualité de l'air .....	49
2.2. Contexte patrimonial.....	10	6.9. Niveau de bruit.....	50
2.3. Contexte démographique.....	11	7. Usages .....	51
3. Plan de situation et plan de périmètre .....	12	7.1. Évolution des activités sur le fleuve Rhône.....	51
4. Approche historique et patrimoniale de la rive droite... 13		7.2. Les usages quotidiens et touristiques.....	54
4.1. Du XVII <sup>ème</sup> au XX <sup>ème</sup> : une histoire du lien au fleuve.....	13	8. Synthèse du diagnostic .....	58
4.2. Une architecture remarquable.....	20	9. Les enjeux et objectifs du projet .....	61
4.3. Des vues patrimoniales .....	23	10. Benchmark et exemples d'usages.....	62
4.4. Un patrimoine végétal à préserver et à renouveler .....	25	11. Les données d'entrées et invariants .....	69
5. Morphologie des quais .....	28	12. Les étapes du projet .....	70
5.1. Des quais au gabarit variable .....	28		
5.2. Les ponts .....	32		
5.3. Des pieds d'immeubles animés sur une partie des quais .....	35		
6. Un axe important pour les mobilités mais de nombreux dysfonctionnements.....	37		
6.1. Une accessibilité piétonne peu favorable.....	37		
6.2. Discontinuité et inconfort des aménagements cyclables .....	39		
6.3. Les transports en commun .....	41		



## EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

### DU CONSEIL

Conseil du 27 septembre 2021

Délibération n° 2021-0715

Commission principale : urbanisme, habitat, logement et politique de la ville

Commune(s) :

Objet : Rive droite du Rhône - Ouverture et modalités de la concertation préalable au réaménagement des quais du Rhône, entre les ponts de Lattre de Tassigny et Gallieni

Service : Délégation Urbanisme et mobilités - Direction Maîtrise d'ouvrage urbaine

Rapporteur : Madame Béatrice Vessiller

Président : Madame Émeline Baume

Nombre de conseillers en exercice au jour de la séance : 150

Date de convocation du Conseil : vendredi 10 septembre 2021

Secrétaire élu(e) : Monsieur Elie Portier

Affiché le : jeudi 30 septembre 2021

**Présents :** Mme Arthaud, M. Artigny, Mme Asti-Lapperrière, M. Athanaze, Mme Augey, M. Azcué, M. Badouard, M. Bagnon, M. Barge, M. Barla, Mme Baume, M. Ben Itah, Mme Benahmed, M. Benzeghiba, M. Bernard, M. Blache, M. Blanchard, M. Blein, Mme Boffet, Mme Borbon, Mme Bouagga, M. Boumertit, Mme Bramet-Reynaud, Mme Brossaud, M. Brumm, Mme Brunel Vieira, M. Bub, Mme Burillon, Mme Burricand, Mme Cabot, M. Camus, Mme Cardona, Mme Carrier, Mme Chadier, M. Chambon, Mme Charnay, M. Chihhi, M. Cochet, M. Cohen, Mme Coin, Mme Collin, M. Collomb, M. Corazzol, Mme Corsale, Mme Crédoz, Mme Crespy, Mme Creuze, Mme Croizier, M. Dalby, M. Da Passano, M. David, M. Debù, Mme Dehan, Mme Delaunay, M. Devinaz, M. Doganel, M. Doucet, Mme Dromain, Mme Dubois Bertrand, Mme Dubot, Mme Dupuy, Mme Edery, Mme El Faloussi, Mme Etienne, Mme Fontaine, Mme Fontanges, Mme Fournillon, Mme Fréty, Mme Frier, M. Galliano, M. Gasoon, Mme Geoffroy, Mme Georgel, M. Geourjon, M. Girard, Mme Giromagny, M. Godinot, M. Gomez, M. Grivel, Mme Grosperin, M. Groult, M. Guelpa-Bonaro, Mme Guerin, Mme Hernain, Mme Jannot, M. Kabalo, Mme Khelifi, M. Kimelfeld, M. Kohlhaas, Mme Lagarde, M. Lassagne, Mme Lecerf, M. Le Faou, M. Legendre, M. Longueval, M. Lungenstrass, M. Maire, M. Marion, M. Millet, M. Mône, M. Monot, Mme Moreira, Mme Nachury, M. Novak, Mme Panassier, M. Payre, M. Pelaez, Mme Percoet, M. Perez, Mme Perriet-Roux, Mme Pemin-Gilbert, Mme Petiot, M. Petit, Mme Picard, Mme Picot, M. Pillon, Mme Popoff, M. Portier, Mme Pouzergue, Mme Prost, M. Quiniou, M. Rantonnet, M. Ray, Mme Reveyrand, Mme Roch, M. Rudigoz, Mme Runel, Mme Saint-Cyr, Mme Sechaud, M. Seguin, M. Sellès, Mme Sibeud, M. Smati, Mme Subai, M. Thevenieau, M. Uhlrich, Mme Vacher, M. Van Styvendael, M. Vergiat, Mme Vessiller, M. Vieira, M. Vincendet, M. Vincent, Mme Vullien, Mme Zdorovtsoff.

**Absents excusés :** M. Buffet, M. Charriot (pouvoir à Mme Fontanges), M. Diop (pouvoir à M. Legendre), M. Marguin (pouvoir à Mme Nachury), Mme Sarselli (pouvoir à Mme Pouzergue).

Conseil du 27 septembre 2021

Délibération n° 2021-0715

Commission principale : urbanisme, habitat, logement et politique de la ville

Commune(s) :

Objet : Rive droite du Rhône - Ouverture et modalités de la concertation préalable au réaménagement des quais du Rhône, entre les ponts de Lattre de Tassigny et Gallieni

Service : Délégation Urbanisme et mobilités - Direction Maîtrise d'ouvrage urbaine

Le Conseil,

Vu le rapport du 8 septembre 2021, par lequel monsieur le Président expose ce qui suit :

L'opération rive droite du Rhône à Lyon fait partie de la programmation pluriannuelle des investissements (PPI) 2021-2026 votée par le Conseil de la Métropole le 25 janvier 2021.

#### I - Contexte

Pour la Métropole de Lyon et la Ville de Lyon, le projet de requalification de la rive droite du Rhône est l'une des opérations d'espaces publics les plus emblématiques du mandat 2020-2026. Ces quais, situés au cœur du secteur patrimonial de Lyon, inscrits en totalité dans le périmètre de l'UNESCO, sont actuellement caractérisés par la prédominance de la voiture avec un caractère quasi-autoroutier. L'axe est support de trafics d'échanges intra-métropole et d'accès à la Presqu'île ou à la Part-Dieu, avec peu de trafic de transit.

Les nombreuses transformations de ces berges au fil des siècles ont supprimé les quais bas, avec la création de l'axe nord-sud au milieu du XX<sup>ème</sup> siècle. Ce changement notable a supprimé les accès au fleuve, des espaces de stationnement ont été aménagés sur les anciennes promenades sous les platanes, 2 trémies ont été créées et certains bas-ports ont été recouverts et leur usage privatif.

De nombreux dysfonctionnements sont ainsi apparus :

- très forte circulation automobile entraînant bruit et pollution de l'air,
- inconfort des cheminements piétons aussi bien en traversée des quais, qu'en longeant le Rhône,
- aménagements cyclables peu qualitatifs et peu sécurisants,
- coupure urbaine importante générée par les trémies,
- perte du lien physique et visuel au Rhône,
- perte de la relation urbaine avec la rive gauche,
- peu de soies commerciales ou actifs dans les rez-de-chaussée des immeubles,
- altération du patrimoine arboré.

Dans ce cadre, un potentiel important d'espaces pourrait être libéré de l'omniprésence de la voiture et réaffecté à de nouveaux usages dans un espace public qualitatif favorable aux mobilités actives, aux transports en commun, aux activités économiques, ludiques, récréatives, sportives et culturelles et retissant un lien avec le fleuve et offrant un paysage végétal généreux.

Compte tenu de l'impact important que peut avoir ce projet sur la vie des usagers de ce site, qu'ils soient riverains, commerçants, visiteurs ou travailleurs sur la Presqu'île, il est proposé qu'une large consultation de la population soit organisée tout au long du projet. Une première phase de concertation préalable, au titre du code de l'urbanisme, est organisée cet automne afin de recueillir l'avis des citoyens sur leurs attendus relatifs au réaménagement de ce quai : accès et liens au Rhône, futurs usages de cet espace public et les mobilités. Cette concertation se poursuivra tout au long du projet à partir de mi-2022, notamment lors des phases de conception.

## II - Enjeux et objectifs

Trois enjeux principaux ont été identifiés, se déclinant en plusieurs objectifs :

- 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 un réseau express vélo le long des quais,
  - . intégrer un site propre pour les transports en commun sur tout ou partie du linéaire,
  - . 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.

## III - Périmètre

Le périmètre de l'opération s'étend sur l'ensemble du domaine public situé entre les façades et le Rhône, du sud du pont de Lattre de Tassigny jusqu'au nord du pont Gallieni, sur un linéaire d'environ 2,5 km (et environ 125 000 m<sup>2</sup> d'espaces publics), sur les axes suivants :

- quai André Lassagne,
- quai Jean Moulin,
- quai Jules Courmont,
- quai Gailleton.

Le réaménagement des ponts Morand, Lafayette, Wilson, Guillotière et Université sera également étudié dans ce contexte.

La concertation sera menée auprès d'un public métropolitain beaucoup plus large.

## IV - Modalités de la concertation préalable

La concertation se déroulera selon les modalités suivantes.

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

- à l'Hôtel de la Métropole, 20 rue du Lac à Lyon 3<sup>ème</sup>, du lundi au vendredi de 7h30 à 18h00,
- à la mairie d'arrondissement de Lyon 1<sup>er</sup>, 2 place Sathonay, du lundi au vendredi de 8h45 à 12h30 et de 13h30 à 16h45 (sauf le jeudi ouverture à 10h00) et le samedi de 9h30 à 12h00,
- à la mairie d'arrondissement de Lyon 2<sup>ème</sup>, 2 rue d'Enghien, du lundi au vendredi, de 8h45 à 12h30 et de 13h30 à 16h45 et le samedi de 9h30 à 12h00.

Ce dossier de concertation, mis à disposition du public, comprendra, notamment :

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

Le dossier de concertation préalable est également 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).

La Métropole organisera une ou plusieurs réunions publiques et pourra proposer d'autres actions afin de recueillir l'avis du public.

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

La concertation sera ouverte du 8 novembre 2021 au 30 décembre 2021 inclus. Durant toute la durée de la concertation, la présente délibération sera affichée à l'Hôtel de la Métropole et aux mairies d'arrondissement de Lyon 1<sup>er</sup> et Lyon 2<sup>ème</sup>. 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 le département et sera affiché aux emplacements prévus à cet effet à l'Hôtel de la Métropole et aux mairies d'arrondissement de Lyon 1<sup>er</sup> et Lyon 2<sup>ème</sup> avant la date d'ouverture de cette dernière ;

Vu ledit dossier ;

Où l'avis de sa commission urbanisme, habitat, logement et politique de la ville ;

### DELIBERE

1° - **Approuve** les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation préalable à l'opération de requalification de la rive droite du Rhône à Lyon.

2° - **Autorise** le Président de la Métropole à ouvrir la concertation préalable engagée en application des articles L 103-2 et suivants du code de l'urbanisme selon les modalités énoncées ci-dessus.

Et ont signé les membres présents,  
pour extrait conforme.

Accusé de réception en préfecture : 069-200046977-20210927-267847-DE-1-1 Date de télétransmission : 30 septembre 2021 Date de réception préfecture : 30 septembre 2021
---



## Introduction

Quai Gailleton – ©Métropole de Lyon/ALPACA

Le présent dossier de concertation est établi conformément à la délibération du Conseil de la Métropole de Lyon du 27 septembre 2021 (délibération n°2021-0715) qui approuve les objectifs poursuivis par le projet de requalification des quais en rive droite du Rhône, fixe les modalités de concertation préalable et prévoit que la concertation soit engagée à partir de 08 novembre 2021 jusqu'au 30 décembre 2021.

Le périmètre de cette concertation préalable concerne les quais en rive droite du Rhône, de façade à fleuve, depuis le Pont de Lattre de Tassigny jusqu'au Pont Gallieni, en incluant les ponts Morand, Lafayette, Wilson, Guillotière et Université.

Cette première phase de concertation préalable sera poursuivie en 2022-2023 par une autre phase de concertation, une fois que la Métropole de Lyon aura désigné une équipe de maîtrise d'œuvre pour concevoir le projet précis. La place de cette concertation dans le calendrier du projet, ainsi que ses modalités sont présentées à la fin de ce dossier.



## 1. Démarche et modalités de concertation

Par délibération du 27 septembre 2021, la Métropole du Grand Lyon a défini les modalités de la concertation préalable :

La concertation préalable est ouverte à partir du 8 novembre 2021.

Un dossier de concertation est mis à la disposition du public ainsi qu'un cahier destiné à recueillir les observations. Ce dossier comporte :

- la délibération n°2021-0715,
- un plan de situation,
- un plan de périmètre du projet,
- une notice de présentation fixant les objectifs du projet,
- un cahier destiné à recueillir les observations du public.

Le dossier de concertation est 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).

Le dossier de concertation est également consultable par le public aux lieux et horaires d'ouverture suivants :

- à l'Hôtel de la Métropole, 20 rue du Lac à Lyon 3ème, du lundi au vendredi de 7h30 à 18h00,

- à la mairie d'arrondissement de Lyon 1er, 2 place Sathonay, du lundi au vendredi de 8h45 à 12h30 et de 13h30 à 16h45 (sauf le jeudi ouverture à 10h00) et le samedi de 9h30 à 12h00,

- à la mairie d'arrondissement de Lyon 2ème, 2 rue d'Enghien, du lundi au vendredi, de 8h45 à 12h30 et de 13h30 à 16h45 et le samedi de 9h30 à 12h00 ».

- à la mairie d'arrondissement de Lyon 3ème, 18 rue François Garcin, du lundi au vendredi, de 8h45 à 16h45 et le samedi de 9h30 à 12h00 ».

- à la mairie d'arrondissement de Lyon 6ème, 58 rue de Sèze, du lundi au vendredi, de 8h45 à 16h45 et le samedi de 9h30 à 12h00 ».

- à la mairie d'arrondissement de Lyon 7ème, 16 place Jean Macé, le lundi et du mercredi au vendredi, de 8h45 à 16h45, le mardi de 10h00 à 16h45 et le samedi de 9h30 à 12h00 ».

La Métropole organisera une ou plusieurs réunions publiques et pourra proposer d'autres actions afin de recueillir l'avis du public.



## 2. Le contexte de projet

### 2.1. Contexte urbain

Le territoire du centre de Lyon fait l'objet de projets d'aménagements et de déplacements qui vont à moyen et long terme modifier en profondeur le cadre de vie et le fonctionnement de ce secteur. Le projet de requalification de la rive droite du Rhône sur le secteur Presqu'île doit permettre une amélioration de la qualité de vie, tout en prenant en compte le contexte d'évolution des espaces publics, et s'inscrire ainsi dans un projet urbain global et cohérent.

Les principaux projets d'aménagements et de déplacements sont présentés ci-après.

#### Projet de requalification de l'axe M6/M7 (ex-autoroute A6/A7)

Le projet de requalification des axes M6/M7 est un projet ambitieux de mutation des mobilités en entrée d'agglomération. Ce projet a pour objectif la diminution du trafic routier dans l'agglomération de Lyon sur l'axe Paris-Marseille. Il implique de nombreux changements sur les modalités de circulation : réduction des voies de circulation au profit des vélos ou transports en commun, amélioration du cadre paysager, réduction des vitesses de circulation incitations au covoiturage.



#### Projet d'apaisement de la Presqu'île

Les espaces publics du cœur de la Presqu'île ont fait l'objet d'une rénovation ces dernières années.

La volonté politique est désormais d'apaiser l'hyper centre sur l'ensemble des espaces publics de la Presqu'île. Le projet d'apaisement de la Presqu'île vise à la fois à améliorer la qualité de vie, mettre en valeur le patrimoine et à faire évoluer les mobilités en privilégiant la marche à pied et les modes de déplacements actifs.

Les aménagements à venir vont modifier les usages et les perceptions des habitants et usagers : baisse du bruit, meilleure appréciation du cadre patrimonial et bâti, évolution des façons de se déplacer, et création de nouveaux usages et pratiques sociales.

