

Assemblée générale de l'UCIL

23 novembre 2016

Sommaire

Discours de Denis EYRAUD	2
Président de l'Union des Comités d'Intérêt Locaux de la Métropole de Lyon	
Discours de Gérard COLLOMB	8
Sénateur-Maire de Lyon, Président de la Métropole de Lyon	
Questions des CIL et réponses des élus et Services	11
Réponses aux questions écrites	39

Discours de Denis EYRAUD

Président de l'Union des Comités d'Intérêt Locaux de la Métropole de Lyon

Je remercie le président Gérard COLLOMB, qui a bien voulu, conformément à la tradition, assister à cette Assemblée générale de concertation, qui permet aux responsables des Comités d'Intérêts Locaux de l'agglomération lyonnaise d'entendre leur premier magistrat, et de lui poser les questions d'actualité relatives aux nombreux sujets qui préoccupent les habitants.

La précédente Assemblée générale date du 9 mars 2015. Elle avait été retardée par la mise en place de la Métropole. Les CIL attendent donc de vous rencontrer depuis plus de 20 mois, monsieur le Président. Ils n'en seront que plus attentifs à vos propos.

Merci aussi à tous les élus et techniciens de l'agglomération lyonnaise, qui nous font également l'honneur et l'amitié d'être présents ce soir. Qu'ils m'excusent de ne pas tous les citer.

Cette manifestation se déroulera comme d'habitude en trois temps : le rapport d'activité de l'UCIL pour l'année écoulée, l'intervention du président Gérard Collomb, et les réponses des élus aux questions posées par les CIL. Le président doit impérativement être parti à 20 heures 15.

Gérard COLLOMB

Je pourrai rester jusqu'à 20 heures 30.

Denis EYRAUD

Très bien. Pour autant, je lirai les questions et je serai intransigeant sur le fait que les réponses soient courtes.

L'organisation de l'UCIL n'a pas connu de changement, par conséquent je fais l'impasse sur cette partie. Pour ce qui est de son activité, votre président a assisté à plus de 287 réunions depuis le 9 mars 2015. Cette information n'a que peu d'intérêt, aussi je vous propose d'aborder tout de suite les activités.

Le 29 avril 2015, le Conseil d'administration de l'UCIL a reçu, à la Maison de l'Environnement, Mme Sandrine FRIH, vice-présidente de la Métropole de Lyon en charge de la Politique de concertation et de la participation citoyenne, ainsi que M. Loïc GRABER, adjoint au maire de Lyon, délégué à la démocratie participative. Ils sont venus nous parler de leurs actions actuelles et futures pour la participation des habitants de la Métropole à a gestion et à l'évolution de leur cité.

Le 13 mai 2015, nous avons tenu à la Maison de l'Environnement notre Assemblée générale statutaire d'approbation des comptes 2014 et d'orientation 2015.

Dans le cadre des conférences de la Maison de l'Environnement, l'UCIL a organisé le 4 novembre 2015 une conférence-débat sur le thème « Peut-on se passer de la voiture en ville ? ». Je remercie notre conférencier passionnant, M. Jean-Baptiste REY, spécialiste de l'économie et des infrastructures de transport et déplacement de la société ARCALIS. Cette manifestation, consacrée à un thème particulièrement polémique et d'actualité, fut très enrichissante. Ce débat est à poursuivre, en particulier dans le cadre du futur PDU, qui doit être tourné vers l'avenir et non pas basé uniquement sur les modes de déplacement du passé.

Le 18 novembre 2015, à la Maison de l'Environnement, le Conseil d'administration de l'UCIL a reçu Mme Anne-Marie COMPARINI, présidente du Conseil de Développement de

la Métropole de Lyon, qui a échangé avec nous sur les activités de ce dernier et la préparation du futur Grand Rendez-vous.

Le 12 janvier 2016, dans les locaux du Sytral à la Part-Dieu, M. Philippe BOSSUET, directeur de la Prospective, des études amont, et du Plan des Déplacements Urbains du Sytral, et Mme Séverine ASSELOT, chargée de la révision du PDU, nous ont présenté l'état d'avancement de cette dernière, la concertation engagée et future, ainsi que le calendrier des opérations avant l'arrêt du projet.

Le 4 avril 2016, à la Maison de l'Environnement, nous avons tenu notre Assemblée générale statutaire d'approbation des comptes 2015 et d'orientation 2016.

Le 30 avril 2016, à la Maison de l'Environnement, le Conseil d'administration de l'UCIL a reçu M. Ludovic BOYRON, directeur général de la SPL Lyon Part-Dieu, et M. Guillaume BRUGE, en charge de la communication. Ils nous ont présenté les projets d'aménagement du quartier de la Part-Dieu.

Pour ce qui est de l'activité des Commissions, je commence par la Commission Transports en commun. Comme vous le savez, son responsable était Jacques PERENON. Il a effectué un travail remarquable au profit de tous pendant de nombreuses années, avec compétence et efficacité. Nous lui en sommes tous très reconnaissants. Malheureusement, il a dû renoncer à toutes ses activités associatives depuis le 12 novembre 2015, pour des raisons de santé. Ses connaissances dans ce domaine étant encyclopédiques, il sera bien difficile de le remplacer totalement.

Le départ de Jacques PERENON nous a d'autant plus perturbés que la révision du PDU a été lancée, sous la responsabilité du Sytral, au début du 3^{ème} trimestre 2015. Heureusement, notre vice-président Gérard FAIVRE a bien voulu prendre en main ce problème, qui concernait, outre les transports en commun, tous les autres types de déplacement urbain (piétons, vélos, automobiles, livraisons, ainsi que la protection de l'environnement). Il a donc réuni les responsables des commissions de l'UCIL concernées, et préparé avec eux, puis déposé, une contribution sur le site dédié du Sytral à la fin mars, date fixée pour tous les participants à la concertation.

Alors que l'UCIL est membre de la CCSPL du Sytral depuis la création de celle-ci, aux côtés des associations spécialisées en transport, seules ces dernières ont été invitées à des réunions de commissions thématiques préalables à la concertation publique, entre septembre et décembre 2015. Lorsque je l'ai appris, j'ai écrit le 30 septembre 2015 à Mme Annie GUILLEMOT, nouvelle présidente du Sytral, pour lui faire part de la demande de l'UCIL d'être associée à la préparation de la révision du Plan des Déplacements Urbains. Je n'ai malheureusement reçu aucune réponse. Plus grave, j'ai appris que des mini-panels représentatifs avaient été réunis pour recueillir des avis d'usagers des transports publics. Ces avis sont en ligne sur le site du Sytral. Vous comprendrez que le président l'UCIL ne peut laisser perdurer une telle situation, qui revient à dire que l'UCIL représente moins bien les habitants et usagers des transports que quelques personnes tirées au sort.

Je m'en suis ouvert à qui de droit, et les choses ont été en partie rétablies, puisque le Conseil d'administration de l'UCIL a bénéficié le 12 janvier dernier, dans les locaux du Sytral, d'une présentation de l'état du dossier de révision et de son calendrier. Cette présentation était assurée par M. Philippe BOSSUET. De nombreux CIL ont également apporté leur contribution propre au Sytral.

L'UCIL demande depuis des années que la révision du PDU soit réalisée avant celle du PLUH, ou au moins en même temps. Cette demande correspond à la logique des choses. L'urbanisation doit se faire là où des moyens de déplacement sont disponibles. Nous nous réjouissons donc que les choses aient ainsi été remises dans leur ordre naturel. Nous serons attentifs au contenu définitif du PDU révisé. Il était annoncé pour le mois de juin 2016, mais nous l'attendons toujours.

En ce qui concerne le projet de l'Anneau des Sciences, vous savez tous que l'UCIL est très favorable aux deux réalisations du tronçon Ouest, au niveau de l'arc périphérique de Lyon, et du contournement autoroutier nord-sud de notre agglomération. Ces infrastructures nous paraissent indispensables pour l'équilibre du développement de la Métropole lyonnaise. Elles sont seules susceptibles, d'une part, de débarrasser l'hyper-centre de l'agglomération d'une circulation de transit qui n'y a à l'évidence plus sa place, et d'autre part, d'offrir aux habitants des périphéries des alternatives plus performantes que la traversée du centre, en voiture ou en transports en commun.

Elles sont tout aussi nécessaires pour les activités économiques, et les trafics lourds qu'elles génèrent, que pour désenclaver tout l'Ouest lyonnais.

En 2013, après le débat public, le Grand Lyon et le Conseil général du Rhône ont pris la décision de poursuivre les études sur l'Anneau des Sciences. Nous craignons aujourd'hui que cette réalisation soit remise en cause par les réductions des dotations de l'Etat à la Métropole de Lyon, devenue seule protagoniste du projet de bouclage du périphérique. L'UCIL tient donc à rappeler solennellement l'impérieuse nécessité de poursuivre ce projet, et l'urgence de sa réalisation. Elle sera attentive au report de son tracé dans le PDU et le PLUH révisé.

Concernant le contournement autoroutier de Lyon, l'UCIL a reçu avec grand plaisir l'annonce du déclassement prochain de l'autoroute A6/A7 à l'intérieur de la Métropole, qu'elle réclame depuis bien des années. Elle espère toutefois que l'Etat prolongera très rapidement le grand contournement autoroutier de Lyon passant par Saint-Exupéry. Sans négliger l'intérêt du barreau Sud de raccordement du futur A45 à ce contournement, l'UCIL plaide aussi pour un raccordement direct de l'A432 au péage de Reventin Vaugris, en restant à l'Est de la vallée du Rhône, afin d'offrir aux camions et automobilistes qui vont du Nord au Sud de l'Europe une alternative très rapide à la traversée de la Métropole, et de décharger ainsi l'A7 entre Lyon et Vienne.

La Commission Piétons dirigée par Jean-Paul MASSON, continue ses visites en marchant des quartiers et des bourgs, avec les CIL locaux. Ces visites apportent beaucoup d'informations sur les dysfonctionnements et la situation faite aux piétons dans les quartiers. Ces dysfonctionnements sont transmis à la Commission Modes Actifs. De même, la Commission Vélo se réunit régulièrement sous la direction de Michel LAROSE, et étudie tous les aménagements pour cyclistes réalisés ou en cours de réalisation. Chaque CIL fait part de ses remarques et suggestions. Merci à M. Mathieu MEYLAN, qui est attentif à nos recommandations. Gilles VESCO, qui était conseiller délégué en charge des Nouvelles mobilités, a démissionné de son poste au mois d'août dernier. Martial PASSI, vice-président de la Métropole de Lyon aux Déplacements et à l'Intermodalité, a repris ses attributions.

Les Commissions Modes doux de la Ville de Lyon, de la Métropole de Lyon, et du Sytral ont été regroupées dans une seule commission Modes actifs. Cette participation du Sytral apportera la cohérence souhaitable à ces travaux. Nous continuerons à participer à cette commission, et aux réunions techniques qui étudient tous les aménagements prévus par la Métropole pour faciliter les déplacements alternatifs.

Après les Modes doux, c'est maintenant un plan d'actions pour les mobilités actives qui a été mis en place pour la Métropole de Lyon. Nous nous en réjouissons. Nous souhaitons toutefois qu'un véritable plan piéton repérant les cheminements continus, praticables, et cohérents, soit finalisé au niveau de l'agglomération, comme nous le faisons pour les pistes cyclables.

Enfin, il faudra bien se pencher sérieusement sur les nouveaux modes de déplacement actuellement inclassables, qui se développent très rapidement en provoquant de gros problèmes avec les piétons sur nos trottoirs : gyropodes, hoverboards, segways, monoroues, trottinettes à moteur, et autres.

En ce qui concerne la Commission Urbanisme/PLUH, son ancien responsable Pierre-Yves TESSE a réalisé un travail extraordinaire au sein de l'UCIL pendant de nombreuses

années, en lui apportant ses grandes compétences en urbanisme et développement économique, acquises à l'Aderly, et en représentant l'UCIL au Conseil de Développement du Grand Lyon. Toutefois, après avoir élaboré l'importante contribution de l'UCIL au PAVD du PLUH, il a dû abandonner la direction de cette commission, ayant été élu président d'Emmaüs dans notre région. Je reprends donc la direction de cette commission, qui est fondamentale pendant la préparation du PLUH de la Métropole, qui régira son aménagement et son développement durant les 10 à 15 prochaines années.

Chaque CIL a participé à la concertation locale organisée par son arrondissement ou sa commune sur le PAVD. Nous attendons bientôt la publication des documents définitifs du PLUH, dès que le projet en aura été arrêté, pour les étudier et donner l'avis de l'UCIL lors de l'enquête publique. Nous regrettons cependant qu'il n'y ait pas d'étape intermédiaire de concertation, avec les associations telles que la nôtre, entre le PAVD et le projet définitif. L'expérience prouve que peu de modifications peuvent être apportées après l'approbation du projet.

La Commission Ecologie urbaine se réunit une fois par mois sous la direction de Raymond JOUMARD, et étudie les thèmes les plus variés : lutte contre la pollution, lutte contre l'ambroisie, optimisation de la consommation d'énergie, oiseaux des villes, etc. Elle constitue un bon trait d'union avec notre implication dans la Maison de l'Environnement.

La Commission Vie nocturne et sécurité est dirigée par Georges TISSOT, qui la réunit une fois par trimestre pour faire le point sur les nuisances sonores générées par les établissements nocturnes et par les terrasses, notamment temporaires pendant la période de mai à octobre. Trois membres de la Commission, ainsi que le président de l'UCIL, siègent au Comité de suivi de la charte de la vie nocturne. Celui-ci s'est réuni le 20 mars 2015 et le 29 mars 2016. Nous souhaitons toutefois travailler en amont avec les services sur la participation de ces comités d'adhésion à ladite charte, et le suivi du respect de ses obligations. Les points durs restent le 3^{ème} arrondissement, avec notamment la rue Montebello et les quais de Rhône, les établissements de nuit du 7^{ème} arrondissement, ceux des quais de Saône, et un peu partout les terrasses temporaires d'été respectant peu ou pas du tout la réglementation en matière de fermeture nocturne.

La revendication d'une police municipale nocturne reste forte pour la ville de Lyon, d'autant que Villeurbanne a consenti un effort dans ce domaine. Force est en effet de constater que la police nationale ne se déplace plus pour les incivilités nocturnes.

La Commission Patrimoine a redémarré son travail pour préparer les 7^{èmes} Etats généraux du Patrimoine de la Métropole de Lyon, sur le thème « Les Patrimoines de la Métropole, des atouts pour son avenir ». Nous avons toutefois mis cette manifestation en sommeil pour ne pas concurrencer les événements de même nature que M. Jean-Dominique DURAND, adjoint au maire de Lyon délégué au Patrimoine, organise désormais tous les ans au printemps, et auxquels nous participons activement bien volontiers.

