

## COMPTE-RENDU

### 1<sup>ère</sup> réunion du comité de suivi du projet Expériences piétonnes Lyon Presqu'île :

Jeudi 5 septembre 2019 – 18h-20h

#### Participants :

ANDRIEU Manon	Asso. Carré Romarin (Les Poupées)
BAGNON Fabien	La Ville à Vélo
BARNET Olivier	Conseil de quartier : Bas des Pentes
BARRAS Anne	Mairie du 1er arrondissement
BARSUMIAN Mathias	Asso. La Rue E. Zola
BLANCHON Sylvaine	UMIH Rhône
BRINGUIER Marc	Le DAUPH'AIN
CASALS Julien	Cabinet NOVA7
CHÂTEAU Carole	Carré Nord Presqu'île
CHAUVIN Vincent	Asso. Rue Jean de Tournes
COSTE Caroline	Asso Quartier Capucins
DELESTRA Sébastien	Métropole de Lyon
DOLGOPOLOFF Pascal	Point de Vue sur la Ville
ESCOFFIER Rémi	UNIS Lyon Rhône et Rhône-Alpes
EYRAUD Denis	UCIL
GASCOIN Yves	Droits du piéton
GICQUEL Yann	Métropole de Lyon
GOBERT Marie-Anne	Métropole de Lyon (Cabinet du Président)
GROSJEAN Pauline	Presqu'île en colère
GUINCHARD Marielle	Quartier Auguste Comte/La Galerie
HOUSSAIS Pierre	Métropole de Lyon
JESTIN Anne	Ville de Lyon
MARCHAND Valérie	Métropole de Lyon
MAREC Michel	CIL Centre Presqu'île
MASSON Jean-Paul	UCIL commission piétons
MICHEL Olivier	My Presqu'île
MORIEUX Quentin	Asso. Rue de l'ancienne Préfecture
PANACCI Solange	Célestins demain
PINET Stéphanie-Anne	Mairie du 2e arrondissement
POLY Régis	CCIL
PREUILH Pierre	CCIL
RENART Loïc	UMIH Rhône
RICHARD Alexandre	Conseil de quartier : Bellecour-Cordeliers
RICHEMONT Caroline	Métropole de Lyon
ROCHE Etienne	Métropole de Lyon (Cabinet du Président)
ROUGEMONT Gaëlle	Métropole de Lyon
SACCO Cécile	Métropole de Lyon
SOULARD Pierre	Métropole de Lyon
TOBIA Nicolas	Asso. Rue Ste Catherine
VAGOGNE Xavier	Métropole de Lyon
VERJAT Sidonie	Conseil de quartier Bas des Pentes

**Animateurs** : Boucif KHALFOUN (Métropole de Lyon, Direction de la Prospective et du Dialogue Public DPDP) et Quentin VERNETTE (Métropole de Lyon, DPDP)

**Assistance rédactionnelle** : Caroline JANUEL (réseau de veille DPDP)

*NB. Les échanges sont présentés par thème et non par ordre chronologique.*

*Voir le support de présentation pour les cartes et illustrations.*

## Rappel des objectifs proposés lors de la réunion publique du 9 juillet 2019

- Lancer une démarche d'expérimentations, concerter tout en testant les dispositifs de piétonnisation
- Aménager une ville durable, avec plus de nature, moins de bruit et de pollution
- Retrouver du plaisir à habiter, consommer, se promener dans la Presqu'île
- Soutenir l'activité commerciale et touristique
- Favoriser les modes actifs de déplacement en ville

## Présentation des deux instances de gouvernance et de construction du projet

Marie-Anne GOBERT remercie les nombreux participants pour leur présence : commerçants, résidents, professionnels du tourisme, etc. Cette rencontre fait suite à la réunion publique du 9 juillet dernier où l'idée d'expérimenter la piétonnisation de la Presqu'île avait été présentée par le Président de la Métropole de Lyon, David KIMELFELD. Cette expérimentation piétonne permettra de **tester des options et d'échanger régulièrement pour en tirer les enseignements.**

Marie-Anne GOBERT présente ensuite les deux instances de gouvernance et de construction du projet :

- **Le comité politique**, composé des représentants élus de la Métropole, de la Ville de Lyon et des Mairies d'arrondissement. Il est chargé de la mise en œuvre des expérimentations de piétonnisation.
- **Le comité de suivi technique**, composé d'un représentant par partenaires associés au projet, associations, conseils de quartier et comités d'intérêt locaux, chambres consulaires, représentants professionnels... C'est l'instance de dialogue autour des expérimentations de piétonnisation.