## Développement des Voies Lyonnaises (Réseau Express Vélos)

L'objectif de ce projet est de faciliter les déplacements à vélos à trottinettes, vélo-cargos, vélo adaptés, tricycle, etc., mais aussi d'encourager des parcours plus longs. 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. Une Voie Lyonnaise, la ligne n°6, est prévue sur l'ensemble du linéaire des quais en rive droite du Rhône.



Légende :

— Réseau 2026  
... Réseau 2030

1	Vaulx-en-Velin Saint-Fons	21 km
2	Colonas Pons	32 km
3	Quincieux Oliviers	67 km
4	Lissieu Villemuraz	22 km
5	Saint-Fons Saint-Genis-Laval, Bron	44 km
6	Rillieux-la-Pape Saint-Genis-Laval	20 km
7	Rillieux-la-Pape Solaize	34 km
8	La Tour-de-Salvagny Bron	38 km
9	Jonage Saint-Genis-Laval	37 km
10	Marcy-l'Étoile Meyrieu	31 km
11	Craponne Chazelles	28 km
12	Lyon Saint-Priest	30 km
13	Rillieux-la-Pape Corbas	24 km



## Restructuration des lignes de transport en commun en Presqu'île :

Une étude menée par le SYTRAL est en cours pour restructurer le réseau de lignes de transports en commun à l'intérieur de la presqu'île et en limite de celle-ci. Les conclusions de cette étude seront présentées dans le cadre de la future concertation de l'apaisement de la Presqu'île.

## Aménagement d'une gare de covoiturage, quai Gailleton :

L'aménagement de la gare de covoiturage se situe entre la rue des Remparts d'Ainay et la rue de Condé, sur le terreplein central du quai Gailleton. L'objectif de cet aménagement est de favoriser la pratique du covoiturage, en offrant de bonnes conditions d'usages et de sécurité aux utilisateurs.

L'aménagement comporte une zone de covoiturage en direction de M6 et de M7, des abris voyageurs, une aire de stationnement vélos, et l'aménagement d'une traversée piétonne au droit de la rue Franklin.

**L'ensemble de ces projets aura une répercussion significative sur la qualité de vie dans le secteur étudié mais aussi à l'échelle de l'agglomération. La baisse du trafic, de la vitesse, le meilleur partage des voies entre tous les modes, visent à réduire la pollution, le bruit, redonner des espaces de détente, de promenade pour tous les publics : habitants actifs, chaland, touristes et d'offrir des espaces publics inclusifs pour les femmes, les hommes, les enfants, les jeunes, les seniors, les personnes à mobilité réduite...**



## Schéma Directeur des Occupations Fluviales VNF / Métropole de Lyon (2021-2026)

Dans le prolongement de la Charte de partenariat 2016-2021, portée par la Direction Territoriale Rhône-Saône de VNF (Voies navigables de France) et la Métropole de Lyon, l'élaboration de ce document de planification stratégique vise à définir les objectifs communs de valorisation de la voie d'eau et des berges en interface avec la ville de Lyon.

Les objectifs du schéma directeur sont le développement du potentiel de transport des passagers et des marchandises, et du tourisme fluvial, le renforcement de l'appropriation des fleuves par le public (sports nautiques, promenade, bars), et la réduction de l'impact des activités fluviales sur l'environnement.

Dans ce cadre, le projet de requalification de la rive droite intégrera ces objectifs et les actions en faveur du transport fluvial, de la réappropriation du fleuve pour le public.



## 2.2. Contexte patrimonial

Le projet s'inscrit dans le cadre du périmètre du patrimoine mondial de l'UNESCO ; qui définit des dispositions notamment en matière de valorisation de l'espace urbain et du paysage.

L'espace public des quais est fortement déterminé par sa façade urbaine. Celle-ci est constituée d'ilots et d'immeubles aux architectures remarquables, représentatifs des périodes historiques d'agrandissement de la Ville. Ils en expriment l'unité par la linéarité de la façade urbaine, scandée par des espaces publics correspondant aux ponts ; et la diversité par les variations de ses tissus urbains et de l'architecture de ses façades.

La requalification du domaine public devra accompagner et s'appuyer sur la mise en valeur de ces immeubles remarquables.

### Le fleuve :

- Poursuite de la valorisation du Rhône :

- Réappropriation par les piétons et les modes actifs des rives grâce à la transformation des quais hauts et bas ;
- Préservation et développement des arbres de hautes tiges, en lien avec les architectures des quais ;
- Prise en compte des quais, mais aussi des ponts et passerelles, des façades sur les fleuves, longtemps « portes d'entrée » de la ville ;
- Prise en compte de la cohérence des quartiers de part et d'autre du Rhône ;

- Développement des liens visuels et piétonniers avec les espaces urbanisés, par la mise en place de liaisons douces est-ouest.
- Valorisation et développement des usages de cours d'eau (pêche, navigation, sports nautiques, joutes,...)

### L'espace urbain :

- L'espace public est le lieu du vivre ensemble, il est un de nos biens communs : il doit être agréable de s'y arrêter, de s'y retrouver, de s'y exprimer.
- L'espace public doit porter la marque du temps présent tout en considérant son histoire : les aménagements hérités des siècles passés peuvent avoir un caractère patrimonial fort, traduisant des pratiques urbaines pouvant être aujourd'hui obsolètes. C'est le cas des quais bas.
- Les aménagements anciens d'intérêt sont donc à considérer, au même titre que les édifices anciens d'intérêt : ordonnances arborées, organisation de places, revêtements traditionnels, mobiliers urbains.

Le projet est également concerné par différents périmètres de protection ayant une incidence réglementaire sur le projet : l'Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP), sites inscrits, périmètres de protection des monuments historiques et monuments inscrits à l'inventaire, que sont l'immeuble Tolozan, les quatre immeubles de l'opération Soufflot, les traboules situées dans les immeubles Soufflot, l'Opération Saint Clair mais également la Zone de Présomption de Prescription Archéologique (ZPPA).

### **2.3. Contexte démographique**

La population de la Presqu'île et des pentes de la Croix-Rousse représente 47 000 habitants (soit 80% du site UNESCO). Ce chiffre est en baisse, lié à la chute de la taille des ménages (1.79) : 52% des ménages sont constitués d'une personne seule et les logements en colocation sont en hausse de 3 points.

La population est par ailleurs jeune : 48.2% de 18-39 ans en Presqu'île, représentée par un très haut niveau de qualification, avec un processus de gentrification en cours.

**Les objectifs sont donc de conserver des quartiers vivants, habités et actifs, et de maintenir la mixité fonctionnelle, sociale et générationnelle du site.**



### 3. Plan de situation et plan de périmètre



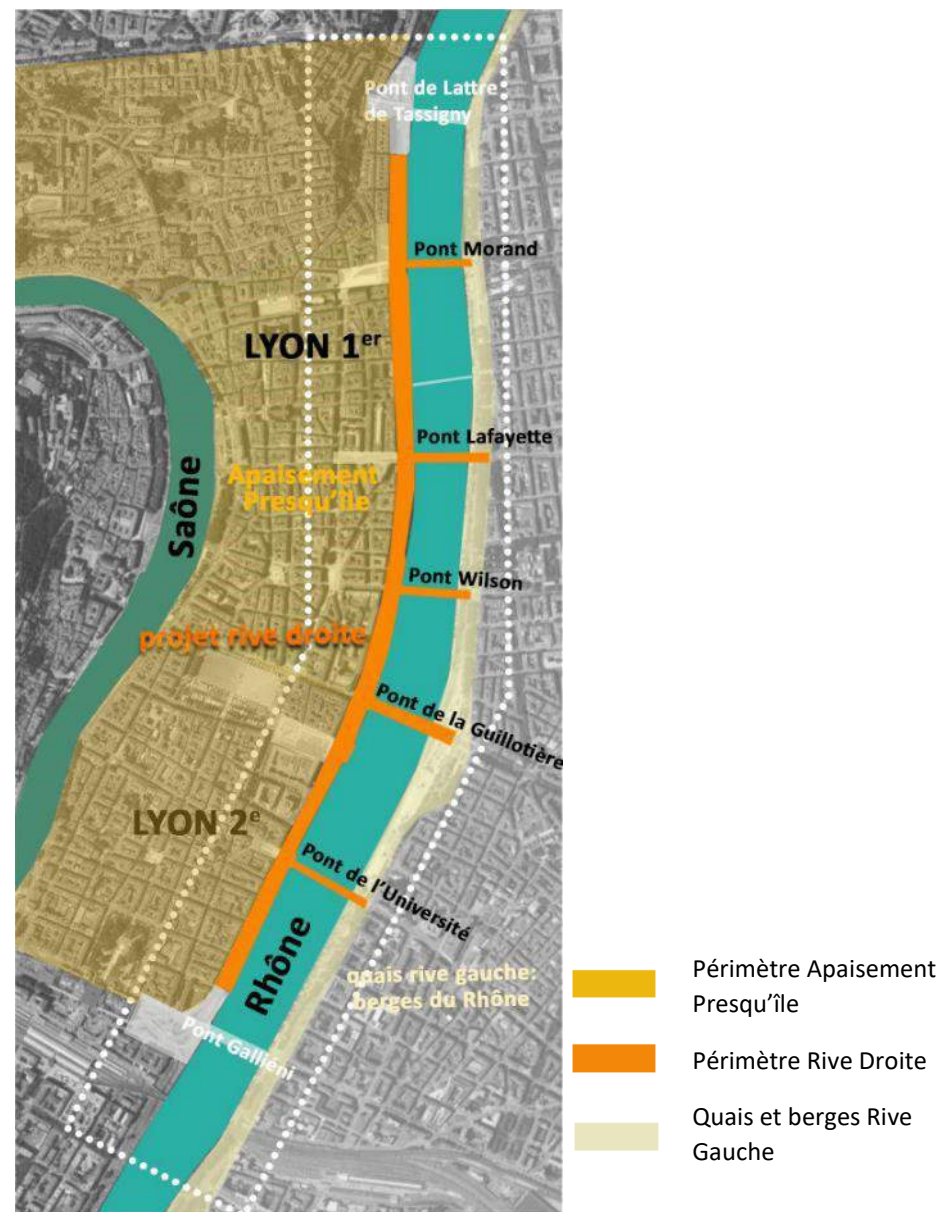
Photo aérienne de localisation du projet Rive droite – Source Géoportail

#### Périmètre de réflexion :

Le périmètre de réflexion intègre l'ensemble des quais du Pont de Lattre de Tassigny au Pont Gallieni, les premières rangées d'îlot bâtis ainsi que les espaces publics majeurs en lien avec la rive droite qui forment des espaces d'accroche avec le projet : places A. Poncet, Place des Cordeliers, Places L. Pradel et Place Tolozan et les ponts suivants : Pont Morand, Pont Lafayette, Pont Wilson, Pont de la Guillotière et Pont de l'Université.

#### Périmètre d'opération :

Le périmètre de l'opération intègre l'ensemble des quais de façade à fleuve entre les tunnels de la Croix-Rousse et Perrache, (les tunnels et les débouchés tunnels n'étant pas compris dans le projet), du sud du Pont de Lattre de Tassigny au nord du Pont Gallieni, soit environ 2500 mètres de quais, ainsi que les ponts Morand, Lafayette, Wilson, Guillotière et Université.



## 4. Approche historique et patrimoniale de la rive droite

### 4.1. Du XVII<sup>ème</sup> au XX<sup>ème</sup> : une histoire du lien au fleuve

Le Rhône est un fleuve torrentiel, imprévisible, rapide, qui dessine un paysage spécifique constitué de lônes, bras du fleuve restant en retrait du lit principal et générant de nombreuses inondations dévastatrices.

La rive droite du Rhône entretient une relation ambivalente avec le fleuve, à la fois lien commercial stratégique et espace naturel dangereux.

Au 17<sup>ème</sup> siècle, la construction du Pont de la Guillotière et du port des Cordeliers, intensifie les relations commerciales, et activités sur le fleuve. Les rives du fleuve deviennent des espaces de chargement / déchargement des marchandises.



*Plan de Lugdunum par Simon Maupin, 1635*

La construction de digues de protection va permettre petit à petit de dompter le fleuve Rhône et de développer les activités fluviales.

Au 18<sup>ème</sup> siècle, la ville s'ouvre sur le fleuve avec la suppression des remparts et la création des quais, quai de Retz devant l'Hôtel Dieu (1745), construction du Lycée Ampère et du port des Jésuites, et se développe sur les zones d'expansion du fleuve, avec la construction du quartier Saint Clair (Soufflot), la mise en œuvre du plan Morand et la construction du Pont Morand en 1766.

Petit à petit, les lônes disparaissent, laissant place à un tracé rectiligne des quais, dans lequel s'insère le nouveau lit du Rhône.

Au début du 19<sup>ème</sup> siècle, les espaces de quais sont aménagés et mis en scène par une succession de promenades plantées d'un double alignement de platanes entre chaque port. Les relations Est Ouest se développent avec la construction de ponts et passerelles (Pont Lafayette, Pont de l'Hôtel Dieu, Passerelle du Collège).



*Plan de Lyon par Cavenne, 1823*

Les crues dévastatrices du Rhône en 1840 et 1856 engendrent la construction de nouvelles digues (digue insubmersible des Brotteaux, digue basse du Grand Camps, Digue basse de la Tête d'Or) et la surélévation des quais de 50 à 80 cm par rapport aux seuils des bâtiments existants.



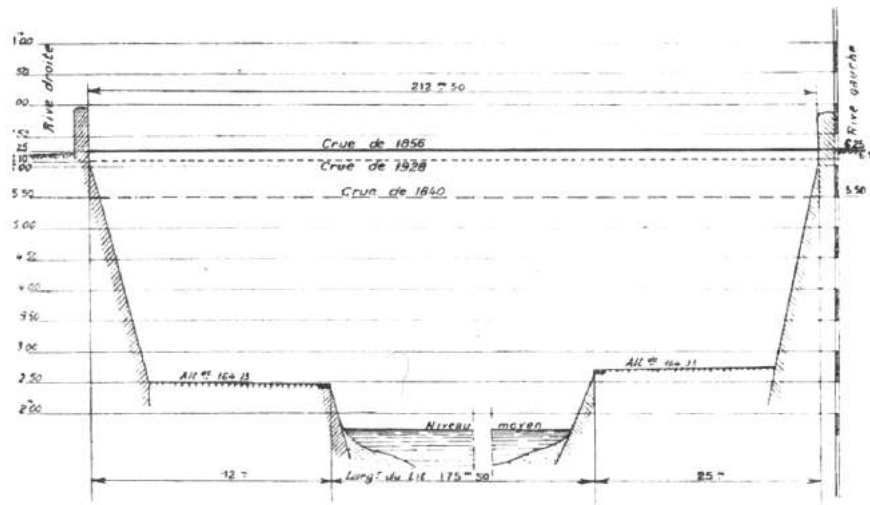


FIG. 1. — Les bas-ports du Rhône et la protection de Lyon contre les inondations. Crues de 1840, de 1856 et de 1928 au Pont Morand (à 10<sup>m</sup> en aval du pont)

Document source: Villien H. L'endiguement du Rhône et de la Saône. Les quais de Lyon et leur efficacité contre les inondations. In: Les Études rhodaniennes, vol. 13, n°1, 1937. pp. 5-22

Le 20<sup>ème</sup> siècle marque l'avènement des infrastructures de transport avec le développement du tramway et des voies ferrées, puis le développement de l'automobile et du métro.

Au début du siècle, plusieurs lignes de tramway passent en rive droite du Rhône.

En 1956, la création de l'axe Nord Sud et la construction du tunnel de la Croix-Rousse déstructurent fondamentalement le paysage des quais. Les quais hauts sont doublés par empiètement dans le lit du fleuve pour permettre le passage des nombreuses voies circulées.



Photos illustrant la présence du tramway sur l'ensemble des quais en rive droite du Rhône



Le double alignement de platanes, à l'origine en bord de quai, devient un terre-plein central. La construction de trémies et bretelles de sortie finissent de supprimer une grande partie des accès au fleuve (Port des Cordeliers, port des Jésuites, bas quai de l'Hôtel Dieu, bas quai Antonin Poncet, bas quai du cours de Verdun).



