

CONSEIL DU 2^e ARRONDISSEMENT
CICA (Comité d'initiative et de Consultation d'Arrondissement)
2 décembre 2021
Thème général

MAIRE : Pierre OLIVER

ÉLUS PRÉSENTS : Mme GUILLOTEAU, Mme GROSJEAN, M. ROYER, Mme VERNEY CARRON, M. BROLIQUIER, M. LUNGENSTRASS, M. NUIRY, Mme STAN, Mme CARLINO, M. FERNOUX

ABSENTS EXCUSÉS : M. CHAILLET, M. BERNARD, Mme CONDEMINE, Mme BONNET SAINT GEORGES

ASSOCIATIONS PRESENTES :

Association des Retraités CFDT – Mme Thérèse BUNEL

METROPOLE DE LYON – Mme Ouardia DAMAY

AS BELLECOUR PERRACHE – Mme Fatima TRARI

AVF LYON 2 – Mme Edith THORD

REAGIR – l'enfant et la rue – Mme Colette OLIVERO

CIL Centre Presqu'île – M. Michel MAREC et M. Yves SORDET

CELESTINS DEMAIN – Mme Solange PANNACCI

Cil Sud Presqu'île Confluence – M. Serge THENON

Pierre OLIVER : Bonjour à tous. Bienvenue pour ce deuxième CICA du mandat. Merci à tous les élus présents pour cette réunion du CICA. Vous le savez, nous avons choisi un thème général pour ce CICA. On a reçu quelques questions d'avance. On va vous céder la parole, tout de suite.

Je voudrais juste revenir sur ce qui s'est passé au précédent CICA. On a fait un CICA sur la sécurité. On a reçu beaucoup, beaucoup, beaucoup de questions. Pour réussir à répondre à toutes ces questions, j'avais décidé de lire les questions et de distribuer la parole pour les réponses. C'est vrai que plusieurs associations nous ont fait remonter leur volonté de pouvoir s'exprimer directement. Sachez que dès maintenant, on va vous donner le micro et vous allez pouvoir nous poser vos questions.

Par qui allons-nous commencer ? Nous allons peut-être commencer par Colette OLIVERO. Je vois que vous êtes prête, Colette, et que vous avez le micro dans la main. Vous pouvez rester assise, si vous le souhaitez.

Colette OLIVERO : *(Coupure micro de 01:19 à 02:40)*

Quelles actions sont prévues de mener, sur notre arrondissement, autour des écoles, pour assurer la sécurité aux enfants lors de leurs trajets, et qu'envisagez-vous avec leurs professeurs pour les intégrer dans les préparatifs ? Prévoyez-vous de leur demander une participation active à cette transformation ?

Une délégation d'enfants sera-t-elle constituée pour en suivre le déroulement ?

Comment communiquerez-vous avec habitants et commerçants pour en suivre l'évolution ?

Pierre OLIVER : Merci beaucoup, Madame OLIVERO pour ces questions. Je laisse Pauline GROSJEAN répondre.

Pauline GROSJEAN : Bonsoir. Concernant ce que la Mairie du 2^e met en place, à destination des enfants, concernant leurs déplacements, vous savez que depuis plusieurs années, tous les élèves de CE2 ont une formation appelée « Permis piéton » dispensée par un policier qui passe dans toutes les classes publiques et privées de CE2 pour expliquer aux enfants comment bien se comporter en tant que piétons pour se déplacer en toute sécurité. Suite à cela, ces thèmes sont retravaillés en classe avec l'enseignant. À l'issue de cette formation avec le policier et l'enseignant, ils passent un petit examen pour symboliser leur réussite au permis piéton. C'est un dispositif qui est très apprécié des écoles, des enseignants et des enfants. Nous voyons quotidiennement les enfants qui disent : « Ah mais Frédéric a dit qu'il fallait faire attention, il faut traverser comme cela. » Il y a donc vraiment un travail de longue haleine qui est mené à ce sujet.

Ensuite, concernant les aménagements, c'est plus compliqué puisque nous devons faire face à différentes contraintes, à différents usages et surtout à différents mésusages, je dirais. J'en veux pour preuve – je vous en parle à chaque conseil, je pense – ce qui se passe rue Jean Fabre. C'est une rue qui a été apaisée – même si je ne supporte plus d'entendre ce mot puisqu'on l'entend un peu à toutes les sauces – l'année dernière, avant la rentrée de septembre. Concrètement, nous avons supprimé la circulation des voitures. Nous avons mis deux puis trois barrières, et même quatre maintenant. Elles sont cassées car elles sont régulièrement vandalisées. Ce qui fait que vous avez des deux-roues qui passent en permanence. Les enfants ne sont donc pas en sécurité. Le problème, c'est que quels que soient les aménagements que vous ferez, vous n'empêcherez pas les motos, les scooters, voire vélos et trottinettes pour certains qui se déplacent à très grande vitesse, d'utiliser les voies piétonnes et les trottoirs. Je vais aussi vous parler de ce qui se passe devant l'École Condé parce que chaque fois que j'y vais, je manque de me faire renverser sur les trottoirs. Là, on ne parle pas de voitures, on parle bien de deux-roues motorisées ou pas.

