Recyclage

Depuis le 1er janvier 2020, il est possible de recycler tous les emballages en plastique ou en métal, ce qui permet une nouvelle utilisation des matériaux.
Il est donc conseillé de jeter dans les bacs verts sacs, sachets et films plastiques, ainsi que pots de crème, de yaourt et tubes de dentifrice, mais aussi, et c'est la grande nouveauté, des emballages en métal et en aluminium comme les gourdes de compote, les capsules de café, le papier d'alu ... Bref, le recyclage progresse !

LYON 2E Politique

Vœux de la mairie du 2e : Denis Broliquier passe la main

Élu depuis trois mandats à la tête du 2e, le maire centriste candidat à la mairie de Lyon n'en reste pas moins attaché à son territoire. Optimiste, il souhaite que l'état d'esprit perdure et milite pour une nouvelle ère dans l'exercice de la démocratie locale.

Mardi 7 janvier, l'Embarcadère du quai Rambaud était rempli jusqu'aux cintres. Près de 700 invités ont écouté le dernier discours de Denis Broliquier. « Je veux terminer ce mandat sur un message d'optimisme » nous a confié en aparté celui qui brigue la mairie de Lyon et restera tête de liste dans son arrondissement avant de passer la main à son adjointe Aurélie Bonnet Saint-Georges. « Le 2e représente mes racines, mon ancrage, mon terrain de jeu. Je vais poursuivre mon engagement politique. Si je suis élu à la ville, je serai en soutien de l'équipe. On est à un tournant de la démocratie locale. On a besoin de ce renouveau. On ne pourra plus gérer la ville comme Gérard Collomb l'a fait. »

Denis Broliquier a lu avec émotion son dernier discours de vœux en tant que maire du 2e. Photo Progrès/Nadine MICHOLIN

Gérard Collomb critiqué

Dans son allocution, le premier magistrat du 2e a taclé le maire de Lyon à propos de « l'hyper centralisation des décisions », regrettant que les maires d'arrondissement soient si peu écoutés. En ligne de mire : l'erreur du choix du tramway à Confluence au détriment du métro, la minéralisation des espaces publics, les expérimentations de la végétalisation ou de la piétonnisation « sorties du chapeau ».

De plus, l'édile a pointé les difficultés rencontrées par les commerçants avec les manifestations des gilets jaunes. Il n'a pas éludé non plus la colère des habitants de la rue Edouard-Herriot, sans compter le parking Saint-Antoine, la réouverture de la voûte ouest et le projet des Rives de Saône qui tardent.

En revanche, après avoir évoqué l'attentat de la rue Victor-Hugo et félicité les forces de l'ordre pour leur engagement, Denis Broliquier s'est félicité de la rénovation de la Victor-Hugo, la Cité internationale de la gastronomie, le prolongement du T2 à venir jusqu'à Montrochet, le transfert de la salle associative et familiale Savoie-Lamartine à la mairie du 2e, son cheval de bataille depuis 4 ans.

Un discours électoral

Pour sa part, le maire de Lyon qui se retire lui aussi après trois mandats (au profit de son poulain Yann Cucherat), dans un discours, a vanté l'évolution de la Confluence, les mérites du projet Cœur Presqu'île et de la végétalisation rue Edouard-Herriot. Pas toujours adoubé par l'assistance, notamment sur l'aménagement de la place Saint-Nizier, la végétalisation et le Grand Hôtel-Dieu (musée de la santé), Gérard Collomb a surtout milité haut et fort pour l'Anneau des Sciences afin d'éviter « l'insupportable » aux habitants de Confluence. Ce qui lui a valu les applaudissements.

Nadine MICHOLIN

millionsreader

Nouveau visage

En prenant seuls les décisions, sans concertation avec les lyonnais et les associations concernées, les élus ne font pas toujours de bons choix.