Nous restons très attentifs à l'avenir du Musée des Tissus et Arts Décoratifs de Lyon, qui pour nous représente un atout essentiel pour le rayonnement international de Lyon, et un témoin indispensable de l'histoire de notre cité. Espérons que ce feuillet à épisodes se termine rapidement par un dénouement heureux. L'UCIL participe aux Commissions locales de gestion du site Unesco, de transformation en AVAP de la ZPPAUP des Pentès de la Croix-Rousse, et de la révision du plan permanent de sauvegarde du Vieux-Lyon.

Je salue ici les 70 ans du CIL Renaissance du Vieux Lyon, qui viennent d'être célébrés en présence du président Gérard COLLOMB. Vous savez sans doute que Lyon a été élu à la présidence de l'association des Villes du Patrimoine mondial, ce dont nous sommes très fiers.

L'UCIL est très attachée à la Maison de l'Environnement, dont elle est membre fondateur. Depuis le 12 avril 2014, le président de l'UCIL préside également cet établissement, qui regroupe les principales associations et fédérations d'associations (16 il y a 20 ans contre 34 aujourd'hui) qui œuvrent pour la préservation et l'amélioration de

l'environnement sur le territoire de l'ancien département du Rhône. Depuis sa création en 1995, elle est gérée par une association dédiée créée entre les associations adhérentes et les collectivités, et qui dispose de 8 salariés. Son directeur est, depuis le mois d'octobre 2014, M. François FIARD. Elle dispose en outre d'un établissement secondaire, le Centre d'initiation à la Nature du Grand Moulin de l'Yzeron, situé sur la commune de Francheville.

Du fait de la création de la Métropole le 1^{er} janvier 2015, cette Maison de l'Environnement, autrefois financée à parité par le Grand Lyon et le département du Rhône, n'est plus subventionnée que par la Métropole qui a repris les prérogatives du département sur son territoire, et dans une moindre mesure par la région.

Depuis de nombreuses années, nous appelons de nos vœux la réalisation d'une grande Maison de l'Environnement, les actuels locaux de l'immeuble de la rue Sainte-Hélène étant aujourd'hui notoirement insuffisants, tant pour l'accueil, la formation, et l'information du public, jeune et adulte, que pour la réalisation d'un véritable projet interassociatif au service de l'écologie et du développement durable. Ce sera très bientôt chose faite. En effet, la Maison de l'Environnement quittera bientôt ses deux implantations actuelles pour se relocaliser à Gerland, 14 avenue Tony Garnier, en face de la Halle, dans des locaux à simple rez-de-chaussée de 750 mètres carrés comportant entre autres une salle de réunion de 100 personnes et 2 de 50 personnes, ainsi qu'une plus vaste médiathèque de l'Environnement.

Notons enfin qu'un pas important a été franchi dans la réorganisation de cet outil au service du public et des associations. La réforme de ses statuts, pour tenir compte de la nouvelle organisation territoriale, est en effet chose faite, à l'unanimité de ses membres. La Maison de l'Environnement de la Métropole de Lyon comporte aujourd'hui un collège supplémentaire de membres partenaires, sur lequel je compte beaucoup pour élargir ses horizons. Nous devrions être installés dans ces nouveaux locaux à la fin du mois de janvier prochain, même si les difficultés et soucis de ce déménagement sont encore nombreux.

Je tiens, en votre nom à tous et au nom de toutes les associations membres de cette Maison, à remercier le président Gérard COLLOMB pour le puissant soutien qu'il a apporté à ce projet de relocalisation et d'agrandissement de la Maison de l'Environnement, en dépit des politiques de restriction budgétaire que nous connaissons. Merci aussi à ses services qui nous aident dans son accomplissement technique.

Vous savez que le site Internet de l'UCIL est en phase de reconstruction complète. Le nouveau site sera opérationnel dès le mois de décembre prochain. Il sera plus efficace, plus interactif, et plus convivial, à la disposition des CIL adhérents et des responsables de commissions.

Nous participons toujours aux groupes de travail du Conseil de Développement de la Métropole de Lyon, où l'UCIL compte 5 représentants. La présidente Anne-Marie COMPARINI est donc venue nous présenter le 18 novembre dernier le Grand Rendez-vous de la Métropole, préparé par le Conseil de Développement sur le thème « Quelles activités et quels emplois demain dans la Métropole ? ».

Ce Grand Rendez-vous s'est déroulé samedi dernier, 19 novembre, dans les locaux de l'Hôtel de la Métropole. Ce fut une très grande réussite, avec une très forte participation du public et des associations, en particulier des jeunes. Nous n'avons qu'un seul regret : que l'assistance aux conférences et ateliers ait dû être limitée en nombre, du seul fait du succès de cette manifestation. Signalons les nombreuses initiatives innovantes mises en valeur dans les grands espaces de dégagement de l'Hôtel de la Métropole, très souvent présentées par des jeunes très motivés. De telles manifestations devraient être renouvelées, car elles rapprochent les citoyens de cette grande institution qu'est la Métropole, naturellement coupée du public qui en ignore souvent les importantes attributions.

Nous devons bien constater que l'activité et l'emploi ne constituent pas le cœur de cible de nos Comités d'Intérêts Locaux, même si les habitants de la Métropole, dont nous

préservons les intérêts de proximité, ne peuvent pas se désintéresser de ces thématiques qui leur permettent de subvenir à leurs besoins, et à ceux de leur famille, et de s'épanouir dans leur travail. Vous avez d'ailleurs été nombreux à assister à cette manifestation. Notre collègue Jean-Paul MASSON, président du CIL de Cusset, responsable de la Commission Piétons de l'UCIL, et membre du Conseil de Développement et de son bureau, s'est beaucoup investi dans ces travaux, en particulier sur la liaison entre le Conseil de Développement et les instances de proximité. Il a proposé que l'UCIL s'insère dans la préparation de ce Grand Rendez-vous, en élaborant une contribution sur le thème qui nous a paru pouvoir réunir et intéresser tous les CIL, le vieillissement de la population, réalité qui va impacter à l'avenir le fonctionnement et la vie de tous nos quartiers et de l'agglomération de manière durable et pérenne.

Que ce soit dans le contexte urbain de ce thème, ou dans son aspect social, les CIL ont certainement quelque chose à dire et des idées à faire valoir au nom de leurs adhérents et de la population de leurs quartiers, sans se figer toutefois dans le seul objectif de la création d'activité et d'emplois, trop restrictif à notre avis. Les CIL possèdent une expérience de la vie de quartier qui leur permet de faire part d'un certain nombre de questions, de propositions, d'interpellations, sur l'avenir proche de la réalité du terrain. L'UCIL a donc créé une nouvelle Commission Vieillesse, qui a déjà beaucoup travaillé à apporter sa contribution au Grand Rendez-vous, et qui continuera son travail au-delà de cette manifestation. Ainsi, l'UCIL s'inscrit une fois de plus dans une démarche prospective, imaginative, et créative sur tous les grands problèmes qui concernent les habitants de notre Métropole.

Je tiens, avant de clore ce rapport, à mentionner la mémoire de Jean PROST, ancien très grand président du CIL du Point du Jour, qui nous a quittés le 22 octobre dernier. C'était le dernier survivant de ces pionniers qui, avec Paul SCHERRER, ont créé l'UCIL en 1960, au premier étage de la brasserie de l'Etoile. Nous lui sommes tous reconnaissants pour ses 47 années de responsabilité associative bénévole et militante au service de notre cité et de ses habitants.

En témoignage de cette reconnaissance, vous lui avez remis, Monsieur le Président, la médaille de la ville de Lyon le 14 janvier 2005, et Mme Simone ANDRE les palmes du bénévolat le 23 juin 2011.

Ce rapport d'activité vous a je l'espère démontré, Monsieur le Président, que notre fédération, malgré ses 56 années d'existence, est toujours bien vivante et active au service de la Métropole de Lyon, et que les membres des divers Comités d'Intérêts Locaux qui la composent continuent à travailler sans relâche à l'amélioration du cadre de vie de leur concitoyen.

Monsieur le Président, la parole est à vous.

Discours de Gérard COLLOMB

Sénateur-Maire de Lyon, Président de la Métropole de Lyon

Merci beaucoup.

Mesdames et Messieurs, je tiens d'abord à vous dire que je suis heureux de vous rencontrer. Je n'avais pas en mémoire que nous ne nous étions pas rencontrés depuis aussi longtemps. Il convient de rappeler que deux événements sont venus perturber le bon déroulement de nos travaux.

Le premier était d'ordre personnel. J'ai rencontré en début d'année 2016 quelques difficultés qui m'ont conduit à freiner mes activités, qui sont aujourd'hui redevenues, comme vous avez pu le constater juste avant cette réunion, un peu débordantes. Le deuxième était bien évidemment la mise en place de la Métropole de Lyon, qui a constitué une révolution fondamentale. Comme vous le savez, la Métropole de Lyon et aujourd'hui unique en France. Il n'y a que sur notre territoire que nous avons fusionné une Communauté urbaine et un ancien Conseil général.

Comme vous pouvez le concevoir, cela demande un peu de travail. La Métropole de Lyon compte aujourd'hui 9 000 agents, qui pour moitié avaient des statuts et méthodes de travail différents, et travaillaient sur des sujets différents. Par conséquent, établir une véritable synergie entre ces deux ensembles exige un peu d'effort, de la part du président, des élus, et des différents directeurs. Pour autant, nous y arrivons plutôt bien.

Vous pouvez constater, les uns et les autres, que notre Métropole s'est beaucoup transformée ces dernières années. Elle est allée de l'avant de façon exceptionnelle. C'est vrai sur le plan économique. Quand je suis arrivé à la tête de cette agglomération, nous étions classés 25^{ème} métropole européenne en termes économiques. Aujourd'hui, nous sommes dans les 10 premières. Nous voyons bien le saut considérable que représente cette progression, puisque parmi ces métropoles figurent des capitales. Il est donc impressionnant qu'une ville qui est seconde en France parvienne à ce type de résultat.

Si nous nous penchons sur la question de la mobilité, qui vous est chère, nous avons également beaucoup progressé. Le Sytral a accompli en quelques années des efforts exceptionnels. Nous investissons environ 1 milliard d'euros par mandat. Peu de villes en font autant, d'autant que nous investissons avec nos fonds propres, et non des fonds d'Etat comme la région Ile-de-France. Nous devons vivre sur nos propres forces.

Je conçois que la présidente Annie GUILLEMOT ait été un peu surchargée. L'ancien président était plutôt compétent, mais ne pouvait être présent qu'à titre transitoire. Je parle de moi-même. Sur Twitter, un certain nombre de personnes facétieuses comptaient les jours me concernant, et j'ai donc considéré que, le cumul des mandats n'étant pas aujourd'hui très populaire, il était préférable de passer le témoin. Annie GUILLEMOT, qui aurait dû être présente ce soir, mais qui porte un projet de loi important au Sénat, a pris cette présidence à bras-le-corps, et continue le travail dans la même direction que ses prédécesseurs.

C'est l'ensemble de la Métropole qui est en train de changer d'aspect. Ce phénomène ne se limite pas à la ville de Lyon. J'invite ceux qui ne le connaissent pas à aller voir le Carré de Soie et ce qu'il est en train de devenir. Cette mutation est formidable. Je me souviens que quand je suis arrivé à la tête de la Métropole, alors que M. CHARRIER était maire de Vaulx-en-Velin, nous avions une grande friche industrielle de près de 750 hectares, et se trouvait dans un état obsolète. Elle accueillait même quelques milliers de campeurs provisoires. Aujourd'hui nous constatons la transformation, avec à la fois de grandes entreprises qui viennent s'installer, et des moyens de locomotion, avec la jonction du métro et du tramway, qui permettent à beaucoup de résidents de venir habiter dans les

logements construits là-bas, dans la mesure où ils se trouvent à 20 minutes de la Part-Dieu ou du cœur de la Presqu'île.

En termes de qualité de vie, vous voyez bien ce que les berges du Rhône et les rives de Saône ont pu redonner à Lyon. Quand des touristes, ou des personnes qui avaient quitté l'agglomération pendant quelques années, viennent à Lyon, ils s'étonnent de ce changement.

Enfin, vous l'avez peut-être remarqué, nous avons la volonté de végétaliser la ville et d'en faire une ville nature. Elle se traduit par exemple par des projets comme la rue Garibaldi, qui nous permettent de constater que le remplacement de nos anciennes autoroutes urbaines par de beaux boulevards paysagers change la vie de nos concitoyens.

Je parlais de la création de la Métropole de Lyon, et je dois dire que nous avons lancé de nombreux chantiers. Au plan économique, nous avons défini un programme dont je vous invite à prendre connaissance. Il a été réalisé sous la houlette de M. KIMLELFELD, et constitue un document de prospective je crois assez remarquable. Il indique bien dans quelle direction nous voulons aller pour l'avenir.

Nous avons également élaboré notre plan d'insertion. Du temps où nous avions le Conseil général et la Communauté urbaine, cette dernière s'occupait de faire naître des entreprises. Il s'en crée aujourd'hui 15 000 par an dans notre Métropole. Elle était également en charge de faire venir d'autres entreprises : 90 entreprises extérieures à Lyon s'installent chaque année dans la Métropole, dont la moitié est étrangère. Nous portons donc le développement économique, mais c'était le Conseil général qui s'occupait de l'insertion, avec des milieux qui ne se rencontraient que très peu. Aujourd'hui nous avons réuni, dans un même service, à la fois le développement économique et l'insertion, ce qui nous permettra dans les prochaines années de relever ce défi des personnes qui perçoivent le RSA. Je rappelle que cette population représente 48 000 personnes dans l'agglomération, soit un défi considérable à relever.

En ce qui concerne les grands projets urbains, les chantiers se poursuivent. Nous en avons parlé, avec des résultats aujourd'hui visibles, comme ce que nous avons fait sur la Confluence. J'ai rencontré récemment une journaliste qui travaillait à *Libération* à l'époque où j'ai présenté le projet Confluence. Elle avait alors parlé d'un projet qui manquait singulièrement d'ambition. Au vu de ce qui a été réalisé depuis, il semble que le projet présentait quand même un peu d'ambition, ou au moins que la réalisation a dépassé l'ambition si cette dernière était trop limitée initialement.

Nous observons également aujourd'hui, de l'autre côté du Rhône, le développement du quartier de Gerland, aussi bien avec l'installation d'entreprises que la création de nouveaux quartiers. Des ZAC sont en train de se développer et métamorphosent ce secteur.