Plan de l'axe Nord-Sud sur le tronçon Université-Gallieni, 1955 (AML 968WP77)

La création d'aires de stationnement sous les voûtes arborées entraîne la perte des espaces de promenade et l'abattage d'arbres pour permettre le stationnement en épi des véhicules.

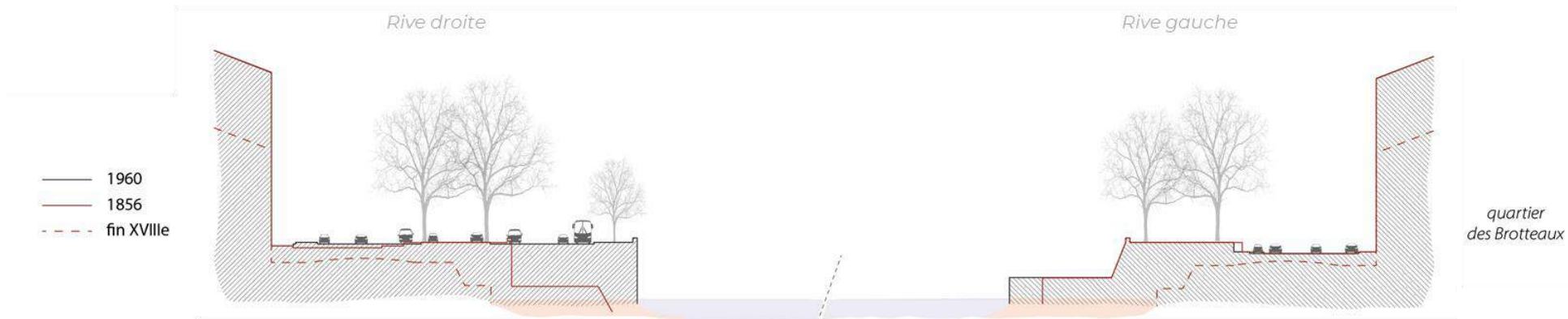
En 1970, la construction du tunnel sous Fourvière, provoque la disparition du cours de Verdun, et une rupture forte des relations piétonnes Nord Sud au sein de la Presqu'île.

La construction de la ligne A du métro en 1975 a un impact important sur le paysage des quais et les espaces publics : le nouveau pont Morand, avec caisson métro intégré, engendre une rehausse des quais, la création d'une trémie routière, avec la perte du lien au fleuve.



Photo de l'ancien et du nouveau pont Morand - doc source transport urbain canalblog, 1974-76, auteur NC

## Évolution morphologique des quais



Les quais en rive droite du Rhône ont subi une évolution morphologique importante depuis le 18<sup>ème</sup> siècle :

- Le rehaussement important du niveau des quais allant de 80 cm jusqu'à 4 mètres (Pont Morand).
- L'inversion de pente du profil en travers des quais, avec des pentes très fortes, supérieures à 5%, dans certains secteurs.
- La disparition quasi-totale des bas quais et bas ports, excepté entre le Pont de l'Université et le Pont Gallieni.
- L'alignement des murs de quais sur les anciennes lignes de bas quais, excepté au droit de l'Hôtel Dieu, et des bas quais existants (en retrait), ainsi qu'au droit du Pont Morand (en avancé).
- La création d'ouvrages béton en surépaisseur au droit des Ponts De Lattre De Tassigny, Morand, Lafayette et Wilson.
- La création de trémies routières et de tunnels

*Coupe évolutive de principe de la morphologie des quais – Source : diagnostic de rénovation des plantations des quais du Rhône à Lyon*



*Rehaussements des ponts et surlargeurs piétonnes (Tunnel Croix Rousse et Pont Lafayette)*



*Trémie et tunnel de la Croix Rousse*

*Trémie Hôtel Dieu*





Photo du quai Jules Courmont – Source : Folia

- La disparition totale des alignements de platanes historiques, en lieu et place de la trémie du tunnel de la Croix Rousse, de la Guillotière et de Perrache. Seule la trémie du Pont Morand a permis de maintenir les alignements historiques.

Une compensation paysagère de ces suppressions a été réalisée par l'implantation d'un 3<sup>ème</sup> alignement de platanes en bordure Est des quais, entre chaque ouvrage de franchissement du Rhône.

- La disparition totale des espaces de promenade sous les arbres, remplacés par des parkings, ou espaces verts « inaccessibles ».



### Le secteur des Places Louis Pradel / Tolozan :

La construction de la ligne A du métro en 1975 a fortement déstructuré l'espace urbain avec :

- La démolition d'îlots bâtis sur la rue Puits Gaillot
- La suppression de l'ensemble des arbres de la Place Tolozan
- La démolition du Pont Morand axé sur la Place Mal Lyautey
- La construction d'un pont caisson désaxé par rapport au grand axe de composition (Roosevelt/ Lyautey) et en forte surélévation sur les quais (plus de 3 mètres)
- La disparition de la Place Tolozan dans sa composition originale entre la rue Puits Gaillot et l'immeuble Tolozan,
- La création d'une voie de desserte entre le Pont Morand et la rue de la République.
- La construction d'une trémie Sud Nord, désaxée à l'Est de l'alignement de platanes.
- La création de la Place Louis Pradel et l'effacement de la rue Puits Gaillot.





Photo aérienne, Géoportail, 1947



Photo aérienne, Géoportail, 1988



Photo aérienne, Géoportail, 2008

### Le secteur du Grand Hôtel Dieu

La requalification récente de l'Hôtel Dieu a engendré des modifications profondes de l'espace public sur les quais :

- La création d'un parvis de 10 mètres de large, au droit du bâtiment
- La dénivellation du seuil du bâtiment à son niveau d'origine, **soit 2 mètres en dessous de l'existant.**
- La construction d'emmarchements, de rampes de rattrapage du niveau des quais
- La création d'une rampe d'entrée et de sortie de parking privé en sous-sol, au sein du parvis.



### Le secteur de la Place Antonin Poncet :

La construction de la ligne D du métro en 1995 ainsi que la création d'un parking public en sous-sol de la Place Antonin Poncet et la reconfiguration complète de l'espace public ont eu un impact sur la morphologie des quais :

- La suppression du passage piéton souterrain
- La réduction de la trémie routière, avec aménagement de talus végétalisés

- La création d'une dalle piétonne au-dessus de la trémie, en continuité de la Place Antonin Poncet, menant à un embarcadère construit en avancé des anciens bas quais
- L'implantation d'un ascenseur urbain permettant l'accès PMR au quai bas
- La création d'une contre-allée d'accès au parking en rive Ouest des quais
- La plantation d'un alignement de platanes au droit de la contre allée
- L'implantation d'une fontaine monumentale, sur la place Antonin Poncet dans le prolongement de la contre-allée



Photo aérienne, Géoportail, années 80



Photo aérienne, Géoportail, 2008



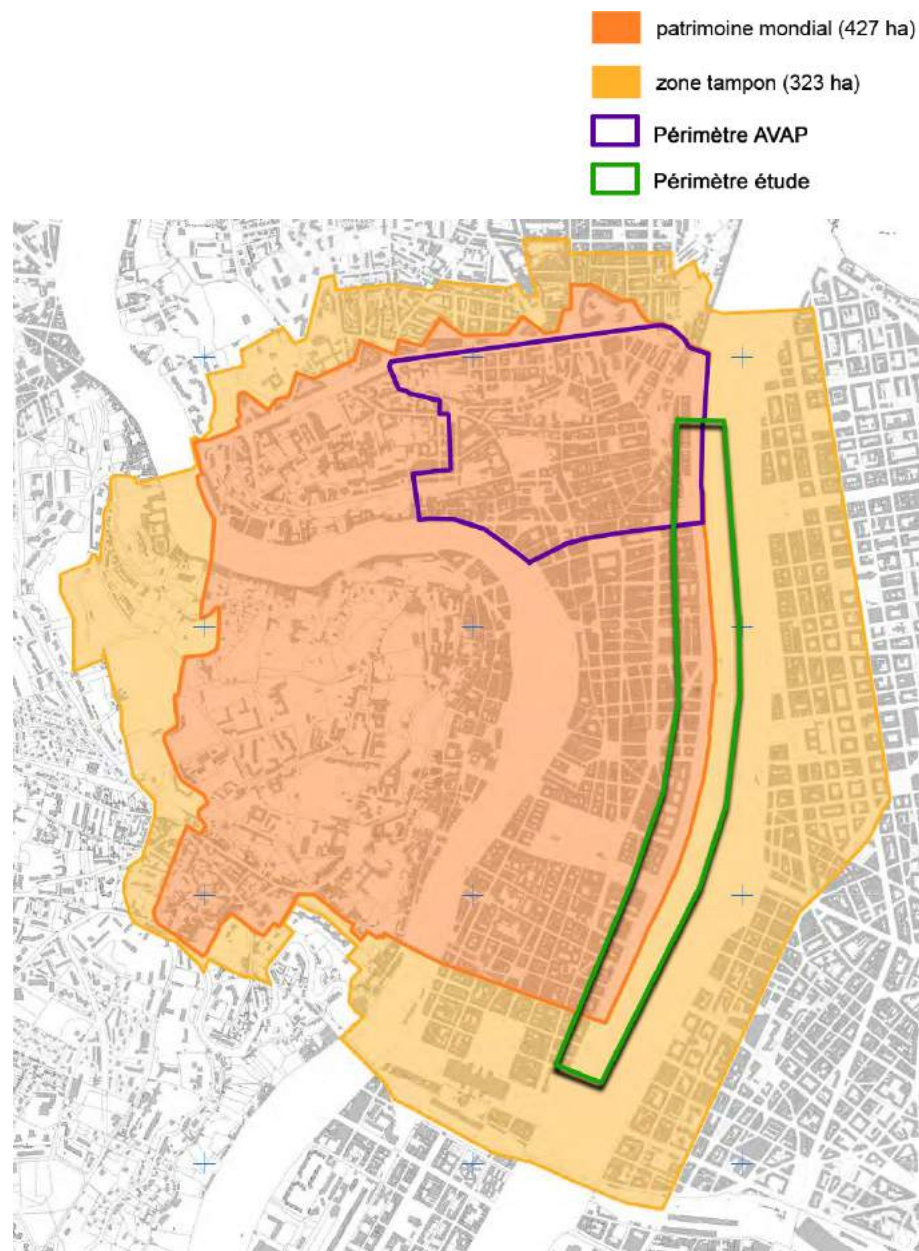
## 4.2. Une architecture remarquable

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 ».*

Les îlots bâtis qui bordent la rive droite sont un témoignage de la succession des phases d'urbanisation de la Presqu'île. Assez peu touché par les destructions de la 2<sup>nd</sup>e guerre mondiale, le tissu bâti est composé d'édifices datant de la fin du 17<sup>ème</sup> au 20<sup>ème</sup> siècle. Les ensembles urbains forment une façade urbaine assez homogène sur l'ensemble du linéaire des quais appuyé par la ligne de composition formée par le ruban végétal des quais.





Quelques ensembles urbains se démarquent au sein du paysage, dont la plupart classés ou inscrits sur la liste des Monuments Historiques :



©Métropole de Lyon/ALPACA

- L'ensemble monumental de l'Hôtel Dieu, site d'implantation fondé en 1184. Les bâtiments actuels sur quai datent du 18<sup>ème</sup> au 19<sup>ème</sup> siècle ont été réalisés par l'architecte Jacques Germain Soufflot.



©Métropole de Lyon/ALPACA

- Les îlots du quartier Grolée situés au Sud de la place des Cordeliers, 1891 : Opération d'urbanisme réalisée par les architectes Delamarre et Ferrand, inspirée du style haussmannien, d'échelle monumentale, et composée d'immeubles hauts surplombant le tissu urbain de la presqu'île.



©Métropole de Lyon/ALPACA

- Le bâtiment des Postes implanté sur le site de l'ancien Hôpital de la Charité, 1938, réalisé par l'architecte Roux Spitz.



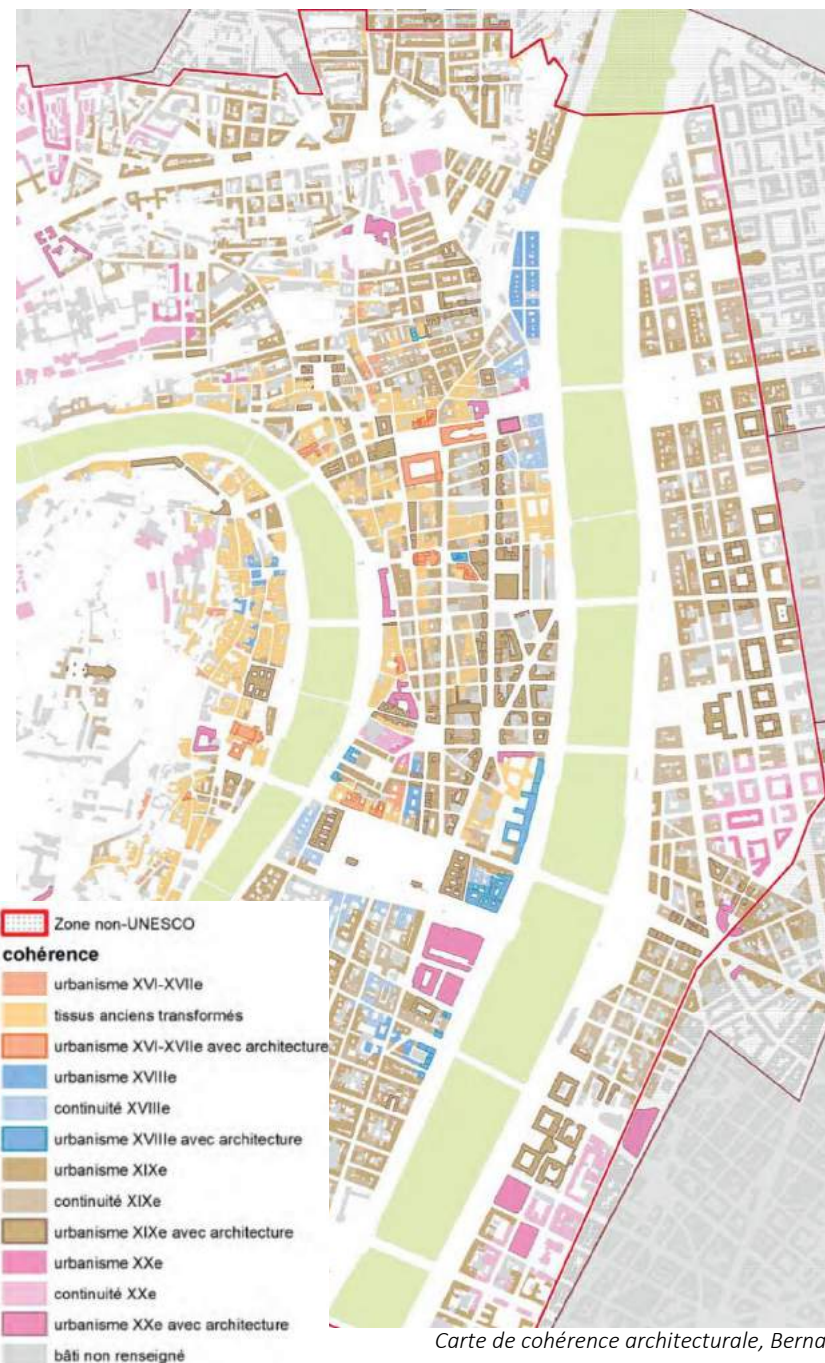
©Métropole de Lyon/ALPACA



- Le Collège et Lycée Ampère : Les bâtiments actuels datent du 17<sup>ème</sup> et 18<sup>ème</sup> siècle. Les bâtiments du 17<sup>ème</sup> ont été conçus par Simon Maupin. La surélévation du bâtiment Nord sur quai date du 20<sup>ème</sup> siècle.



- Les îlots « Soufflot » d'architecture néoclassique, situés entre la Place Tolozan et le tunnel de la Croix Rouse : La première des opérations entreprises au 18<sup>ème</sup> siècle pour agrandir la ville est due à l'initiative de Jacques Germain Soufflot. Elle consistait à combler un bras du Rhône et à construire sur le terrain ainsi récupéré. En raison de la nature du terrain, les immeubles ont été construits sur pilotis, que surplombent deux solides étages de caves voûtées.