**Pourquoi ne pas avoir opté pour un comité unique ?** Les représentants des partenaires du projet et les élus n'ont pu être réunis au sein d'un même comité pour des contraintes juridiques liées à la période pré-électorale (élections municipales et métropolitaines). « *Les 2 comités travaillent donc en parallèle, mais les présentations du projet et les propositions y sont identiques, etc.* » précise Marie-Anne GOBERT. Il s'agit bien sûr de tenir compte des 2 comités pour améliorer la démarche.

La période pré-électorale a aussi entraîné une modification du calendrier présenté le 9 juillet puisque l'ensemble de **la démarche expérimentale doit être terminée avant fin décembre.** Ce calendrier prend néanmoins en compte les temps de préparation et de réflexion nécessaires à une telle démarche.

## Principes de fonctionnement

### Le calendrier

Ont déjà eu lieu : la réunion publique le 9 juillet et le 1<sup>er</sup> comité politique le 2 septembre. Les échéances suivantes sont présentées par Quentin VERNETTE :

- **Septembre** : mesures de « l'état initial » (enquêtes et comptage). Ces mesures auront lieu des samedis « classiques » où la Presqu'île n'est pas piétonne.
- **Samedi 28 septembre** : 1<sup>ère</sup> journée d'expérimentation de la piétonnisation, mesures de « l'état expérimentation » (enquêtes et comptage) afin de pouvoir estimer l'impact de la piétonnisation sur différents paramètres (voir ci-après).
- **Samedi 12 octobre** : 2<sup>e</sup> journée d'expérimentation, mesures de « l'état expérimentation » (enquêtes et comptage)
- **Samedi 26 octobre** : 3<sup>e</sup> journée d'expérimentation, mesures de « l'état expérimentation » (enquêtes et comptage)
- **Début novembre** : 2<sup>e</sup> comité politique et 2<sup>e</sup> comité de suivi où auront lieu la **restitution des enquêtes**.

Il est proposé également de créer **des groupes de travail spécifiques** pour approfondir les sujets jugés nécessaires en groupes plus restreints que le comité de suivi. Ces groupes de travail pourraient se réunir en septembre et/ou octobre selon les souhaits des participants.

### Temps d'échanges : les dates de l'expérimentation

Pourquoi ne pas avoir prévu d'expérimentation un jour de la semaine ? (Michel MAREC)

Boucif KHALFOUN rappelle qu'il s'agit d'une 1<sup>e</sup> phase d'expérimentation qui effectivement ne concerne que 3 samedis. Selon les résultats, d'autres jours pourront être envisagés.

### Un périmètre issu de la concertation, deux dispositifs

Valérie MARCHAND (gestionnaire de voirie) présente le périmètre concerné par la piétonnisation, modifié suite aux remarques des partenaires à la réunion du 9 juillet :

- Le périmètre s'étend du nord de la place Bellecour (rue Grenette non incluse) à la rue Leynaud incluse (pentes de la Croix-Rousse)
- Il s'étend à l'ouest jusqu'aux quais de la Pêcherie, Saint-Antoine et des Célestins et à l'est jusqu'aux quais Jean Moulin et Jules Courmont. Les quais ne sont pas inclus dans le périmètre.

Dans ce périmètre, **la priorité sera donnée aux piétons les 3 samedis d'expérimentation de 11h à 20h** : ils sont autorisés à cheminer sur les chaussées et sont prioritaires sur tous les véhicules. L'accès aux véhicules est autorisé uniquement aux riverains et à certains ayants droits. **Les véhicules autorisés devront limiter leur vitesse à 5 km/heure, à l'exception des transports en commun limités à 20 km/h.**

Deux types de réglementation de stationnement sont prévus :

- **Des zones où le stationnement est interdit à tous** (en vert sur la carte), telles que la rue de la République et les rues perpendiculaires (rues Thomassin, Ferrandière, Tupin, etc.)
- **Des zones où le stationnement est autorisé uniquement aux riverains** (en rose sur la carte), telles que les rues de Brest, Édouard Herriot, de la Bourse, etc.

### Réglementation, circulation, impact stationnement

Xavier VAGOGNE précise que **tous les parkings restent accessibles : ceux de la Métropole et les parkings privés**. Pour y accéder, il faudra nécessairement emprunter les rues prévues par le dispositif. **Des rues corridors bien précises seront balisées et fléchées au sol** pour limiter les trajets dans le périmètre de l'expérimentation. Par exemple, l'accès au parc Grolée se fera uniquement par la rue Saint Bonaventure.