Nous avons lancé le projet de renouveau de la Part-Dieu, et nous avons déjà développé 150 000 mètres carrés dans ce cadre, ce qui n'est pas négligeable. Je reviendrai sur les opérations en cours.

Aujourd'hui, notre action se développe ailleurs qu'à Lyon, comme je le mentionnais avec le Carré de Soie. A Villeurbanne, le doublement des Gratte-Ciel verra enfin le jour prochainement, avec la création d'espaces nouveaux sur la partie Nord. Par ailleurs, des actions sont en cours autour du tramway, dans l'ancien quartier industriel qui est en train de se transformer. De même, la transformation du quartier de Saint-Jean commence. En outre, le projet, assez controversé, du stade du Grand Montout donne au Grand Est lyonnais une dynamique remarquable.

Au plan qualitatif, nous lancerons bientôt le projet Cœur Presqu'île . Il a déjà commencé à se mettre en œuvre autour de la rénovation de la place Bellecour et de la place des Jacobins dès 2013, et d'autres projets suivront dans les mois et années à venir.

En ce qui concerne les grandes orientations stratégiques de l'agglomération, le travail sur le PLUH constitue un élément majeur. Mathias CHAGNARD, combien de réunions ont-elles été organisées par les services sur ce sujet ?

Mathias CHAGNARD

Nous avons réalisé environ 500 réunions avec les communes, dont 86 publiques organisées dans le cadre de la concertation, et une quinzaine d'ateliers avec des Comités de quartier et Comités d'Intérêts Locaux. Nos réunions publiques ont rassemblé quelque 6 000 participants. La concertation a été importante, et s'est achevée récemment. Elle reprendra avec l'enquête publique prévue dans le courant de l'année 2017.

Gérard COLLOMB

Ce chiffre de 500 réunions sur le PLUH montre bien l'implication des agents de la fonction publique territoriale, pendant la journée, mais également en soirée, sur le temps personnel. Ils ne sont alors pas payés en heures supplémentaires pour développer l'ensemble de ces projets. Cette implication démontre l'engagement de nos agents.

Comme vous l'avez indiqué, le PDU est maintenant finalisé. J'ai reçu ce week-end la première version de ce document, qui a été réalisée dans la concertation. Concertation avec les communes, au-delà des associations. La Métropole doit se concerter avec les maires, qui sont exigeants à ce sujet.

Enfin, la programmation prévisionnelle des investissements pour ce mandat représente 3,5 milliards d'euros, répartis sur 1 175 projets, dont la plupart sont déjà initiés. Ces projets, de toute échelle, couvrent une grande diversité dans les actions que nous portons.

Vous avez signalé les évolutions annoncées pour la Maison de l'Environnement. Nous nous sommes effectivement penchés avec attention sur ce dossier. Ces efforts aboutiront prochainement, pour apporter un plus grand espace et une meilleure visibilité à cet établissement. Il sera en outre installé dans un secteur bien desservi. Cette nouvelle implantation permettra à vos adhérents et à tous ceux qui la fréquentent de s'y rendre plus facilement depuis toute la Métropole, dans des conditions plus agréables.

Nous aurions encore beaucoup à faire, et vous me suggérez de m'occuper du Musée des Tissus. Nous sommes cependant confrontés à un problème. La baisse des dotations pour les collectivités locales s'est élevée à 11 milliards d'euros, ce qui est très conséquent. En outre, il pourrait ne s'agir que d'un début, puisque certains programmes nationaux en vue des prochaines élections envisagent d'y rajouter 20 milliards d'euros supplémentaires.

La baisse de 11 milliards d'euros a entraîné une contraction de nos budgets de 8 % par an, ce qui nous a contraints à développer des plans de marge de manœuvre qui nous permettent de tenir la route et d'éviter la fuite en avant. Cette fuite en avant pourrait nous conduire à réduire considérablement notre capacité d'autofinancement, ce qui nous empêcherait d'investir dans quelques années, ou à laisser filer la dette, ce qui ne constitue pas une habitude lyonnaise. Nous tenons à conserver cette spécificité et à maintenir un niveau d'endettement raisonnable.

Après cette introduction, je vous propose maintenant de rentrer dans le vif du sujet, ce qui nous permettra de compléter ces présentations. Plusieurs autres élus sont présents, notamment M. DA PASSANO, pour toutes les questions de déplacement, M. GRABER, M. KIMLELFELD, Mme M. GAY, M. PASSI, et M. DESBOS.

Nous accueillons également plusieurs techniciens : Mme SIBEUD, M. CHAGNARD, Mme VEYDARIER, et M. PERNETTE-TIXIER. Ils interviendront dans le cours de nos échanges. Les représentants du Sytral sont également parmi nous.

Je les remercie tous d'être présents ce soir.

Je vous présente les excuses de M. LE FAOU, qui est absent pour raison de santé.

Questions des CIL et réponses des élus et Services

Denis EYRAUD

Le premier thème est celui du PLUH. Le CIL SEVDOR nous indique, avec une grande constance, que le Vieux-Lyon et Miribel-Jonage sont protégés efficacement et valorisés dans l'intérêt de tous les Lyonnais. Il nous demande si la Métropole envisage, notamment dans le cadre du futur PLUH, une protection analogue pour l'ensemble du massif périurbain des Monts d'Or.

Mathias CHAGNARD

Depuis plusieurs années, le Grand Lyon s'est engagé à préserver à la fois ce qui faisait l'identité de ces quartiers et communes, et ces espaces naturels. Cette action est réalisée au travers de ses documents-cadres : schéma directeur, SCOT, ou PLU actuel. Le travail effectué sur le secteur des Monts d'Or à travers le PLUH vise à en préserver le caractère remarquable selon deux axes.

Le premier est le renforcement de la préservation des espaces naturels et agricoles du territoire des Monts d'Or. En complément de ce qui a été fait par la mise en place des PENAP (Protections des Espaces Naturels Agricoles et Périurbains), le prochain PLUH comptera plus d'espaces naturels et agricoles protégés que le document actuel. Nous avons mené ce travail en étroite collaboration avec les communes. Il permettra de consacrer et de préserver plus de territoires, qui étaient destinés à être urbanisés, mais reviendront en zone agricole et en zone naturelle.

Le deuxième axe de travail est la préservation du patrimoine et de l'identité de certains territoires, notamment des Monts d'Or. Le secteur des Monts d'Or a fait l'objet d'un travail fin avec les communes, pour garantir une réponse à des besoins, notamment en matière de production de logements, dans le respect des caractéristiques et singularités de ces communes. De nombreux outils de protection du patrimoine seront donc renforcés sur ce territoire, comme à l'échelle de l'ensemble de la Métropole. Nous comptons aujourd'hui 36 périmètres d'intérêts patrimoniaux sur l'ensemble de la Métropole. Nous en aurons 320 dans le nouveau PLUH. De même, nous comptons à ce jour 358 éléments bâtis patrimoniaux préservés dans le PLU, et ils seront au nombre de 1 560 dans le nouveau PLUH. Ce travail très important nous permet, secteur par secteur et quartier par quartier, d'identifier les éléments de valeur à protéger dans le PLUH.

Denis EYRAUD

Le CIL des Etats-Unis nous pose la question suivante :

Dans le cadre de la révision du PLUH, les zones pavillonnaires du quartier des Etats-Unis sont fortement menacées, alors qu'elles sont indispensables pour l'équilibre du quartier. Les promoteurs commencent déjà à exercer des pressions sur les propriétaires. Nous sommes contre cette disparition dans un quartier déjà fortement urbanisé.

Mathias CHAGNARD

Pour l'ensemble des quartiers pavillonnaires de la ville de Lyon, les protections mises en place dans le cadre du PLU seront reconduites, que nous soyons dans des quartiers

comme le plateau du 5^{ème} arrondissement, à Montchat, ou dans le secteur des quartiers pavillonnaires du 8^{ème} arrondissement.

Ces zones pavillonnaires du quartier des Etats-Unis, je prends l'exemple de la rue de la Concorde ou de la rue d'Argone, seront toujours protégées, de même que les quartiers de Monplaisir, du Moulin à Vent, ou du Transvaal. Ils ont fait l'objet d'une attention particulière et seront confortés dans un zonage pavillonnaire. Les protections patrimoniales seront reconduites, et renforcées sur certains quartiers pavillonnaires qui en étaient dépourvus.

Sur certains axes importants, comme le boulevard Pinel, l'avenue Paul Santy, l'avenue Viviani, ou en façade le long de la rue du professeur Beauvisage, le PLU prévoit d'adapter les futurs droits à construire pour tenir compte de l'arrivée du tramway T6, qui sera livré jusqu'aux hôpitaux Est d'ici la fin 2019, et s'accompagnera d'une évolution pour tenir compte de la présence de ce nouveau transport en commun.

Gérard COLLOMB

Pour résumer, sur les axes où nous développons des transports en commun lourds, nous densifions un peu, et ailleurs nous protégeons.

Denis EYRAUD

Le CIL de défense du quartier Bissardon, à Caluire, nous dit :

Nous aimerions savoir qui à la Métropole est chargé de l'urbanisme et du logement social sur les communes. Nous sommes à la recherche d'un interlocuteur. Ce service intervient-il dans les décisions des communes, et si oui dans quelle mesure ?

Mathias CHAGNARD

La Métropole est compétente en matière d'urbanisme, sauf pour les permis de construire qui restent de la compétence des maires. La Métropole compte trois interlocuteurs importants qui s'occupent d'urbanisme.

L'urbanisme réglementaire, c'est-à-dire le PLU, est pris en charge par mon service. Je pense qu'il est suffisamment identifié, dans la mesure où nous avons reçu 4 327 courriers depuis le début de la concertation. Vous pouvez nous écrire si vous avez des questions sur le PLU.

L'urbanisme opérationnel, c'est-à-dire tout ce qui concerne les grands projets d'aménagement, est pris en charge par la Direction de l'Aménagement.

Enfin, la Direction Logement/Habitat de Mme VEYDARIER est compétente pour l'ensemble du logement.

Si vous avez des questions spécifiques, adressez un courrier à l'intention du président de la Métropole. Il arrivera dans les services et une réponse sera apportée.

Gérard COLLOMB

J'ajoute que pour les communes en dehors de Lyon-Villeurbanne, la nouvelle organisation en cours de mise en place comprendra quatre ou cinq personnes ressources compétentes sur ces sujets urbains, sociaux, ou autres. Les maires comme les administrés pourront s'adresser directement à elles, sans remonter jusqu'au sommet des services.

Denis EYRAUD

Le CIL la Croix-Rousse n'est pas à vendre nous dit :

A quel horizon et comment la Métropole envisage-t-elle d'atteindre l'objectif de 25 % de logements sociaux sur le plateau de la Croix-Rousse ?

Gérard COLLOMB

Nous sommes une ville qui construit beaucoup, dans la mesure où elle est attractive économiquement. Nous attirons des nouveaux venus, notamment beaucoup de jeunes, tandis que les natifs restent. Nous construisons ainsi à peu près 8 500 logements par an, dont 4 500 logements sociaux de tous niveaux, du PLS au PLAI en passant par l'accès sociale à la propriété. Dans Lyon intra-muros, nous avons construit environ 1 700 logements sociaux depuis 2008.

La Croix-Rousse est déjà une zone dense, et David KIMELFELD est en mesure de nous apporter des précisions.

David KIMELFELD

1^{er} Vice-Président de la Métropole en charge de l'économie

Notre volonté est en effet forte, mais la contrainte foncière dans ces quartiers l'est également. Dans ce cadre, nous nous efforçons de développer une stratégie qui repose sur des opportunités sur le parc existant, à travers différents leviers :

- la possibilité d'utiliser le droit de préemption pour les lots groupés d'appartements : nous le faisons régulièrement à la Croix-Rousse, notamment dans l'Est du quartier ;
- la cession du patrimoine privé du Grand Lyon pour réaliser du logement social, et nous avons inauguré le 9 novembre, 11 logements réalisés ainsi dans l'impasse Gigodot ;
- la négociation et l'acquisition de biens auprès de propriétaires institutionnels, comme avec les Hospices Civils de Lyon, qui disposent encore d'un patrimoine dans l'ensemble des arrondissements : l'exemple le plus récent est le bâtiment du 3 rue Duviard, avec une dizaine de logements, et un autre plus ancien est celui du 22 boulevard de la Croix-Rousse ;
- la mise en œuvre de déclarations d'utilité publique sur le patrimoine privé, comme au 6 rue Philibert Roussy, où un bailleur social entreprendra la rénovation d'une bâtisse dégradée pour y accueillir des logements sociaux ;
- le maintien et la création d'emplacements réservés au logement social : nous proposerons d'ajouter 6 emplacements dans le futur PLUH, en plus des 4 existants.

Ce dernier moyen permet de produire du logement social diffus dans un univers contraint, ce qui constitue un bon signe en termes de mixité sociale dans ces quartiers très contraints.

Gérard COLLOMB

Nous avons donc produit 551 logements sociaux à la Croix-Rousse depuis 2008.

Denis EYRAUD

Le CIL SEVDOR demande :

Quand les documents du PLUH de la Métropole de Lyon (règlement, plan de zone, etc.) seront-ils disponibles pour le public en version électronique ? Les associations auront-elles la possibilité de s'exprimer sur les documents du PLUH de la Métropole de Lyon avant l'enquête publique ?

Mathias CHAGNARD

Nous avons rencontré l'association SEVDOR en juillet dernier, pour répondre préalablement à ses questions. Dans le cadre de la future enquête publique, nous mettrons en place un site Internet spécifique, où tous les documents seront consultables en ligne. Ceci permettra d'éviter d'avoir à venir consulter les documents en commune. Il reviendra à la Commission d'enquête de décider si les observations d'enquête pourront

être formulées par voie électronique. Vous pourrez donc consulter les documents de chez vous.

En ce qui concerne la communication préalable de l'enquête publique, nous sommes légalement tenus de ne rendre ces documents publics qu'au moment de l'enquête publique, afin de garantir l'égalité du traitement de l'information pour tous les citoyens. Les documents précis du PLUH et les plans de zonage seront donc portés à la connaissance de l'ensemble des habitants et citoyens de l'agglomération au moment de l'enquête, et pas avant, afin de conserver cette égalité dans la communication des documents. Avant l'enquête publique, un arrêt du projet sera délibéré en Conseil de Métropole, dans le courant du premier trimestre de l'année prochaine. Il fera l'objet d'avis de la part des communes, des personnes publiques associées (chambres consulaires, Sytral), et de l'Etat. Les avis de ces personnes publiques associées et des communes, et l'ensemble des documents seront consultables en ligne pendant l'enquête publique.