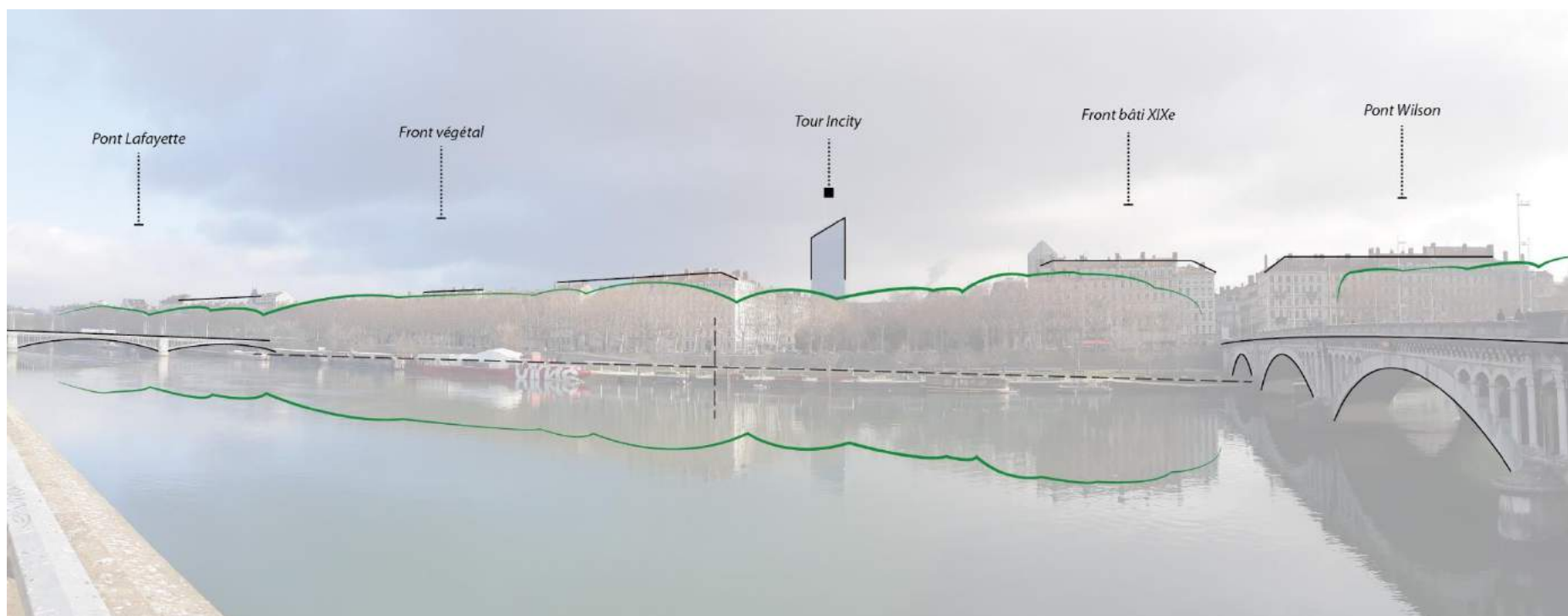


Carte de cohérence architecturale, Bernard Gauthier, Université Lumière Lyon3

### 4.3. Des vues patrimoniales

La rive droite est en surplomb sur le fleuve. Elle offre une vue d'ensemble très perceptible sur la rive gauche. La surface de l'eau, reflète des vues lointaines qui ne sont bordées que par les ponts quand les cônes de vues depuis le quai sont arrêtés par les façades ou les arbres.

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 tour Incity ou la piscine du Rhône.

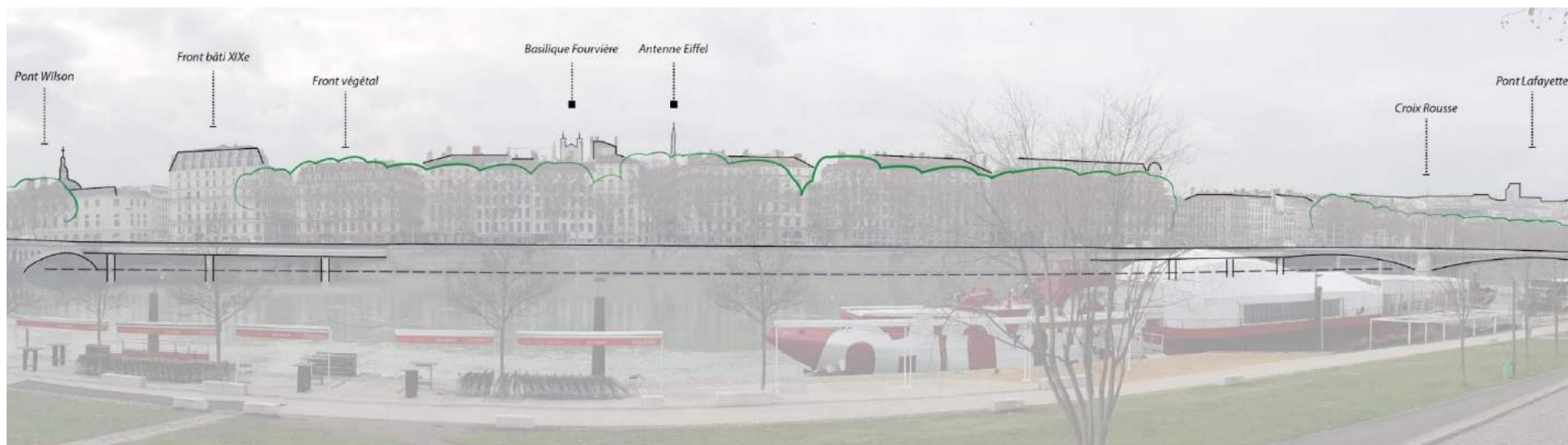




Depuis la rive gauche, les quais de la rive droite sont observables depuis deux hauteurs. Les aménagements au premier plan atténuent la perception générale de l'autre rive. En revanche ils offrent une opportunité de lecture d'ensemble sur le patrimoine bâti historique de l'ouest lyonnais. Ainsi en promenade haute, les vues sur les hauteurs de Fourvière ou encore les immeubles canuts des pentes de la Croix Rousse marquent les fonds de perspective.

Depuis les quais bas, ces points de repère sont moins perceptibles au profit d'une observation plus frontale. Sur ce second plan, les trouées végétales au niveau des accès aux ponts sont bien visibles. Elles le sont d'autant plus qu'elles sont soulignées par les excroissances contemporaines de parkings couverts. Les quais en pierre forment un épais bandeau uniforme, doublé par le reflet. Ils minimisent l'architecture des arbres historiques (un tiers de leur hauteur).

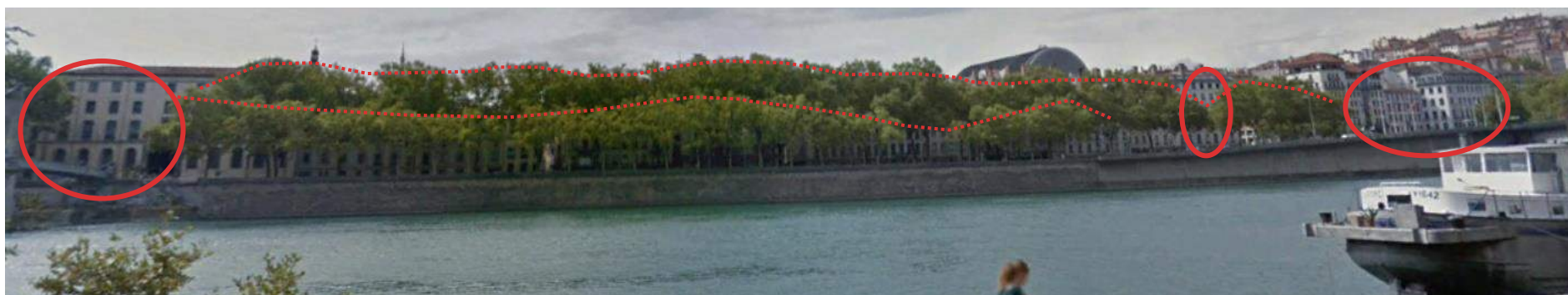
Le soleil du matin éclaire chaleureusement cette façade Est du périmètre UNESCO, qui accueille des bâtiments emblématiques tels que l'Hôtel-Dieu.



#### 4.4. Un patrimoine végétal à préserver et à renouveler

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 quais du Rhône entre la Cité internationale et la Confluence : rive gauche et rive droite forment 7 kilomètres de promenade historique dans le grand paysage lyonnais.



*Vue depuis Fourvière (trame structurante à l'échelle du Grand Paysage)*

*Vue sur la rive droite, depuis le contre bas du quai du général Sarrail (paysage urbain fluvial)*



Ce paysage patrimonial et identitaire est à pérenniser : des quais à double alignement structurant pour une continuité du ruban vert créant un effet de voûte monumentale.



*Reliquats de la voûte végétale (Paysage de proximité)*

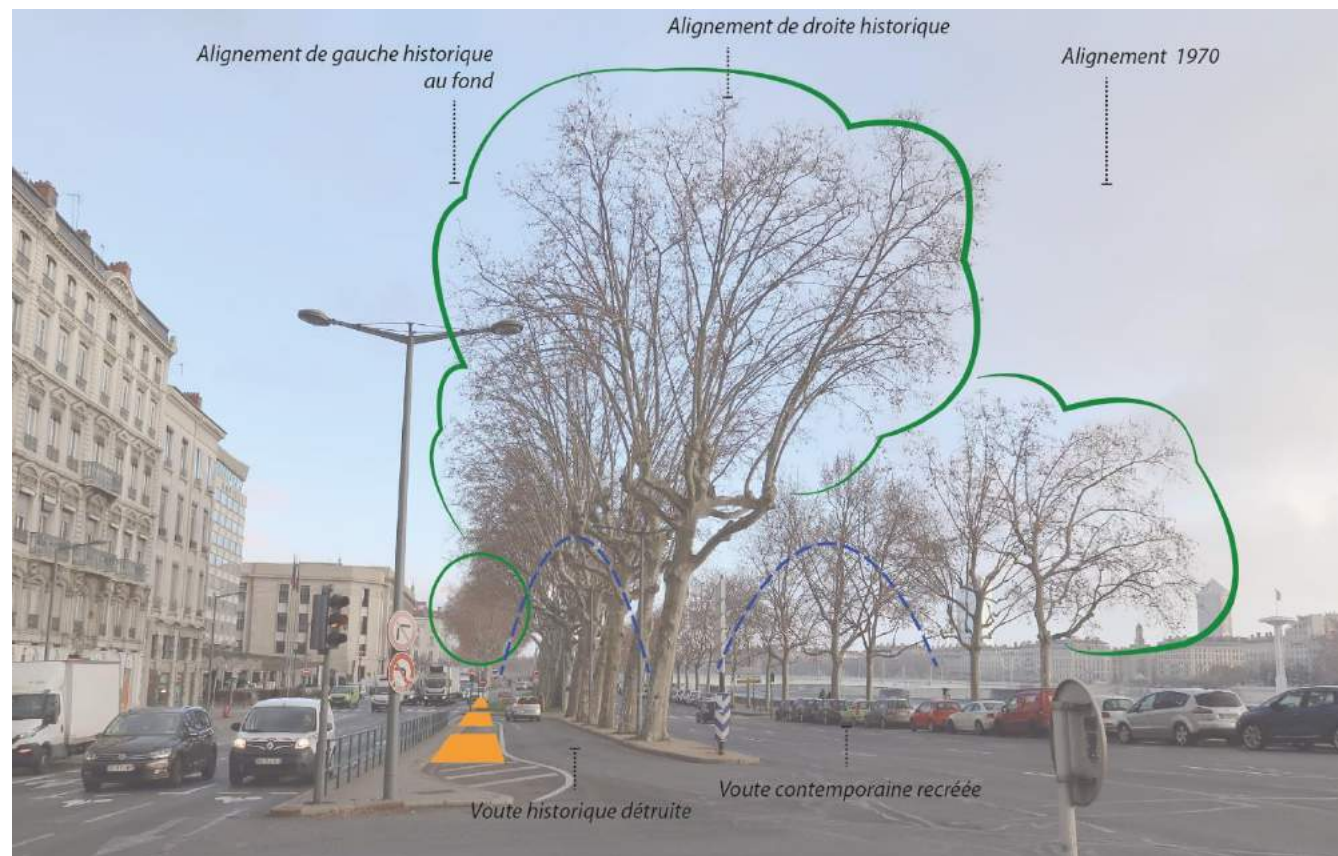
Composante majeure de l'aménagement des quais à la fin du XIXe siècle, le double alignement de platanes de la rive droite offrait à l'origine une promenade ombragée en bord de quai. Il a perdu son identité à partir de la création de l'axe nord-sud. Il s'est depuis retrouvé en « terre-plein central » d'une autoroute urbaine, et a été largement amputé, voire supprimé, en plusieurs séquences et intersections de ponts.



L'alignement non historique côté façade a souvent été planté pour palier à l'abattage de platanes historiques dans les années 1970. Ces plantations avaient comme ambition uniquement la stratégie du « remplacer en décalant ». Ces platanes sont d'envergure presque similaire aux arbres historiques et semblent sains d'apparence.

Les arbres d'alignement côté Rhône ont été plantés dans de mauvaises conditions. Ils participent à l'effet « voûte », mais plusieurs sont en mauvais état.

Plus de la moitié des arbres sont en fin de vie (notamment l'alignement planté dans les années 1970). Les platanes au centre du quai ont une espérance de vie moyenne d'environ 25 ans.



**Il y a donc un double enjeu majeur :**

- **Préserver les platanes majestueux et augmenter leur espérance de vie en améliorant la qualité du sol (végétalisation des pieds d'arbres)**
- **Renouveler les alignements en fin de vie, notamment en bord de quai,**

**L'objectif étant de garantir dans le temps le maintien d'un paysage arboré et ombragé le long de la rive droite.**

## 5. Morphologie des quais

### 5.1. Des quais au gabarit variable



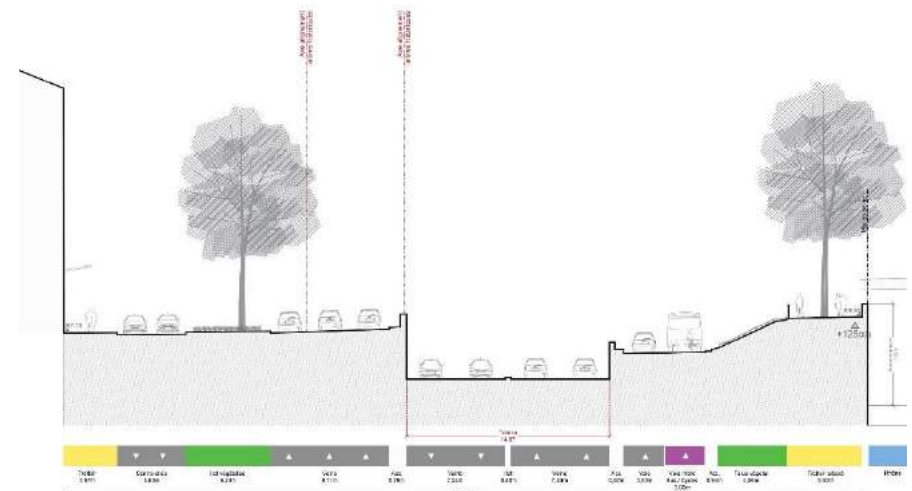
Plan d'ensemble présentant les différentes largeurs des quais

Profil du quai au droit de la trémie Antonin Poncet, quai du Dr Gailleton.

Les quais ont une largeur variable de 38 à 58 mètres.

En fonction des séquences il y a de nombreuses variations : nombre de voies de circulation, largeurs des trottoirs, nombre d'alignements plantés, voies réservées au bus, bandes cyclables.

Ils sont également fortement marqués par la présence d'ouvrages routiers (trémies, bretelles routières) bloquant les traversées piétonnes, réduisant les largeurs de trottoirs et marquant une prégnance de l'automobile.











*Pont Lafayette avant / après insertion des ouvrages béton.*



*Pont Wilson, dissymétrie du pont dans l'axe du fleuve.*

## Des quais qui ne permettent plus le lien entre la ville et le fleuve

L'appellation « quai » renvoie à une fonction à la fois de protection et de mise en relation de la ville à son cours d'eau, à un rivage. À la fois lieu d'accostage, lieu de circulation mais également lieu de flânerie et de promenade piétonne, les quais renvoient l'image d'une ambiance urbaine qualitative et à une fonction de promenade la plupart du temps plantée. Les piétons y tiennent donc une place importante.