Tout à l'envers

Le premier exemple en est la place Saint-Nizier où devant l'une des plus belles églises de Lyon, dans un quartier qui tôt ou tard sera piétonnisé, un carrefour bien compliqué a été réalisé. Certes cela ralentit la circulation, mais ne met pas en valeur l'édifice cultuel à une époque où l'on cherche à magnifier le patrimoine ! La façade est cachée par les arbres qui auraient été mieux placés dans les angles de la place. La disposition des rampes pour handicapés permet un accès facile aux motos, qui peuvent utiliser la place comme parking de jour comme de nuit et ce des deux côtés, sans compter les vélomoteurs qui prennent de la vitesse pour mieux sauter à la sortie de la place ou utilisent les rampes à contre sens, et les « skateurs » qui sautent par-dessus les bancs ! De plus, des emmarchements sont dangereux pour les piétons, de nombreux ont d'ailleurs déjà trébuché !

Un parvis semi-circulaire aurait permis de mettre l'église en valeur comme le demandaient les associations rejointes par cinq mille huit cents lyonnais, tout en ralentissant la circulation comme le souhaitait la municipalité.

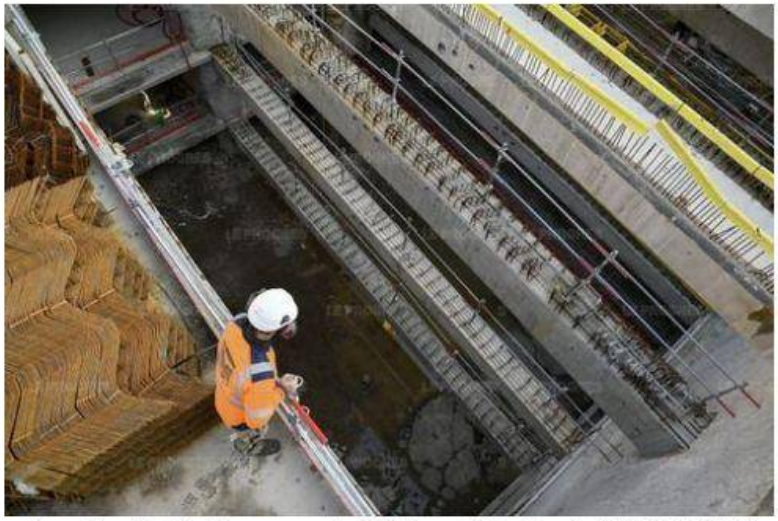
Les lyonnais demandent de la végétalisation. Pour répondre à cela, la municipalité a refait la place des Terreaux entièrement minérale, et disposé des bacs à fleurs rue Edouard Herriot rendant la circulation impossible au mécontentement général !

Concernant la place Louis Pradel, une soixantaine d'arbres seront plantés côté nord, et un plan d'eau viendra magnifier l'espace. Ceci au détriment des skateurs qui seront relégués place Tolozan !

Une concertation *devrait avoir lieu* à propos du pont Morand qui deviendrait à sens unique est-ouest, et pour l'axe nord-sud où une voie serait supprimée dans chaque sens !

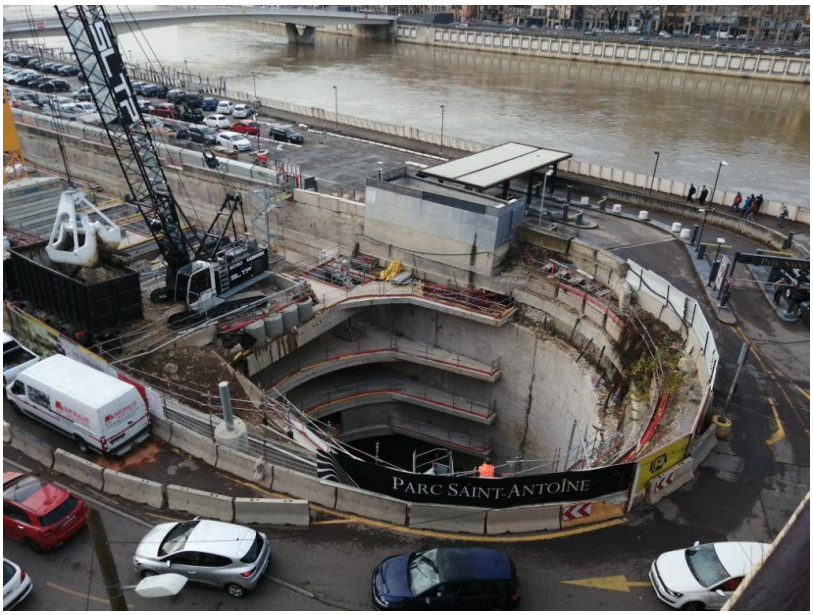
Au lieu de mener une réflexion sur l'avenir de la presqu'île, les collectivités, ville et métropole, ont commencé par des aménagements coûteux qui auraient dû faire l'objet de concertations qui n'ont jamais eu lieu !

