

COMPTRE-RENDU
2^{ème} réunion du comité de suivi de l'expérimentation de la
piétonnisation de la Presqu'île

Lundi 7 octobre 2019 – 18h-20h30

Participants :

BAGNON Fabien	La Ville à Vélo
BAILLY Jean	Habiter rue Mercière
BASTIAN Florence	Asso Quartier Capucins
BARRAS Anne	Mairie du 1er arrondissement
BLANCHON Sylvaine	UMIH Rhône
BRINGUIER Marc	Le DAUPH'AIN
CASALS Julien	Cabinet NOVA7
CHÂTEAU Carole	Carré Nord Presqu'île
CHEVALIER Clément	My Presqu'île
COLOMBAUD Bernard	CIL Centre Presqu'île
DOLGOPOLOFF Pascal	Point de Vue sur la Ville
EYRAUD Denis	UCIL
FOREST Jean-Pierre	Métropole de Lyon (chargé de mission stationnement)
GASCOIN Yves	Droits du piéton
GINDRE Baptiste	UNIS Lyon Rhône et Rhône-Alpes
GOBERT Marie-Anne	Métropole de Lyon (Directrice adjointe du Cabinet du Président)
GROSJEAN Pauline	Presqu'île en colère
GUINCHARD Marielle	Quartier Auguste Comte/La Galerie
HEBERT Claire	Presqu'île en colère
HOUSSAIS Pierre	Métropole de Lyon
KELLER-MAYAUD Norbert	Ville de Lyon
LAROSE Michel	UCIL commission vélo
LEISLING Dorothée	Jeune Chambre Economique
LEPINE Bruno	CIL Centre Presqu'île
MARCHAND Valérie	Métropole de Lyon (gestionnaire de voirie)
MAREC Michel	CIL Centre Presqu'île
MASSON Jean-Paul	UCIL commission piétons
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 (Direction de la Prospective et du Dialogue Public)
ROUGEMONT Gaëlle	Métropole de Lyon (Direction de la communication)
SOULARD Pierre	Métropole de Lyon (Responsable Service Mobilités urbaines)
VAGOGNE Xavier	Métropole de Lyon
VERJAT Sidonie	Conseil de quartier Bas des Pentes
VIVANCOS Gilles	Chambre des Métiers et de l'Artisanat

Animateur : Boucif KHALFOUN (Métropole de Lyon, Direction de la Prospective et du Dialogue Public)

Assistance rédactionnelle : Caroline JANUEL (réseau de veille de la Direction de la Prospective)

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

Voir la carte de la zone d'expérimentation.

Objectifs du 2^e comité de suivi

Ceux-ci sont rappelés par Marie-Anne GOBERT et Boucif KHALFOUN :

- Recueillir les retours et ressentis des membres du comité de suivi sur la 1^e journée d'expérimentation
- Partager quelques informations sur la 1^e journée d'expérimentation et les ajustements envisagés par l'équipe projet dans la perspective de la 2^e journée d'expérimentation du 12 octobre
- Echanger et envisager collectivement les améliorations possibles.

Forces/atouts de la 1^{ère} journée d'expérimentation

Organisation/sécurité

Valérie MARCHAND. Le 28 septembre, 22 entrées et 5 sorties du périmètre d'expérimentation ont été filtrées. Cela a nécessité l'intervention d'une cinquantaine de vigiles, pilotées par des chefs d'équipe, et l'installation de 80 barrières. L'ensemble du dispositif était piloté par le PC Sécurité. Il n'y a pas eu d'incidents. Seuls 3 barrages ont été forcés : il s'agit de véhicules qui se sont engouffrés après le passage d'un véhicule contrôlé avant que les vigiles ne referment les barrières. Quelques adaptations d'emplacements de vigiles ont été envisagées en conséquence.

Circulation/Stationnement

- Fluidité du trafic constatée, en particulier rue Grenette et Pont Alphonse Juin de 16h à 18h (Sidonie VERJAT)
- Circulation des vélos-taxis agréable (représentant des vélos-taxis)

Valérie MARCHAND. Il n'a pas été constaté d'augmentation significative du trafic sur les quais. Les parkings ont été complets ponctuellement, comme c'est souvent le cas les samedis après-midi. Ces observations restent à vérifier les prochains samedis d'expérimentation. 4000 voitures ont été autorisées à pénétrer sur le périmètre mais leur présence n'a pas pesé sur l'expérimentation : elles n'ont pas été « ressenties » par les piétons. L'accès a été refusé à 1600 voitures.