La question que je me pose surtout, c'est que si la pédagogie par la création de ce genre d'espaces ne fonctionne pas, comment va-t-on arriver à contraindre les personnes qui ne respectent pas ces aménagements ? Si déjà nous arrivions à faire respecter ce qui existe, en termes de trottoirs et de voies piétonnes, ce ne serait peut-être pas mal pour la sécurité des enfants, des adultes, de tout le monde. C'est loin d'être le cas aujourd'hui. Quand nous demandons des caméras de vidéosurveillance ou de vidéo verbalisation, on nous les refuse. Devant l'École Lamartine, ce sont les mêmes personnes qui passent tous les jours. Maintenant, ils me font des sourires et des coucous, quand ils passent à moto. C'est par défiance. Monsieur LUNGENSTRASS ne me regarde pas, mais on en a déjà parlé souvent. Il faudrait une présence humaine parce que je pense que c'est surtout cette présence humaine qui va faire qu'on va pouvoir faire comprendre les choses, et surtout que cela va

être efficace. Une barrière, il y aura toujours une façon de la franchir, une interdiction, si elle n'est pas respectée, vous êtes quand même en danger. Du coup, la présence humaine est ce qui reste le plus efficace. Je ne sais pas où l'on en est au niveau des recrutements de policiers municipaux qui pourraient assurer de façon peut-être plus régulière les entrées et sorties d'écoles. Monsieur LUNGENSTRASS a peut-être une réponse.

Valentin LUNGENSTRASS : Je veux bien vous répondre. On a peut-être une clé de lecture un peu différente sur ce sujet des apaisements aux abords des écoles. Il ne s'agit pas de dire que tout est rose. Certainement pas. Cependant, considérer qu'un apaisement, en l'occurrence une piétonisation, si l'on parle de la rue Jean Fabre, mais il s'agit d'autres outils dans d'autres arrondissements tels que les zones de rencontres, bref, toute une panoplie de solutions, je considère que c'est une amélioration par rapport à l'existant, par rapport à un flux automobile qui peut être très important, et d'autant plus impactant si collision il y a, aux abords immédiats de l'école. Effectivement, il y a encore des choses à traiter, on n'est pas dupes, on le savait et on le sait, en particulier sur les motos. Disons-le très clairement, les motos et les scooters en particulier, il ne s'agit pas que d'aires piétonnes mais aussi de trottoirs, comme vous l'avez dit, et le contrôle de ces motos est difficile. C'est la réalité.

Nous sommes donc pleinement engagés dans le recrutement des policiers municipaux. Depuis le début du mandat, il y a une quarantaine de policiers municipaux qui ont déjà pu être recrutés. Il faut bien se le dire, effectivement, les policiers municipaux ne peuvent pas être à toutes les entrées et les sorties des écoles. On peut en discuter avec mon collègue Mohamed CHIHI s'il y a une présence à renforcer à ces horaires-là. C'est certainement une bonne idée. D'une manière générale, c'est un problème que nous n'avons pas seulement aux abords des écoles. Il y a donc un vrai travail à faire, en particulier depuis l'essor des scooters de livraison. Il y a un vrai travail à faire aux abords des écoles. Depuis le début de la mandature, dans toute la ville de Lyon, il y a 45 établissements qui ont pu bénéficier de tels aménagements, que ce soit des zones entièrement piétonnes, des zones de rencontres ou des sécurisations de divers types : augmentations de parvis, cheminements améliorés aux abords ou un peu plus loin. 46, c'est un nombre important, et on continue évidemment. Vous êtes à l'initiative sur les écoles que vous avez envie de proposer. Sur l'année 2022, je note qu'aucun établissement n'a été mis dans cette liste pour 2022 alors que les 8 autres arrondissements ont bien inscrit des écoles. C'est dommage mais cela n'empêche pas que vous faites aussi un travail par ailleurs sur ce que vous avez dit sur les cheminements, ce qui est un travail à renforcer tout comme le travail de répression. C'est vrai que le côté aménagement est important aussi.

Pauline GROSJEAN : Je vais simplement rebondir sur la question des établissements pour 2022. On avait fait une proposition qui n'a pas été jugée pertinente puisqu'on considérait que ce n'était pas un abord direct de l'école, en sachant que de l'autre côté, c'est la Gare Perrache, et *a priori*, les gens n'arrivent pas par ce côté-là. On a bien compris que l'idée était surtout de pouvoir supprimer les voitures et les voies de circulation, et que comme on n'était pas là-dedans, cela ne rentrait pas dans vos critères.

Colette OLIVERO : *(Coupure micro de 9:27 à 11:29)*

Pierre OLIVER : J'ai vu que Monsieur LUNGENSTRASS levait la main pour nous apporter quelques éléments supplémentaires.

Valentin LUNGENSTRASS : C'était plutôt pour réagir aux propos de Colette OLIVERO parce que je trouve cela intéressant d'associer aussi les enfants à ces projets au sens large, que ce soit des projets d'aménagements ou de sensibilisation à la sécurité, et à tous les projets qui peuvent avoir lieu dans et aux abords de leurs écoles, voire sur les cheminements ou dans du périscolaire. C'est important. C'est finalement le travail que font les enseignants, les personnes du périscolaire. C'est aussi le travail qu'on a pu engager pour faire participer les enfants sur un certain nombre d'aménagements aux abords des écoles. Les enfants en élémentaire ont pu aussi travailler, lors de leur cours d'art plastique, sur des choses très concrètes devant leur école pour concevoir l'espace. Cela les a remplis de sens sur leur cours d'art plastique. C'est intéressant.

Puis, il y a une dynamique générale sur de nombreuses villes, et Lyon avec ses arrondissements ne fait pas exception, pour mettre en place des Conseils d'arrondissement des enfants pour pouvoir justement échanger dans un cadre établi avec les enfants par rapport à leur perception, ce qui est important aussi. Le Maire de Lyon parle souvent de la ville à hauteur d'enfants parce que c'est vrai que quand on est à cette hauteur-là, ce n'est pas pareil que quand on est adulte.