Valérie MARCHAND explique comment seront filtrés les accès. Contrairement à Bordeaux qui a une zone piétonne un dimanche par mois et a fait le choix de ne pas utiliser de panneaux spécifiques, **des panneaux d'environ 1,20 m sur 1 sont prévus pour l'expérimentation**. Ils seront installés dès la semaine prochaine à toutes les entrées de la zone. L'objectif est de permettre aux usagers de prendre connaissance des dates de l'expérimentation piétonnisation et de ses impacts sur la circulation et le stationnement. Il s'agit de **panneaux informatifs** et non règlementaires. Il y figure les mentions suivantes :

- Samedi 28 septembre, samedi 12 octobre et samedi 26 octobre.
- Circulation interdite de 11h à 20 h
- Interdit à tous véhicules sauf cycles, TC et véhicules autorisés par arrêté
- Accès Parking, suivre marquage P
- Vitesse 5 km/h, sauf TCL
- Stationnement interdit sauf riverains et certaines rues » ou « Stationnement interdit à tous » selon les zones
- Piétons sur chaussée.

### Temps d'échanges : la gestion des parkings

Pauline GROSJEAN demande des précisions sur la gestion des places de parkings : comment savoir si les personnes rejoindront bien un parking ? Le nombre de places sera-t-il communiqué aux portes d'entrée du périmètre ? Le nombre de places restantes du Central Parc n'est pas affiché...

Xavier VAGOGNE répond que les corridors seront bien balisés, que le nombre de places restantes sera communiqué. Le Central Parc est en effet un cas particulier, l'équipe projet prendra contact avec le gestionnaire de ce parking.

Marie-Anne GOBERT ajoute que la Métropole travaille en étroite collaboration avec LPA : des modes de coordination seront trouvés. LPA, Sytral et Keolis, ainsi que des membres de l'Office de tourisme seront présents au prochain comité de suivi.

### Les usagers autorisés à accéder

- les cycles et engins de déplacement personnel motorisé

- les services de secours et d'intervention d'urgence,
- les services de police et services publics,
- les riverains dont le domicile est situé dans le périmètre,
- les non-résidents disposant d'un garage situé dans le périmètre,
- les véhicules utilisés par les personnes ou organismes titulaires d'une carte mobilité,
- les TCL, Lyon City Bus et Lyon City Tram,
- les taxis et les VTC,
- les véhicules effectuant des livraisons. Mais à 11h, la majorité des livraisons aura été faite.
- les véhicules de transport de fond et de convois funéraires,
- les véhicules utilisés par les professionnels de santé,
- les véhicules des artisans en intervention,
- les véhicules d'auto partage labellisés, c'est-à-dire les voitures BlueLy, Citiz LPA, Yeah !... Il ne s'agit pas de co-voiturage organisé entre usagers.
- les véhicules utilisés pour les déménagements. C'est une demande qui avait été faite lors de la dernière réunion.
- les véhicules des clients des hôtels, pour aller déposer ses bagages par exemple.

### **Temps d'échanges : circulation des trottinettes, des cycles et sécurité**

Les trottinettes seront-elles bridées à 5 km/h ? (Olivier MICHEL)

Valérie MARCHAND répond que les véhicules ne sont pas bridés : la vitesse souhaitée est en effet très basse. « *Les flux de piétons devraient contribuer à limiter les vitesses des trottinettes, on espère que les gens vont se discipliner... Il n'a pas été possible de mettre en place les corridors envisagés lors de la réunion du 9 juillet sur ces 3 samedis* ».

Loïc RENART estime que la sécurité n'est pas abordée avec suffisamment de sérieux : « *actuellement, les trottinettes vont à 30 km/h même en présence de nombreux piétons. Vous prenez un risque énorme à ne pas prendre ce sujet en main* ».

Xavier VAGOGNE précise que la demande de brider les trottinettes à 5 km/h a été faite aux opérateurs pendant ces jours d'expérimentation.

Marie-Anne GOBERT informe les participants que la Métropole de Lyon travaille avec la Ville de Lyon et la Préfecture (réunions régulières) pour garantir une sécurité maximale lors de ces expérimentations. Une réunion va prochainement permettre de repasser finement en revue tout le dispositif. Les remarques et craintes liées à la présence des trottinettes sont considérées. En plus des contrôles envisagés aux entrées et sorties du périmètre, les modes d'intervention de la Police pour faire respecter le dispositif sont également travaillés.