Pierre SOULARD. Les comptages réalisés sur le périmètre d'expérimentation par le bureau d'étude ne sont pas encore mis en forme et analysés. A la périphérie de la zone, on a constaté un volume de trafic équivalent à d'autres samedis : il n'y a donc pas eu d'effet d'évitement de la Presqu'île.

Jean-Pierre FOREST précise suite à une question que l'expérimentation entraîne la suppression de 400 places sur les 1000 places de stationnement en surface. Il y a environ 7000 places de parking : 5000 à l'intérieur de la Presqu'île, le reste se situant sur les quais de Saône et la rive gauche.

Usages

- Appropriation de la voirie par les piétons, y compris par des personnes mal-voyantes (divers représentants).
- Modération des cyclistes visible et appréciée. Sans forcément tenir la limitation de vitesse de 5 km/heure (jugée basse), les cyclistes ont su adapter leur vitesse à la présence de nombreux piétons (divers représentants).

Communication/information

- Le contenu du kit est jugé satisfaisant mais tous les riverains ne l'ont pas eu... (voir partie Faiblesses).

Ressentis/appréciation générale

- Ambiance bonne, ressentie par les piétons, les commerçants, les vélos-taxis, les cyclistes (divers représentants)
- Apaisement et confort de déambulation appréciés par les habitants du 2^e arrondissement (Stéphanie-Anne PINET)

Caroline RICHEMONT évoque l'enquête menée auprès des visiteurs et résidents se déplaçant à pieds dans le périmètre d'expérimentation. Des interviews ont été réalisés en face à face les 7, 14 et 21 septembre pour avoir les ressentis des samedis ordinaires et le samedi 28, 1^{er} jour d'expérimentation, par le Cabinet Nova7. Les 1^{ères} données ne montrent pas d'évolution notable des profils socio-démographiques : même proportion hommes/femmes, même proportion de cadres, de retraités, d'étudiants, même proportion de visiteurs/résidents (75%-25%). Les personnes étaient au courant de l'expérimentation grâce au bouche-à-oreille, aux affiches et à la presse. Le ressenti est globalement positif : l'ambiance sonore apaisée, la perception esthétique des lieux et la végétalisation sont perçues positivement ; les familles relèvent en particulier les possibilités de déambulation avec enfants. Ces tendances restent à confirmer.

Faiblesses de la 1^e journée d'expérimentation

Circulation/Stationnement

- Circulation aux abords du périmètre apparaissant plus dense : elle a découragé les clients de rejoindre la Presqu'île (Bruno LEPINE).
- Avant le lancement de la piétonnisation à 11h, « vidange » du stationnement le samedi matin difficile : réticences des gens à déplacer leurs voitures (échanges entre Yves GASCOIN et des vigiles)
- Quelques infractions au code de la route constatées de la part des deux roues (ex. non-respect de sens interdit) liées sans doute au sentiment de liberté (représentant des vélos-taxis)
- Accès aux parkings, via les corridors, longs et complexes (ex. du Pont Morand au parking des Célestins,).
- Parkings complets à partir de 16h (Carole CHATEAU).
- Système de stationnement complexe (2 zones) et zonage à simplifier en cas de pérennisation de la piétonnisation (Yves GASCOIN)

Marie-Anne GOBERT explique que les difficultés de circulation rencontrées (ex. rue de la Barre) s'expliquent en partie par la présence de « Gilets Jaunes » sur le quai. La question du report du trafic sera considérée avec attention à l'issue des 3 journées d'expérimentation, lorsque les données auront été consolidées. Il sera important aussi de relier les chiffres aux ressentis.

Loïc RENART ajoute que les manifestations nombreuses et variées impactent quasiment chaque samedi la circulation au cœur de la Presqu'île.

Marie-Anne GOBERT propose d'envoyer aux membres du comité de suivi les données de stationnement une fois qu'elles seront consolidées et lisibles suite à une demande de Carole CHATEAU.

Usages

- Même s'il est agréable de pouvoir circuler dans un espace piétonnier, ces grands espaces restent difficiles d'appropriation pour les personnes non et mal-voyantes : la mise en place de balises sonores permettrait aux personnes de se situer dans l'espace et de s'orienter plus facilement (Pascal DOLGOPOLOFF).
- Présence de vélos et trottinettes zigzaguant entre les piétons : situation désagréable, insécurisante et/ou dangereuse, en particulier pour les personnes mal et non-voyantes, les personnes âgées, etc. (divers représentants)
- Présence des motos et scooters identique à celle des samedis ordinaires sur le bas des pentes.