Je voulais vous poser une question, Monsieur le Maire. Est-ce qu'il est aussi prévu, comme dans les autres arrondissements, de mettre en place, dans le mandat, un Conseil d'arrondissement des enfants tout comme un Conseil d'arrondissement des aînés, pourquoi pas, ce qui est le cas aussi dans certains arrondissements ?

Pierre OLIVER : Pour l'instant, on n'a pas eu de réflexion en ce sens parce qu'en fait, aujourd'hui, ce que nous faisons, en Mairie d'arrondissement, ce sont des programmes pour différents niveaux. On a le programme pour les CE2, avec le permis piéton. On est en train de mettre quelque chose en place pour les CM1. On a quelque chose qu'avait lancé Denis, lors du précédent mandat, pour les CM2, avec le passeport du citoyen.

On a quand même créé des choses pour l'ensemble de ces sections-là. Après, de là à penser à mettre en place un Conseil d'arrondissement des enfants, je n'y suis pas forcément opposé, mais il faut voir qui paie et comment. J'ai entendu la Maire du 1^{er} arrondissement nous expliquer que cela coûtait cher et que derrière, cela passait sur le budget des associations. Du coup, à l'instant T, cela lui coûtait cher, et elle estimait que ce n'était pas forcément à la Mairie du 1^{er} de payer. J'attends donc de voir que tout cela se règle, puis on verra ce qu'on en fait.

Pauline GROSJEAN : Je vais rebondir sur deux choses. La première chose, sur l'investissement des enfants dans ces projets. Ce sera avec grand plaisir sur de futurs sujets sur lesquels nous serons consultés, et pas comme ce qui s'est passé pour le premier projet qui nous intéresse beaucoup. En revanche sur les futurs projets qu'on soumettra dans le cadre de Rue des enfants, notamment en lien avec le réaménagement d'une cour d'école maternelle, il est évident que les enfants seront consultés comme ils l'ont été pour la cour. On espère pouvoir bénéficier des nombreuses subventions artistiques, notamment pour qu'ils puissent s'approprier cette rue et en faire quelque chose de sympathique et de visible.

Après, concernant le Conseil municipal des enfants, j'ai été dans pas mal de discussions à ce sujet. C'était au printemps de l'année dernière. Je rejoins tout à fait le Maire sur les questions de budget puisqu'on nous demande de mettre des choses en place – et pas que sur ce sujet-là – en nous disant : « Voilà, vous vous lancez et on verra le budget après. » On va peut-être plutôt faire les choses dans l'autre sens. Ce qui me paraîtrait un peu plus logique, c'est qu'on nous dise qu'on nous donne tel budget et qu'on construise un projet autour. Se lancer dans de nouveaux projets sans avoir de budget derrière et pouvoir être sûrs de les mener à terme, je ne vois pas trop l'intérêt. Pour cette année, nous ne nous sommes pas lancés là-dedans puisque nous avons d'autres choses engagées, mais nous ne sommes pas du tout fermés à la discussion, dans l'avenir.

Pierre OLIVER : Très bien, merci beaucoup. Nous allons passer à une question suivante. Je ne vois pas Monsieur Colombaud ?

Michel MAREC : Je le représente.

Pierre OLIVER : Vous représentez Monsieur COLOMBEAU. Très bien.

Michel MAREC : *(Coupure micro de 15:56 à 19:04)*

Une étude complète du stationnement sur voirie a été présentée pour le 1^{er} arrondissement. Nous demandons les mêmes éléments pour le 2^{ème}.

- en remontant l'évolution à 2000 (20 ans de décroissance des places)
- en identifiant l'utilisation réelle des vignettes « résident »
- en segmentant les différents quartiers (Confluence, Ainay, Nord Bellecour)

Pierre OLIVER : Madame OLIVERO, on ne vous a pas coupée. S'il vous plaît. Madame OLIVERO, on vous a laissée parler, laissez parler les autres, s'il vous plaît.

Colette OLIVER : *(Coupure micro de 19:14 à 19:19)*

Pierre OLIVER : Madame OLIVERO, on ne vous a pas coupée. S'il vous plaît. Madame OLIVERO, on ne vous a pas coupée. Je vous en prie, s'il vous plaît, c'est le principe des débats. On est pareils en Conseil d'arrondissement. J'ai souvent envie de couper les personnes qui sont en face de moi, mais

on se retient. On est tous dans un monde civilisé, on est là pour s'entendre et s'écouter les uns, les autres. J'invite donc Monsieur à continuer de parler.

Michel MAREC : (Coupure micro de 19:40 à 20:09)

Pierre OLIVER : Merci beaucoup. Je vais juste rappeler les règles pour qu'on se comprenne tous. Si on veut que le CICA se déroule dans de bonnes conditions, je vous invite tous, Mesdames et Messieurs, à respecter la personne qui parle, la laisser finir son exposé, et si vous voulez la parole, il est évident que je vous la donnerai avec grand plaisir. Monsieur LUNGENSTRASS, je vous laisse répondre.

Valentin LUNGENSTRASS : Merci. Dans le cadre du projet Presqu'île qui débutera dans la concertation, probablement au deuxième trimestre 2022 – concertation en cours de construction – il y aura toute une partie diagnostic comme sur les autres concertations – même si l'objectif du Projet Presqu'île ne sera pas que de parler de mobilité – et il s'agira de parler de cadre de vie et de qualité de vie dans la Presqu'île au global. Cependant, il y aura un aspect diagnostic sur les mobilités, sur tous les différents flux, que ce soient les flux piétons, cyclistes, voitures, dans les parkings, en voirie, et les usagers des transports en commun sur les différentes lignes de métro, de bus qui peuvent traverser la Presqu'île. Un certain nombre de données peuvent exister à travers les enquêtes des différentes années, et d'autres qui seront probablement faites d'ici là aussi. Je n'ai pas forcément connaissance de tout ce qui existe dans les archives des services.