Parking St-Antoine : livraison probable au cœur de l'été



Le parking Saint-Antoine va apporter 770 places. Photo Progrès /Joël PHILIPPON

Fin du premier semestre 2020 : l'échéance avancée - hors aléas de dernière minute - concernant la livraison du parking Saint-Antoine, sur les quais de Saône à Lyon. Démarré en 2014, le chantier accuse du retard. Le futur parking disposera de 770 places véhicules (dont 3 en autopartage), 20 pour les deux-roues et 140 pour les vélos, sur cinq niveaux enterrés. Coût estimé : 36 millions d'euros, financé par Lyon parc auto (LPA).



LYON 2 Déplacement

Piétonnisation de la Presqu'île : la suite au prochain mandat ?

Si le bilan de la piétonnisation de la Presqu'île est mitigé, tout le monde s'accorde sur le point fort de la piétonnisation : la baisse des nuisances sonores. Et pour la suite, le président de la Métropole renvoie la balle dans le camps de ceux qui demain, dirigeront la ville ou la Métropole.

La pétonisation de la presqu'île de Lyon. Photo Progrès/Maxime JEGAT

« Les jours de piétonisation on entend les bruits des travaux dans la Presqu'île. D'habitude ceux des voitures les couvrent. » Ce témoignage est extrait de la vidéo diffusée mardi, au théâtre Nouvelle Génération, à l'occasion de la restitution des expériences piétonnes en Presqu'île. Les deux phases d'expérimentation se sont déroulées fin 2019. La première : les samedis 28 septembre, 12 et 26 octobre. La seconde : les mercredi 20 et jeudi 21 novembre. Premier constat : le bilan est plus positif le samedi que la semaine.

Au-delà, un autre point positif qui fait l'unanimité : la baisse des nuisances sonores. En atteste également les capteurs sonores qui ont été utilisés pour tester la puissance du bruit lors de l'expérience de piétonnisation.

Si le profil des visiteurs en Presqu'île ne varie pas avec ou sans expérience piétonne, les ressentis se modifient avec une nette augmentation pour la facilité d'accès aux commerces et service du secteur, une plus grande appréciation de la beauté des bâtiments, etc. Une hausse des flux piétons de l'ordre de 19 % a été noté sur l'après-midi entre le 21 septembre et les samedis d'expérimentation.

Les usagers sont plus « apaisés » et trouvent la presqu'île « plus agréable », selon les témoignages enregistrés.

Côté activité commerciale, le tableau est un peu gris

Côté automobilistes, certains parkings étaient plus encombrés qu'à l'accoutumée comme celui de la Fosse aux Ours, pour la première phase. Et le jeudi 21 novembre le parking des Cordeliers a enregistré quelques problèmes de sorties avec jusqu'à 1 heure d'attente. Les services de sécurités ont enregistré certains couacs avec des conducteurs n'étant pas informés des expérimentations.

Côté activité commerciale, le tableau est un peu plus gris. Caroline Château, de l'association Carré Nord Presqu'île, a fait part des enquêtes qu'elle a menées concernant les commerçants. 41.7 % des commerçants interrogés se disent « pas favorables à la piétonnisation ». L'association a recueilli une quarantaine de témoignages concernant la seconde phase : « Fréquentation ridicule », « C'est une vraie catastrophe », etc. Caroline Château précise : « Il n'y a eu que 3 retours positifs [...] Il aurait fallu que la piétonnisation soit une conséquence et non un point de départ d'un projet à long terme et durable. »

Quant à l'association My Presqu'île, qui a également menée son enquête, sa conclusion est mitigée : « La configuration « évènementielle » des expériences piétonnes ne nous permet pas de donner un positionnement tranché pour ou contre la piétonisation, l'analyse sur la performance économique restant aléatoire, l'avis ou positionnement des commerçants très contrasté. »

Ce qu'ils en pensent...