Pascal DOLGOPOLOFF rappelle, au nom de l'association Point de Vue sur la Ville, que les trottinettes sont un sujet quotidien de préoccupation pour les personnes mal et non-voyantes qui ont de plus en plus de mal à se déplacer. Garées ou en mouvement, les trottinettes sont des obstacles supplémentaires sur l'espace public. L'expérimentation autorisant la circulation des trottinettes envoie un message contradictoire avec la réglementation qui devrait être dévoilée fin septembre : « *les usagers des trottinettes vont se sentir encore plus libres de faire à leurs guises et compliquer un peu plus nos déplacements. Au moindre incident, nous nous mobiliserons* ».

Loïc RENART ajoute que de nombreuses personnes, familles, personnes avec poussette, etc., ne se rendent plus en Presqu'île en raison des trottinettes.

Marc BRINGUIER, représentant les vélos-taxis, estime que la vitesse de 5 km/h demandée est trop basse : les usagers ayant recours aux vélos-taxis le font pour gagner du temps. Les vélos-taxis roulent au maximum à 20 km/h. Si ceux-ci et les autres cycles roulent à la même vitesse de déplacement qu'un piéton, le gain de temps n'existe plus. N'y aurait-il pas une distinction à faire entre les cycles et les trottinettes ?

*« La vitesse est limitée à 5 km/h sur les deux types d'axes. Il serait intéressant justement de les différencier. L'expérimentation donne aussi l'occasion de communiquer sur le partage de l'espace public »* estime Fabien BAGNON.

Valérie MARCHAND répond que la vitesse sera certainement différente si l'expérimentation devient pérenne. La vitesse de 5 km/h est en effet contraignante pour les vélos, mais il s'agit lors de ces trois journées d'expérimentation de donner un signal fort aux usagers. C'est une vitesse exceptionnelle assure Marie-Anne GOBERT. *« Opter pour une seule vitesse permet aussi plus de lisibilité pour les usagers et contribue à donner aux piétons un sentiment de sécurité »*. Le dispositif a été pensé pour que chacun soit gagnant, que les usagers redécouvrent la Presqu'île, y fassent leurs achats, etc. ajoute Marie-Anne GOBERT.

La configuration des entrées et sorties de la zone s'apparente-t-elle à celle de la Fête des Lumières (agents de sécurité, voitures-béliers, etc.) ? MyPresqu'île organise l'événement [Re]trouvailles du 12 au 14 octobre : il serait judicieux de mutualiser les moyens suggère Olivier MICHEL.

### **Temps d'échanges : information et filtrage des ayants-droits**

L'information pour les clients d'hôtel semble absente sur les panneaux fait remarquer Loïc RENART. Valérie MARCHAND confirme que la mention « Hôtels et parkings : accès autorisés » apparaît bien sur les panneaux.

Comment organiser le filtrage des visiteurs sans occasionner des ralentissements par exemple le long de la place Bellecour ou des quais ? (Olivier MICHEL). Xavier VAGOGNE répond que les zones de filtrage sont aménagées un peu en retrait afin de ne pas gêner la circulation. C'est un point qui fait aussi partie de l'expérimentation.

Est-il prévu des hôtes et hôtesse d'accueil et d'information ? (Carole CHÂTEAU). Marie-Anne GOBERT explique que ce personnel n'est pas prévu car il est au contraire aux règles juridiques pré-électorales. Cela pourrait être considéré comme un moyen de valoriser l'expérimentation pour en tirer profit...

## **Modalités d'accompagnement de la démarche**

### **Les dispositifs de gestion des entrées et sorties de zone**

Xavier VAGOGNE rappelle tout d'abord que l'accès à la zone sera libre pour les commerçants jusqu'à 11 h.

Seront mis en place :

- **Un poste de coordination de 10 h à 20 h** chaque samedi, organisé par la Métropole de Lyon pour faire le lien avec les vigiles et répondre aux questions en cas de problème
- Le dispositif de sécurisation des entrées (23) et de certaines sorties (5) dès 10 h, dont le filtrage effectif sera assuré par 2 vigiles de 11h à 20h. **Les ayants droits devront présenter aux vigiles un justificatif de domicile (ex. facture EDF, quittance de loyer), de livraison ou d'achat** (ex. si une personne vient retirer un meuble ce jour-là). Ces cas avaient été soulevés le 9 juillet.
- Le retour à la normale aura lieu à 20 h.
- **23 entrées filtrées** par 2 vigiles et mise en place de 2 à 3 barrières de police
- **5 sorties filtrées** par 2 vigiles avec mise en place de 2 à 3 barrières de police (demande de la Préfecture)
- Demande de mobilisation de la police municipale sur certains points comme la rue Puits Gaillot
- Pour les autres sorties : des panneaux « sortie de zone à trafic limité » seront installés.