En tout cas, les données seront toujours forcément fournies à ce moment-là, et vous en aurez une présentation exhaustive. Selon le format de la concertation, je ne sais pas si ce sera lors de différents ateliers thématiques ou autres. En tout cas, je pousse plutôt vers cela. Du coup, on pourra avoir un atelier spécifique sur les mobilités au sens large, en Presqu'île.

Par rapport à votre question sur le stationnement, je pense que votre chiffre de 3 000 places au nord de Perrache doit être à peu près juste. Je pense que c'est à peu près l'ordre de grandeur. Concernant le stationnement, l'objectif – comme sur toute la transition des mobilités – est bien de faire en sorte, par le développement des différentes alternatives, que la majorité des Lyonnaises et des Lyonnais, puissent avoir des alternatives à l'usage de leur voiture. Cela peut concerner des usages plutôt quotidiens. Dans ce cas, l'idée est de plutôt développer des alternatives de transports en commun sous ses différentes formes, de vélo et de co-voiturage quotidien qui se développe d'ailleurs fortement ces derniers mois. D'où cette gare de co-voiturage, même s'il y a des choses plus flexibles qui s'organisent aussi, grâce notamment aux outils numériques. Puis, il s'agit de développer aussi des alternatives pour les usages plutôt occasionnels de la voiture. C'est le paquet que nous mettons sur l'auto-partage. Hier ou aujourd'hui, vous avez peut-être vu la Une du *Progrès* sur le développement que fait Citiz en quadruplant la flotte de véhicules en auto-partage, des véhicules de différents types, de même qu'avec d'autres opérateurs qui sont aussi dans Lyon et dans la métropole, et d'autres qui arriveront. Cela permet, même d'un point de vue purement économique, d'avoir accès à un véhicule que ce soit pour faire des courses encombrantes, pour partir en week-end ou autres.

Quand on regarde les différentes données à travers les différentes enquêtes qui ont pu avoir lieu, ces dernières années, sur le centre de la métropole ainsi que sur la métropole, on voit qu'il y a quand même des dizaines de milliers voire des centaines de milliers d'habitants qui pourront bénéficier de ces alternatives. Je ne dis pas que c'est la fin de la voiture. Je ne dis pas qu'il n'y aura pas des personnes qui auront besoin de la voiture au quotidien et qui ne pourront pas faire autrement. Ce n'est pas ce que je dis. Par contre, l'objectif est bien de pousser les alternatives et de les développer. C'est ce que nous faisons avec des plans de mandat extrêmement ambitieux et des budgets extrêmement ambitieux pour les développer pour que la plupart des gens puissent le faire. Puis celles et ceux qui auront besoin de la voiture au quotidien, ils continueront à l'utiliser mais dans des conditions, je l'espère, bien plus agréables parce qu'on aura développé les alternatives et que de nombreux Lyonnaises et Lyonnais seront partis sur d'autres solutions.

Juste pour finir sur le stationnement, il y en a en voirie, il y en a en souterrain. Dans ce quartier, entre Perrache et Bellecour, il y en a moins parce qu'on est sur des résidences anciennes qui n'ont pas de stationnement en souterrain. Il y en a peu. Néanmoins, un travail est en cours sur les parkings publics qui sont assez nombreux dans la zone, au sens large, et dont une partie est en renouvellement. On se demande donc quelle est la part qui aujourd'hui, est fixée dans le cadre du contrat de la délégation de service public, quelle est la part allouée aux résidents, quelle est la part

allouée aux abonnés en illimité, quelle est la part allouée aux touristes ou visiteurs occasionnels. Il faut aussi trouver un équilibre pour que les résidents qui ont vraiment besoin de leur voiture puissent aussi se garer dans ces parkings publics.

Pierre OLIVER : Cependant, vous devez quand même comprendre que vous avez une Mairie centrale qui fait une chasse absolue aux véhicules, aux automobiles, qui va faire tout ce qui est en son pouvoir pour supprimer un maximum de places. J'essaie de vous traduire, de manière un peu plus claire, ce qui vient de vous être dit par Monsieur LUNGENSTRASS. Dans l'absolu, on le voit, chaque fois que nous avons une réunion avec les différents services, notamment de la Métropole, on vient nous présenter un maximum de plans où il y a le plus de suppressions de places possible. Des fois, on nous propose de supprimer 30-50 places d'un coup. Nous, nous ne sommes absolument pas dans cette idée-là. En tout cas, concernant tous les sujets qui concernent la Mairie du 2^e arrondissement, on est dans la logique de supprimer le moins de places de stationnement possible. C'est pour une raison simple qui est qu'aujourd'hui, on est à peu près tous d'accord pour dire qu'il faut moins de voitures en ville. Je pense qu'on est tous unanimes. Pour autant, il y a des gens qui n'ont pas d'autre choix que d'utiliser la voiture.

Une vraie solution, et Denis BROLIQUIER l'a rappelé lors du dernier Conseil d'arrondissement, une vraie option aurait pu être prise, celle de garder le parking Saint-Antoine, le premier, pour justement supprimer un maximum de places en surface pour pouvoir les remettre dans un parking souterrain. Je pense que cela aurait été une décision assez intelligente et juste. Intelligente parce que derrière, elle aurait permis à toutes ces personnes qui viennent de loin consommer dans notre arrondissement, de pouvoir stationner dans ces parkings et cela aurait même pu proposer des solutions à des résidents qui cherchent à stationner.