- Denis Broliquier, maire du 2e
« Les tests de piétonnisation ont été lancés rapidement mais à Lyon on aime les expérimentations. Là nous avons une vraie évaluation, bien faite. L'une des fonctions de la presqu'île est d'être commerçante. Si l'expérience est positive pour les visiteurs, il faut tenir compte des conséquences pour les commerçants (certains ont souffert avec un chiffre d'affaires en baisse). Et il faut aussi tenir compte des habitants. C'est un projet à co-construire et à faire dans la durée. »

- Nathalie Perrin-Gilbert, maire du 1er
« Ce que je retiens aujourd'hui, concernant les jours de piétonisation... C'est une forme de soulagement avec l'ambiance sonore qui s'abaisse. C'est un plaisir à déambuler, redécouvrir le patrimoine, le quartier. C'est une réappropriation des espaces publics, mais c'est une réappropriation de façade car on traite les choses par le petit bout de la lorgnette. J'attends un vrai projet. »

- Jérôme Maleski, adjoint au maire de Lyon
« Grâce aux différentes données objectives, il va falloir maintenant travailler ensemble pour voir ce qui peut être proposé aux Lyonnais. »

Une barrière interdit l'accès de la rue du Président Edouard-Herriot aux voitures dans le cadre de l'expérience de piétonisation de la Presqu'île. Photo Le Progrès/Maxime JEGAT

« Il nous faut progresser »

« On a rassemblé des informations importantes grâce aux commerçants, visiteurs, résidents de la presqu'île et à travers des études sur la qualité de l'air, les nuisances sonores, etc. Tous ces éléments vont permettre à ceux qui ont envie de diriger la ville de Lyon ou la Métropole, et à tous les autres qui le souhaitent, de faire des propositions basées sur des données objectives, a souligné David Kimelfeld, président de la Métropole de Lyon. En marge des points positifs évoqués précédemment, ils relèvent également les difficultés et points à améliorer : le stationnement pour les visiteurs et riverains, les accès à la zone piétonne, la communication, l'aménagement des espaces publics, etc. Il nous faut progresser. L'un des points précis qu'il propose est le bornage (installation de bornes rétractables) complet de la Presqu'îles qui serviraient à la fois pour sécurité les lieux lors de manifestations et pour les jours de piétonnisation. Il reste encore beaucoup de choses à faire. »

ES6914 - V0

Arnelia SIMIER

prisreader

GRAND LYON

Les piétons ne font pas marcher le commerce

Economie Après l'essai de fermeture du centre-ville aux voitures, un bilan a été tiré

Que retenir de l'essai de piétonnisation ? « L'expérience menée en semaine n'a pas été une réussite », reconnaît David Kimelfeld, président de la métropole. Les samedis, en revanche, ont donné plus de satisfaction. Des orientations seront données, on peut l'imaginer, après les élections municipales.

« Les gens se sont rendu compte du bruit qui les entoure au quotidien. Ils ont eu le sentiment de se réapproprier l'espace public. Toutefois, on ne peut pas traiter le problème par le petit bout de la lorgnette », alerte Nathalie Perrin-Gilbert, la maire du 1er arrondissement. Denis Broliquier, le maire du 2e arrondissement, reconnaît que « cela valait le coup de faire cette expérience » mais émet des réserves. « Si l'on veut pérenniser la piétonnisation, il faut coconstruire le projet sans pénaliser les commerçants. » Ils ont été le plus touchés selon la CCI, la Fédération My Presqu'île et Carré Nord Presqu'île. Les samedis d'expérimentation, la moitié des enseignes sondées ont vu leur chiffre d'affaires baisser contre 20 % ayant constaté une augmentation. Les statistiques sont encore plus criantes les mercredis et jeudis. 80 % des boutiques déplorent une baisse « forte » ou « modérée » de leurs chiffres d'affaires, selon la CCI.

K. Konrad / Sipa

Cinq journées piétonnes ont été organisées dans le centre de Lyon.

