



**PROJET
CONTRIBUTION DE L'UCIL
CONCERTATION « RIVE DROITE DU RHÔNE »**

La Métropole et la Ville de Lyon ont lancé une concertation sur le projet de réaménagement et de reconquête de la Rive droite du Rhône.

**PRELIMINAIRE
SUR LE CADRE DE CETTE CONCERTATION**

Avec un délai d'à peine 1 mois 1/2 (la période des fêtes de fin d'année ne pouvant raisonnablement pas être comprise dans la période de concertation) ;

En concurrence avec d'autres concertations menées par le SYTRAL et la Métropole sur la même période ;

Avec une réunion de lancement dont le lieu a été modifié au dernier moment sans information des participants en amont (il n'est pas agréable de trouver porte close au Palais de la Mutualité)

⇒ Il a été difficile de travailler sérieusement ce projet pour formuler un avis éclairé.

**SUR L'OBJET DE CETTE CONSULTATION
RECONQUETE DE LA RIVE DROITE DU RHÔNE**

1. L'UCIL ne peut que se féliciter d'un projet qualitatif d'aménagement de la Rive Droite du Rhône.

L'UCIL rappelle que cet objectif a déjà été affiché dans le passé récent :

Il avait été proposé par l'ancien 1^{er} Adjoint au Maire de Lyon, André Soulier, qui projetait de couvrir une partie de l'axe Nord Sud.

Il a été préfiguré par l'ancien Maire de Lyon, Michel Noir, qui a créé la trémie Antonin Poncet en reliant cette place requalifiée au Rhône.

2. L'UCIL s'interroge sur l'objet de ce projet :

- Est-ce la reconquête de la rive droite du Rhône ?
- Ou la diminution de la place de la voiture en ville ?

Si l'ambition de reconqu岸rir la rive droite du Rhône est souhaitable, avec sa conséquence inévitable de réduction de l'emprise de voirie et de la place de la voiture en ville, ce projet semble davantage être placé dans l'objectif premier de réduire la place de la voiture, inversant l'ordre des priorités.

3. L'UCIL considère qu'il faut revenir à une approche globale de ce projet :

- Etudier au préalable les flux internes à la Presqu'île et ceux la traversant (Nord/Sud-Est/Ouest)
- Etudier ensuite les alternatives à ces flux et les organiser
- Envisager enfin les aménagements qui permettent de concilier à la fois les flux résiduels qui restent nécessaires et la reconquête de la rive droite (sans oublier la Rive gauche)

Le projet de reconquête des Rives doit donc définir au préalable la future organisation de la circulation et de la vie interne à la Presqu'île. Le projet d'apaisement de la Presqu'île, évoqué en parallèle à la reconquête de la Rive droite, doit être intégré dans ce projet :

- o L'UCIL se préoccupe particulièrement du cadre de vie des habitants. La Presqu'île doit rester une zone habitée, ce qui signifie qu'il ne faut pas faire fuir ses habitants :
 - exaspérés par le bruit ou l'insécurité : le bruit routier et l'insécurité routière actuels risquent d'être remplacés par un autre type de bruit et d'insécurité comme l'a montré l'aménagement de la rive gauche du Rhône.
 - exaspérés de ne pouvoir se déplacer qu'à pied, vélo ou transport en commun, faute de stationnement résident en voirie (en fort déclin dans le projet) ou en sous-sol (quel avenir pour le stationnement résident en parking ?), et faute d'accès à leur domicile pour décharger. Les habitants de la Presqu'île sont libres de disposer ou non d'1 véhicule.
- o L'UCIL s'inquiète de la fragilité de l'attractivité commerciale toute particulière de la Presqu'île. Le commerce bénéficie de la qualité du réseau de transport en commun et bénéficiera de l'apaisement du trafic à l'intérieur de la Presqu'île, mais pâtira d'une piétonisation trop stricte et des difficultés d'accès/stationnement à la Presqu'île.

Le projet de reconquête des Rives doit étudier au préalable les flux traversant la Presqu'île (Nord/Sud, mais aussi Est/Ouest dont certains méritent d'être maintenus) et anticiper, pour voir ceux qui peuvent d'être réorientés ailleurs ou vers d'autres modes de déplacements, au lieu de les faire disparaître de manière contrainte.

L'UCIL rappelle que le préalable à ce type de projet est d'organiser une alternative à ces flux traversant la Presqu'île, qui est le bouclage du périphérique à l'ouest, appelé également Anneau des Sciences.

La diapositive 25 du document de présentation de la réunion publique est particulièrement éclairante sur ce point, mais il manque encore certains éléments :

- o elle montre une origine et destination des véhicules bien répartie entre un flux interne au centre de la Métropole et un flux externe dont une partie doit être limitée.
- o elle montre aussi un équilibre entre un flux externe au Centre de la Métropole d'origine métropolitaine et un flux externe extra métropolitain dont une partie est probablement traversante et n'a pas sa place ici. Ce flux serait orienté ailleurs s'il existait l'infrastructure périphérique alternative.

4. L'UCIL regrette le choix de poser des principes « invariants » à ce projet, qui limitent le champ de la concertation.

Il est surprenant de voir que la trémie Antonin Poncet qui est récente et globalement qualitative, soit vouée à la destruction en tant qu'invariant, alors qu'elle donne en grande partie satisfaction et que d'autres trémies beaucoup moins qualitatives sont mises en débat.

Il est tout à fait possible de la conserver dans le cadre actuel, avec quelques modifications.

En conclusion, l'UCIL réaffirme son intérêt pour la démarche initiée par la Ville de Lyon et la Métropole sur ce projet ambitieux, mais souhaite une approche plus globale de la circulation en centre-ville et un aménagement plus concerté et consensuel.

A LYON, le 21 décembre 2021
Le Président de l'UCIL
Bertrand JABOULEY