Valérie MARCHAND souligne **l'importance des commerçants qui joueront le rôle de relais d'information** auprès de leurs visiteurs et participeront à la réussite de cette expérimentation pensée pour préserver, voire favoriser, les activités commerciales. *« Si chacun joue le jeu, il y aura une différence sensible de trafic qui permettra de réellement expérimenter la piétonnisation. Si celle-ci n'est pas ressentie par les piétons parce qu'il reste encore trop de véhicules, l'expérimentation sera un échec ».*

#### **Temps d'échanges : pédagogie autour du partage de la voirie**

Avez-vous prévu d'intensifier les partenariats avec les modes doux lors des journées d'expérimentation ? (Carole CHÂTEAU)

*« Une communication accrue autour du partage de la voirie fait partie des préoccupations de la Métropole : sommes-nous à la fin d'un modèle ? Profitons de cette expérimentation pour rappeler les règles de bonne conduite et renforcer la sensibilisation »* répond Marie-Anne GOBERT.

Les résultats de l'expérimentation nous permettront d'avancer sur le partage de l'espace public, les ressentis de chacun, les freins à lever, etc. ajoute Boucif KHALFOUN.

#### **Le plan de communication**

Gaëlle ROUGEMONT présente les différents modes envisagés pour **apporter l'information le plus largement possible, aux habitants et commerçants mais aussi à l'ensemble des métropolitains**. L'information est en effet primordiale pour la réussite de l'expérimentation. L'enjeu est aussi de rendre le plus clair possible un dispositif complexe :

- Semaine 09/09 : article dans Met#1 (une double-page), rubrique complète sur le site grandlyon.com (déroulé et objectifs de la démarche, plan, Foire aux questions...)
- Semaines 16/09 et 23/09 :
  - diffusion de flyers dans les boites aux lettres des riverains,
  - pose flyers « stationnements » sur les parebrises riverains

- portage documents (flyers/affichettes) commerces, têtes de réseaux et lieux publics (mairies d'arrondissements...),
  - opération de street-marketing auprès des usagers de la Presqu'île le 21/09
  - achat d'espaces presse (Progrès, C-News et 20'), diffusion d'information sur les écrans digitaux métro stations Hôtel de Ville, Cordeliers, Bellecour, Perrache
  - pose 10 panneaux grand format pour automobilistes à l'extérieur du périmètre,
  - publications régulières sur les réseaux sociaux (sponsorisées afin qu'elles soient vues le plus massivement possible)
  - diffusion kits communication aux associations, commerçants, hôteliers... sur simple demande.
- Le 28/09 : 150 bâches installées aux entrées et sorties de la zone d'expérimentation,
  - En amont des prochaines dates : mise en place du même dispositif. Les grands panneaux d'information resteront en place sur la zone toute la durée de l'expérimentation.

Une communication sur les panneaux à message variable de la Métropole et la diffusion des informations sur les supports de communication de la Ville de Lyon sont également prévues.

## Les attendus de l'expérimentation

### Mesurer en continu les déplacements

Pierre SOULARD explique les méthodes de mesure avant l'expérimentation (données déjà collectées et données du samedi 21) et pendant l'expérimentation, afin d'évaluer l'impact de la piétonnisation sur les différents flux :

- 13 points de comptages routiers + 2 points de comptages vidéo pour avoir des données piétons/vélos/automobiles dans et autour du périmètre
- relevés des niveaux de saturation, de vitesse et de temps de parcours sur le périmètre et les abords (CRITER + données IBM)
- analyse de la fréquentation des parkings (en ouvrage + quais)
- analyse de la fréquentation Vélo'v et trottinettes en libre-service dans le périmètre d'expérimentation.

### Temps d'échanges : points de comptage

Loïc RENART demande si les points de comptage sont fixes, s'ils peuvent être revus après la 1<sup>e</sup> journée d'expérimentation et comment leur emplacement a été choisi.

Pierre SOULARD répond que les points de comptage seront sur des emplacements fixes pour permettre la comparaison. Le choix repose sur la volonté de représenter des axes de typologie différente (voir carte de support de présentation) et sur la faisabilité technique.



## Temps d'échanges : mesure du stationnement

Michel MAREC estime qu'il serait intéressant de mesurer également le stationnement des résidents hors et pendant l'expérimentation, le jour comme la nuit, car la piétonnisation va diminuer le nombre de places disponibles...