Le stationnement, un problème

Autre enseignement : Si le trafic automobile a chuté de 75 % les samedis d'expérimentation et de 62 % en semaine à l'intérieur du périmètre de piétonnisation, il n'a pas diminué à l'extérieur. « Il n'y a pas vraiment eu d'impact sur les voies périphériques », reconnaît Pierre Soulard, chef du service mobilité urbaine à la métropole, faisant état d'une baisse de 1 %. Car peu de gens se garent en surface dans les rues de la Presqu'île les samedis. « Le stationnement résidentiel n'a pas été traité pendant cette expérimentation, déplore Bernard Colombaud, président du CIL Centre Presqu'île. On ne peut pas faire sans l'avis des habitants et des commerçants. Sinon, on va droit dans le mur... »

Caroline Girardon

ACTUALITÉ

Piétonnisation de Lyon

Lyon : un bilan de la piétonnisation qui prépare un futur incontournable

Les Lyonnais ont-ils pris goût à la piétonnisation qui a été expérimentée à plusieurs reprises en 2019 ? Le bilan final montre un véritable impact sur certains points comme le bruit, tandis que l'apocalypse routière redoutée par certains n'a jamais eu lieu.

Plusieurs expérimentations de piétonnisation ont été menées à Lyon, suite à l'impulsion du président de la métropole David Kimelfeld. Les samedis 28 septembre, 12 et 26 octobres, ainsi que le mercredi 20 et jeudi 21 novembre, les piétons ont été prioritaires dans un large secteur de la presqu'île de Lyon, allant de Bellecour nord aux bas des pentes de la Croix-Rousse. À ces occasions, plusieurs mesures ont été effectuées, pour un bilan dévoilé ce mardi 7 janvier.

Pas d'apocalypse routière

Premier point : l'apocalypse routière n'a pas eu lieu autour de la presqu'île. Les samedis quelques zones de congestion sont apparues du côté de la rue de la Barre, alors que les gilets jaunes manifestaient. Des bouchons ont pu se former sur le quai Jules Courmont dans le sens Nord à cause du report des flux de la rue de la Barre et la gestion de l'accès aux parkings République et Cordeliers. Autour du périmètre, le trafic automobile est resté stable, avec une très légère baisse de 1 %. Le constat est le même sur un périmètre plus large de la Croix-Rousse à Confluence.

Le mercredi et jeudi, les tendances sont proches, avec des difficultés rue de la Barre et quai Jules Courmont, mais aucun impact significatif du trafic autour du périmètre (+1,3 % le mercredi, - 3 % le jeudi).

Pour les parkings, leur fréquentation ont baissé le samedi, - 12 %, mais ont augmenté lors du test en semaine (avec des problèmes en entrées et sorties et plus d'une heure pour quitter celui des Cordeliers le jeudi 21 novembre. À noter, en semaine, des tensions sont apparues entre les agents de sécurité chargés de contrôler les automobilistes qui avaient accès au périmètre et ces derniers. Cinq agressions ont demandé l'intervention de la police municipale, une plainte a dû être déposée. Cela confirme notre constat (lire aussi : Piétonnisation à Lyon en semaine, pas la magie du samedi).

Enfin, dans le périmètre, durant les samedis, la baisse du trafic était de 75 %, sans effet de compensation avant et après, 62 % en semaine, avec un léger effet de compensation le soir.

Plus de piétons, mais moins de vélo le samedi, pas en semaine

Les samedis, les flux piétons ont augmenté de 19 % par rapport à un samedi normal, le mercredi, c'est un petit + 3,1 % qui a été constaté sur toute la journée, mais un + 15 % sur le créneau 17h à 18h.

Point intéressant : une baisse des flux vélo de - 8 % a été constatée les samedis de l'expérimentation, "*Plus elle attire de piétons, plus l'usage du vélo diminue*". En semaine, c'est la tendance inverse qui a été constatée avec + 11 % de cyclistes le mercredi 20 novembre.

La question des commerçants

L'un des points au cœur des débats était l'impact de la mesure sur les commerces, avec néanmoins deux points importants : le caractère court des expérimentations ne permet pas aux clients de s'adapter dans le temps et aucune offre événementielle n'avait été mise en place spécialement autour de ces tests. Les échantillons des différents sondages sont également très faibles et les méthodologies variées, car laissés aux regroupements de commerçants ou la CCI.