Très bien. Merci. On avait d'autres questions de la part du CIL. Monsieur LEPINE, à vous.

Bruno LEPINE : On avait posé une question dans le cadre des échanges sur le quai Gailleton, le CIL a demandé une extension du zonage « stationnement résidentiel Bellecour Perrache » au-delà vers la confluence. Quelle est la réponse ?

Pierre OLIVER : Monsieur LUNGENSTRASS. On a la chance de vous avoir sous le coude. Vous allez pouvoir nous donner les informations toutes fraîches.

Valentin LUNGENSTRASS : N'est-ce pas ? Quelle chance ! Là encore, je vais renvoyer vers le projet Presqu'île. J'en suis désolé mais l'idée est bien de regarder les choses dans son ensemble, tout comme les grands changements qu'il pourrait y avoir sur des plans de circulation. Là aussi, c'est un grand changement, malgré tout, dont on hérite. Ces zonages de stationnement sont en place depuis quelques années. J'ai eu les explications de la part des services de la Ville sur le pourquoi ils ont été mis en place. Cela s'est amélioré – je parle au sens large, je ne parle pas que de ce secteur-là – grâce à la mise en place de ces zonages parce qu'il y avait de très courts trajets qui étaient effectués en voiture, ce qui posait des problèmes en termes de stationnement, en particulier pour les résidents. En tout cas, je suis ouvert à la question. Cela se regarde dans le cadre de ce projet, cela s'étudie. Je ne promets pas qu'on le fera, mais en tout cas, selon ce qu'on décide dans le cadre de ce projet, je trouve que c'est une piste à creuser.

Pierre OLIVER : Monsieur LEPINE, je ne sais pas si ces éléments ont été suffisants pour étayer votre question.

Bruno LEPINE : (coupure micro de 30:23 à 30:37).

Valentin LUNGENSTRASS : Demain, non. On sera le vendredi 3 décembre et très clairement, ce ne sera pas en place. Comme je vous l'ai dit, l'idée est que le projet Presqu'île démarre au deuxième trimestre 2022, en termes de concertation. L'idée est bien de dire que ce qui sera décidé en termes de projet et d'aménagements puisse voir le jour au cours du mandat. Entre un an et quatre ans, je ne peux pas vous dire exactement quand ce sera mis en place, si on décide collectivement que c'est une bonne idée.

Bruno LEPINE : Quel est l'avenir des locaux du cinéma *Les 7 Nefs*, fermés depuis plusieurs années ?

Pierre OLIVER : Concernant l'avenir des locaux du cinéma *Les 7 Nefs*, on a demandé un retour aux services. L'immeuble appartient à un fonds d'investissement Qatari, mais les projets sur ce bâtiment ne sont pas encore connus de la Mairie du 2^e arrondissement. Un diagnostic patrimonial a été réalisé pour le propriétaire, visiblement assez récemment. À ce stade, au niveau de la Mairie du 2^e, je dirais que ce sont les seuls éléments que nous avons.

J'aurais adoré vous proposer un magnifique projet d'ensemble, mais ce n'est pas pour aujourd'hui.

Olivier FERNOUX : Un parking à la place du cinéma *Les 7 Nefs* pour Monsieur OLIVER !

Pierre OLIVER : Je sens qu'Olivier FERNOUX est en forme, ce soir ! Vivement le Conseil !

Bruno LEPINE : Quand sera réalisée la continuité des berges de Saône au droit de la rue St Exupéry et entre les rues Sala et Ste Hélène ?

Pierre OLIVER : On a demandé aux services. À ce stade, ils nous disent : « *Pas d'échéance pour une remise en état car le dossier est en expertise judiciaire. Les différents acteurs ont des difficultés à trouver un accord.* » Peut-être que Monsieur LUNGENSTRASS a d'autres éléments là-dessus ? À ce stade, voilà les informations qu'on nous a communiquées.

Valentin LUNGENSTRASS : Je peux juste dire que je partage pleinement cette envie de voir cette continuité retrouvée, ce qui est d'ailleurs aussi le cas de mon collègue Nicolas HUSSON qui est adjoint à la Nature en ville. Effectivement, il y a un contentieux judiciaire qui date depuis un certain temps et qui pour l'instant, ne se règle pas. Il y a des travaux qui ont pu être effectués par le passé, une remise en état qui est en contentieux par l'entreprise qui a pu effectuer ces travaux, ce qui fait que cette remise en état ne fait pas l'objet d'un consensus entre les différentes parties prenantes. Je crains qu'on hérite d'une situation un peu complexe.

Pierre OLIVER : Après avec Jean-Bernard, Pauline et François, on avait vu VNF qui nous avait dit espérer des retours assez rapides, mais à ce stade, il n'y en a pas. On les relancera pour voir s'il y a du nouveau, mais en tout cas, au niveau des services de la Mairie, ce sont les informations que nous avons.

Olivier FERNOUX : C'est la Métropole qui est en conflit judiciaire avec l'entreprise.

Pierre OLIVER : Oui, mais on a eu les infos quand on a vu VNF, quand on leur a posé un peu la question. Cependant, c'est vrai que c'est la Métropole qui est en conflit.

Ensuite, nous avons deux questions de l'Association des retraités CFDT du 2^e. Ce sont même deux questions.