Pierre SOULARD note cette proposition et verra avec ses collègues de la Ville de Lyon, responsable du stationnement, quelle méthode pourrait répondre à cette demande : enquête exhaustive, retour sur les forfaits résidents, autre ?

## Mesurer en continu la qualité de l'air et le bruit

Julie VALLET expose les dispositifs qui permettront d'évaluer l'impact de la piétonnisation sur la qualité de l'air et le bruit :

- Des balises fixes :
  - « Bruit »
  - « Pollution » : PM10 - PM2,5 - PM1, c'est-à-dire les particules fines inférieures à 10, 2,5 et 1 micromètres et NO<sub>2</sub> c'est-à-dire les oxydes d'azote qui sont des marqueurs du trafic automobile
- Des campagnes de mesures mobiles participatives (projet de recherche « 3 M'air ») sur 6 parcours en Presqu'île réalisés pendant l'expérimentation par des marcheurs équipés de capteurs dans leur sac à dos.
- Des données « expérimentales » qui nécessiteront une analyse de fiabilité
- Méthode de comparaison entre les zones (à l'intérieur et à l'extérieur du périmètre).

## Mesurer en continu la perception des usagers

Caroline RICHEMONT explique que l'ambition est de disposer d'éléments objectifs et chiffrés sur les comportements et les ressentis des usagers (habitants et visiteurs se déplaçant à pieds) de la Presqu'île à propos de leur « expérience de visite » les samedis hors expérimentation (samedis 7, 14 et 21 septembre) et les samedis concernés par l'expérimentation. L'enquête est réalisée par le cabinet Nova7. L'enquête ne porte en aucun cas sur l'opinion vis-à-vis du projet, mais bien les ressentis des personnes sur l'environnement piétonnisé. Les thèmes abordés seront :

- Le ressenti sur l'environnement sonore, olfactif, visuel, le confort des déplacements et de déambulation...
- Pour les visiteurs : motifs de la venue le jour de l'enquête, mode de déplacement utilisé...
- La notoriété de l'expérimentation en cours.

Principes de l'enquête :

- Enquête quantitative auprès d'un échantillon statistiquement représentatif
- Taille d'échantillon suffisante pour pouvoir établir des comparaisons entre les samedis avec et sans extension de la piétonnisation
- Chaque samedi de la période renseigné pour lisser d'autres facteurs explicatifs (ex. météo, actualité...)

Julien CASALS présente les éléments de méthode :

- 1600 Interviews en face-à-face sur différents secteurs à l'intérieur de la zone
- Répartition de l'échantillon : 400 usagers les samedis 7, 14 et 21 septembre (état 0) ; 800 usagers les samedis avec piétonisation (28/09, 12/10, 26/10) ; 400 usagers les autres samedis d'octobre et novembre
- Tests statistiques de comparaison entre échantillons indépendants (avec niveau de confiance de 95 %)
- En complément : reportage et interviews vidéo type micro-trottoir pour illustrer les données.

### **Temps d'échanges : choix des usagers interviewés**

Des typologies d'enquêtés sont-elles prévues ? Les habitants évitent par exemple de se promener dans la Presqu'île le samedi après 11h voire sont absents de la Presqu'île le WE pour certains d'entre eux. Ils risquent d'être sous-représentés dans l'enquête alors qu'ils sont directement concernés par le projet de piétonisation, explique Loïc RENART.

Julien CASALS répond que l'enquête porte exclusivement sur les particuliers (pas de professionnels exerçant dans la Presqu'île) évoluant à pieds dans le secteur, uniquement les samedis. L'âge, le lieu de résidence, etc. seront également demandés aux enquêtés.

### **Temps d'échanges : expérimentation dans un contexte de dégradation de la qualité de vie**

Pauline GROSJEAN confirme les pratiques évoquées ci-dessus : les habitants se promènent dans la Presqu'île principalement avant 11h et évitent les heures les plus fréquentées, y compris la nuit. Pourquoi avoir choisi cette plage horaire 11h-20h ? Profiter du dispositif et l'étendre jusqu'à 2h du matin -au moins- aurait été judicieux pour toucher encore d'autres usagers. Les habitants de la Presqu'île ne dorment plus, pas avant 2h ou 4h du matin...

Loïc RENART souligne la dissonance entre les moyens mis pour cette expérimentation, qu'il ne remet pas en cause, et les problèmes actuels de la Presqu'île : incivilités, tapage nocturne, « rodéos urbains », départ des familles, fermeture de classes dans les écoles...