Marie-Anne GOBERT prend note de ces remarques concernant le partage de l'espace public. Pour les trottinettes, certains opérateurs avaient accepté de brider la vitesse de leurs trottinettes, d'autres non. Pour les prochaines expérimentations, la Métropole renouvellera sa demande à tous les opérateurs. Pour les motos et scooters, l'équipe projet verra ce qu'il est possible d'améliorer.

Communication/information

- Quelques failles dans la communication en amont de l'événement : des riverains du 2^e arrondissement ignoraient la nécessité de présenter leur justificatif de domicile et ont estimé les conditions de stationnement complexes (Stéphanie-Anne PINET).
- Réception tardive des flyers à la Mairie du 1^{er} arrondissement (problème de réception)
- Des riverains ne savaient pas s'ils pouvaient rentrer et sortir de la Presqu'île
- En bas de Pentecôte de la Croix-Rousse, pas de flyers sur les voitures ni dans les boîtes aux lettres. 5 parkings semi-privés ne relayaient pas l'information de l'expérimentation (Sidonie VERJAT).

Marie-Anne GOBERT confirme que les riverains peuvent sortir et entrer dans la zone comme ils le souhaitent sur présentation d'un justificatif de domicile. Les modalités de stationnement figurent dans le petit guide diffusé dans les boîtes aux lettres, notamment les deux zones de stationnement : les rues vertes sur le plan sans aucun stationnement et les rues roses où le stationnement est possible. Ce choix avait pour vocation de montrer différentes ambiances. La distribution en boîte aux lettres est difficilement faite de manière exhaustive. Les ajustements envisagés par l'équipe projet devraient améliorer cet enjeu de communication d'informations complexes (voir partie Propositions).

Valérie MARCHAND, présente sur place le temps de l'expérimentation, constate que la majorité des riverains était munie de leur justificatif de domicile.

Ressentis/appréciation générale

- Les ressentis compilés par My Presqu'île (85 répondants) sont assez réservés : 44% des commerçants sont en attente des autres journées pour se prononcer sur la piétonnisation, 28% y sont favorables, 22% y sont défavorables et 6% n'ont pas d'avis tranchés. My Presqu'île met à disposition de la Métropole tous les retours qualitatifs recueillis à l'occasion de cette enquête.
- Les ressentis compilés par Carré Nord Presqu'île, représentant majoritairement des commerces indépendants (35 répondants) sont assez réservés également : 27 commerces portent une appréciation négative, 3 sont contents et 5 préfèrent se prononcer à l'issue de l'expérimentation.

Sans tirer de conclusion hâtive, Marie-Anne GOBERT propose de communiquer sur le fait qu'il n'y a pas eu de congestion excessive du trafic, qu'il restait des places de parking disponibles et qu'il était possible de retirer des achats encombrants/lourds sous présentation du justificatif d'achat afin de rassurer les conducteurs. Les commerçants sont certainement les meilleurs relais d'informations auprès de leurs clients. Dans le cadre d'une expérimentation, elle rappelle que les tâtonnements sont inévitables. Par exemple, il est important pour limiter les reports d'achat de permettre aux clients de transporter leurs achats lourds et encombrants, même si cela représente quelques voitures supplémentaires sur le périmètre piétonnisé.

Points de vigilance

- **Bilan en demi-teinte pour la performance des commerces**

L'enquête menée par My Presqu'île (85 répondants) indique que pour 25% des commerçants le chiffre d'affaires a été meilleur que les autres samedis de septembre, pour 36% il a été moins bon et pour 39% il a été similaire ou comparable. Les commerces ayant bénéficié de la piétonnisation semblent être la restauration, notamment en secteur touristique, commerces de bouche, prêt à porter, beauté, bien-être... Les commerces ayant plutôt pâti de la piétonnisation sont les commerces de luxe, haut de gamme, commerces d'ameublement, décoration, équipements de la maison, services, loisirs.

L'effet « Gilets Jaunes » semble perdurer. Il faut ajouter aussi la logique événementielle de l'expérimentation qui incite probablement la clientèle, en particulier la clientèle haut de gamme à reporter leurs achats sur d'autres jours. Quid des comportements d'achat en cas de pérennisation de la piétonnisation ? interroge Loïc RENART.

Il est nécessaire d'aller plus loin dans la réflexion sur les impacts de la piétonnisation sur l'activité commerciale, en particulier pour les commerces indépendants et/ou haut de gamme (divers représentants d'associations et collectifs de commerçants).

- **Inscrire les projets de piétonnisation et de végétalisation dans un projet global** prenant en considération aussi bien les activités économiques, les enjeux écologiques, l'évolution des mobilités, la sécurité, l'urbanisme, etc.