Ainsi, du côté de la CCI, avec 80 répondants via courriel pour les samedis et 44 répondants via courriel pour le mercredi et jeudi : 45 % considèrent la piétonnisation de manière très négative, 24 % plutôt négative, 14 % sans effet, 14 % plutôt positive et 3 % très positive.

Au total, plus de 4 000 commerces sont présents dans le périmètre élargi, dont 1 300 dans la zone d'expérimentation. À la lumière de ces échantillons minuscules, il reste difficile de se faire une idée sur le véritable impact.

Le bruit baisse, pour la qualité de l'air, il faudra attendre

Atmo-Auvergne-Rhône-Alpes livrera son bilan en février. En attendant, une donnée précise montre l'un des impacts les plus marquants sur la piétonnisation : le bruit. Les samedis, le volume sonore a baissé de un à trois décibels, cette échelle étant exponentielle, cette diminution est suffisamment importante pour avoir été remarquée directement par tous ceux qui ont expérimenté la piétonnisation. En semaine, le gain est de deux à quatre décibels. In fine, si aucun véhicule n'avait circulé dans le périmètre le gain estimé serait de huit décibels.

Une mesure qui plait aux piétons

Plusieurs sondages ont été menés sur le terrain durant les journées de piétonnisation, mais aussi lors d'autres sans cette mesure, avec des échantillons qui allaient de 400 à 800 interrogés.

"*L'impact des expériences piétonnes sur le mode de transport utilisé par les visiteurs est réel, mais modéré : la part des visiteurs qui sont venus en voiture baisse logiquement (de 22 % à 17 %), ainsi que celle des vélos (de 5 % à 3 %), au profit de la marche à pied (de 29 % à 34 %). Avec ou sans expériences piétonnes, les TCL restent le mode d'accès prépondérant (40 %) à ce secteur de la Presqu'Ile*", précise le bilan pour les samedis.

"*L'impact des expériences piétonnes sur le mode de transport utilisé par les visiteurs est réel, mais modéré : la part des visiteurs qui sont venus en voiture baisse logiquement (de 22 % à 17 %), ainsi que celle des vélos (de 5 % à 3 %), au profit de la marche à pied (de 29 % à 34 %). Avec ou sans expériences piétonnes, les TCL restent le mode d'accès prépondérant (40 %) à ce secteur de la Presqu'île*", précise le bilan pour les samedis.

Durant ces mêmes journées, les points qui montrent une forte progression de la satisfaction sont : "*le niveau de bruit, l'environnement sonore, la facilité pour se promener quand on est en famille avec des enfants, la qualité de l'air, l'absence de pollution, la facilité des déplacements pour les personnes fragiles, comme les personnes âgées ou handicapées et la présence de la végétation, d'arbres, de plantes ou de fleurs*".

En semaine, le bilan sur le ressenti est plus mitigé avec seulement trois points en progression : "*le niveau de bruit, les conditions pour circuler à vélo, les conditions pour stationner à vélo*", tandis que quatre autres baissent : "*la facilité de déplacements pour les personnes fragiles, la présence de végétation, d'arbres, de plantes ou de fleurs, les conditions pour circuler en voiture sur le secteur, les conditions pour stationner en voiture sur le secteur*".

Encore une fois, comme nous l'avions souligné, l'ambiance en semaine était très différente, avec des conducteurs qui pouvaient circuler plus rapidement et l'apparition régulière de tension dans le périmètre (lire aussi : l'art de se faire engueuler par les conducteurs).

Impossible retour en arrière

Dans tous les cas, la limite de ces études demeure le caractère éphémère de la piétonnisation à chaque reprise. Rien n'indique que dans un temps plus long, les résultats ne seraient pas différents.

Comme nous l'écrivions dès le 28 septembre, le retour en arrière semble désormais impossible et le déploiement d'une forme de piétonnisation dans la presqu'île de Lyon semble aller dans le sens de l'histoire (lire ici).

L'installation de bornes rétractables, lancée par la métropole, pour quadriller l'ensemble du périmètre d'ici un an offrira l'outil idéal pour imaginer la piétonnisation qui suivra : pérenne, éphémère, en fonction des horaires... Place désormais aux candidats aux élections municipales et métropolitaines pour imaginer le centre-ville de demain.