Marie-Anne GOBERT répond que la Métropole et la Ville de Lyon ont bien en tête les urgences évoquées. « *Ce n'est pas parce qu'on met des moyens dans une expérimentation qu'on s'interdit de dégager des moyens pour traiter spécifiquement ces urgences* ». Elles n'ont toutefois pas vocation à être traitées dans le cadre de l'expérimentation, mais sont travaillées de manière spécifique.

Concernant l'expérimentation, le 2<sup>e</sup> comité de suivi, qui aura lieu en novembre, permettra de voir collectivement ce qu'on peut envisager pour la suite et construire ensemble la 2<sup>e</sup> phase de l'expérimentation (novembre-décembre) : jours d'expérimentation, plage horaire, etc.

Les sujets à approfondir peuvent aussi être traités au sein des groupes de travail spécifiques rappelle Boucif KHALFOUN.

### **Temps d'échanges : expérimentation dénuée d'animation festive, de végétalisation...**

Carole CHÂTEAU regrette que cette expérimentation annonçant de grands changements de nos villes, de nos pratiques, de nos mobilités... ne s'accompagne pas de marqueur festif. Ils sont très attendus par certains et craints par d'autres, c'est une révolution.

Marie-Anne GOBERT explique que la Métropole souhaitait mettre en place une animation mais que la période pré-électorale ne le permet pas. La 2<sup>e</sup> journée d'expérimentation vient juste s'adosser à un événement existant au sein de la Presqu'île : [Re]trouvailles. *« Quant à la végétalisation, elle nécessite de repenser l'espace public et de mettre en œuvre de véritables aménagements non temporaires (ex. végétalisation en pleine terre pensée pour lutter contre les îlots de chaleur urbains). Si on est amené à pérenniser la piétonnisation, elle devra effectivement s'accompagner d'une végétalisation ad hoc. Pour 3 samedis, ces aménagements ne sont pas possibles : ce sont les limites de l'expérimentation... »*.

Prolonger exceptionnellement les terrasses jusqu'à ces expérimentations (fin octobre) aurait contribué à mettre une dimension festive à la piétonnisation, suggère Loïc RENART. Solange PANACCI rappelle que les riverains ne dorment déjà plus et attendent le démontage des terrasses pour gagner un peu en tranquillité. Loïc RENART répond que les nuisances sonores ne proviennent pas forcément des terrasses qui ont des normes à respecter.

Dans le cadre de tout projet de piétonnisation, Sidonie VERJAT témoigne de *« l'amalgame fréquent : piétonnisation = multiplication des terrasses, bars, restaurants, chassant les autres commerces et les riverains... Or, ce n'est pas la réalité »*.

### **Temps d'échanges : expérimentation et travaux du projet Cœur de Presqu'île**

Les travaux en cours ne risquent-ils pas de parasiter un peu l'expérimentation ? demande Manon ANDRIEU.

Cécile SACCO explique que les travaux du projet Cœur de Presqu'île sont dans la dernière ligne droite mais que l'enjeu est aussi de capitaliser sur la redistribution des usages et la place du piéton dans l'espace public. Il sera en partie empêché par les travaux restants mais le périmètre reste très important. *« L'expérimentation représente une pierre à l'édifice d'un futur projet de piétonnisation. Elle va nous permettre d'avoir une approche sensible d'un projet d'aménagement, qui devra à terme traduire les différentes politiques publiques »*. Fin novembre, s'achèveront les travaux de la place des Terreaux, la place de la Comédie, les travaux de réparation de la place Louis Pradel. Fin décembre, la rue de la République, rue Victor Hugo, place Ampère quasiment dans leur intégralité (quelques travaux début 2020). En début d'année, quelques transversales de la rue Victor Hugo.

Le mouvement Carré Nord Presqu'île *« déplore le manque de concertation sur les travaux en cours, et rappelle la mise à mal de l'activité économique de 3 jeunes commerces quai Jean Moulin qui seront probablement réduits à cesser leurs activités dans les mois qui viennent... »*. Carole CHÂTEAU espère que le projet de piétonnisation permettra de *« renouer avec le sens du mot concertation, qui exige de l'écoute, du temps et de la communication »*.

Cécile SACCO répond que les travaux au niveau de cette zone seront livrés dès la semaine prochaine. *« Nous sommes déjà allés voir les commerçants et retournerons les voir pour les informer »*.