Carole CHATEAU estime qu'aujourd'hui, les projets de piétonnisation et de végétalisation manquent de concertation, de transversalité et apparaissent déconnectés de certaines problématiques. Le commerce indépendant est réellement en péril alerte-t-elle au nom du Mouvement Carré Nord Presqu'île : il n'y aucune volonté politique malgré les alertes formulées et les solutions proposées par les associations de commerçants. Or le commerce indépendant contribue à l'attractivité de la Presqu'île, à sa singularité et répond à des besoins de proximité. Les projets de piétonnisation et de végétalisation devraient être les dernières étapes d'un projet d'ensemble. Ces projets servant de « vitrine » à des candidats aux élections ne doivent pas être pérennisés au détriment du commerce indépendant, précise-t-elle.

Marie-Anne GOBERT revient sur les motivations de la Métropole à lancer l'expérimentation de piétonnisation. Celle-ci s'inscrit dans les problématiques actuelles de la Presqu'île : une baisse de l'activité commerciale en lien notamment avec le mouvement des « Gilets Jaunes », une dégradation de la tranquillité de la Presqu'île, la nécessité de repenser les modes de circulation... La piétonnisation est une proposition d'action pour avancer sur ces sujets. Avant d'envisager une pérennisation, il faudra bien sûr engager une réflexion plus globale sur l'aménagement des espaces publics, la végétalisation, etc. La Métropole a pris l'habitude d'expérimenter des options, cela ne veut pas dire qu'une expérimentation est la réponse à l'ensemble des politiques publiques de la Métropole. Elle invite ceux qui le souhaitent à (re)découvrir les orientations des différentes politiques publiques de la Métropole au-travers du Schéma directeur de l'économie, le Plan Climat, le Schéma Directeur des Energies, etc. Ces documents ne sont pas suffisamment connus. Enfin, pour ce qui concerne la vision de la Métropole de demain des candidats aux futures élections municipales et métropolitaines, mieux vaut se référer à leurs programmes.

Propositions d'amélioration des participants et de l'équipe projet

Organisation/sécurité

- Rappeler que les règles du code de la route (ex. sens interdit) sont maintenues. De même, le stationnement autorisé en surface reste payant (divers représentants).
- Continuer la pédagogie auprès des cyclistes, des trottinettes et des deux-roues motorisés (divers représentants)

Marie-Anne GOBERT rejoint ces observations et propositions : l'équipe projet a les mêmes retours et l'amélioration des supports de communication vont dans ce sens. Elle souligne que la limitation de vitesse à 5 km/h a globalement été respectée par les vélos.

- Distribuer à chaque vigile une fiche-consignes pour bien uniformiser les discours (équipe projet)

Xavier VAGOGNE explique qu'il s'agit des 1ers interlocuteurs des usagers aux points d'entrée.

- Améliorer la détection et la sécurité des portes d'entrée du dispositif (équipe projet).

Xavier VAGOGNE précise que des barrières supplémentaires seront installées le prochain samedi au niveau des intersections Grenette-Brest et Grenette-Grolée, de la rue Gasparin... Les barrières seront recouvertes de bâches afin de bien marquer le début de la zone piétonne.

Circulation/Stationnement

- Mettre à disposition quelques places de stationnement supplémentaires les jours d'expérimentation afin de réduire la pression sur les riverains. Par exemple, sur le quai Saint-Antoine, sur une voie du quai Jean Moulin dédiée au stationnement en épi (Clément CHEVALIER).
- Autoriser les riverains à stationner gratuitement dans les rues E. Herriot, de Brest et Paul Chenavard les jours de l'expérimentation. Ces rues leurs sont interdites les jours ordinaires et ce geste serait une contrepartie appréciée (Pauline GROSJEAN). Il est rappelé l'importance de faciliter le stationnement des riverains qui sont aussi les 1ers clients des commerces de la Presqu'île. Il appelle à faire davantage attention à eux et à les consulter sur les évolutions de ce territoire (Loïc RENART).

Sur le second point, l'équipe projet répond que le stationnement est en effet possible aux riverains (voir plan) les jours de l'expérimentation mais reste payant.

Marie-Anne GOBERT note l'idée d'une disposition particulière pour les riverains en cas de pérennisation.

Communication

Gaëlle ROUGEMONT revient rapidement sur les moyens de communication déployés pour la 1^e journée et notamment la diffusion de 50 000 flyers distribués sur l'espace public le samedi précédent, dans les boîtes aux lettres du périmètre et via une opération de portage dans les commerces et lieux publics. Plusieurs commerçants ont toutefois refusé de mettre à disposition de leur clientèle ces flyers.