Thérèse BUNEL : *(Coupure micro de 34:12 à 36:26)*

La Démocratie participative. Nous avons été étonné.es du changement de fonctionnement de la Mairie vis à vis des CICA. Ce bel outil de démocratie participative ne peut fonctionner que s'il y a un vrai dialogue c'est à dire des échanges entre les associations et les élu.es de l'arrondissement et non pas une simple réponse apportée à des questions posées au préalable. Mais peut-être avez-vous rectifié cette façon de faire puisque cet imprimé demande si les représentant.es d'associations interviendront ou non. Ce serait notre souhait

Suite à donner au précédent CICA sur la mobilité et le partage de la rue. Des actions se mettent en place pour favoriser la sécurité des piétons, mais aussi bien au niveau national que local, les accidents et morts de cyclistes et de piétons (surtout les personnes âgées) sont en augmentation. Comme pour le problème des déchets, il faudrait sensibiliser toutes les catégories de la population aux 2 règles essentielles à mettre en œuvre dans la rue : - la priorité absolue des piétons, notamment aux feux rouges. Trop des cyclistes ignorent cette règle- un nouveau réflexe à acquérir : regarder à gauche après avoir regardé à droite Des initiations dans les écoles existent déjà, il faudrait les étendre aux collèges et lycées et remplacer le Code de la route par un Code de la rue Nous comptons sur la Mairie pour faire passer ces 2 messages le plus efficacement possible au reste de la population.

Pierre OLIVER : Exactement.

Thérèse BUNEL : Comment développer le Code de la rue ?

Colette OLIVERO : Madame, le Code de la rue donne priorité aux piétons.

Thérèse BUNEL : Manifestement, la population ne le sait pas. Comment développer cet aspect ?

Pierre OLIVER : Pour revenir sur la première partie de votre question, c'est vrai que la dernière fois, on a vraiment été submergés par le nombre de questions, et là, je le reconnais bien volontiers. Si jamais un jour, on est confrontés à un nouvel afflux massif de questions sur un thème, on sera peut-être obligés de recourir à ce format-là, mais ce n'est pas le bon. Il est évident que les prochains CICA seront sur le même format que celui que nous avons aujourd'hui. L'idée pour nous, c'est d'avoir un CICA thématique et la fois d'après, un CICA général, ce qui nous permet, sur les six mois, de pouvoir aborder toutes les questions, quelles qu'elles soient. Voilà pour le premier élément.

Ensuite, je constate comme vous qu'aujourd'hui, on a un énorme problème avec les cyclistes qui ne freinent pas, sur des passages piétons, par exemple, mais on est aussi confrontés à d'autres types de problèmes. Un jour, j'en ai parlé avec un cycliste qui m'a répondu qu'en fait, le problème était que le temps de redémarrer, à pédaler, c'est fatigant, etc. On en est donc arrivés à un stade où les cyclistes ne s'arrêtent pas forcément. Je sais que Monsieur LUNGENSTRASS, avec la Mairie Centrale et avec les services de la police municipale ont mené des opérations – vous me coupez, Valentin, si je me trompe – pour justement avertir les cyclistes qui grillent les feux ou qui ont un comportement qui n'est pas adapté comme par exemple, lorsqu'ils grillent un stop, lorsqu'ils ne s'arrêtent pas à un passage piéton, etc. Peut-être que Monsieur LUNGENSTRASS veut compléter.

Valentin LUNGENSTRASS : Absolument. Pour revenir sur ce petit panneau, de son petit nom « M12 », le « céder le passage cycliste », on partage bien le fait qu'il est assez méconnu. Chez les cyclistes, il est connu comme permettant de passer un feu rouge en cédant le passage. Le fait de céder le passage n'est pas toujours forcément respecté, on est bien d'accord. C'est un travail qu'on engage aussi avec la Maison du vélo, dans le cadre de notre convention, pour accentuer la sensibilisation sur ce panneau qui veut bien dire « Céder le passage ». On peut effectivement franchir un feu rouge sans souci mais en cédant le passage aux différents flux, qu'ils soient piéton, automobile ou autres qui seraient en traversée. Cela vaut de même pour les automobilistes parce que vu que c'est un panneau plutôt récent, toutes les personnes qui ont passé leur code ces dernières années, n'ont pas la connaissance de ce panneau et parce qu'on n'a pas forcément intégré cela à la formation du code. C'est donc un vrai sujet de sensibilisation. D'ailleurs, hier ou avant-hier, la Préfecture du Rhône a aussi engagé une campagne de communication sur ce panneau pour en faire connaître son fonctionnement qui est largement méconnu.

D'une manière générale, sur la sécurité routière, je voudrais juste rappeler qu'il y a entre 20 et 30 accidents mortels par an, dans la Métropole de Lyon, ce qui est grave, et plusieurs centaines de personnes blessées gravement, suite à des accidents. C'est en grande partie avec l'implication d'une voiture avec des piétons, les personnes les plus vulnérables, ce qui aggrave les accidents. On a un objectif fort qui est déjà de réduire le nombre d'accidents, et quand ils arrivent – parce qu'à court terme, on n'arrivera certainement pas à éviter tous les accidents, il faut être réaliste – réduire aussi leur impact. C'est notamment le cas de la Ville 30, de la généralisation du 30 kilomètres/heure qui sera en place au 30 mars prochain, sur certains grands axes. Cela vise justement à réduire la vitesse automobile, et ainsi, de diminuer les impacts d'un éventuel accident. Par ailleurs, la loi nous pousse aussi à libérer les passages piétons, notamment le stationnement qui se fait 5 mètres en amont d'un passage piéton. Nous libérons cet espace, au mieux avec des arceaux vélos, sinon avec très peu de mobilier, pour justement améliorer la visibilité aux carrefours et éviter – pour prendre ce scénario classique – qu'un enfant se précipite sur ce passage piéton pour traverser la rue, et que cela ne soit pas anticipé par un cycliste ou un automobiliste qui circulerait sur la chaussée. C'est un point important à voir.