Denis EYRAUD

Au sujet des collèges, le CIL des Etats-Unis nous a adressé le courrier suivant :

La construction du futur collège rue Paul Cazeneuve est une bonne nouvelle. Néanmoins nous regrettons que la promesse faite par les élus de construire un espace vert sur ce terrain ne soit pas respectée, et nous estimons que le choix d'un bâtiment construit dans l'urgence nous rappelle ces écoles en préfabriqués des années 50-60. Nos enfants méritent mieux que ce type de collège bas de gamme. De plus, ne pas prévoir quelques places de stationnement est une erreur.

Eric DESBOS

Conseiller déléguée de la Métropole de Lyon en charge de l'Education - Collèges - Adoption

Le terrain de la rue Paul Cazeneuve a été retenu en raison de son emplacement idéal en termes de carte scolaire par rapport aux autres collèges et écoles primaires, d'une présence importante d'équipements publics, et d'une très bonne desserte par les transports en commun (tramways T2 et T4).

La Métropole, qui n'a que deux ans, a dû répondre dans un délai très court aux besoins du secteur. L'espace vert initialement prévu à cet emplacement pourra être reconstitué sur le terrain Givaudan.

Enfin, le projet développé sur le site des anciennes usines Patay bénéficiera aussi de la création d'un espace vert.

Quant au mode de construction, il sera de grande qualité. Ce nouvel établissement permettra d'accueillir les élèves dans des conditions identiques à un collège neuf, et parfois meilleures que celles d'établissements existants. Ce collège disposera entre autres d'une demi-pension, d'une zone multiactivité, d'un équipement numérique et multimédia innovant, ainsi que d'une fonctionnalité conforme aux dispositions réglementaires. Une attention particulière sera portée à son environnement extérieur.

Le choix de ne pas créer de places de parking correspond aux contraintes de sécurité qui s'appliquent aux établissements urbains.

Gérard COLLOMB

Evidemment, nous pensons tous aux préfabriqués que nous avons connus. Les bâtiments modulaires actuels n'ont rien à voir avec ces préfabriqués. Nous allons en réaliser un certain nombre, et vous verrez qu'il ne s'agit plus du tout des constructions que nous avons connues par le passé.

En ce qui concerne les collèges du 8^{ème} arrondissement, nous avons changé d'avis après nous être heurtés à deux reprises à des impératifs catégoriques. En effet, suite aux

sondages réalisés sur le site Patay, il est apparu que le terrain était pollué et que nous ne pouvions pas y construire un collège. En outre, à côté de Givaudan, une enquête de la DREAL était requise. Sa durée était de plusieurs mois, sans garantie d'un avis favorable.

Nous avons donc choisi d'implanter le collège sur le site retenu, plutôt que d'apprendre encore un an.

Denis EYRAUD

Le CIL de Cusset-Villeurbanne nous transmet la question suivante :

L'annonce a été faite il y a quelques semaines : le Carré de Soie aura bien un collège, mais il sera situé à l'extérieur de son périmètre, sur le site villeurbannais de l'ancienne école de pompiers, de l'autre côté du périphérique. Cette disposition conduit à un établissement éloigné des lieux qu'il dessert, et d'un accès difficile et particulièrement indirect.

Pourquoi un tel choix, alors que l'ensemble du foncier de ce nouveau quartier a été entièrement remodelé ?

Eric DESBOS

Ce terrain a été retenu en raison de son implantation idéale en termes de carte scolaire par rapport aux autres collèges et écoles primaires, et d'une très bonne desserte par les transports en commun. Son périmètre répond aux besoins et contraintes de construction d'un établissement en milieu urbain, et permettra la création de places suffisantes au regard de la projection des effectifs sur Villeurbanne et Vaulx-en-Velin.

En outre, nous créons en parallèle une extension de 300 places au collège Duclos, situé au Carré de Soie, qui permettra d'accueillir de nouveaux collégiens dans ce secteur.

Gérard COLLOMB

Nous étudions évidemment l'évolution des quartiers et l'impact sur les cartes scolaires lorsque nous envisageons la construction d'un nouveau collège. Le quartier de Saint-Jean est appelé à beaucoup se développer dans les prochaines années, et nous avons donc souhaité disposer d'un collège à cheval sur Villeurbanne et Vaulx-en-Velin pour répondre aux besoins de chacune de ces communes.

Denis EYRAUD

Le CIL Villette-Paul Bert a posé la question suivante :

Le CIL suit avec intérêt depuis de nombreux mois l'évolution du projet Part-Dieu, et garde un lien constant avec M. Ludovic BOYRON, directeur de la SPL. Néanmoins, nous peinons à voir clairement le calendrier des travaux, dont certains nous semblent annulés ou différés. Est-il possible de préciser à nouveau ce calendrier ?

Gérard COLLOMB

Nous pouvons rappeler ce calendrier, mais j'ai tendance à recevoir des plaintes relatives au trop grand nombre de chantiers, plutôt que des questions pour savoir quand ils doivent commencer. Je reçois de nombreuses pétitions à ce sujet. Nous comptons environ 40 chantiers en cours ou qui seront lancés prochainement. Nous avons donc mis en place avec Ludovic BOYRON une coordination des chantiers afin d'éviter l'embolie de ce quartier. A noter qu'une réunion en CICA sur ce même sujet est prévue le 28 novembre prochain en mairie du 3^{ème}.

Denis EYRAUD

Le CIL de Monplaisir, à quand un accès piéton sécurisé au Parc Blandan par la rue de l'épargne entre le 8^{ème} et le 7^{ème} ? Qui répond ? C'est Monsieur Graber. Allez-y.

Loïc GRABER

Adjoint au maire de Lyon en charge de la démocratie participative

Oui. Une réponse rapide et récurrente puisque c'est un point qui tient à cœur effectivement le CIL de Monplaisir. Les travaux de sécurisation de l'unique accès existant depuis le 8^{ème} arrondissement ont déjà été engagés dans le cadre de l'ouverture de la première tranche du Parc Blandan. Ces aménagements qui s'appuient sur une réduction de la chaussée sont composés d'un nouveau cheminement piéton séparé par des barrières en bois et équipé d'un passage piéton. Ce sont des aménagements côté nord. Vous savez, les contraintes sont fortes sur ce secteur, d'une part les contraintes techniques, mais aussi les contraintes financières. L'une ayant un impact sur l'autre puisque le pont est très étroit et qu'il ne peut supporter d'encorbellement sur le côté sud du fait de la proximité immédiate des caténaires. Un renouvellement des matériels mis en place pourrait cependant être étudié, de même qu'un nouveau marquage. Sachez également qu'en complément, une nouvelle entrée devrait voir le jour dans le cadre de la tranche 2 du Parc Blandan d'ici la fin 2019 aux droits de la rue Lamothe avec un carrefour à feux et des passages piétons sécurisés.

Denis EYRAUD

Le CIL Saint-Georges Village nous dit : *la destination prévue pour l'ex école Kergomard, rue de la Quarantaine, était un immeuble intergénérationnel. Suite à nos investigations, nous avons appris que l'immeuble a en fait une destination haut de gamme. Il n'est plus question de logements étudiants ou de personnes âgées. Ce lieu est important pour notre quartier. Quelle destination est réellement prévue pour cet immeuble ?*

Gérard COLLOMB

Le CIL Saint-Georges Village a mal investigué. Madame Gay va apporter des précisions.

Nicole GAY

Adjointe au maire de Lyon en charge de la préservation et le développement du patrimoine immobilier

Bonsoir. Le programme de démolition et de reconstruction sur le site de l'école Kergomard a été lancé avec pour objectif de favoriser l'intergénérationnalité. Pour cela, plusieurs mesures sont prises par le promoteur qui est Promoval et qui a été désigné après une consultation. La programmation de petite typologie, du T1 au T3, privilégiant un usage pour des étudiants et des personnes, la proposition à la vente avec des systèmes de packs travaux induisant ce même type d'usage. Le Pack Silver par exemple inclut un ensemble de prestations permettant aux logements d'être parfaitement adaptés au vieillissement : la mise en place au rez-de-chaussée de l'immeuble d'une conciergerie offrant des services à la personne et puis la production de 25 % de logements sociaux pour y assurer une mixité sociale. Le projet devra être livré début 2019 après le démarrage de démolition du site à compter de mi-février 2017.

Denis EYRAUD

Merci. Le CIL Monplaisir nous dit : *quel est l'avenir des bâtiments de l'ancienne piscine de la MJC Monplaisir ?* Madame Gay.

Nicole GAY

La piscine est donc fermée depuis deux ans. Les fuites du bassin mettaient en péril le bâtiment. Les réparations étaient trop importantes pour ce bassin de petite taille. A ce jour, aucun projet n'existe dans ce mandat concernant la reconversion de cet emplacement. Des études seront menées d'ici la fin du mandat 2014-2020 quant aux scénarii possibles

pour l'évolution du site de la MJC Monplaisir. Nous serons bien entendu attentifs à la nécessaire concertation pour les utilisateurs et les activités de la MJC Monplaisir.

Denis EYRAUD

Merci Madame Gay. La Renaissance du Vieux Lyon nous dit : *en mars 2016, nous avons appris la fermeture de l'antenne de l'Office de Tourisme dans le Vieux Lyon. Le plus près est sur la Place Bellecour. Ceci est très regrettable compte tenu du fait que le Vieux Lyon accueille des milliers de touristes chaque semaine. La solution provisoire utilisée cette année de chalets Place Commette pourrait-elle être reconduite chaque année ?* Monsieur Kimelfeld.

David KIMELFELD

Voilà, Monsieur le Président, un exemple concret. Vous parliez tout à l'heure des contraintes financières et des mesures d'économie nécessaire pour faire face aux contraintes financières tout en répondant aux besoins des touristes, des grands lyonnais, des Lyonnaises et des Lyonnais. L'antenne de l'Office de Tourisme effectivement située dans le Vieux Lyon avait cette particularité d'être mutualisée avec le local du SYTRAL et permettait de partager entre les deux identités finalement les charges : les charges du local, mais aussi les charges de personnels. Je rappelle qu'environ 40 000 personnes ont été accueillies en 2015 dans ce local. C'est un peu moins de 10 % des touristes et des visiteurs qui sont accueillis au pavillon de l'Office de Tourisme Place Bellecour, puisque ce sont 450 000 visiteurs qui sont accueillis à l'Office de Tourisme Place Bellecour.

Depuis 2015, vous savez que le SYTRAL a restructuré un certain nombre de relais infos-service. Il a souhaité se désengager de ce lieu parce qu'il n'y avait pas une affluence assez importante. Je le rappelais : 40 000 visiteurs par an. L'Office de Tourisme a pris alors la décision bien sûr de ne pas maintenir sa présence sur les lieux pour les raisons que j'ai évoquées d'économie, parce qu'il fallait du coup prendre en charge la totalité du local et rajouter du personnel pour assurer une présence régulière. L'Office de Tourisme a fermé le 1^{er} mars 2016, mais il ne s'est pas contenté de fermer et de laisser une place vide. Il a confirmé une solution provisoire d'un chalet Place Commette qui sera reconduit, c'était le sens de la question, l'année prochaine pendant la saison estivale, c'est-à-dire la saison où on a énormément de monde, de juin à septembre.

Et puis, il y a un dispositif intéressant qui a été mis en place. Une équipe mobile circule sur l'ensemble du Vieux Lyon afin de renseigner, d'orienter et de distribuer de la documentation aux touristes. Cette équipe mobile, c'est le Lyon City Helpers. Ce sont de jeunes volontaires en service civique à l'Office de Tourisme et qui amènent aussi ce service. Et puis, je rajouterai aussi le déploiement de manière extrêmement importante de nouvelles applications sur les Smartphones et on voit aussi des touristes retrouver des éléments de renseignement sur le Vieux Lyon à travers aussi ces applications. Voilà ce que je pouvais en dire très rapidement.

Denis EYRAUD

Merci. La Commission Transport du CIL pour des grandes infrastructures. « *L'UCIL réaffirme son attachement, c'est ce que j'ai dit tout à l'heure, à la réalisation rapide de l'Anneau des Sciences, seule solution sérieuse et durable pour désenclaver l'ouest lyonnais et pour éviter la traversée de l'hypercentre. Elle redoute que les baisses des dotations de la Métropole ne retardent ce projet qui devrait être une priorité pour notre Agglomération. A quelle échéance cet équipement pourra-t-il être réalisé ?* »

Gérard COLLOMB

Je vais répondre un peu sur ces dossiers d'infrastructures. Monsieur Da Passano complètera sur certains d'entre eux. Aujourd'hui, nous avons toujours comme projet de réaliser l'Anneau des Sciences. Je vous rappelle quelles en ont été les grandes dates. Vous les avez affichées à l'écran. En 2010, on a fait les études d'opportunité. En 2012-2013, on a mené le débat public. Nos services sont en train de mener aujourd'hui un certain nombre d'études pour approfondir les problématiques de l'Anneau des Sciences. Nous réaliserons d'ici la fin du mandat les études préalables à l'enquête publique, puisque cela doit faire l'objet d'une enquête publique approfondie. En 2021-2022, nous aurons l'enquête publique. Ensuite, théoriquement, nous démarrerons les travaux de construction.

Je dis tout ça dans la situation actuelle. Je vous ai dit tout à l'heure 11 milliards de pertes de dotations au collectivité territoriale au niveau national. Si demain s'y rajoutaient 20 milliards supplémentaires, évidemment cela pourrait modifier un certain nombre de calendriers de réalisation que nous avons prévus. Je rappelle que nous concevons l'Anneau des Sciences comme un outil multimodal par rapport à ce qu'on faisait dans le temps. C'est-à-dire qu'on veut y mettre à la fois des transports en commun, faire en sorte qu'il y ait des parkings-relais le long des entrées de l'Anneau des Sciences, de manière à faire en sorte que ce soit plutôt le lieu aussi où l'on puisse prendre les transports en commun et où l'on puisse laisser sa voiture.

D'ailleurs, il y a d'autres questions sur les parkings-relais, nous allons les développer partout dans les prochaines années, parce qu'on pense qu'il faut effectivement que les voitures individuelles puissent plutôt s'arrêter dans la périphérie de la ville et qu'ensuite on puisse circuler en ville avec non seulement les transports en commun, mais également les nouveaux outils de mobilité dont vous avez parlés, tout à l'heure, Monsieur le Président. J'ai dit par exemple qu'on allait refaire la Place Louis Pradel qui, comme vous l'avez vu, a été un peu abimée par les skateurs. C'est-à-dire qu'il y a la moitié des trucs qui sont cassés. Quand j'ai dit qu'évidemment on allait réparer et que si on répare, on interdira qu'on les recasse, j'ai déjà eu une pétition. Vous voyez que la gestion de la vie en ville est quelque chose d'un peu complexe, chacun n'ayant pas exactement la même vision de ce que doit être la ville.

