



CONTEXTE DU QUARTIER DE L'INDUSTRIE : un aménagement fait par la SERL pour le compte de la Métropole.

Mésusages constatés de stationnement sur chaussée et de vitesses excessives.

L'aménagement est relativement minéral. Le tronçon central comporte quelques arbres mais peu de strates basses (importantes pour infiltrer l'eau, favoriser la santé des arbres et rafraîchir la rue). Un projet de végétalisation de la rue des Docks permettra de planter de nouveaux arbres et de créer des bandes plantées. Concertation à venir en 2024

Le quartier comporte beaucoup de rues neuves. Suite à un choix des mandats précédents, l'aménagement n'est pas conforme avec la législation en vigueur : la loi LAURE (1996) complétée en 2019 par la loi LOM. Cette législation oblige la création d'aménagements cyclables pour tout nouveau projet de voirie.

La Métropole récupère la gestion de l'aménagement suite à la fin des travaux de la SERL.

Objectif de la réunion : revoir le plan de circulation et l'intégration des bandes cyclables.

**Projets ultérieurs :**

Projet de végétalisation à la programmation pluriannuelle d'investissement de la Ville de Lyon pour la rue des Docks.

Étude de création d'un marché dans le quartier de l'Industrie (étude de la Ville de Lyon).

### Échanges et Questions suite à la présentation :

**Public :** Problèmes de circulation liés à la sortie du cinéma. Demande d'inversion du sens de circulation du haut de la rue Laborde.

**Réponse :** Le projet permet de simplifier le carrefour Docks/Laborde et de fluidifier la sortie du parking du cinéma. L'inversion du haut de la rue Laborde pour sortir sur la rue Carret provoquerait un bouchon en sortie de parking car très peu de voitures pourraient se stocker au feu. Un renfort de l'attractivité cycles via un maillage plus fort permettra un report modal.

**Public :** Des participants expriment la crainte d'une augmentation des flux dans le quartier depuis la rue Joannes Carret, notamment devant l'école.

**Réponse :** L'objectif est de dissuader le trafic de transit dans le quartier. En contraignant un peu la circulation routière, on peut réduire le trafic aux personnes ayant un intérêt local (salariés, habitants, livraisons ou interventions d'artisans...). C'est l'esprit de ce qu'on appelle les « Superblocs » initiés à Barcelone.

La grosse copropriété dont le parking s'ouvre sur la rue des Brasseries n'aura plus de nécessité de passer devant l'école, contrairement à aujourd'hui. Cependant, pour éviter d'obliger les salariés qui sortent du parking d'entreprise rue Jean Marcuit à passer devant l'école et faire un grand détour, la continuité de la rue Marcuit sera maintenue (**modification du projet présenté**). Globalement, il y aura moins de trafic devant l'école.

**Public :** rue Félix Mangini, la circulation est rapide, c'est dangereux. Inquiétudes sur les vitesses et sur la sécurité des passages piétons la nuit.

**Réponse :** Le sujet de la vitesse rue Félix Mangini n'est pas nouveau et ne sera pas résolu par la modification du plan de circulation.

Suite aux modifications, seuls les riverains auront un intérêt à l'emprunter.

La métropole va réfléchir à des aménagements légers et transitoires pour accompagner le projet et réduire les possibilités de prises de vitesse dans la rue.

**Public :** Sortie rue Jean Marcuit : c'est très dangereux ; avec la piste cyclable + les piétons.

La sortie de la rue Laborde est dangereuse, avec la piste cyclable, les piétons, le manque de visibilité lié aux bâtiments au 58 et 59 quai Sédallian, mais aussi avec la présence d'un silo à verre et d'un silo à vêtements. Au moins deux accidents mortels depuis 2020. Des plateaux ralentisseurs ?

**Réponse :** Un travail est en cours avec la métropole pour sécuriser ce carrefour, et le quai en général, dans le cadre de la Voie Lyonnaise 3 (aménagement cyclable définitif du quai de Saône). Un plateau ralentisseur ou un carrefour à feu sont possibles. C'est en dehors du périmètre considéré pour la réunion publique. Les silos seront déplacés rapidement par les équipes de la métropole, le temps de définir un emplacement plus approprié.