Puis, à l'instar de nombreuses métropoles européennes, on est en train de travailler – en l'occurrence, le Vice-président à la Métropole de Lyon, Fabien BAGNON – à une vision 0. En gros, c'est un plan d'action qui sera mis en œuvre avec les communes. De nombreuses villes l'ont mis en place comme Oslo, Stockholm, Montréal ou Bruxelles, pour ne citer qu'elles. Il s'agit de se donner un plan d'action très détaillé. La Ville 30 en fait partie, les dégagements des passages piétons en font partie aussi. Il peut y avoir d'autres aménagements sur des points noirs, notamment des points noirs piétons pour justement réduire le nombre d'accidents, et arriver à zéro mort liée aux accidents de la route. C'est bien sûr un objectif ambitieux. Dans un premier temps, c'est notamment

atteignable sur les accidents avec les piétons. La Ville d'Oslo et la Ville de Stockholm ont réussi, en 2019, à avoir zéro mort piéton. On voit donc que ce plan d'action pluriannuel porte ses fruits. On va donc s'engager dans cette voie aussi.

Ensuite, sur les piétons, l'objectif est aussi de sanctuariser progressivement les trottoirs. On a déjà pu encadrer les trottinettes beaucoup mieux par la réduction de la flotte et par le stationnement, même si on est bien d'accord qu'il y a encore bien des choses à faire. On fait aussi un travail sur la réduction des panneaux qui malgré tout, prennent quand même pas mal de place sur les trottoirs. Un autre travail sera aussi engagé l'année prochaine pour voir comment, sur des terrasses ou des occupations commerciales, on peut mieux respecter les réglementations en termes de cheminement minimal pour les piétons. Bref, il y a tout un ensemble de choses parce que c'est bien cet ensemble de choses qui fera améliorer la sécurité pour les piétons.

Pierre OLIVER : On peut peut-être rajouter l'élément Mairie d'arrondissement. Vous savez que les enveloppes métropolitaines dont on dispose, tous les ans, nous permettent de financer des petits travaux de voirie. Jusque-là, on a travaillé aussi sur la mise en sécurité des passages piétons, précisément en application de la loi LOM qui est cette loi qui impose un retrait de cinq mètres entre le passage piéton et la première voiture stationnée. Pour nous, la sécurité est une de nos priorités. Vous savez aussi qu'à la Mairie du 2^e arrondissement, nous avons un grand combat contre les rodéos puisque vous savez qu'à Lyon, on a un énorme problème de rodéo, et beaucoup d'accidents émergent de ces phénomènes de rodéos. On a interpellé jusqu'au Groupe parlementaire qui a travaillé sur la loi définissant le rodéo comme un délit. Suite à nos différentes interpellations, les différents rapporteurs de la loi vont même la retravailler pour apporter d'autres dispositifs, d'autres dispositions et notamment proposer, à moyen terme, la possibilité de suivre ces rodéos par drone pour pouvoir récupérer les différents véhicules, dans la foulée. Sachez que sur toutes ces questions, nous sommes tous mobilisés. Parfois, il y a une vision qui diverge un peu selon la thématique abordée, mais en ce qui concerne la sécurité des piétons à proprement parler, on est complètement en phase, Mairie d'arrondissement et Mairie Centrale.

(Coupure micro de 44:52 à 45:16)

Thérèse BUNEL : Comment voulez-vous que les piétons puissent traverser si les cyclistes peuvent avoir la priorité ?

Valentin LUNGENSTRASS : Ils n'ont pas la priorité, vu que c'est un « Céder le passage ».

Thérèse BUNEL : Ils en profitent.

Valentin LUNGENSTRASS : D'où la campagne de sensibilisation. On est d'accord que cela ne se fera pas du jour au lendemain. Par ailleurs, ces panonceaux existent dans de nombreux pays. C'est aussi la loi, en France. C'est quelque chose qui fonctionne. On ne voit pas une augmentation, y compris dans les autres pays, des accidents. Il y a tout un travail à faire sur les équilibres des différents modes de déplacement dans la ville, le partage de notre ville, de notre espace public. On est bien d'accord. Après, il faut engager ce travail et pas forcément renoncer sur telle ou telle chose. Il faut bien réussir à faire les deux, et que tout le monde puisse se déplacer convenablement.

Pierre OLIVER : Très bien. Est-ce que nous avons d'autres questions ? Je n'en ai pas vu d'autres inscrites. Si vous le souhaitez, vous pouvez nous poser une dernière question, avant que nous passions au Conseil d'arrondissement.

(Coupure micro de 46:52 à 47:23)

Valentin LUNGENSTRASS : En l'occurrence, le Quai Rambaud n'est pas fait pour du stationnement automobile. Ce n'est pas envisageable. De plus, les vignettes résidence sont bien limitées aux résidents. D'un point de vue purement juridique, je ne peux donc pas donner ces vignettes à d'autres personnes que les résidents. Les cars ou les véhicules qui sont de vos équipes adversaires sont des visiteurs comme les autres, dans Lyon. Je sais que c'est difficile mais c'est bien le cas. Ils ont donc à s'acquitter du stationnement payant.

Fatima TRARI : Moi-même, j'habite dans le 2^e arrondissement, du côté des Cordeliers. La vignette résident n'est pas valable pour nous.

Valentin LUNGENSTRASS : Absolument, mais je pense que vous avez d'autres possibilités de venir de Cordeliers à Confluence qu'en voiture, j'espère.

Fatima TRARI : On fait de l'accompagnement d'enfants en véhicule... Parfois, on est obligés d'arriver à 8 heures...

Valentin LUNGENSTRASS : En tout cas, je vous confirme que les zonages sont...