## Mesurer en continu l'activité économique

Yann GICQUEL explique l'intérêt d'une approche qualitative de ces mesures : il est important d'avoir un regard fin sur ce que vivent les entreprises et d'avoir un retour sur ce qu'en pense la clientèle. Sur ce volet, la méthodologie n'est pas encore cadrée totalement et mérite d'être construite avec les principaux intéressés. Les principes sont les suivants :

- **Mobilisation des associations de commerçants, des chambres consulaires, des représentants des entreprises hors commerces** pour participer à cette évaluation
- Modalités de contribution à débattre lors d'un groupe de travail ad-hoc à monter
- Appréciation qualitative de **la fréquentation** des commerces (volume, rythme...), **du chiffre d'affaires, de la typologie de la clientèle...**
- Appréciation du **ressenti de la clientèle** au travers des enquêtes de perception, mais aussi des remontées effectuées par les commerçants et leurs représentants.
- Idée de s'appuyer sur les dispositifs de suivi déjà utilisés le cas échéant par les acteurs locaux, ou d'imaginer d'autres médias complémentaires, avec l'enjeu d'utiliser une base d'évaluation commune avec des indicateurs partagés.

La Métropole reste à l'écoute et souhaite construire ce volet avec les principaux intéressés, ce sujet pourrait peut-être faire l'objet d'un groupe de travail spécifique.

### Temps d'échanges

Clément CHEVALIER met à disposition le baromètre expérimenté depuis plusieurs mois par My Presqu'île, co-construit avec plusieurs enseignes adhérentes, qui repose sur 6 indicateurs économiques (ex. évolution du CA par rapport à l'année précédente). Il conviendra de croiser cette source avec les fréquentations de transports en commun fournies par Keolis.

## Le travail avec le comité de suivi

Quentin VERNETTE, chargé avec Boucif KHALFOUN d'accompagner le travail du comité de suivi, résume les missions du comité de suivi :

- relais d'information/contributeurs pour les structures et publics représentés
- espace de partage et de discussion
- lieu de débat autour des résultats

Il est proposé :

- des temps intermédiaires en **groupes de travail** pour contribuer à l'expérimentation : communication, retours d'expériences, identification des points de blocage, sujets récurrents tels que les trotinettes, la sécurité, l'accompagnement vers et vers les modes doux, la pédagogie autour du partage de l'espace public, le suivi des stationnements, la vie nocturne, l'animation, l'activité commerciale, etc.
- une séance plénière après l'expérimentation pour le rendu des évaluations et partage des retours d'expériences (2<sup>e</sup> comité de suivi début novembre).

Les personnes intéressées sont invitées à se faire connaître auprès de Quentin VERNETTE et Boucif KHALFOUN.

### **Temps d'échanges : impact sur les zones limitrophes**

Avez-vous prévu des mesures d'impact sur les zones entourant le périmètre d'expérimentation (ex. report d'activité économique, de flux...) ?

Pierre SOULARD répond que sur la mobilité, les reports de flux seront étudiés.

Pour l'activité commerciale, Yann GICQUEL propose de se rapprocher des acteurs économiques aux franges (ex. sud Bellecour, rive gauche du Rhône).

### **Temps d'échanges : extension du périmètre de l'expérimentation jusqu'à Perrache**

Étendre l'expérimentation jusqu'à Perrache aurait été pertinent estime Michel MAREC.

Marie-Anne GOBERT répond que le sujet a été abordé lors de la réunion publique : le périmètre a déjà été étendu sur les pentes de la Croix-Rousse. Il n'est pas exclu d'étendre davantage le périmètre à l'avenir, cela dépend de la faisabilité, des moyens supplémentaires à mettre en œuvre, etc. Cela fait partie des sujets à discuter après la 1<sup>e</sup> vague d'expérimentations.

### **Temps d'échanges : compétences des vigiles**

Yves GASCOIN souligne la complexité du travail des vigiles devant faire face au très grand nombre d'ayants droits. Pour la formation et la mise en place des vigiles, tiendrez-vous compte de l'expérience acquise au cours des Fêtes des Lumières ?

Boucif KHALFOUN rappelle en effet les compétences particulières exigées pour les vigiles. Ceux-ci seront épaulés par une équipe projet très nombreuse et présente les jours de l'expérimentation au sein du PC central.

Etienne ROCHE précise que le prestataire responsable de la sécurité choisi travaille aussi sur la Fête des Lumières : ils sont rodés à l'exercice et savent gérer les frictions. Ils seront bien briefés et pourront également solliciter le PC central en cas de question.

## **Clôture du comité de suivi**

Marie-Anne GOBERT et Boucif KHALFOUN remercient l'ensemble des participants et les invitent à s'inscrire à des groupes de travail.

\*\*\*