**Public :** Au croisement de la rue de la Martinique avec la rue Laborde : demande de protéger les trottoirs car il y a du stationnement illicite le soir.

Lorsque le cinéma est ouvert, le soir, le stationnement illicite est très présent sur les trottoirs et sur la chaussée. Les gens ne se garent pas dans le parking à proximité car celui-ci est trop cher.

**Réponse :** Un point sur le stationnement : 800 places sur voirie dans le secteur payant, alors que tous les logements neufs ont au moins un stationnement privé associé. On ne dénombre que 100 abonnements en stationnement payant dans le quartier de l'Industrie.

C'est bien noté pour le besoin de remettre du mobilier pour mieux empêcher le stationnement sur trottoir. La ville travaille sur l'amélioration du contrôle du stationnement payant, et le projet présenté n'impacte pas le stationnement.

De manière plus générale, quand il manque du mobilier, il faut signaler directement à la métropole via l'application Toodego.

**Public :** présence de trottoirs sur le trottoir. Exemple du référendum à Paris sur l'usage des trottoirs pris en exemple.

**Réponse :** À Lyon, le choix a été fait de réguler. L'obligation de stationner sur des emplacements prévus est en cours de déploiement et fonctionne bien dans les arrondissements où elle est déjà en place.

**Public :** La desserte TCL n'est pas satisfaisante, notamment la ligne 31, souvent en retard et pleine. Après 23h30, il n'y a presque plus de transports en commun (1 bus à minuit).

**Réponse :** Concernant les TCL, il y a des projets d'augmenter les dessertes, mais elles se heurtent encore au manque de chauffeurs. Cependant, la ligne 31 est bien identifiée comme problématique. Bonne nouvelle, à l'automne prochain, la desserte spécifique du quartier aux heures de pointe par une ligne 31 raccourcie devrait concerner le quai Sédallian au retour vers la gare de Vaise et plus seulement la rue Carret en venant de la gare de Vaise.

**Public :** Aux heures de pointe, le transit routier est très important, il y a des bouchons. Quid des personnes à mobilité réduite ?

**Réponse :** Les personnes à mobilité réduite n'ont majoritairement pas le permis et ne sont pas autonomes en voitures. En revanche, l'existence de zones piétonnes ou de trottoirs larges facilite fortement leurs déplacements en autonomie. Par ailleurs, le projet n'empêche l'accès à aucun service et aucun logement.

Plus de la moitié des trajets de véhicules se font pour des distances de moins de 3 km, dans la métropole de Lyon. Les trajets évitables sont une cause majeure de création de bouchons.

Contrairement aux idées reçues, la réduction de la place allouée à la voiture n'engendre pas nécessairement d'aggravation des bouchons : elle permet du report vers d'autres modes de déplacements, peut permettre d'éviter le trafic de transit dans des rues inadaptées, etc.

Exemple rue de Saint Cyr : suite aux travaux, les bouchons sont moins importants qu'avant les travaux, et les bus ont connu une forte amélioration.

Concernant le projet de l'Industrie, on ne touche pas aux axes de transit que sont le quai et la rue Carret, donc pas d'impact.

Mais il faut rappeler que la pollution de l'air tue plusieurs milliers de personnes chaque année en France, et la pollution aux dioxydes d'azote est très importante à Lyon, au-delà des seuils sanitaires. C'est une pollution essentiellement due au trafic automobile.

**Public :** un participant exprime sa crainte d'augmentation des nuisances si il n'y a plus de circulation motorisée, et évoque un risque de squat et de musique.

**Réponse :** Il n'y a pas de remontées spécifiques d'insécurité dans le quartier de l'Industrie. Ailleurs dans l'arrondissement, on note que l'activité en soirée (bars avec terrasses, animations) est un facteur qui limite les phénomènes de squat. Par ailleurs, rien ne permet de conclure que les zones piétonnes favorisent le squat (au contraire, dans l'arrondissement, la quasi-totalité des zones sujettes au squat sont facilement accessibles en voiture, et plusieurs sont même des parkings).