Denis EYRAUD

Ensuite, il y a une question sur les réserves foncières pour la réalisation de cet Anneau des Sciences pour savoir s'il sera effectivement bien prévu au niveau du nouveau PLUH. Monsieur Chagnard.

Mathias CHAGNARD

L'Anneau des Sciences fait partie des grandes infrastructures qui seront effectivement prévues dans le futur PLU-H. Néanmoins, pour ce qui relève de sa traduction cela se fera, comme ça se fait classiquement, Une déclaration d'utilité publique sera prise et mettra en compatibilité le PLUH. Cela permettra de traduire les études d'impact, l'enquête publique et les emplacements réservés nécessaires. On a une succession effectivement de procédures à respecter. La déclaration d'utilité publique emportera la mise en compatibilité du PLUH. Les réflexions qui sont conduites, notamment avec les communes dans le cadre du développement de leur territoire, intègrent bien pour le futur ces dispositions. Mais les outils juridiques précis devront attendre la déclaration d'utilité publique.

Denis EYRAUD

Merci. Mais il ne faut peut-être pas quand même trop construire sur des terrains qui permettront de le réaliser.

Gérard COLLOMB

Nous ne les construisons pas, justement. Nous les réservons.

Denis EYRAUD

On regroupe deux questions de la Commission Transport du CIL et de L'AGUPE. *Elle regrette que le Grand Contournement Est de Lyon réalisé par l'Etat ne soit pas prolongé directement jusqu'au péage de Reventin-Vaugris évitant ainsi de surcharger l'axe Lyon-Vienne et offrant au trafic nord-sud une alternative très directe à la traversée de Lyon. Cette hypothèse ne pourrait-elle pas être sérieusement envisagée ? Et l'AGUPE dit : comment peuvent s'articuler les aménagements liaison A89/A6 en travaux, projet A45 et déclassement de l'autoroute A6/A7 ? En gros, facilitation de l'accès des véhicules aux deux bouts de la traversée autoroutière du centre lyonnais et déclassement de celle-ci.*

Gérard COLLOMB

Si vous voulez, vous pouvez le voir sur cette carte qui vous montre un peu la façon dont on conçoit demain, les circulations dans la grande aire urbaine de Lyon. Aujourd'hui, comme vous le savez, lorsque les usagers veulent aller du nord au sud, ils passent plutôt par le Tunnel de Fourvière qui est gratuit. Ils passent aussi par la rocade Est qui est elle aussi gratuite. Le début de grand contournement, l'A432 que vous voyez ici, est payant. Donc, quand vous passez en ville, c'est gratuit. Quand vous passez à l'extérieur, c'est payant. On va dire que la logique conduirait plutôt théoriquement à adopter des décisions qui soient inverses. Nous travaillons aujourd'hui sur ce grand contournement.

Aujourd'hui, vous voyez qu'on aboutit sur l'A43 et qu'il manque un petit bout qui peut nous permettre d'aller sur le sud. On est en train de travailler aujourd'hui avec les communes, les sociétés autoroutières, et avec l'Etat pour voir comment on peut réaliser ce *shunt* de Manissieux et passer cette portion à 2x3 voies. On va dire que ceci est possible dans les trois à quatre ans qui viennent. Par contre, dire que l'on va faire une autoroute qui va aller jusqu'à l'autre bout de la France pour aller aussi jusqu'à Marseille, ça ne sera pas encore fait dans dix siècles.

Je signale pour ceux qui veulent un très grand contournement que l'on peut déjà aller du côté de Grenoble et qu'on aboutit sur une autoroute qui va sur Valence. Ça, c'est le très grand contournement de Lyon. Mais celui-ci est déjà réalisé. Quant à penser qu'il y aura une voie intermédiaire, je ne mettrais pas ma main au feu là-dessus. Comme je préfère toujours dire la vérité plutôt que de raconter des fictions qui sont démenties par les années qui passent, je préfère vous dire ce qu'est mon intime conviction. Je rappelle que sur le Nord, puisqu'on est sur cette carte, nous avons toujours milité pour que l'arrivée de l'A89 arrive directement sur l'intersection de l'A6 et de l'A46, de manière à aller directement sur la liaison avec l'autoroute de Genève. Ça n'a pas été fait.

Vous savez que l'A89 aboutissait dans les champs, qu'il a fallu que l'Etat construise de manière un peu précipitée une liaison avec l'A6. Liaison qui permet d'aller justement rejoindre cette autoroute. On n'en pense pas moins que la complication ici, c'est qu'on est un peu trop près de l'entrée de Lyon. Donc, quand les gens seront là, quand ils voudront aller sur Genève ou la Plaine de l'Ain, ils auront tendance à prendre le contournement ouest de Lyon (TEO) qui est déjà aujourd'hui assez largement saturé. Nous avons demandé que des études soient menées et elles vont être menées pour voir si effectivement on ne pourrait pas quand même réaliser ce barreau nord qui permettrait de relier l'A89 à l'autoroute de Paris-Genève. Même chose si on regarde la même carte, vous savez qu'aujourd'hui la Région veut faire l'A45.

L'A45 aboutit sur l'A450 qui elle-même fait que lorsqu'on veut aller au sud ou à l'est de l'Agglomération lyonnaise, on est obligé de passer sur le Pont de Pierre-Bénite qui est totalement saturé. On dit quelque chose qui nous semble assez logique, s'il y a des Stéphanois qui veulent venir sur Lyon, ils gagnent une demi-heure parce qu'on fait l'A45, mais ils perdent une demi-heure parce que c'est totalement saturé dans l'agglomération

lyonnaise, on ne gagnera rien au change. Et donc, Il est préférable de réaliser un barreau qui permette d'aller et sur l'est lyonnais et sur le sud sans repasser par le Pont de Pierre-Bénite. Voilà un peu la façon dont on conçoit un peu tout ça.

Si vous superposez avec ce qu'on a dit sur l'Anneau des Sciences tout à l'heure, vous voyez qu'on a deux systèmes qui sont assez cohérents. On écarte les grandes circulations nationales et internationales, et par contre avec l'Anneau des Sciences, on complète le périphérique. Pourquoi l'a-t-on appelé Anneau des Sciences ? Parce qu'il se trouve qu'on était un peu bizarre dans l'agglomération, c'est que tous nos grands équipements universitaires, hospitaliers, etc., se trouvent sur des secteurs où il y a une très mauvaise desserte, à la fois en matière routière et en matière de transports en commun. On essaye là de relier le tout à la fois par des transports en commun et en même temps en complétant le bouclage de ce périphérique.

Denis EYRAUD

Merci. A l'inverse, je dirais, le CIL Beauregard Champ Blanc, nous dit : *nous comprenons parfaitement la volonté du maire de Lyon de réduire le trafic routier sur cette partie de la voirie, mais notre inquiétude porte sur le report de ce flux de véhicules sur les communes de l'est lyonnais qui sont déjà fortement impactées par le boulevard ceinture. La rocade Est, les autoroutes A432, A46 sud ainsi que le BUE, les bus et aussi les aéroports de Lyon-Saint-Exupéry. Est-il normal que toutes les nuisances soient reportées sur nos communes ? Ne serait-il pas souhaitable que celles-ci soient réparties sur l'ensemble du territoire de la Métropole ?*

Gérard COLLOMB

Alors, ce que je veux dire, c'est que la mobilité aujourd'hui est un facteur de développement. Si l'est lyonnais se développe comme il le fait aujourd'hui, c'est parce qu'il y a justement ces infrastructures et allez voir ce qu'est en train de devenir l'est lyonnais, je veux dire que les paysages deviennent pas mal aujourd'hui et qu'on voit que cela se développe bien. L'A 432, je vous signale qu'elle passe au-delà de l'aéroport, et on ne peut pas dire qu'on a au-delà de l'aéroport, un tissu urbain qui soit d'une densité extrêmement fantastique. Aujourd'hui, il faut quand même regarder combien il y a d'habitants au kilomètre carré et comme vous le savez, la pollution par les voitures est relativement importante. Au lieu qu'il y ait peu d'habitants au kilomètre carré ou beaucoup d'habitants au kilomètre carré, il y a quelque part des éléments de comparaison qui sont à faire.

Après, je signale que les habitants de l'est lyonnais, par ces aménagements, vont connaître un certain nombre de points positifs. Par exemple, et je passe la parole à Maxime Chatard sur la liaison A43 avec la rocade, qui est extrêmement compliquée parce qu'il y a une espèce d'embrouillamini que les gens de l'est lyonnais peuvent connaître. Vous avez des remontées de circulation qui sont extrêmement compliquées.

Maxime CHATARD

Bonsoir. Ce que disent les concessionnaires et les services de l'Etat, c'est qu'effectivement les trafics qui viennent de Grenoble en pendulaire et en particulier à l'heure de pointe du soir...

Gérard COLLOMB

Et de l'Isle-d'Abeau ou Bourgoin-Jallieu.

Maxime CHATARD

Exactement. Ces trafics génèrent des trafics importants qui vont en direction du Sud, qui prennent une bretelle qui rejoint l'A46 en direction du Sud. Ça, c'est le premier flux. Le deuxième flux concerne les gens qui viennent du cœur de l'agglomération depuis l'A43, qui rejoignent également l'A46 en direction du Sud et qui empruntent une bretelle en direction

de l'A46 Sud. Ce deuxième flux qui rejoint l'A46 en direction du Sud. Troisième flux, ce sont les gens qui viennent du Nord et qui empruntent la rocade Est et qui arrivent sur l'A46 Sud. Donc, trois flux qui notamment à l'heure de pointe du soir pénalisent grandement l'ensemble de ce secteur du nœud de Manissieux. Et effectivement aujourd'hui, pour agir et résoudre les dysfonctionnements qui sont constatés aujourd'hui, la solution proposée par l'État s'avère être la plus réaliste et la moins onéreuse. Elle peut être mise en œuvre assez rapidement.

Agir, comme l'a dit le Président, sur le *shunt* de Manissieux de manière à pouvoir résoudre les problèmes actuels et en même temps permettre d'accueillir des flux supplémentaires qui proviendraient de l'A432 dans le cadre d'un grand contournement si celui-ci était décidé par l'Etat à l'Est. Ça c'est donc, pour le *shunt* de Manissieux. De la même manière, les services de l'État ont procédé à une analyse similaire sur le nœud de Ternay puisque vous avez à la fois des flux qui viennent de l'A46 Sud — et Martial Passi, le maire de Givors pourrait en parler mieux que moi — qui vont sur Givors et en même temps ceux qui viennent de l'autoroute A7 qui rejoignent Givors. Ces deux flux-là génèrent au niveau de nœud de Ternay des difficultés importantes à l'heure de pointe du matin et en particulier à l'heure de pointe du soir.

Compte tenu du foncier disponible, il est possible d'agir et d'améliorer les bretelles évitant ainsi que les gens se retrouvent bloqués sur l'A46 Sud, notamment en direction de Givors, et pénalisent ainsi ceux qui vont en direction du Sud. Il n'y a pas de difficulté en réalité pour les gens qui viennent de l'A46 Sud et qui vont en direction du Sud. Les difficultés sont générées par, je dirais, des remontées de bouchons qui proviennent des flux de circulation qui vont notamment en direction de Givors. Le concessionnaire et les services de l'Etat proposent d'agir là aussi moyennant des investissements qui sont largement à la portée des plans de relance autoroutiers, réalisables aussi à court terme si les décisions sont prises par l'Etat pour agir au niveau du nœud de Ternay. Donc, nœud de Ternay, mise à 2x3 voies de l'A46 Sud et nœud de Manissieux sont pressentis aujourd'hui par l'État pour finaliser le grand contournement autoroutier de Lyon.

Gérard COLLOMB

Notre schéma n'était pas au départ celui-là, il était plutôt de passer de l'A432 en créant un petit bout pour aller plus en bas.. À mon avis, il n'y a pas aujourd'hui de viabilité financière pour réaliser cet itinéraire. On pourrait agir plutôt sur ce qui est possible, plutôt que d'essayer de courir vers des buts que l'on n'atteindra pas, on va dire, dans les années qui viennent.

Maxime CHATARD

Tout à fait. Une telle liaison nécessiterait effectivement un débat public. Elle serait le symétrique si je puis dire du barreau A432 Nord qui a été mis en service 2011, et qu'il conviendrait alors d'étudier et puis d'instruire en matière de procédures. Elle nécessiterait un certain temps et des coûts bien plus importants.

Gérard COLLOMB

Là-dessus, nous n'avons rien à cacher. Ceux qui sont intéressés par le sujet peuvent venir discuter avec Maxime Chatard. Je ne peux pas répondre pour les services de l'Etat. En tout cas, pour ce qui concerne la Métropole de Lyon, nous sommes prêts à mettre toutes les cartes sur table.

Denis EYRAUD

La Commission Transport du CIL *nous dit que pour diminuer la pollution urbaine et les émissions de gaz à effet de serre, il est indispensable de réduire l'accès des véhicules motorisés vers les différents centres de quartiers de la ville de Lyon par un renforcement*

de la capacité des transports en commun, par un accroissement du nombre des parcs-relais aux abords immédiats du périphérique et des rocales. Quels sont les emplacements réservés à cet effet dans la Métropole ou PLUH ? Je joindrai la question du CIL de Gerland-Guillotière qui est un peu la même de parcs-relais notamment à Gerland. Un grand parc-relais de dissuasion est-il prévu à Gerland pour détourner une partie des véhicules pendulaires qui accèdent au centre-ville par notre secteur et d'accueillir le public motorisé lors des matchs de rugby à partir de 2017 ? Merci bien. Martial.

Martial PASSI

Vice-Président de la Métropole en charge des Déplacements et des Intermodalités

Bonsoir Messieurs-dames. Diminuer la pollution urbaine nécessite de faire reculer la voiture autosoliste et développer les transports en commun et les mobilités actives. La politique de mobilité proposée par la Métropole de Lyon, avec le SYTRAL, vise à essayer de ne pas opposer les modes de transport les uns avec les autres, mais bien de les combiner. Il me semble important et nécessaire de donner quelques chiffres. 2 milliards d'euros ont été consacrés au développement des transports en commun depuis 2001. Le nombre des personnes transportées est passé de 303 millions de passagers par an en 2001 à près de 450 millions par an aujourd'hui. Je crois que c'est là aussi un exemple concret d'une forme de volonté politique affichée par la Métropole, son Président et les élus qui ont voté le budget au moment où il y a des baisses importantes des dotations de l'Etat.