Fatima TRARI : à 15 heures, sur un déplacement qui est sur Meyzieu ou dans l'Ain, dans le Gers. On est obligés d'avoir une voiture.

Valentin LUNGENSTRASS : En tout cas, si vous habitez à Cordeliers et si vous allez à Confluence, vous devez vous acquitter du stationnement payant vu qu'il y a des zonages qui sont en place. C'est comme cela que cela fonctionne aujourd'hui. Je suis ouvert sur des questions sur la Presqu'île, mais il me semble malgré tout, que des déplacements de deux kilomètres au sein de la Presqu'île en voiture sont à éviter au maximum.

Pierre OLIVER : Vous voyez, on vous impose ce que vous devez ou pas faire mais au-delà de cela, c'est vrai qu'il y a un gros problème à l'AS Bellecour. On a eu l'occasion d'en parler notamment pour les arbitres qui viennent. C'est souvent un public sensible dans le sens où c'est vrai que si demain, il y a un problème X,Y ou Z, il faut que ces derniers puissent partir le plus vite possible du stade. C'est quelque chose que vous, les clubs, connaissez. Je ne dis pas qu'il y a des problèmes tous les week-ends, loin de là. Cependant, c'est vrai que nous avons un sujet là-dessus. Si demain, une rencontre tourne mal, il faut que les arbitres puissent repartir rapidement. Pour les clubs, on peut, à moyen terme, trouver des solutions, mais il y a vraiment cette question des arbitres qui à mon sens, est centrale. La sécurité des arbitres est vraiment importante.

(Coupure micro de 49:50 à 52:11)

Serge THENON :

Pierre OLIVER : Là-dessus, j'ai une réponse. Concernant le skate parc, j'ai fait un courrier à Fabien BAGNON, le Vice-président de la Métropole, pour voir s'il pouvait changer le revêtement du skate parc qui donne en bas. Le problème se rencontre notamment l'été quand vous avez de jeunes skateurs qui sont là, de 9 heures à minuit, voire plus. En fait, c'était peut-être plus sur le revêtement des sols qu'on aurait une solution à apporter. Ils m'ont expliqué qu'ils allaient étudier la question, mais à ce stade, je n'ai pas de réponse complémentaire.

Pour le pont-levis, peut-être que Valentin a d'autres éléments. De mémoire, il y avait un problème juridique, un contentieux qui était en cours entre la Métropole et le fournisseur. Cela fait 5 ou six ans que cela dure.

Pour le moment, pas d'informations complémentaires. Peut-être que l'idée, ce serait de mener une sensibilisation toute particulière auprès des cyclistes ou des trottinettes pour descendre du vélo ou de la trottinette pour traverser la passerelle ou au moins, rouler à vitesse très limitée, de telle sorte qu'ils ne percutent personne.

Serge THENON : On parle des vélos mais il y a également des engins motorisés...

Pierre OLIVER : C'est vrai qu'il y a des scooters aussi. On a un gros problème sur toute cette partie depuis le Cours Charlemagne est piéton. On a beaucoup de scooters qui empruntent des espaces qu'ils n'auraient pas à emprunter en temps normal. Là-dessus, on est bien d'accord.

Concernant la sensibilisation aux trottinettes, vous demandiez si la Mairie Centrale a quelque chose de prévu ou pas particulièrement. Cela rejoint un peu ce qu'on disait avec les vélos.

Valentin LUNGENSTRASS : Je vais d'abord répondre à la question sur le pont-levis. Effectivement, en arrivant, on a demandé à l'ASPL Lyon Confluence de reprendre ce dossier, dans le cadre de la suite du projet de Confluence, et de regarder ce qui est possible. Je ne suis pas sûr que cela soit forcément un pont-levis. Ce sera peut-être plutôt une passerelle compatible avec les quelques usages, mais du coup, en limitant la hauteur. C'est donc quelque chose qui est regardé ou qui sera regardé puisque je ne sais pas si c'est en cours. En tout cas, on partage bien cette volonté de

retrouver cette continuité qui permet d'éviter un détour ou ne serait-ce que pour les balades du dimanche, ce qui serait fort agréable.

Concernant les vélos et les trottinettes sur le trottoir, on partage bien le fait que ceux-ci n'ont pas à circuler sur les trottoirs. C'est pour cela aussi que nous sommes engagés dans la création d'aménagements, notamment sur les axes forts pour qu'ils soient sécurisés pour les cyclistes mais aussi pour les usagers de la trottinette. Aujourd'hui, la piste cyclable sur Charlemagne a le mérite d'exister malgré tout, même si elle est tout sauf confortable, voire assez dangereuse. Elle a le mérite d'exister, ce qui fait qu'il n'y a pas de raison que les cyclistes utilisent le trottoir, à cet endroit. Comme je l'ai dit tout à l'heure, il y a des opérations qui sont menées par la Police municipale, parfois en lien avec la Police nationale, tant sur la sensibilisation que sur la verbalisation sur les différents comportements. Il y en a à peu près une toutes les deux semaines, en ce moment, ou du moins une toutes les quelques semaines. C'est donc quelque chose qui est engagé. Je le redis, c'est en créant des aménagements sécurisés et confortables pour ces personnes-là, de façon à mieux partager l'espace public, qu'on réussira à réduire la circulation sur les trottoirs.

Pierre OLIVER : Merci à tous pour votre participation à ce CICA. Ceux qui souhaitent rester, vous pouvez. Nous allons enchaîner avec un magnifique Conseil d'arrondissement, avec de nombreux thèmes que nous allons aborder, notamment la question des cimetières, la question de la gouvernance de la Métropole. Tous ceux qui sont intéressés peuvent donc rester avec nous.

La séance est close à 19h