La dominante très routière des quais de la rive droite laisse peu de place aux déplacements des piétons et des cyclistes, à la promenade et à la détente, à la découverte pour les différents publics, les enfants, les familles, les jeunes, les seniors, les personnes à mobilité réduite...



©Métropole de Lyon/ALPACA

## Effet de coupure du trafic automobile

L'importance du flux automobile aux heures de pointes produit ce que l'on appelle un « effet de coupure » qui se traduit par la difficulté pour le piéton ou le cycliste de passer d'un côté à l'autre du quai : l'utilisation des passages piétons protégés génère un allongement du temps de parcours du fait des temps de feux, ainsi que de leur éloignement du cheminement au plus court et de la grande distance entre chaque traversée.





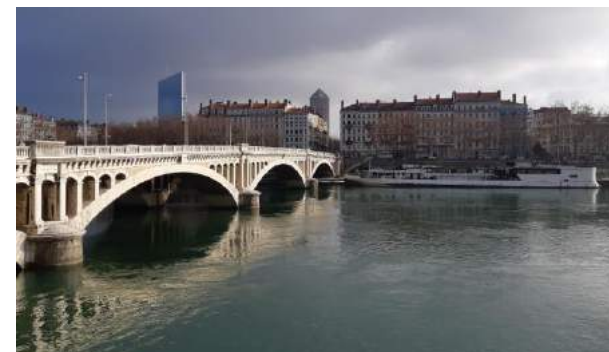
## 5.2. Les ponts



Le Rhône est franchissable en huit endroits sur 2,8km dont cinq en 1,3km entre le pont de la Guillotière et le pont Morand.

4 - Pont Wilson

années 10 (1918)



3 - Pont de la Guillotière

années 50 (1952)



2 - Pont de l'Université

fin XIXe (1880)





5 - Pont Lafayette début XIXe (1830)



6 – Passerelle du collège mi XIXe (1845)



7 – Pont Morand années 70 (1974)



Le défilé de ces ouvrages d’art fait partie intégrante du paysage et du patrimoine fluvial de Lyon.

Aux âges variables, un enchainement de trois ponts a gardé son caractère d’origine et forme ainsi le lien historique sur 700m de fleuve en centre-ville : les ponts Wilson, Lafayette et la passerelle du collège.





## Les trémies



*Trémie au droit du Pont de la Guillotière*



*Trémie au droit de la place Pradel*

Les 2 trémies, au droit du Pont de la Guillotière et au droit de la place Louis Pradel participent également à la déstructuration du paysage des quais, par l'altération du profil courant et l'absence de végétal. Ces vides urbains mettent en avant le mobilier vertical très fonctionnel (éclairage, feux, signalétique) et renforce le caractère routier des quais.





### 5.3. Des pieds d'immeubles animés sur une partie des quais

Sur l'ensemble du linéaire des quais, les activités sont contrastées à la fois en termes de fonctions (logement, services, équipements, commerce, bureaux, équipement), de qualité des enseignes et de taille des locaux.

Les secteurs Nord et Sud sont occupés principalement par des activités de service, des logements, équipements scolaires et quelques locaux vacants.



Le secteur centre situé entre la Place Louis Pradel et la Place Gailleton, est plus diversifié, et plus attractif sur le plan commercial et touristique, avec la présence d'hôtels haut de gamme, de quelques bars, et de boutiques haut de gamme.





Sur ce secteur, sont implantés quelques équipements, le collège et le Lycée Ampère, une crèche municipale.



On note une **très faible présence d'activités de restauration et de commerces de proximité sur l'ensemble du linéaire des quais.**



L'hôtel des Postes, implanté à l'angle au Sud de la Place Antonin Poncet est occupé essentiellement par des bureaux, le service commercial est situé en façade de la place, côté Ouest. **Le bâtiment crée une rupture du linéaire commercial des quais.**



## 6. Un axe important pour les mobilités mais de nombreux dysfonctionnements

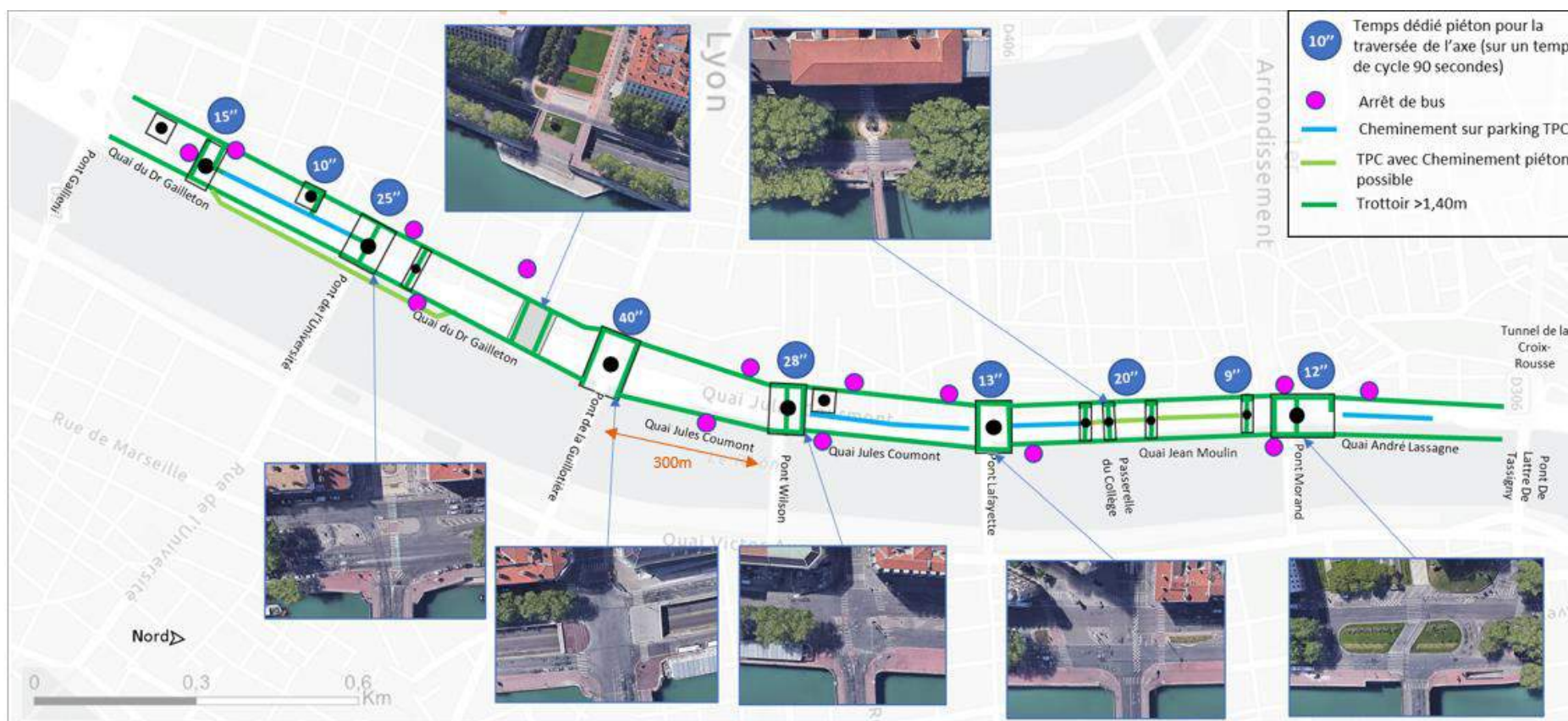
### 6.1. Une accessibilité piétonne peu favorable

Pour les piétons, les trottoirs existent mais les traversées de l'axe sont difficiles et l'environnement bruyant et pollué entraîne un report des itinéraires doux en Rive Gauche ou au cœur de la Presqu'île.

L'accessibilité piétonne transversale entre les ponts et la Presqu'île est caractérisée par des difficultés de traversée de l'axe, avec des

temps de traversée courts en carrefour, par exemple 13 secondes pour 7 voies au niveau du Pont Lafayette, de nombreuses traversées en 2 temps, des traversées principalement aménagées en carrefour avec parfois des distances à parcourir de plus de 400 m entre 2 traversées. On compte jusqu'à plus de 3100 piétons sur le carrefour du Pont de la Guillotière en heure de pointe du soir, à titre de comparaison il y a environ 1900 véhicules qui empruntent le carrefour en surface et plus de 3700 véhicules dans la trémie sur la même tranche horaire.

Cheminements des piétons et temps de traversée de l'axe :



Les cheminements longitudinaux sur les quais sont également peu favorables : absence de traversée du Pont de la Guillotière, portions de trottoirs étroits sur le quai Jean Moulin, dénivelés importants, présence d'emmanchements et de rampes de parkings contraignant fortement la fluidité des cheminements et le croisement des flux piétons.



En front de bâtiment, l'usage piéton existe mais se fait sur des espaces de trottoirs étroits et à hauteur variable. Les usages piétons sont encouragés par la présence d'équipements, de commerces et de services.

Occupation et usages de la section 'front de façade' des quais :



*Dépose-minute de la crèche 12 Quai J. Courmont*



*Étroitesse des trottoirs 9 Quai Jean Moulin*



*Marches et accès privés souterrains devant l'Hôtel-Dieu*



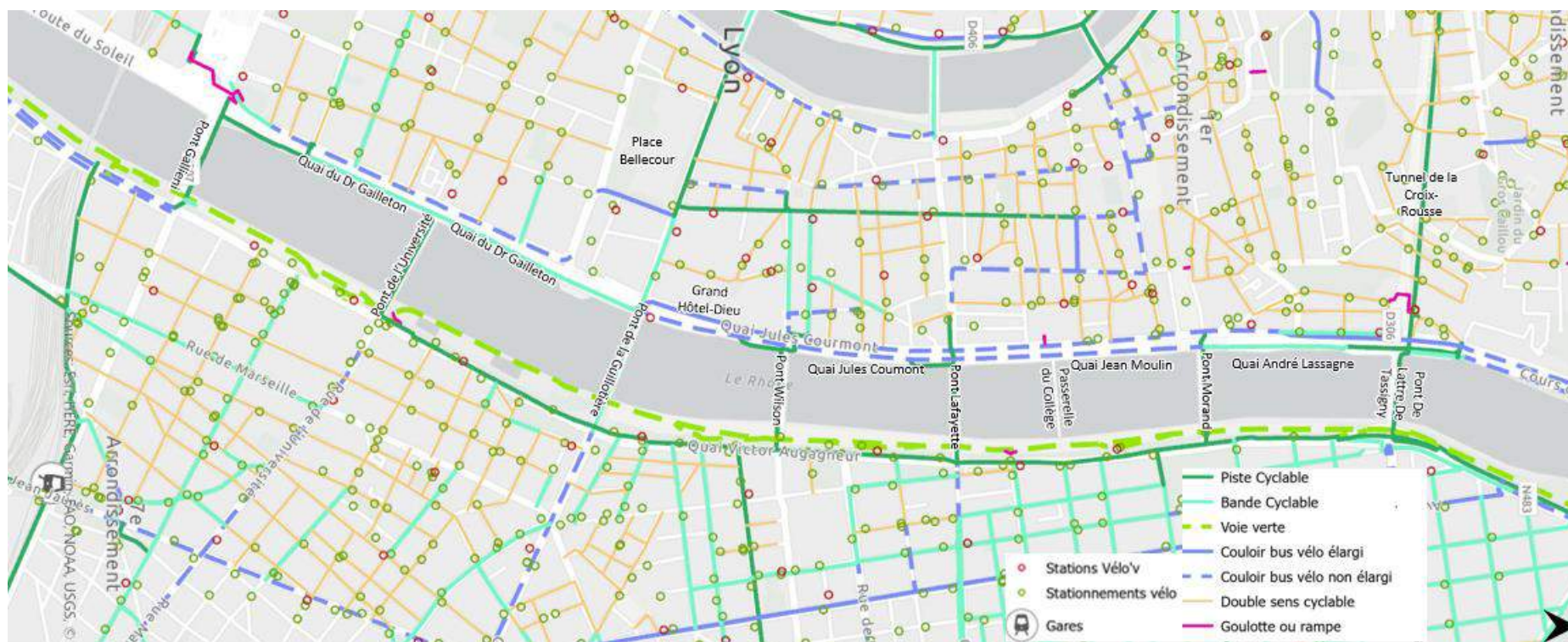
*Place Gailleton*



## 6.2. Discontinuité et inconfort des aménagements cyclables

Pour les cycles, des aménagements ont récemment été mis en place dans le cadre des mesures post-COVID : voies mixtes bus/vélo. Néanmoins, ceux-ci offrent un niveau de service relativement faible et sont donc peu attractifs. Ils s'adressent à des cyclistes expérimentés : pas de séparation de la circulation, mixité bus-vélos dans des couloirs non élargis, niveau de circulation et vitesses élevés, discontinuité d'itinéraire... Les cycles empruntent plutôt la Rive Gauche ou les axes internes à la Presqu'île.

Actuellement, aucune continuité d'itinéraire n'existe avec les différents ponts équipés en aménagements spécifiques cycles, ainsi qu'avec les aménagements cyclables du Cours d'Herbouville, situés au Nord du tunnel de la Croix Rousse.



Aménagements cyclables existants

Les données de fréquentation sur les ponts montrent un potentiel très important. En effet, plus de 25 000 vélos empruntent quotidiennement les ponts et transitent donc par l'axe Rive Droite, ou du moins le traversent.

Pont	Trafic cycle journalier
Pont Tassigny	4 000
Pont Morand	6 000
Pont Lafayette	7 000
Pont de la Guillotière	6 000
Pont de l'université	2 500
	25 500

Les quais Rive Droite sont identifiés dans le réseau des Voies Lyonnaises (Réseau Express Vélo) et seront donc dotés à l'horizon 2026 d'aménagements cycles continus de trois à quatre mètres de large permettant de relier Rillieux-la-Pape et Saint-Genis-Laval.



*Cycliste sur trottoir au niveau de la Place A. Poncet*



*Carrefour au pied du Pont Lafayette ©Métropole de Lyon/ALPACA.*

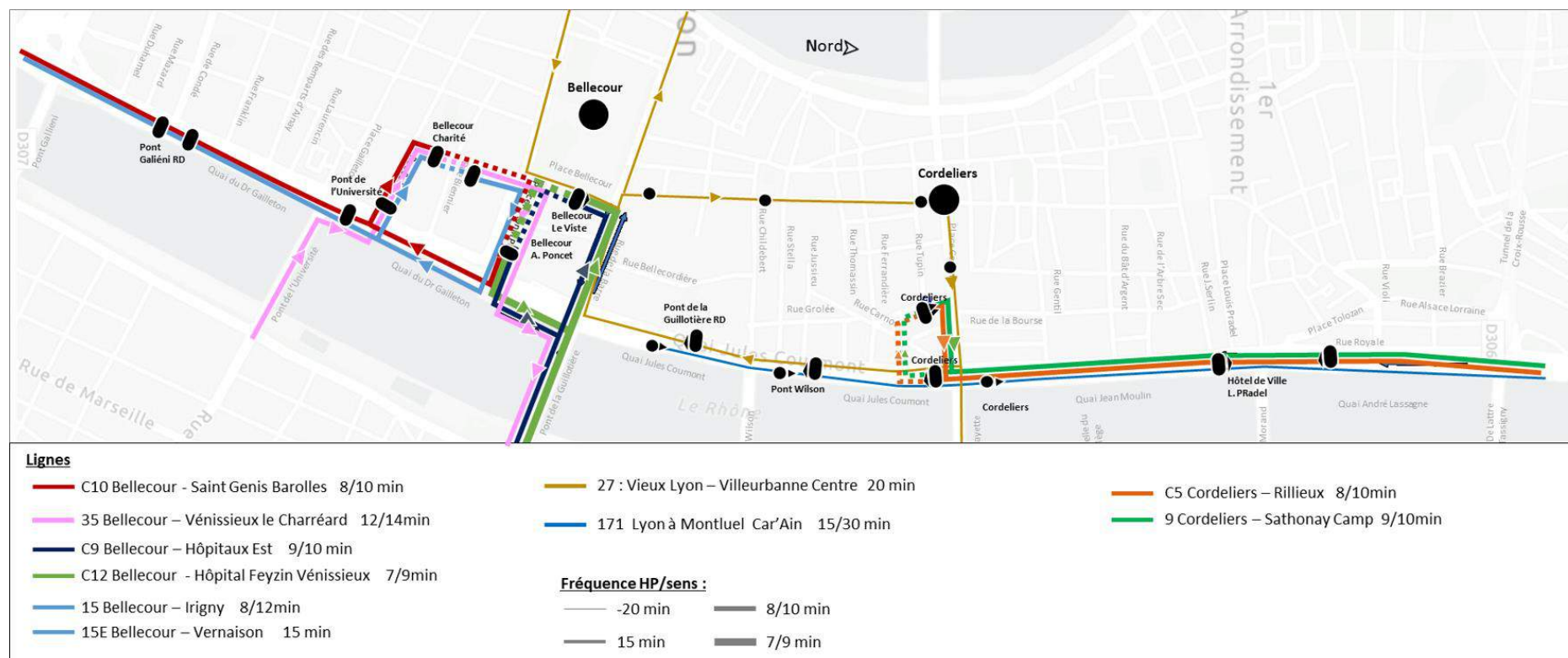


### 6.3. Les transports en commun

11 lignes de bus circulent aujourd'hui sur les quais Rive Droite. On compte jusqu'à un bus toute les 3 à 4 minutes en heure de pointe au niveau du Pont de l'Université. Des couloirs bus vélos mixtes existent mais sont discontinus sur l'ensemble du linéaire dans les deux sens. Le secteur entre le Pont de la Guillotière et le Pont Lafayette est peu desservi (ligne 27 et cars de l'Ain).