Les résultats de la dernière enquête ménages-déplacements sont particulièrement intéressants en matière de part modale des déplacements. Sur la Métropole de Lyon, la voiture est passée de 48 % en 2006 à 42 % en 2015 (-6 %), et sur la même période celle des transports en commun progressait de 15 % à 19 %. Sur Lyon-Villeurbanne, les chiffres sont encore meilleurs puisque la voiture est passée de 35 % en 2006 à 26 % en 2015 (-9 %). Et sur la même période, celle des transports en commun passant de 22 % à 27 %, progressant de 5 %. La marche et le vélo représentent sur Lyon-Villeurbanne près de la moitié des déplacements, près de 46 %. Il faut souligner que les orientations qui vont être votées le 9 décembre par le SYTRAL pour le Plan de Déplacement Urbain vont venir évidemment renforcer ces bons résultats et ces bonnes orientations.

Les années qui viennent vont voir un renforcement de la capacité des lignes fortes de transport en commun. Concernant notamment le métro : +12 % pour la ligne A ; +30 % pour la ligne B ; +16 % pour la ligne D. Concernant les lignes de tramway T1 et T2, elles verront leur capacité progresser de 15 % et la ligne T4 de 30 %. La ligne T6 va être créée reliant Debourg jusqu'aux Hôpitaux Est et demain jusqu'à La Doua. La ligne de métro B sera prolongée jusqu'aux Hôpitaux Sud et le SYTRAL étudie actuellement les possibilités d'une nouvelle ligne de métro (la ligne E) qui relierait Alaï et l'hyper-centre de Lyon. Concernant la deuxième question sur les parcs-relais, cette question est bien évidemment cruciale. Leur développement est prévu dans le cadre de la programmation pluriannuelle d'investissement. Cette problématique a été inscrite au Contrat de Plan Etat/Région qui a été récemment révisé. Cette question est particulièrement quantifiée sur les PEM (Pôles d'Echanges Multimodaux) de Perrache, de Vernaison, de Givors, de Rillieux-la-Pape, de Saint-Germain-au-Mont-D'or, de Saint-Priest, Saint-Fons, Couzon-au-Mont-d'Or, Dardilly, Albigny-sur-Saône, Quincieux, La Tour de Salvagny et bien évidemment les Hôpitaux Sud en liaison avec le prolongement du métro B et demain de l'Anneau des Sciences.

Gérard COLLOMB

Vous voyez, c'est ce que je vous disais tout à l'heure, on articule et on essaye d'articuler des parkings de relais tout autour de l'agglomération, de manière à essayer de

faire en sorte que les gens laissent leur voiture là et ensuite prennent les transports en commun.

Denis EYRAUD

Il est demandé : le test positif de la navette électrique automatisé à Confluence sera-t-il étendu à d'autres secteurs de la Métropole et si oui lesquels ?

Gérard COLLOMB

On se donne un an pour expérimenter. Apparemment, les choses se passent bien. Evidemment, si l'expérimentation marche, on peut penser que demain la voiture sans chauffeur sera la prolongation des transports en commun. Quand le soir, vous n'avez plus que 5 personnes dans un bus qui peut en contenir 50 ou 60, je n'en sais rien, et que vous avez un chauffeur, il vaut mieux quand même les emmener avec un véhicule sans chauffeur. Ça coûte un petit peu moins cher, mais tout dépendra de l'expérience effectivement que nous sommes en train de mener pendant une année.

Denis EYRAUD

Merci. Il y a deux questions sur la ligne A2. Il y a l'AGUPE qui dit : la réalisation de la ligne forte A2 correspondant au C20 actuel est-elle programmée ? Et le CIL Lyon La Plaine Sainte-Foy nous dit : dans les documents concernant la révision du PLUH, il est mentionné la future ligne forte A2 rue Commandant Charcot. Dans la configuration actuelle, ce projet est irréalisable. Pourquoi n'y a-t-il aucune réserve ou décision dans ce sens dans l'ébauche de projet ?

Martial PASSI

La ligne forte A2 Presqu'île Francheville fait partie de la stratégie multimodale du projet Anneau des Sciences. A ce titre, elle sera bien évidemment inscrite dans le plan d'action du Plan de Déplacement Urbain. Un emplacement réservé est bien prévu au PLUH pour l'élargissement de l'avenue Commandant Charcot. Des études sont d'ailleurs en cours concernant une nouvelle ligne de métro sur ce secteur de Lyon. Il nous faut bien évidemment attendre les résultats pour prendre les meilleures décisions qui soient.

Denis EYRAUD

Merci bien. Le CIL de Gerland-Guillotière nous parle de transports collectifs innovants en ceinture Est. La liaison de Gerland à La Doua est inscrite au SCOT. Un projet de traversée de Villeurbanne par tram semble complexe à réaliser, tout en préservant la voirie existante et le trafic automobile. Ne peut-on pas étudier une télécabine, solution innovante et peu contraignante au-dessus du périphérique ? Le CIL Alaï Point du Jour : le plateau du 5^{ème} arrondissement souffre depuis toujours d'un problème d'accessibilité et sert toujours de lieu de transit aux véhicules de l'Ouest lyonnais. Ne pourrait-on étudier une solution alternative innovante au métro envisagée à long terme, un périphérique depuis Perrache pour desservir le plateau du 5^{ème} ? Les téléphériques ne fleurissent plus seulement en montagne, exemples de Brest, Orléans, Grenoble, etc.

Gérard COLLOMB

Merci bien. Concernant les deux points, on n'a rien contre les téléphériques. Un jour, il y aura sans doute des téléphériques à Lyon. Sur les deux points par contre, nous sommes sur T6 en train de construire pour aller jusqu'aux Hôpitaux et nous sommes en train de définir le tracé pour pouvoir aller jusqu'à La Doua. On va dire que c'est quelque chose qui, aujourd'hui, est en route. En plus, les téléphériques, c'est bien. Quand vous êtes au-dessus de l'eau, c'est formidable.. Par contre, si je vous mets un téléphérique sous vos fenêtres, je ne suis pas sûr que vous crierez hurra tous les jours parce que ça crée aussi une certaine pollution visuelle. D'ailleurs, un de mes collègues dans la région parisienne avait eu cette idée et avait dit : « Je vais créer un téléphérique ».

Dès qu'il a émis cette idée, il a reçu une pétition qui s'appelait « Touche pas à mon ciel ». Il a été obligé de remiser son projet de téléphérique dans sa poche. Là aussi, il n'y a rien qui soit totalement simple. Sur Alaï Point du Jour, on est en train d'étudier un projet de métro qui permettrait de desservir effectivement des secteurs qui sont particulièrement enclavés (Point du Jour, Ménival, Alaï). On sait que c'est le lieu de passage de toutes les voitures qui viennent de l'Ouest de Lyon, du très Grand Ouest de Lyon. Là aussi, si on allait jusqu'à Alaï, on a une liaison avec l'Anneau des Sciences et on pourrait là avoir des parkings-relais qui permettraient de laisser les voitures et de venir après en transport en commun. L'étude vient d'être commandée et les résultats devraient être disponibles lors de la prochaine Assemblée générale de l'UCIL.

Denis EYRAUD

Merci. Je combine deux questions qui sont proches sur les parkings payants. Dans les secteurs fortement urbanisés, il est important de réduire la place des voitures-ventouses pour favoriser les habitants et les commerces de proximité. L'extension du stationnement payant lorsqu'il n'existe pas serait la solution la plus efficace, il serait appliqué l'abonnement au tarif résident et une franchise gratuite qui serait portée de 15 à 30 minutes pour faciliter les achats chez les commerçants. Des extensions sont-elles prévues, et sur quels secteurs ? Je crois savoir que c'est l'inverse, ça a été réduit. Par ailleurs, le CIL de Gerland-Guillotière qui veut encore plus de gratuité d'ailleurs nous dit : pour favoriser le commerce de proximité dans le centre du quartier du 7^{ème} arrondissement et supprimer les voitures-ventouses ou pendulaires, est-il possible de généraliser le stationnement payant à proximité des stations de métro, de tramway et des commerces avec abonnement résident et modification de la franchise de temps gratuit porté à 1 heure 30 ?

Gérard COLLOMB

Monsieur Graber.

Loïc GRABER

Merci Monsieur le Président. Je suis d'abord heureux de noter la satisfaction générale quant à l'efficacité du stationnement payant qui permet effectivement une plus grande rotation des véhicules.

Gérard COLLOMB

Je vous rappelle que quand je l'ai instauré au cours de mon premier mandat, j'avais des émeutes devant l'Hôtel de Ville. Aujourd'hui, tout le monde en veut. Comme quoi, ça a quand même marché.

Loïc GRABER

Effectivement. Les extensions prévues sur le territoire de la ville de Lyon pour ce mandat seront concentrées dans les zones avec un projet urbain fort, notamment autour de La Part-Dieu, autour du secteur Bellecombe, à la limite de l'arrondissement et à la limite avec Villeurbanne et le long des axes lourds de tramways et métros, notamment à Gorge-de-Loup, autour du T4 et autour du T2 sur l'axe Berthelot en particulier. Ces nouvelles extensions représentent donc 7 200 places supplémentaires d'ici la fin de ce mandat. Je rappelle que la mise en place du stationnement payant implique un investissement matériel et du fonctionnement par la surveillance et la verbalisation des personnes en infraction. Compte tenu du contexte financier que vous connaissez, il s'agit de mettre le curseur sur le bon endroit, au bon niveau. Ce sont 7 200 places supplémentaires sur ce mandat. Concernant le ticket 15 minutes gratuites comme ça a été dit effectivement, ce ticket sera abandonné par la ville de Lyon au 1^{er} janvier 2017, car il est utilisé aujourd'hui par moins de 1 % des automobilistes.

Pour autant, ce quart d'heure de gratuité est intégré à la première tranche horaire pour être très clair. Lorsque vous paierez 16 minutes de stationnement, vous n'en paierez au final qu'une puisque les 15 premières minutes sont donc intégrées dans cette tranche gratuite. Une tarification spécifique a été créée pour permettre un accès facilité aux médecins et personnels de santé ainsi qu'à certains artisans. Concernant la question sur la franchise de temps gratuit porté à 1 heure 30, bien évidemment nous sommes sensibles aux commerces sur Gerland, en particulier autour de la Place des Pavillons. Toutefois, cette demande de franchise de 1 heure 30 va à l'encontre d'une politique de stationnement où l'on recherche la rotation des véhicules afin de fluidifier l'offre de stationnement, puisque plusieurs véhicules pourraient ainsi prendre plusieurs tickets et stationner finalement toute la journée, créant autant de voitures-ventouses. Aucune grande ville n'a aujourd'hui mis en place une telle mesure et cela effectivement afin d'éviter la saturation du stationnement.

Gérard COLLOMB

Pour que le commerce marche, il faut qu'il y ait une rotation relativement rapide. Autrement, plus vous laissez de temps, moins effectivement vous avez de clients. Je vous rappelle que sur la Place des Pavillons, nous avons demandé au groupe Casino, qui se relocalise — cela a été une de mes demandes expresses — de créer un parking souterrain afin d'être utile à l'ensemble des commerces locaux.

Denis EYRAUD

Merci. Nous allons combiner deux questions, une de la Commission Vélos. *Les tronçons de voies cyclables, pistes ou bandes présentent encore d'innombrables discontinuités et la signalétique est peu lisible. Bien souvent, aucun panneau ou marquage au sol visibles à distance n'indiquent au cycliste où poursuivre son parcours et aux piétons les parties qui leur sont attribuées. Sous quel délai seront réalisés des itinéraires cyclables permettant la traversée du territoire de la Métropole dans les sens nord-sud et est-ouest de façon lisible et surtout continue ?* La Commission Piétons du CIL ainsi que le CIL Mutualité-Préfecture et le CIL de Vaise nous disent : *le développement des modes doux accompagnant trop de dysfonctionnements sur lesquels la Métropole pourrait agir, pour une meilleure organisation de la voirie, on dénombre en effet de nombreux conflits entre pistes cyclables et cheminements piétons dus à des réalisations mal conçues ou mal réalisées.*

Gérard COLLOMB

Merci bien. Je réponds rapidement puisqu'il faut qu'on accélère un peu le rythme. Nous avons 230 kilomètres de pistes cyclables, nous en avons 700 kilomètres. Monsieur Pernette-Tixier pourrait vous dire combien on verbalise de cyclistes aujourd'hui. On en verbalise pas mal. Combien en verbalisons-nous ?

Christophe PERNETTE-TIXIER

Je n'ai pas de précision, Monsieur le Maire. On a une brigade VTT qui effectivement verbalise les cyclistes, celle qui fait de la prévention. Par contre, je n'ai pas plus de chiffres.

Gérard COLLOMB

Je veux dire qu'on est sensible à ce problème. Vous savez que les usages civils de la ville ne sont pas toujours faciles à gérer. C'est plus facile à dire qu'à faire. Quand vous êtes au Japon, dans la ville tout le monde est clean. Quand vous êtes en France, c'est un peu plus compliqué à gérer et chacun pense avoir tous les droits et que les autres n'en ont que très peu. Evidemment, les usages de la ville sont toujours à améliorer, mais les conflits d'usage peuvent être quelquefois forts. Nous lançons des appels répétés à une meilleure citoyenneté, mais nous ne sommes pas toujours sûrs d'être totalement entendus.

Denis EYRAUD

Vous avez répondu à la deuxième partie de la question suivante, je ne reviendrai pas dessus : la Métropole a-t-elle envisagé un plan de communication afin de porter à la connaissance des usagers de la voirie (piétons, cyclistes, automobilistes) les nouveautés du Plan d'Actions pour la Mobilité active décrit dans l'arrêté ministériel de juillet 2015 ? Une réglementation est-elle prévue concernant l'utilisation d'engins électriques de type trottinettes, gyropodes, skates, dont la vitesse maximale peut dépasser les 25 kilomètres/heure ?

Gérard COLLOMB

Tout ceci est formidable. Il y en aura partout. Ça circulera. Ça trottinera. C'est l'avenir de nos routes.

Denis EYRAUD

Sauf ceux qui sont sur la route.

Gérard COLLOMB

Il va falloir harmoniser tout cela. Aujourd'hui, la législation permet qu'un certain nombre soit sur le trottoir malheureusement.

Denis EYRAUD

Dans ce cas-là, 5 kilomètres/heure, c'est gênant.

Gérard COLLOMB

Non. Ils ont le droit à y être s'ils sont à moins de 6 kilomètres/heure.

Denis EYRAUD

Certes, mais ils vont beaucoup plus vite.