Dans la perspective de la 2^e journée d'expérimentation, le plan de communication a été reconduit et amélioré :

- Réédition des flyers avec des informations supplémentaires sur l'accessibilité de la Presqu'île à vélo, sur les parkings à vélos LPA, les ayants-droits spécifiques, les déménagements... Ces flyers seront disponibles le jeudi 10 et transmis aux parkings LPA, aux vigiles, aux Mairies, Office de tourisme, lieux publics, aux commerçants qui en font la demande.
- Nouvelle opération de papillonnage sur les pare-brises des véhicules le jeudi 10 et vendredi 11 soirs
- Extension de l'affichage sur les écrans digitaux dans le métro (stations Cordeliers, Hôtel de Ville, Bellecour, Perrache mais aussi Gorge de Loup, Carré de Soie, Gare de la Part-Dieu, Jean-Macé) : l'opération a redémarré le samedi 5 et court jusqu'au samedi 12 inclus.
- Mise en place d'affichettes dans les parkings LPA (demandé par LPA).
- Achats d'espace presse : journaux Le Progrès, C'News, 20 minutes et radio
- Publications régulières sur les réseaux sociaux de la Métropole depuis mi-septembre
- Les grands panneaux aux entrées de la zone restent en place et seront complétés par des panneaux plus légers : une centaine seront posés vendredi 11.
- Le dispositif Onlymoov est réitéré : site internet Onlymoov, alertes SMS, panneaux à message variable de la Métropole.
- Les vélos-taxis relayeront également l'information le samedi 12.

Les membres du comité de suivi saluent la pose de panneaux complémentaires car ceux installés sont placés trop hauts, écrits trop petits, la mention concernant les hôtels est peu visible...

Gaëlle ROUGEMONT explique que ce sont pour ces raisons que des panneaux complémentaires 80 x 120 cm seront installés à hauteur d'homme vendredi.

Un participant regrette la multiplication d'affichages dans l'espace public : l'espace public paraît saturé et mériterait d'être clarifié.

Loïc RENART fait remarquer que la logique de piétonnisation peut être « enfermante ». Il serait important de montrer que la voiture peut avoir sa place, selon certaines conditions, et qu'il n'y a pas que les piétons qui peuvent circuler ces jours-là.

Marie-Anne GOBERT confirme que tous les riverains n'ont pas reçu le kit entier expliquant notamment les modalités de stationnement. Elle propose que l'équipe projet envoie le kit en version numérique à ceux qui en font la demande et invite les participants du comité de suivi à jouer les relais d'information.

Clément CHEVALIER propose de mettre à disposition des flyers dans les chalets de l'événement [Re]trouvailles My Presqu'île du 3 au 13 octobre. Le samedi 12 octobre, aura lieu également la distribution du Petit Paumé Place Bellecour.

Suite à une suggestion, Boucif KHALFOUN et Gaëlle ROUGEMENT expliquent que l'affichage en hall d'immeuble est difficile en raison des Syndics et conseils syndicaux qui gèrent l'affichage (souvent dans des panneaux fermés à clés). Les diffuseurs ne proposent plus ce genre de prestations.

Baptiste GINDRE propose de relayer l'information par mail à ses adhérents de l'UNIS Lyon Rhône et Rhône-Alpes... sans garantie d'affichage pour autant.

Ressentis/appréciation générale

- Evaluation indispensable des impacts de l'expérimentation piétonne sur les activités économiques au moyen d'une enquête qualitative co-conçue par l'équipe-projet, la CCIL et les membres du groupe de travail « Vie de quartier et activité commerciale » qui se sont réunis le 2 octobre (équipe projet)

Yann GICQUEL précise que cette enquête reposant sur un questionnaire en ligne concerne aussi bien les acteurs de la Presqu'île que ceux des franges (Croix-Rousse, Sud Bellecour...). Le questionnaire sera mis en ligne prochainement sur le site de la CCIL pour toucher le maximum de professionnels et consolider les retours sur le volet économique.

Clôture du comité de suivi

Marie-Anne GOBERT et Boucif KHALFOUN remercient l'ensemble des participants.

Les prochaines rencontres envisagées sont :

- Une réunion du groupe de travail « Vie de quartier et activité commerciale » le jeudi 17 octobre de 8h à 10h.
- Une réunion après la 2^e journée d'expérimentation où il faudra discuter la pertinence d'une autre phase d'expérimentation (lundi 21 octobre, à confirmer).
- Une réunion après la 3^e journée d'expérimentation qui sera l'occasion de découvrir des données consolidées (début novembre).