L'offre et le niveau de service des transports collectifs sur cet axe pourraient évoluer, les quais étant identifiés par le Sytral dans les corridors d'amélioration de l'offre bus.

Les quais en Rive Droite présentent un fort potentiel de développement du covoiturage avec le parking mis en place récemment sur le quai Gailleton et un accès facilité par les voies réservées sur les M6 et M7.

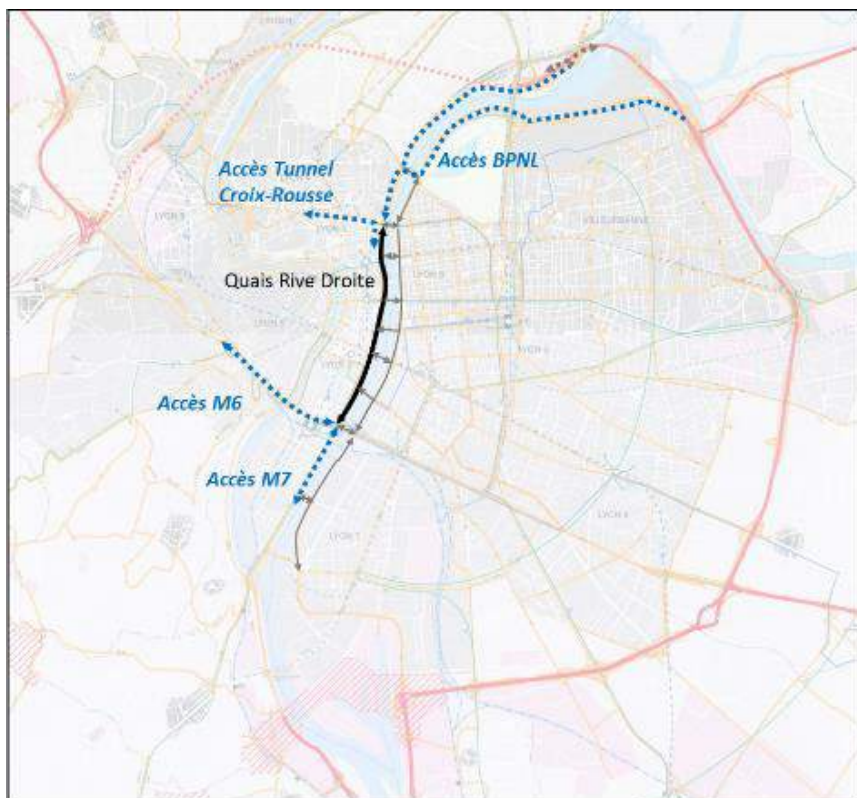


## 6.4. Circulation automobile

### Fonctions

Les quais de la Rive Droite du Rhône jouent un rôle majeur dans l'organisation des réseaux de transport de l'agglomération.

Il s'agit d'un axe structurant pour le trafic routier, connecté notamment aux axes M6, M7, au Tunnel de la Croix Rousse et au BPNL.



*L'axe Rive Droite du Rhône et ses liens avec les autres grands axes*

Les extrémités Nord et Sud de l'axe sont classées en voie de distribution c'est-à-dire qu'elles sont identifiées comme des axes principaux d'accès au centre de l'agglomération à partir du réseau structurant. Il s'agit du seul axe avec cette fonction sur le périmètre de la Presqu'île pour les liaisons Nord-Sud.

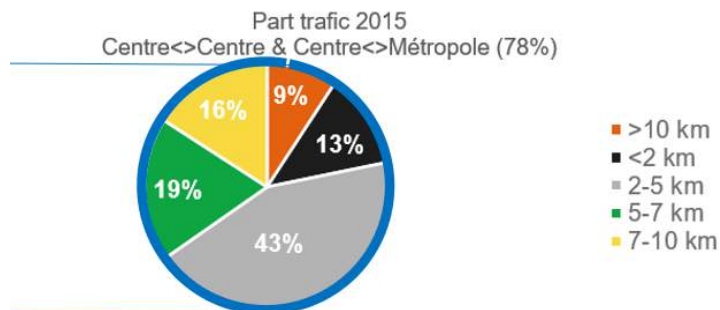
Les voitures qui empruntent l'axe Rive Droite ont une origine ou une destination en lien avec le centre de la Métropole, soit Lyon, Villeurbanne, Caluire ou Rillieux (source : Modely),

Ces trafics se répartissent de la manière suivante :

- Environ 48% réalisent des déplacements interne au centre de la métropole,
- 30% réalisent des trajets entre le centre et le reste du territoire métropolitain,
- 22 % sont issus de l'extérieur de la Métropole.







*Part des trafics selon Origine-Destination et selon distances de déplacement (selon MODEL Y)*

Parmi les déplacements internes à la Métropole (78%), la plupart (90%) ont une portée de moins de 10km.

**70% des déplacements en voiture sur l'axe Rive Droite concernent des trajets de moins de 10 km.**

Le trafic de "transit", sans lien avec le cœur de la métropole, est sur cet axe inexistant. Les quais Rive Droite répondent à des besoins d'accès au Centre et à des demandes d'échanges internes à la métropole lyonnaise.

#### Calibrage et capacité de l'axe

L'emprise dédiée aux circulations routières est importante. Les espaces dédiés à la voiture (circulé et stationné) représentent en moyenne 60% de l'espace disponible en profil courant (profil type à 2x4 voies, pouvant aller jusqu'à 12 voies).

Seule la séquence du Quai Jean Moulin est aménagée en 2x3 voies de circulation (2x2 réservées à la circulation générale).

Cet axe a fait l'objet récemment de mesures d'urbanisme tactique, avec l'aménagement d'une voie mixte bus/vélo dans les deux sens sur une majeure partie des sections, en lieu et place des voies classiques.

Les carrefours situés en tête de pont sont importants par leur emprise, avec certains mouvements dénivelés (trémies en traversée du carrefour avec le pont Guillotière ou pont Morand).

Les ponts qui alimentent l'axe ont des gabarits de 3 à 5 voies de circulation.

Le calibrage des voies croisé à l'analyse du fonctionnement des carrefours à feux montre une grande disparité de la capacité des différentes séquences.

Cette analyse traduit la coexistence de goulets d'étranglement, et de surcapacité de certaines sections.

#### Trafic et condition de circulation

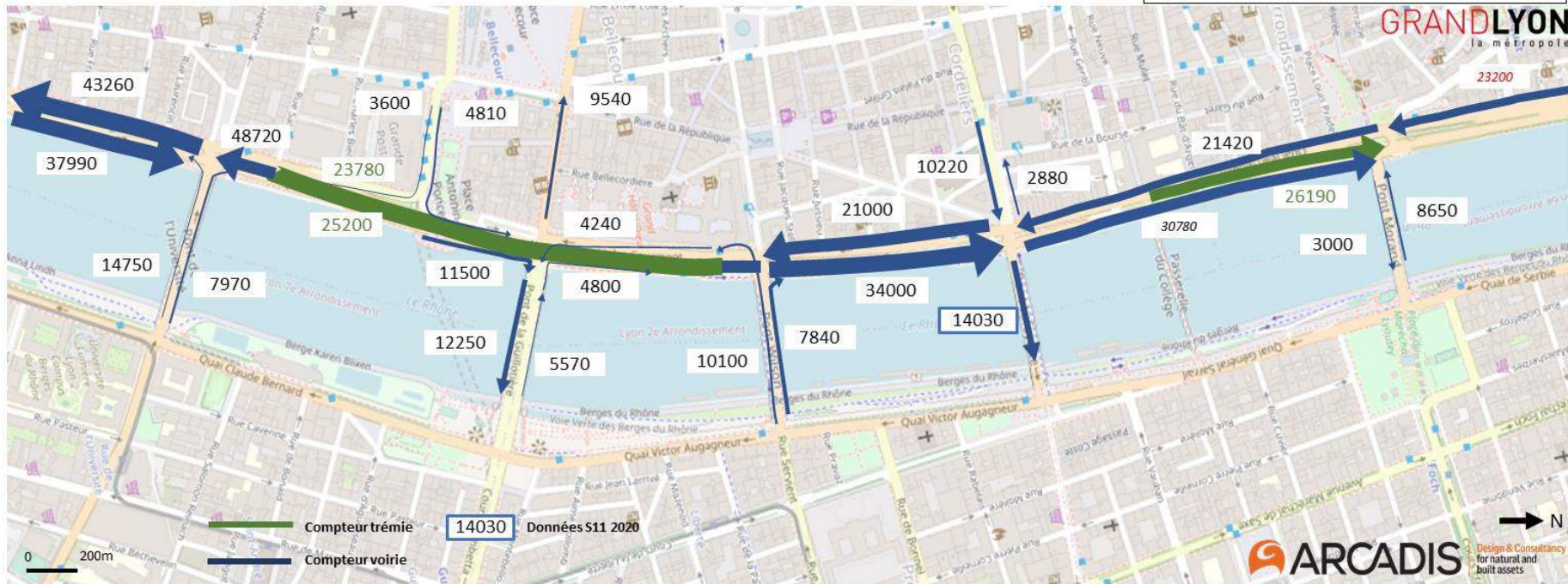
La circulation est aujourd'hui très importante sur l'axe mais très variable selon les sections, avec un trafic de l'ordre de 50 000 à 80 000 véhicules par jour dans les deux sens.

La partie Sud de l'axe est la plus chargée, notamment parce qu'il existe une demande importante d'accès aux axes M6 et M7 depuis la Presqu'île, mais également depuis la Rive Gauche (pont de l'Université).

Quel que soit le moment de la journée, le sens Sud-Nord de l'axe est le plus chargé, notamment parce qu'il n'existe pas d'alternative en Presqu'île et que les quais Rive Gauche ne permettent pas non plus ce sens de circulation, mettant en lumière la relation forte entre les deux rives sur le fonctionnement des circulations.

## CARTE DES TRAFICS ACTUELS - RIVE DROITE - TMJ (cumul)

Cette carte de trafic se base sur les données de comptages en débit/heure de la base Criter - Période du 06/01/2020 au 07/02/2020



Trafics journaliers actuels sur la Rive Droite du Rhône (1er trimestre 2020, avant l'aménagement des voies mixtes bus/vélo)

Les trafics aux heures de pointes montrent les échanges importants avec la Presqu'île et la rive gauche. Le calibrage et les sens de circulation des ponts influencent les niveaux de trafic par section sur la rive droite, et sont des leviers importants de diffusion et de contrôle de trafic.

Les conditions de circulation sur le périmètre d'étude sont difficiles. Les temps de parcours entre le pont Morand et le pont Gallieni varient fortement en fonction de la période de la journée :

- Environ 6 minutes en heures creuses dans le sens Nord-Sud et de 8 minutes dans l'autre sens, traduisant une congestion plus élevée dans le sens Sud-Nord.
- Dans le sens Nord Sud, les temps de parcours sont de 8,5 min en heure de pointe du matin et de 11 min en heure de pointe du soir.
- Dans le sens Sud Nord, le temps de parcours est stable en heure de pointe du matin et est de 13 min en heure de pointe du soir.



**CARTE DES TRAFICS ACTUELS - RIVE DROITE - HPM - 8h-9H (débit/heure)**



**CARTE DES TRAFICS ACTUELS - RIVE DROITE - HPS - 18H-19H (débit/heure)**





## 6.5. Stationnement

Les quais Rive Droite proposent une offre de stationnement conséquente avec près de 450 places de stationnement payant sur voirie auxquelles s'ajoutent environ 80 places de stationnement spécifiques liés aux fonctions logistiques et de desserte touristique : aires de livraisons, déposes minute hôtel et crèche, aires autocars, aire taxis.

Par ailleurs, de nombreux parkings en ouvrage sont accessibles par les quais Rive Droite (plus de 3500 places).

Le stationnement prend une part importante de l'aménagement de surface (jusqu'à 25% du profil d'aménagement,) et de l'espace du trottoir, avec la présence de rampes d'accès aux parkings en ouvrage côté presqu'île et côté ponts.

La pression sur le stationnement est assez forte avec un taux de congestion plus important la nuit. Le quai Gailleton est le secteur le plus saturé.



Typologie de l'offre de stationnement par section



### Stationnement principalement dédié à la voiture

L'espace public des quais est saturé par le stationnement à la fois en quai haut et en quai bas sur tous les espaces résiduels des culées de ponts. La capacité de stationnement sur voirie sur l'ensemble du périmètre est d'environ 520 places (80%) toutes exclusivement réservées aux véhicules (VL, taxis, livraison, cars, PMR, desserte hôtel). Le stationnement vélo représente 120 places (19%) dont 66 places pour deux stations Vélov situées sur trottoirs (au pied du pont de la Guillotière, au droit du tunnel de la croix Rousse). Le stationnement motos représente 9 places sur l'ensemble du linéaire des quais (1%).



### **6.6. Livraisons et arrêt en double file**

Malgré la présence de dépose minute et d'aires de livraisons aménagées sur les quais le long des façades (36 places), la présence de stationnement livraison sauvage en double file le long des quais, lié vraisemblablement à l'obstruction des places de livraisons en cœur de Presqu'île, génère des conflits d'usage sur les quais de la rive droite du Rhône.