Gérard COLLOMB

Je suis d'accord avec vous. C'est l'appel au civisme que nous lançons à tout le monde. Il faut que les cyclistes respectent les piétons et que tout le monde se respecte, ce qui est difficile à organiser, mais nous le faisons. Je vous signale que nous allons utiliser un nouvel outil sur certains grands axes : la vidéo-verbalisation, parce qu'aujourd'hui les gens qui se garent en double file et qui font que, par exemple, un bus ne puisse plus circuler pendant 5 minutes le temps que les gens soient allés acheter leur paquet de cigarettes, etc., ça empêche toute une ville de fonctionner. Comme on ne peut pas mettre un agent de contrôle tous les 200 mètres, nous allons installer la vidéo-verbalisation dans les endroits où évidemment cela le nécessite. Comme ça, plus besoin d'agent. Vous vous garez mal. Paf ! Deux jours après, chez vous, vous avez l'amende, vous n'avez plus qu'à payer. Au bout de quelques jours, à mon avis, vous ne vous arrêterez plus en double file.

Denis EYRAUD

Quel est le bilan de l'expérimentation autorisant la circulation des cyclistes et des piétons de 0 heure 30 à 5 heures dans le tunnel de la Croix-Rousse pendant les six premiers mois de l'année ?

Gérard COLLOMB

Nous avons des chiffres. Monsieur Da Passano, pouvez-vous les donner ?

Jean-Luc DA PASSANO

Vice-Président de la Métropole en charge des Grands ouvrages - Grandes infrastructures - Prévention des risques naturels et technologiques - Devoir de mémoire - Vie associative Grand ouest

Oui, Monsieur le Président. Bonjour à tous. Le bilan est très positif, puisque nous avons en journée environ 1 700 cyclistes en semaine et 900 le week-end et 250 piétons en journée en semaine et 400 le week-end. Le nombre de cyclistes la nuit (entre 0 heure 30 et 5 heures) est très faible, entre 8 et 15 et le nombre de piétons de 1 à 5. En 2015, nous avons cumulé piétons et cyclistes 570 554 traversées.

Gérard COLLOMB

Ce qui est quand même relativement important.

Jean-Luc DA PASSANO

Nous n'avons pas constaté d'incivilités, si ce n'est le passage de quelques piétons et quelques vélos durant cette tranche horaire de nuit. Nous maintenons donc la présence d'un maître-chien durant cette période.

Denis EYRAUD

Le CIL de Saint-Just, Saint-Irénée, Fourvière nous dit : *quand les axes principaux qui traversent la colline de Fourvière seront-ils en zone 30 pour apaiser la vie urbaine ?*

Gérard COLLOMB

Je ne suis pas sûr que ça sera en zone 30. , Aujourd'hui, c'est un endroit quand même extrêmement contraint. Les gens ne vont pas, surtout aux heures de pointe, à une vitesse prodigieuse. Pour emprunter cet itinéraire tous les jours, je ne constate pas beaucoup de vitesses folles et on ne peut pas mettre toutes les rues en zone 30.

Denis EYRAUD

La Commission Ecologie Urbaine de l'UCIL nous dit *vouloir un plan de lutte plus efficace contre l'ambrosie. En 2016, les signalements de l'ambrosie qui rendent allergiques 20 % de la population ont chuté de moitié. Or, de nombreux plans repérés n'ont pas été arrachés par la ville de Lyon. Trois causes : sur Lyon, aucun référent d'arrondissement et seulement deux sur toute la ville, ce qui est insuffisant pour former et sensibiliser la population dont les scolaires. L'insuffisante réactivité des services des espaces verts regrettable en période de floraison. La plateforme Signalement Ambrosie a été nationalisée. Elle a une ergonomie devenue complexe, mal testée, ne transmettant plus ni les coordonnées GPS, ni de traitements ou de signalements. L'UCIL demande que ce problème soit traité sans relâche et sans faille par l'ARS, la Métropole, chaque mairie de villes et d'arrondissements, chacune a son niveau de responsabilité.*

Nicole SIBEUD

Bonjour à tous. Effectivement, il y a eu un gros souci au niveau informatique sur cette plateforme. Ce qu'on regrette. Il y a eu un gros travail de fait au niveau de la Métropole, ce qui s'est traduit d'ailleurs par un nombre de signalements qui a énormément augmenté entre 2014 et 2015. On était à 438 signalements en 2014, on est passé à 1 095 en 2015. Ça a baissé en 2016 compte tenu de ces problèmes informatiques. Le Grand Lyon fait des efforts très importants pour lutter contre l'ambrosie. Elle a formé pratiquement tous ses agents de nettoyage qui interviennent sur l'espace public. Elle a mis en place des référents auprès des référents des communes. C'est-à-dire qu'on accompagne chaque commune pour que la lutte soit plus efficace. On a vraiment développé beaucoup d'outils

de communication dans les communes, dans tous les lieux publics, les Maisons du Rhône, dans les pharmaciens, chez les médecins, etc. Aujourd'hui, la plateforme refonctionne. Il y a encore quelques difficultés de saisie. On va tenter de les améliorer. Mais aujourd'hui, en tout cas, le dispositif existe, est en place pour lutter efficacement contre l'ambrosie. Plus on intervient, moins les plans repoussent d'une année sur l'autre.

Gérard COLLOMB

Merci bien. Donc, on ne tente pas d'améliorer, on améliore.

Denis EYRAUD

Pour diminuer la pollution, que proposez-vous comme plan de fluidification de la circulation sur les grands axes à la vitesse peu polluante de 50 kilomètres/heure, mesure qui à Lyon s'est historiquement révélée peu efficace, le possible accroissement du trafic induit restant faible ?

Martial PASSI

Sur cette question de réduction de la pollution lyonnaise comme ailleurs, il convient de rappeler que l'optimum de vitesse des véhicules pour la qualité de l'air se situe entre 70 et 80 kilomètres/heure. En milieu urbain, les zones à vitesse apaisée (zones 30 et zones 20) favorisent les vitesses régulières et diminuent ainsi les phénomènes de freinage et d'accélération générant alors moins de polluants. Nous travaillons aussi au report modal dans la mesure où 58 % des déplacements en auto ont moins de 3 kilomètres et 25 % d'entre eux ont même moins de 1 kilomètre. C'est évidemment tout le sens de la politique de mobilité qui est mise en œuvre par la Métropole et le SYTRAL. Je rappelle en deux mots que le SYTRAL investit plus de 1 milliard d'euros par mandat dans le développement des transports en commun, que la Métropole finance le SYTRAL bien évidemment et qu'en plus, la Métropole de Lyon investit quant à elle 160 millions d'euros sur ce mandat dans le Plan d'Actions pour les Mobilités Actives (PAMA) afin de développer la marche et le vélo, mais aussi le covoiturage, l'autopartage, le véhicule électrique et même le véhicule autonome. Enfin, la Métropole de Lyon a adopté au printemps 2016 un Plan Oxygène qui s'appuie sur la création d'une zone à faible émission dont la concertation va débiter pour définir le périmètre et les critères et devrait se dérouler assez rapidement.

Denis EYRAUD

L'AGUPE nous dit : les aides de la Métropole aux rénovations énergétiques notamment d'immeubles ont-elles rencontré les niveaux escomptés ? Est-on dans les objectifs ?

Gérard COLLOMB

Nous sommes dans les objectifs. Nous avons déjà accordé 1 169 aides en 2015, et nous sommes déjà en train d'exploser nos volumes. C'est-à-dire que ça a démarré extrêmement lentement et maintenant ça prend une vitesse qui n'est même plus de croisière et qui à un moment donné risque même de faire exploser les budgets.

Denis EYRAUD

Le CIL La Croix-Rousse n'est pas à vendre nous dit : suite aux travaux de réfection du tunnel de la Croix-Rousse et des cheminées d'évacuation, peut-on connaître la fréquence d'utilisation de ces cheminées et les résultats des mesures de pollution de l'air à leur voisinage ?

Jean-Luc DA PASSANO

Depuis que nous avons refait complètement le tunnel de la Croix-Rousse, une ventilation a été mise en place dans l'ensemble du tunnel et les cheminées d'évacuation ne fonctionneraient qu'en cas d'incendie à l'intérieur du tunnel. Ce sont des cheminées réservées au désenfumage dans le cas d'incendie. Vous savez que ce sont les nouvelles normes qui ont été mises en place après la terrible catastrophe du tunnel du Mont-Blanc. Depuis que le tunnel a été remis en service, elles n'ont pas fonctionné, elles n'ont pas été utilisées sauf lors des périodes d'exercice annuels réalisés avec les services de secours. Les campagnes de mesure faites par Air Rhône-Alpes montrent que la qualité de l'air et sa teneur notamment en oxyde d'azote sur le Plateau de la Croix-Rousse est la même que celle qu'il y a ailleurs dans l'agglomération.

Gérard COLLOMB

Mesdames et Messieurs, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, je vais être obligé de devoir vous quitter, parce qu'il se trouve que nous avons les entretiens Jacques Cartier, nos invités québécois de Montréal. Nous avons un dîner de gala ce soir. Je suis obligé d'aller le présider. Je vais transmettre le flambeau à Monsieur Kimelfeld qui se fera un plaisir de terminer la soirée avec vous. Je sais qu'il y a des sujets importants en particulier la vie nocturne. Monsieur Pernette-Tixier, qui est là, se fera un plaisir de vous répondre. C'est évidemment là aussi un sujet compliqué parce que quand les gens ont envie de faire la fête, ils veulent faire la fête. Quand ils ont envie de dormir, ils veulent dormir. Ce sont quelquefois les mêmes, mais pas au même moment. C'est là que se situe la difficulté. Je vais vous laisser continuer. Merci à vous et on continue avec l'UCIL. Merci.

Denis EYRAUD

Le CIL de défense du Quartier Bissardon à Caluire nous dit : quel est le rôle de la Métropole dans la préservation des arbres remarquables ? Où peut-on s'adresser pour en connaître les critères et en connaissance de cause devenir un interlocuteur fiable auprès de notre municipalité ?

Mathias CHAGNARD

La Métropole peut inscrire et identifier dans le PLU et dans le PLUH demain des arbres qui ont une certaine qualité. Ces arbres qui sont identifiés au PLU seront protégés. Ce ne sont pas des arbres remarquables isolés, ils seront au même niveau de protection que les espaces boisés classés. Nous avons eu beaucoup de sollicitation dans le cadre de la concertation qui était conduite jusqu'à présent dans le cadre de la révision générale du PLU pour demander des inscriptions d'arbres remarquables comme devant être protégés PLU-H. Chaque demande est instruite. Nous disposons d'experts au service Arbres de la Direction de la voirie qui analysent chacune des demandes et si le spécimen qui a été identifié le mérite, nous pourrions l'inscrire comme arbre remarquable au PLU-H. Nous aurons plus d'arbres protégés demain dans le PLU-H que dans le PLU d'aujourd'hui.

Denis EYRAUD

Question sur la propreté et du CIL Saxe-Brotteaux : *est-il possible de mettre en place un véritable service de ramassage des encombrants comme il en existe dans d'autres villes de la Métropole, évidemment à Lyon, service destiné aux personnes âgées, aux personnes ayant des problèmes de mobilité ou sans véhicule afin de leur permettre de se débarrasser des encombrants ou objets qu'elles ne peuvent apporter en déchetteries souvent éloignées de leur domicile ? Des mini-milieus d'apports en ville ne pourraient-ils pas être envisagés sous condition ?*

Nicole SIBEUD

Oui, on reste sur un principe d'apport volontaire. C'est-à-dire qu'il n'est pas question de développer une collecte porte-à-porte à domicile des encombrants. Néanmoins, on est

conscient que les déchetteries du centre-ville sont assez éloignées des usagers. Du coup, on réfléchit à des alternatives à ces déchetteries pour rapprocher les points de collecte des usagers en centre-ville. Depuis le début de l'année 2016, nous testons, certains d'entre vous l'ont peut-être pratiqué, un dispositif avec Eco-Mobilier sur la ville de Lyon, les 9 arrondissements de Lyon et sur la ville de Bron, qui consiste en des lieux qui sont déterminés avec les mairies d'arrondissement ou la ville de Bron en l'occurrence, où les usagers peuvent venir déposer leurs encombrants (meubles ou équipements électroniques, électroniques). Il y a une collecte une fois ou deux fois par mois qui est organisée avec une communication, du boîtage pour informer que la collecte se fait. On fera un bilan de ce dispositif au 1^{er} trimestre 2017 pour voir si on peut le développer. Une autre expérimentation va se mettre en place. Il s'agit d'une déchetterie fluviale dans le 5^{ème} arrondissement, quai Fulchiron, qui va être inaugurée d'ailleurs début décembre. Il s'agit d'une déchetterie comme on en trouve traditionnellement, mais sur le fleuve, et qui va se rapprocher de la population du 5^{ème}. On va tester effectivement si ce type de déchetterie est une réponse adaptée sur le fleuve. On pourrait l'imaginer sur terre avec des espaces adaptés, si c'est une réponse à la collecte des encombrants.

Denis EYRAUD

Le taux de refus de tri en collecte sélective est encore élevé, malgré des actions ponctuelles et ciblées. Des actions de communication grand public sont-elles envisagées afin de rappeler encore les consignes de tri ? Les syndicats de copropriété et leurs syndicats pourraient être une courroie de transmission de ces consignes, l'habitat étant très majoritairement collectif sur la Métropole de Lyon. Qu'envisage-t-on pour une meilleure collecte et recyclage des plastiques ?

Nicole SIBEUD

Le taux de refus de tri n'augmente pas, mais il stagne. On se rend compte que tout le dispositif de communication qu'on a mis en place aujourd'hui n'est plus suffisant pour gagner encore des points de tri. Donc, il y a plusieurs choses qui sont envisagées. D'abord, avec Eco-Emballage, nous avons mis en place un plan d'amélioration de la collecte avec des actions très concrètes, notamment sur la collecte du verre. Nous développons la collecte du verre, parce qu'on sait que si on n'a pas de silo à proximité, on ne collecte pas le verre, l'utilisateur ne met pas son verre dans ces points d'apport. On a déjà développé en 2015 beaucoup de points de collecte (154), 161 en 2016. On va encore doubler les points de silos de verre en 2017. Nous améliorons aussi la sensibilisation des usagers, notamment les syndicats de copropriété comme vous le dites et les bailleurs sociaux, par les messagers du tri, les ambassadeurs du tri qui sont dans les services de la collecte du grand nombre et qui développent des actions. Quand on identifie des bacs qui sont mal triés, les ambassadeurs vont faire de la pédagogie et de l'explication auprès des usagers et notamment dans les grands ensembles, puisque c'est quand même dans les grands ensembles qu'on se rend compte que le taux de refus est le plus élevé. Et puis, après, on a effectivement l'extension de consigne de tri des emballages qui est une obligation pour la Métropole en 2022 conformément à la loi de transition énergétique et on se met en dispositif pour dès 2022 avoir une extension de tri du plastique en place sur la Métropole et pour pouvoir récupérer dans de bonnes conditions le plastique.