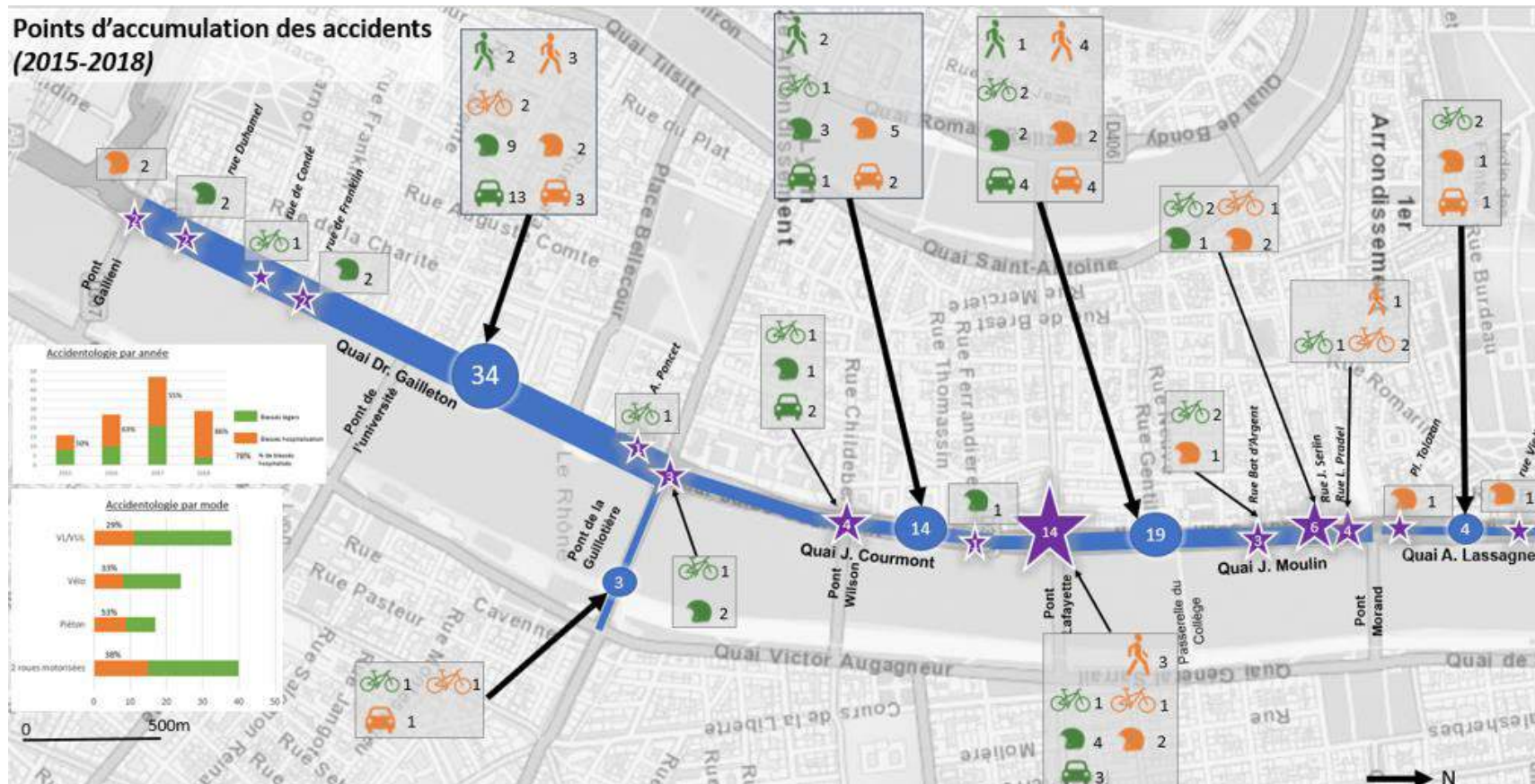
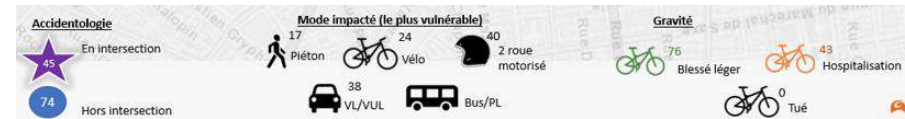
## 6.7. Accidentologie

Entre 2015 et 2018, 119 accidents ont été recensés sur l'axe. Parmi ceux-ci on note une forte implication des vélos, impliqués dans 20% des accidents (moyenne nationale : 7%), et des deux-roues motorisés, impliqués dans 34% des accidents (moyenne nationale : 27%).

Une accumulation d'accidents est recensée sur le carrefour Lafayette avec 14 accidents en 4 ans, ou sur le quai Gaillon, avec 34 accidents.

Les secteurs les plus accidentogènes se situent donc sur le quai Jean Moulin au droit du Pont Lafayette ainsi que sur le quai Gaillon avec une implication des piétons alors qu'aucune traversée en section n'est aménagée.

Au droit du Pont Morand en lien avec la Place Louis Pradel, les accidents impliquent systématiquement un mode doux, lié vraisemblablement à un manque de lisibilité des traversées.



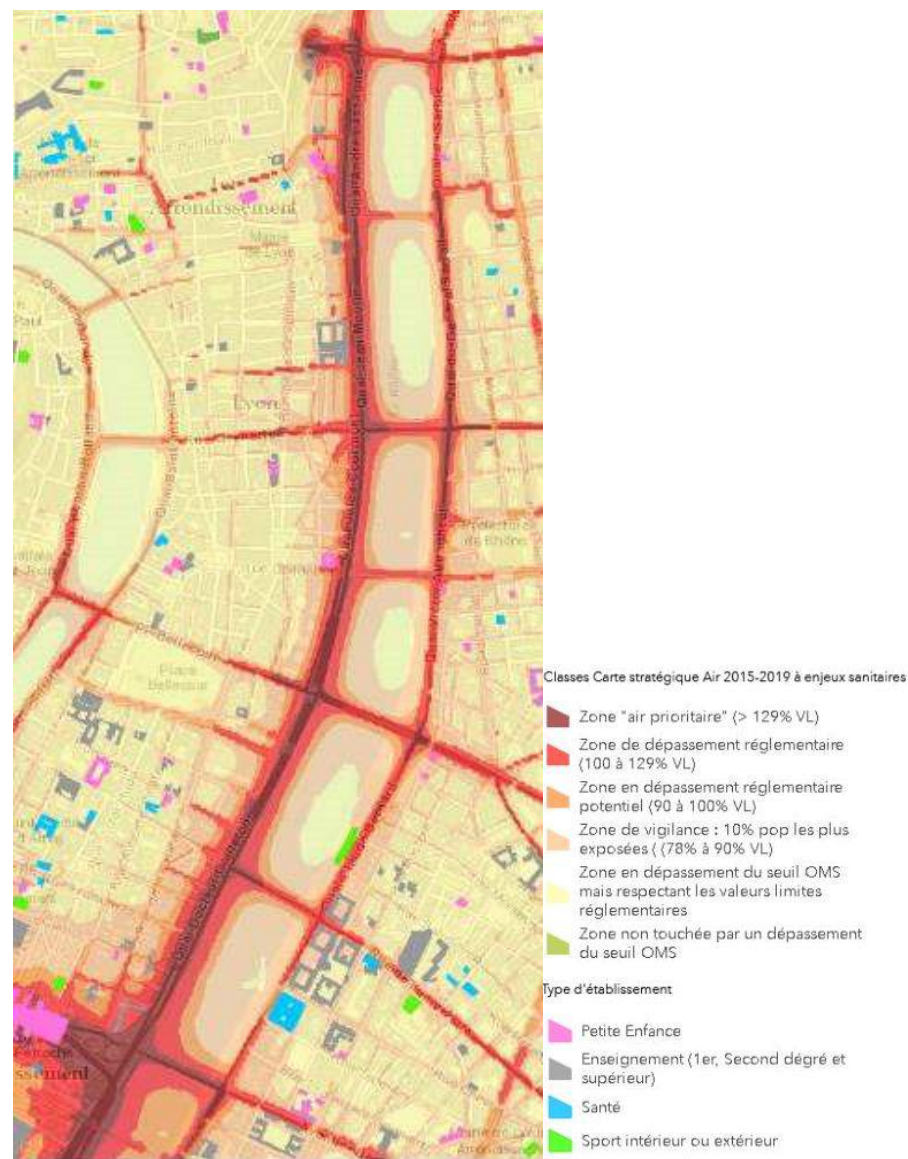


## 6.8. Qualité de l'air

Une dizaine de lieux « sensibles » (établissements scolaires, crèches) sont situés sur l'ensemble du linéaire des quais ou en proximité. Leur exposition à la qualité de l'air doit faire l'objet d'une attention toute particulière.

Les concentrations de polluants mesurées aux stations urbaines les plus proches (place Bellecour, tunnel de la Croix Rousse) restent élevées tout au long de l'année et les seuils de concentration sont très souvent dépassés.

La carte stratégique air de la Métropole de Lyon 2015-2019, ci-dessous publiée par ATMO indique un dépassement de la valeur réglementaire supérieur à 129%.

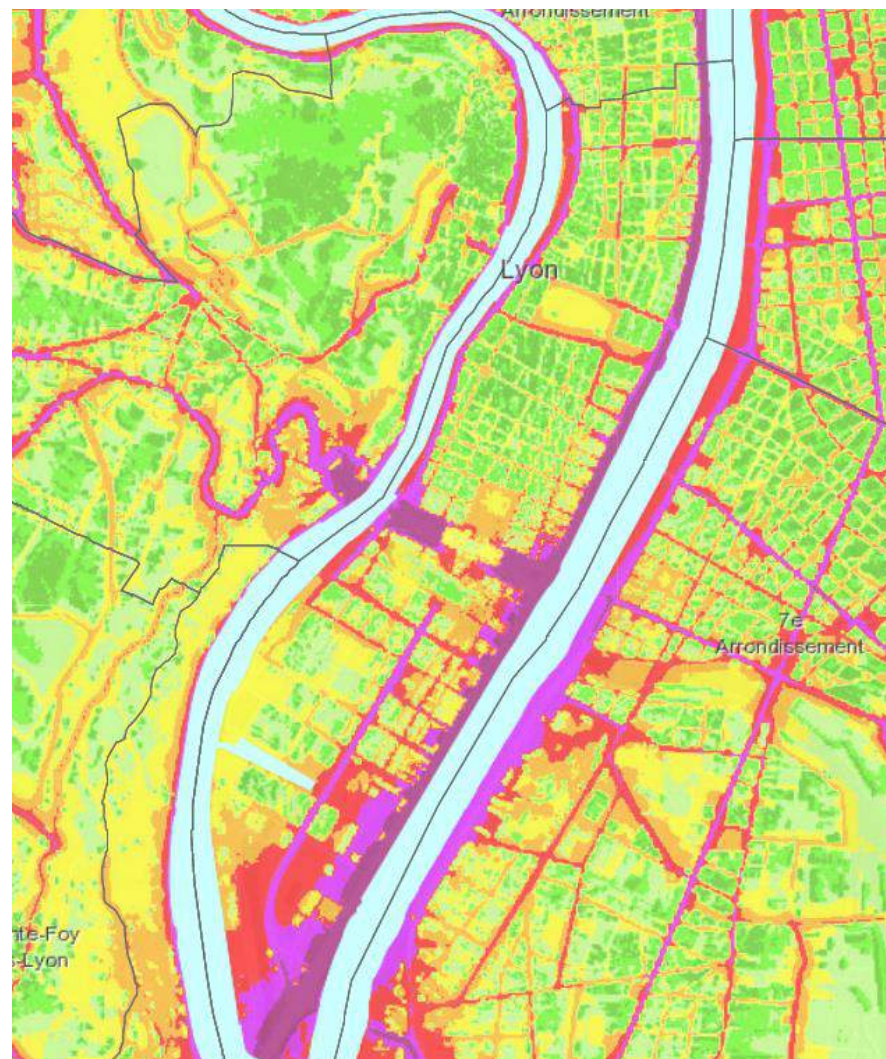


## 6.9. Niveau de bruit

L'ensemble du linéaire des quais est classé au Plan Local d'Urbanisme de la Métropole de Lyon (PLUH) en voies bruyantes de catégorie 2, soit un niveau sonore moyen diurne de 79 Db (A). Les ponts sont classés en catégorie 3, soit un niveau sonore moyen diurne de 73 Db (A).

**Les niveaux indiqués sont révélateurs d'une ambiance acoustique fortement dégradée.**

Ces valeurs dépassent les limites admissibles de la réglementation européenne qui définit une valeur limite de 65 dB(A) en période diurne et 60 dB(A) en période nocturne pour les infrastructures routières.



Cartographie des niveaux acoustiques - valeurs 2018



## 7. Usages

### 7.1. Évolution des activités sur le fleuve Rhône

L'intense activité liée à la voie d'eau s'illustre par de nombreux métiers : mariners, dockers, cordiers, fustiers et charpentiers, mariners de terre, brochiers, haleurs, radeliers, pêcheurs.

Du Moyen-Âge jusqu'à la fin du XIXe siècle, des meuneries mobiles sont à la merci du fleuve tumultueux. Avec les travaux d'endiguement et de régulation du Rhône, elles sont remplacées par des constructions fixes, qui disparaîtront des rivages à la fin du XIXème siècle à l'arrivée de l'électricité (Barrage de Cusset 1899).



Avant la construction des ponts, les passeurs transportent de rive à rive sur leur bac des personnes, marchandises et animaux.

Le long du fleuve, les lavandières travaillent dans des bateaux-lavoirs. À Lyon, le dernier bateau-lavoir disparaît au début des années 1950.



LYON. — Vue sur le Rhône, le Quai Saint-Clair

Sur les quais, les usages sont intimement liés à l'activité du fleuve, les activités sont principalement les déplacements et transports de marchandises et de personnes. Des bains pour les chevaux sont également aménagés en bord de Rhône.



La mécanisation des transports dès le XIXème siècle et les aménagements du XXe modifient profondément la vie au bord du fleuve, dédiée presque uniquement à la voiture : voies rapides, stationnement, pont autoroutier...



L'activité des « bords de l'eau » disparaît peu à peu, alors que le fleuve s'industrialise et que son espace se fonctionnalise, avec la création du port E. Herriot (1938)

Aujourd'hui, l'activité sur le Rhône le long de la rive droite de la Presqu'île est quasi inexistante : présence de quelques péniches privées (logement, événementiel), desserte de la navette fluviale touristique, vaporetto au niveau de l'embarcadère Antonin Poncet.



*Péniche événementielle au niveau de l'embarcadère de la Place Antonin Poncet*

Les espaces de bas quai situés dans l'emprise des ouvrages des ponts, sont occupés de manière privative pour du stationnement, ou des espaces de stockage.

### Les loisirs :

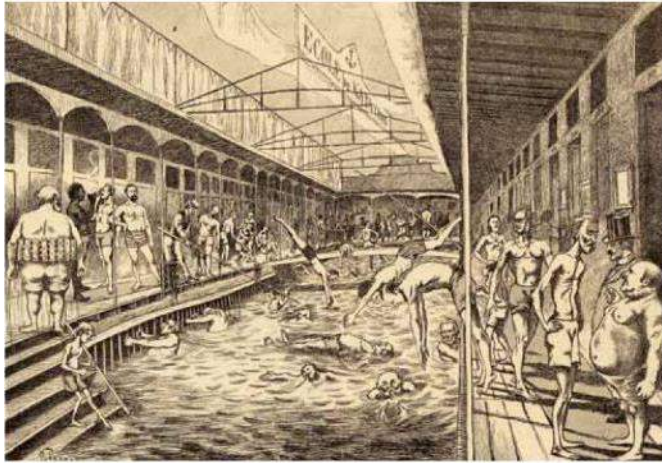
**La promenade** se développe à partir du XVIIIème siècle et sera maintenue jusqu'en 1956.



*La promenade du Quai Saint Clair, en bas des pentes, actuel Quai Lassagne.*

**La baignade** est pratiquée depuis le moyen âge. Au XIXème siècle, des établissements nommés « Bèches », proposant des cours de natation et des bains se multiplient sur les quais du Rhône, les plus célèbres étant les Bains Marmet. Les établissements sont implantés Quai de Retz (Jean Moulin), quai Saint Clair (Lassagne) et quai de la Charité (Gailleton).





Tableaux lyonnais : les Bêches, dessin reproduit dans le Progrès Illustré, Benoît-Joseph-Gustave Garnier, fin 19<sup>e</sup> s., Inv. N 188.10

**La joute lyonnaise** est pratiquée depuis le moyen âge. Les jouteurs sont des mariners qui sont chargés de sécuriser le fleuve en portant secours aux riverains à l'eau. À partir du XIX<sup>e</sup> siècle la joute lyonnaise sera réglementée pour être officiellement reconnue comme un sport en 1960.



Joutes lyonnaises, au bas du Quai Lassagne

**La foire de Lyon** disparue à la fin du Moyen Âge, renaît au début du 20<sup>e</sup> siècle. Jusqu'en 1920, la Foire ne dispose pas d'un bâtiment qui lui soit dévolu. Des chalets de bois lui sont destinés sur les grandes places, les cours, et les quais de la ville.



Foire de Lyon Quai Saint Clair, 1916.

Aujourd'hui, quelques usages persistent sur le Rhône avec notamment la traversée de Lyon à la nage et la Lyon Kayak.





## 7.2. Les usages quotidiens et touristiques

Aujourd'hui, les quais sont devenus des espaces de flux et de stationnement principalement routier. L'occupation de la voiture représente en moyenne la moitié de la largeur du domaine public de voirie avec quelques sections à 60 %, quai Lassagne et quai Jules Courmont à proximité du Pont Lafayette et au Sud du quai Gailleton.



*Occupation et usages de la section 'bord de fleuve' des quais*





Les piétons et cyclistes utilisent les quais principalement pour traverser, quitter ou rejoindre la presqu'île via les ponts. L'occupation des piétons représente en moyenne 21% du domaine public, celle des cyclistes est de l'ordre de 1% en aménagement cyclable spécifique, ceux-ci étant souvent associés aux voies bus qui représentent, quant à elles, 13% du domaine public. Une part très importante de l'espace public est occupée par l'automobile.



*Occupation et usages de la section centrale des quais*





Dans le secteur UNESCO, le tourisme d'affaires et d'agrément représente une part importante des usages et est en hausse constante, on en dénombre au dernier comptage 5 millions en 2017.

Sur ce secteur, 7 200 emplois sont liés au tourisme, notamment dans la restauration, l'hébergement, les arts et spectacles.

Parmi les grandes manifestations, la Fête des Lumières est la plus populaire avec 3 000 000 visiteurs en 2014 sur 4 jours.



Le festival des Nuits de Fourvière, la biennale d'Art contemporain, la biennale de la Danse, le festival « Quais du Polar », le festival BD et le festival des Nuits sonores attirent également un grand nombre de visiteurs.



Le patrimoine et l'architecture représente 129 000 visiteurs/an, les musées 795 000 visiteurs en 2016.

On assiste également à une hausse de la fréquence des événements sportifs et sociaux : Lyon Urban Trail, Lugdunum rollers contest, La Thalassa, manifestations sociales quasi quotidiennes.



Le tourisme fluvial s'est également développé de manière importante ces dernières décennies avec 120 000 touristes en 2017, 200 000 promenades fluviales/an et 175 000 trajets vaporetto/an.



©Métropole de Lyon/ALPACA.



Dans la métropole : les déplacements touristiques sont de l'ordre de 13 000 touristes / jour dont 48% en automobiles et 40% en train.

Le stationnement des autocars de tourisme au sein de la Presqu'île est devenu problématique et engendre des conflits avec les automobilistes.

Sur la rive droite du Rhône, les usages touristiques se concentrent principalement sur le stationnement automobile, le stationnement des cars de tourisme, pour l'hôtellerie de luxe (3 Hôtels) et la restauration (secteur Hôtel Dieu et Place A Poncet).



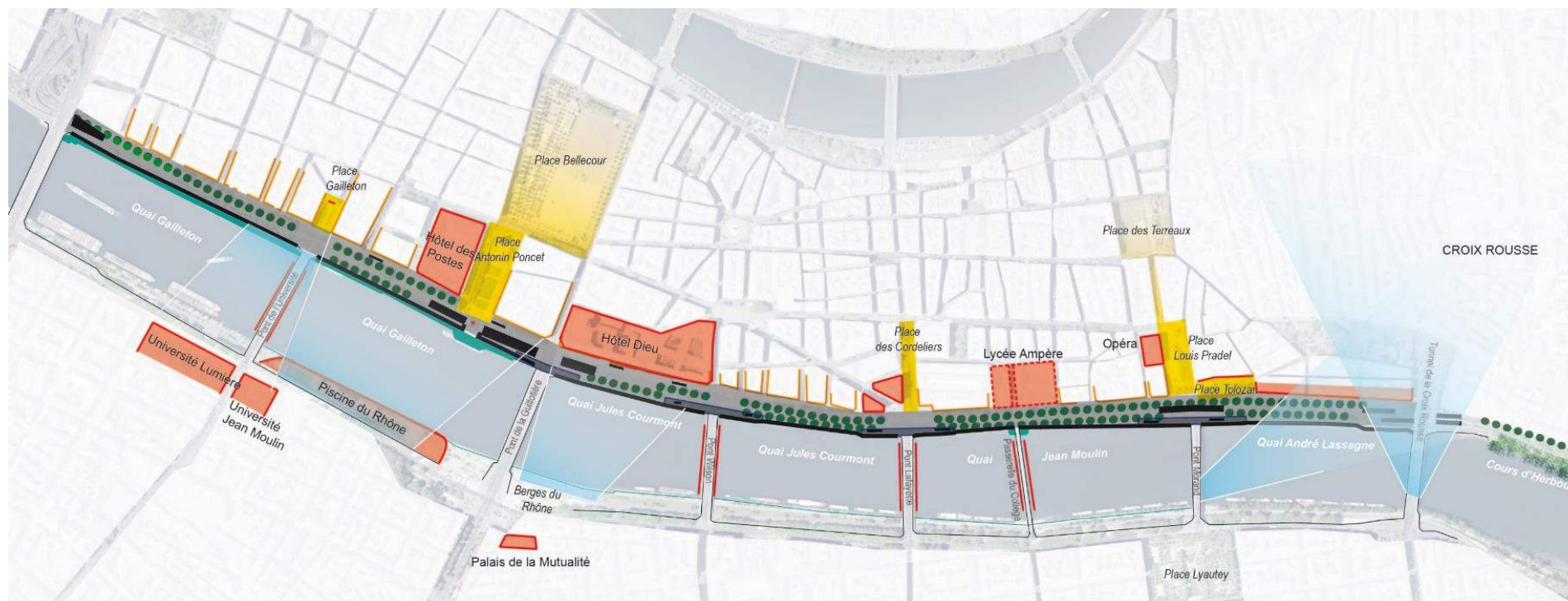
### Qualité d'usage des espaces publics :

En rive droite, les ambiances sont globalement minérales, routières, sonores, avec une bonne qualité d'ombrage sur les espaces circulés des quais, mais faible sur les espaces publics, compensés par l'apport de fraîcheur du fleuve et des fontaines.

Sur les rares espaces de bas quais accessibles les usages sont diversifiés mais peu usités, hormis parfois des rassemblements en soirée et quelques activités de pêche.



## 8. Synthèse du diagnostic



### RIVE DROITE DU RHÔNE : Synthèse du diagnostic urbain



#### Une ambiance urbaine hostile

- Morphologie de la voie en pente inversée et omniprésence automobile et du bruit
- Des ruptures du sol en trémies
- Une relation difficile entre pieds d'immeubles et la rue

#### Une perte de relation physique et visuelle au fleuve

- Murs hauts issus des réhaussments des quais
- Surface en quais bas très limitée

#### Une perte de la mise en scène des quais et de la lecture paysagère

- Excroissances en pieds de ponts, perte d'usage
- Voûte arborée patrimoniale des quais hauts altérée

#### Une opportunité de revalorisation du patrimoine bâti et paysager

- Façade d'intérêt patrimonial
- Pont d'intérêt patrimonial
- Espaces publics structurants en entrée de Presqu'île
- Paysage de berges naturel au Nord
- Point de vue remarquable



La rive droite du Rhône représente le plus grand espace public au sein de la Presqu'île, voire de l'hyper centre de Lyon. Espace géographiquement et historiquement défini par le rapport de la ville avec son fleuve, il a été dédié par la suite à une vocation quasi unique de déplacement, principalement automobile.

Ce secteur est caractérisé actuellement par **une ambiance urbaine extrêmement hostile** : l'espace est saturé de véhicules, un flux dense et continu, une ambiance assourdissante, polluée, des traversées piétonnes longues et laborieuses, des cheminements discontinus sur les trottoirs, avec des dénivellations importantes.

La succession historique des aménagements a entraîné :

- **Une perte de la relation physique et visuelle au fleuve** : rehaussement des quais, multiplicité des ouvrages de trémie, continuité des murets et perrés, excroissances disgracieuses des ponts, suppression quasi systématique des quais bas coupant toute relation sensitive au fleuve.

- **Une perte de la lecture paysagère et de la mise en scène des quais**, issues du XVIIIème et XIXe siècle provoquée par des accumulations de modifications morphologiques, provoquant également une perte de sens et d'usages,

- **Une perte de lien urbain longitudinal et transversal** entre les places, les bâtiments emblématiques et le fleuve : place Chazette, place Tolozan, Hôtel Dieu, place des Cordeliers, cours de Verdun.

- **Un patrimoine arboré fragile** : Le double alignement historique est de plus en plus clairsemé. Il a subi des coupes pour l'implantation de la voie rapide et le milieu de vie des arbres restants lui est souvent hostile.

**Une opportunité de valorisation du patrimoine bâti et urbain :**

La rive droite est riche en patrimoine bâti emblématique de la ville : Grand Hôtel Dieu, La Poste, mais également en patrimoine urbain remarquable tels que les îlots Soufflot situés Quai Lassagne, l'ensemble bâti du Lycée Ampère constitué autour de la Chapelle et du passage Ménéstrier, la Place Gailleton, et la place Antonin Poncet.

**En matière de déplacements urbains**, la rive droite constitue un axe important dans l'organisation du réseau viaire, servant essentiellement aux trafics d'échange et aux trafics internes, avec peu de transit. L'axe permet principalement d'accéder au centre de Lyon en rive droite et en rive gauche, notamment par M6 et M7, et est support de nombreux échanges internes au centre de l'agglomération

**Les charges de trafic sont élevées, jusqu'à 80 000 véhicules/jour, et les congestions récurrentes aux heures de pointe.**

Les aménagements très routiers, laissent peu de place aux modes actifs, notamment en section courante pour les cyclistes et en traversée de l'axe pour les piétons. **Les traversées piétonnes sont principalement aménagées en carrefour avec parfois des espacements de plus de 400 m entre 2 traversées, générant des traversées piétonnes dangereuses, notamment pour rejoindre le stationnement central.**

Le stationnement prend également une part importante de l'aménagement de surface et de l'espace du trottoir, avec la présence de rampes d'accès aux parkings en ouvrage côté presqu'île et côté ponts.

La pression sur le stationnement est assez forte avec un taux de congestion plus important la nuit.

La desserte en transport en commun sur la rive droite est bonne avec une fréquence en heure de pointe de 1 bus toutes les 4 minutes.

Aujourd'hui près de la moitié du trafic circulation sur l'axe effectuée des trajets internes au secteur Centre (Lyon, Villeurbanne, Caluire, Rillieux). Une grande partie de ces déplacements peut se reporter sur les modes actifs ou les transports collectifs, ceux-ci étant particulièrement denses au centre de la Métropole.

De même, 30% du trafic des quais réalise un déplacement depuis le reste de la Métropole vers le Centre. Même si, pour une partie de ces déplacements, la voiture reste nécessaire selon le motif de déplacement ou l'absence de liaisons en transport collectif efficace, d'autres déplacements peuvent être effectués par d'autres modes. D'autant plus si ceux-ci sont facilités, sécurisés et plus agréables.

#### **La spécificité du contexte d'hypercentre du projet rive droite :**

Le secteur de la Presqu'île et des Pentes représente 47 000 habitants, avec **une densité de 13 320 hab/km<sup>2</sup>, soit l'une des plus élevées d'Europe**. Sa population est jeune et constituée majoritairement de ménages d'une seule personne, avec un haut niveau de qualification. La volonté est de préserver la vocation résidentielle du quartier avec davantage de logements familiaux.

Le secteur Presqu'île est un pôle économique important, axé sur le commerce (alimentaire et équipement de la personne), le tourisme (hébergement, restauration), les activités culturelles, le service aux entreprises, le conseil et l'ingénierie.

**Le tourisme représente 5 millions de visiteurs par an** (affaires et agrément), dont une grande part pour la fête des Lumières qui a rassemblé 3 000 000 de visiteurs en 2014. Le tourisme fluvial s'est développé de manière importante ces dernières années avec 120 000 touristes en 2017.

La problématique principale posée par la fréquentation touristique porte sur les déplacements dont 48% se font en voiture.

La mobilité sur la Presqu'île est contrainte par un tissu urbain dense et étroit. Pour les résidents du secteur, la part de la voiture dans leur déplacement baisse (16%) au profit du vélo et des nouveaux modes (trotinettes, scooter). La part des cyclistes est devenue structurante sur le secteur centre. La marche à pied a fortement progressé, elle représente 87% des déplacements internes au secteur Presqu'île.

La baisse de l'offre de stationnement a entraîné une baisse de la voiture au profit des transports en commun. **Aujourd'hui, 50% des ménages du secteur Presqu'île sont sans voiture.**

Une pérennité des motifs de déplacements : loisirs, visite, enseignement tous niveaux, avec un accroissement pour l'enseignement supérieur.

Une tendance générale de réappropriation de l'espace par les habitants et les usagers avec la hausse du nombre d'événements, la mise en place de dispositifs créatifs et le sport comme élément fédérateur.

Un besoin d'apaisement et d'adaptation de l'espace public en centre-ville.

**Les nuisances sonores et autres pollutions, le réchauffement climatique, la multiplicité et la densité des modes de déplacements, les problématiques de livraison et desserte en cœur de Presqu'île ont un impact important sur la qualité du cadre de vie sur ce secteur.**



## 9. Les enjeux et objectifs du projet

Trois enjeux principaux ont été identifiés, se déclinant en plusieurs objectifs :

### 1. 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 ;

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

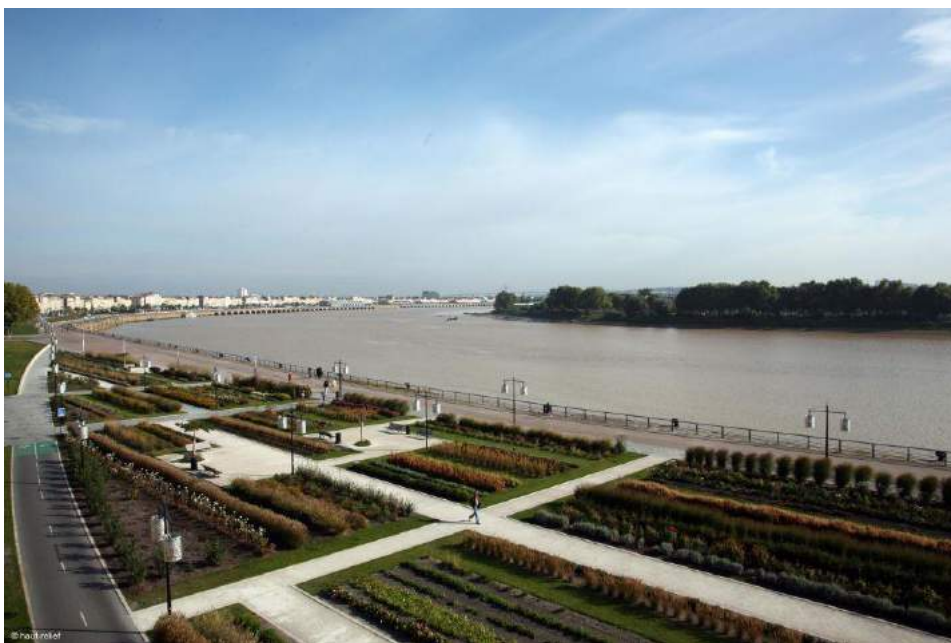
- Apporter plus de place aux modes actifs, diminuer la présence de la voiture, apaiser la rive droite en développant des offres alternatives à la voiture en intégrant notamment les Voies Lyonnaises le long des quais,
- Réorganiser les déplacements et les stationnements, améliorer les aménagements cyclables 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 ;

### 3. 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.

## 10. Benchmark et exemples d'usages

### Bordeaux - Quais de la Garonne





Liège - Quais de la Meuse





Nantes





Paris – Quais de Seine





Exemples d'usages possibles













## 11. Les données d'entrées et invariants

### Données d'entrées

- **Apaisement des quais par la réduction des voies dédiées du trafic automobile**
- Place des transports en commun : **site propre sur tout ou partie du linéaire** (en attente du retour de l'étude SYTRAL sur les transports en commun en Presqu'île)
- **Mise en œuvre des Voies Lyonnaises** (réseau cyclable) sur la totalité du périmètre d'étude d'ici 2026
- **Maintien d'une bande de stationnement** côté façades pour les usages de places de personnes à mobilité réduite, de livraisons, ...
- **Suppression de la trémie routière** devant l'Hôtel Dieu

### Éléments mis à la concertation

- **1) Quels nouveaux usages pour cet espace public majeur libéré de sa logique routière ? Comment redonner cet espace aux enfants, aux familles, aux jeunes, aux séniors, aux personnes à mobilité réduite ?**
- **2) Paysage, patrimoine, liens au fleuve : comment développer et mettre en valeur les quais et les liens entre la ville et le Rhône ?**
- **3) Quelle organisation des mobilités sur la rive droite du Rhône et des accès à la presqu'île ?**
  - Se déplacer : à pied, en vélos, en transports en commun, en navette fluviale. Quelle place faut-il laisser au stationnement et à la circulation routière ?
  - Logistique urbaine : comment organiser les livraisons professionnelles et de service sur la Presqu'île ?
  - Transport fluvial : comment utiliser davantage le Rhône pour assurer la livraison du dernier km, la gestion des déchets ?
- **4) Comment faire des ponts des espaces publics, pas seulement des franchissements du fleuve ?**

## 12. Les étapes du projet