Denis EYRAUD

Pour les personnes âgées, je vais vous lire les trois questions qu'il y a là-dessus. *D'abord, le logement et le maintien à domicile. Le maintien de la personne âgée dans son domicile doit être un objectif prioritaire. En effet, le départ définitif du domicile est souvent vécu comme une rupture intense pour une personne âgée pouvant limiter sa durée de vie. Comment la Métropole va-t-elle accompagner ce maintien à domicile dans le cadre du PLUH d'une part et en incitant l'aménagement des appartements habités par un senior ? Ensuite, on a une question sur la relation avec l'Administration. La plupart des retours d'information des quartiers marque le fait que ces relations avec l'Administration procèdent*

plus d'un parcours du combattant que d'une gestion facilitatrice des renseignements attendus par les demandeurs. Cette difficulté est amplifiée par l'âge des demandeurs.

La Métropole envisage-t-elle de mettre en place un guichet unique de proximité sur toute la Métropole réparti selon les territoires comme c'est le cas de Villeurbanne par l'intermédiaire de leur part ? Le GRECO pourrait-il répondre aux demandes d'information et réclamation des habitants concernant ces nouvelles compétences de la Métropole ? Et enfin, l'accompagnement et l'aide aux personnes âgées sont des questions qui vont devenir prégnantes d'ici 2030. L'accompagnement qui doit être spécialisé souffre d'un manque de reconnaissance et de valorisation. L'accompagnement d'une aide familiale manque bien souvent d'un soutien et d'une formation. Quelle politique d'incitation la Métropole envisage-t-elle de mettre en œuvre sur ce sujet ?

Anne Camille VEYDARIER

Je vous remercie. D'abord, concernant le maintien à domicile, c'est bien évidemment un des objectifs essentiels de la politique personne âgée de la Métropole. On a plusieurs initiatives. On travaille depuis quelque temps sur une démarche logement et vieillissement pilotée à la fois par la Direction de l'Habitat et le Pôle Personne âgée/personne handicapée où l'on essaye effectivement de trouver des solutions qui permettent non seulement d'adapter le logement, mais aussi d'adapter les immeubles et d'adapter l'environnement de la personne dans son quartier. C'est un des avantages de la Métropole de pouvoir disposer de toutes les compétences pour atteindre cet objectif. On est en train de réécrire la charte Vivre chez soi. Et dans le cadre du PLUH qui est en cours d'élaboration, on aura dans ce PLUH une fiche « garantir l'accès et le maintien dans le logement d'une personne âgée ou handicapée ». Cette création de la Métropole permet d'articuler toutes ces compétences.

Concernant le guichet unique, là aussi nous menons plusieurs initiatives. Nous sommes en train de développer le guichet numérique. On en connaît bien les limites et la nécessité effectivement d'accompagner les personnes pour maîtriser cet outil. Mais c'est un outil qui doit permettre aux personnes de déposer des demandes et de suivre l'évolution de leurs demandes. Nous travaillons en ce moment et on est en passe d'aboutir au rapprochement des antennes de solidarité de la ville de Lyon et des Maisons du Rhône, ce qui permettra par arrondissement d'offrir à la population un seul guichet.

Enfin, dans le cadre du Pacte de Cohérence où nous travaillons sur les modes de relation avec les communes, nous sommes en train de travailler sur des lieux d'information commune où les personnes pourront trouver l'ensemble des renseignements dont elles ont besoin, à la fois émanant de la Métropole et de la commune.

Enfin, sur les métiers à domicile, c'est vrai que bien que la formation professionnelle dépende de la région, on se préoccupe bien sûr de la qualité des services à domicile et de la formation des personnes qui y travaillent. Nous avons depuis quelques mois une convention avec la Caisse nationale de solidarité pour l'autonomie qui cofinance avec la Métropole des actions de modernisation et de professionnalisation du secteur de l'aide à domicile. On a également créé des plateformes territoriales d'appui qui visent effectivement à soutenir les personnes âgées en difficulté, mais également leur entourage.

David KIMELFELD

Je peux juste rajouter que ces exemples qui sont donnés montrent que la force de la création de la Métropole, c'est d'arriver à articuler les compétences qui étaient les nôtres notamment en matière de logement et les compétences aujourd'hui notamment en matière de personnes âgées, de seniors et tout ce qui tourne autour de la santé. De faire le pont entre le PLUH, les personnes âgées, la santé, le logement. Voilà l'exemple concret d'une des bonnes raisons peut-être d'avoir créé la Métropole.

Denis EYRAUD

Merci. Il y a trois questions également sur la vie nocturne. Je vais vous les dire. *Les autorisations données aux établissements de nuit paraissent permettre encore plus de débordements liés à des changements de propriétaires notamment. Ne serait-il pas opportun de renforcer l'intervention nocturne de la police municipale jusqu'aux heures de fermeture compte tenu de la faible disponibilité de la police nationale pour ce type d'intervention ?*

Le CIL Mutualité-Préfecture nous dit : suite à l'insécurité sur ces berges du Rhône et sur tous les sites de vie nocturne intense de la ville, il faut demander une présence policière, police de nuit, police municipale de minuit à 6 heures, les week-ends et de juin à octobre. Dans cet esprit, la mairie de Villeurbanne fait patrouiller sa police municipale jusqu'à 2 heures du matin et même à la demande des policiers eux-mêmes a accepté de les armer.

Le CIL de Vaise nous dit : les activités sur les stades situés en agglomération peuvent se prolonger tard le soir jusqu'à 22 heures 30 et l'horaire est la plupart du temps dépassé. Nous sollicitons l'arrêt impératif des activités au plus tard à 22 heures pour le respect des riverains. Enfin, en Angleterre, les propriétaires d'établissements de nuit doivent disposer d'un vigile qui est chargé de surveiller la sortie des clients pour éviter les nuisances. Cette solution ne pourrait-elle pas être envisagée sur notre agglomération dans la charte de la Vie nocturne ?

David KIMELFELD

Monsieur Pernette, si vous voulez bien nous répondre, spécialiste de la vie nocturne, mais surtout de la sécurité.

Christophe PERNETTE-TIXIER

Merci Monsieur le Président. Serait-il opportun de renforcer l'intervention nocturne de la police municipale ? La réponse est donc effectivement oui. Comme vous pouvez l'imaginer, nous l'avons fait. Le maire de Lyon a validé l'armement de la police municipale. Il se met en place progressivement. Il y a déjà 50 agents du groupe opérationnel mobile qui sont dotés d'armes de poings et qui sont présents sur la voie publique depuis le 2 juin jusqu'à 2 heures 30 du matin. Nous n'avons pas attendu de Villeurbanne 2 heures 30 du matin sur la voie publique pour assurer les missions de tranquillité publique en complément de la police nationale.

Pour les berges du Rhône, il y a eu une coproduction de sécurité, donc un effort tout particulier qui se traduit par un renforcement par exemple de l'éclairage public pour la modique somme de 70 000 euros, une adaptation de notre couverture vidéo protection et un dispositif là encore de ce qu'on appelle en langage de technicien la complémentarité opérationnelle entre la sécurité publique dont je suis issu et la police municipale avec prise en compte en début de vacation, c'est-à-dire vers 21 heures par la police municipale, ensuite par le groupe opérationnel mobile jusqu'à 2 heures du matin et ensuite avec relève par la police nationale, ce qui nous a permis d'obtenir comme résultat une baisse de 30 % de la délinquance, notamment les vols à la tire et les vols avec violence.

Quant à Villeurbanne, puisque la question a été posée, ils n'ont pour l'instant pas de policier armé, parce qu'entre le moment où on décide d'armer, entre la formation, l'achat et les équipements, il faut un certain temps. Pour la police municipale de Lyon, cette action se poursuivra. De manière progressive, nous équiperons l'unité mobile de circulation, puis la police de proximité, ce qui permettra là aussi ponctuellement d'exercer des missions de nuit.

Pour la deuxième question concernant les stades, les activités sportives de la ville de Lyon se déroulent majoritairement jusqu'à 22 heures dans nos équipements sportifs, qu'il s'agisse des piscines, des stades, des gymnases et jusqu'à 23 heures 30 dans les patinoires. Il est vrai que nous avons de plus en plus de plaintes des riverains qui amènent

parfois à réduire les activités à 21 heures 30. Là encore, comme l'indiquait le maire de Lyon, il faut arriver à concilier à la fois les attentes de ceux qui fréquentent les équipements et les attentes tout à fait légitimes de ceux qui habitent à côté des équipements. Les sportifs prenant souvent un temps d'échange devant l'équipement après leur séance, ce qui occasionne parfois un peu de gêne.

Pour l'Angleterre et pour les propriétaires de l'établissement de nuit, aujourd'hui, en ce qui nous concerne, toutes les discothèques et de nombreux établissements de nuit disposent d'un vigile pour assurer la sécurité devant leur établissement. La ville travaille également avec l'ensemble des partenaires, dans le cadre de la charte de la Vie nocturne pour améliorer les dispositifs existants. En réalité, les gérants n'en disposant pas, à nous d'initier cette démarche. Si je reviens sur les berges du Rhône, dans le cadre de la coproduction de sécurité que j'ai mentionnée, les gérants des péniches ont été associés à la démarche et ont engagé des vigiles avec des maîtres-chiens pour assurer les missions de tranquillité et de sécurité aux abords de leurs établissements. Voilà ce que je peux indiquer.

Denis EYRAUD

Merci de nous annoncer de bonnes nouvelles bien que les gens ne sortent pas des établissements de nuit à 2 heures et demi du matin malheureusement, mais souvent un peu plus tard. Mais vous nous avez annoncé de très bonnes nouvelles.

Le CIL des Etats-Unis nous dit : l'arrivée de la ligne T6 dans notre quartier est une bonne nouvelle. Par contre, le déplacement du marché forain qui se trouve actuellement rue Professeur Beauvisage pour le relocaliser rue Arrachart est une grave erreur. Les forains doivent rester sur l'emprise de la Place du 8 mai 45 et ne plus déborder dans les rues limitrophes.

David KIMELFELD

Je vais vous donner quelques éléments de réponse. D'abord, pour dire qu'effectivement, l'arrivée de la ligne T6 constitue un extraordinaire levier de développement urbain sur ce secteur. Mais c'est vrai que comme chaque fois qu'il y a des travaux et en particulier des travaux de tramways, ça impacte environ pendant deux années quelques zones et notamment quelques zones commerciales et en particulier le marché manufacturé des Etats-Unis qui se tient le samedi matin. C'est un peu plus de 150 commerçants et c'est un peu moins de la moitié, je crois une soixantaine, qui seront directement impactés par les travaux. Il y a eu plusieurs hypothèses et il y a toujours plusieurs hypothèses de travail en cours d'étude pour le relocaliser de manière temporaire, même si c'est un temporaire qui dure toujours trop longtemps pour des commerçants impactés. Une des implantations du marché était la rue Arrachart. Aujourd'hui, il n'y a aucune solution définitive qui a été arrêtée. Il y a un travail encore en cours entre la ville de Lyon et le SYTRAL. Des solutions seront proposées, et une réunion d'ailleurs des commerçants va être programmée pour proposer un certain nombre de solutions.

Denis EYRAUD

Il y a ensuite plusieurs questions qui concernent Monsieur Pernette-Tixier. Je vais les lire toutes aussi, ça ira plus vite. La Fête des Lumières en 2016, c'est très important. C'est le CIL Centre Presqu'Île qui la pose : nous souhaitons connaître le détail de l'organisation de la Fête des Lumières et les conséquences de celles-ci sur les résidents et professionnels de la Presqu'Île. Nous souhaitons notamment que l'accès des véhicules au Parc LPA soit maintenu pour les abonnés.

Ensuite le CIL Saxe-Brotteaux dit : la charte de la Vie nocturne est de permettre un dialogue entre les professionnels des établissements de nuit, la ville de Lyon et les Associations d'habitants. Pouvez-vous initier le même type de concertation pour les établissements de jour (restaurants) afin de régler le problème de stationnement

anarchique dans les quartiers à forte concentration de ceux-ci ? C'est malheureusement fort difficile.

Le CIL de Monplaisir demande d'améliorer la sécurité nocturne dans les parcs du 8^{ème}. Faut-il les fermer la nuit ?

Christophe PERNETTE-TIXIER

Je ne donnerai peut-être pas le détail du dispositif pour la Fête de Lumières, parce que j'ai peur que vous restiez avec moi encore pendant longtemps. La Fête des Lumières a été réduite à trois jours les 8-9-10 décembre, avec une amplitude horaire qui sera de 20 heures à minuit. La fermeture de la circulation débutant à 19 heures, avec un périmètre qui sera un périmètre étanche suite au tragique attentat qui s'est produit à Nice. Un périmètre étanche, ça veut dire que les rues sont barrées soit par des camions, soit par des véhicules légers lorsqu'elles sont étroites, avec pour les entrées un filtrage par des gendarmes ou par des policiers. Et puis, pour les sorties, il y aura des barrières tenues par des policiers municipaux. La circulation étant interdite à partir de 19 heures, ce que je peux vivement vous conseiller, c'est soit de rentrer dans le périmètre avant 19 heures si vous voulez profiter de la Fête des Lumières qui devait être une très très belle édition, ou alors si tout cela vous indispose de quitter le périmètre avant 19 heures puisqu'il n'y aura aucune circulation autorisée dans le périmètre Presqu'île et Vieux Lyon pour des raisons de sécurité et du fait de ce qui s'est passé à Nice, à l'exception des véhicules de pompier et des véhicules de police.

Denis EYRAUD

L'axe Nord-Sud continuera de fonctionner.

Christophe PERNETTE-TIXIER

Affirmatif. L'axe Nord-Sud restera ouvert avec possibilité de fermeture en cas uniquement s'il y avait un événement tragique, ce qui n'est pas à souhaiter. Autrement, il circule dans les deux sens. Pour les parcs, je dispose du détail. A mon avis, ce serait un peu fastidieux. D'abord, les riverains seront informés par courrier du service communication de la ville de Lyon et ensuite je peux en attester concernant le parking de l'hôtel de ville que je fréquente, chaque parking a déjà commencé à afficher ses horaires et règles de sortie. Pour certains parkings, il ne sera pas possible ni d'entrer ni de sortir si on estime que ça présente un risque par rapport à notre dispositif qui est un dispositif renforcé.

Question du CIL Saxe-Brotteaux, la charte de la Vie nocturne a permis effectivement de diminuer les nuisances liées au comportement des clients de certains établissements. Dans le cas cité, à savoir le stationnement, il est très difficile d'arriver à responsabiliser les restaurateurs sur le comportement en amont de leur clientèle, parce que les restaurateurs ont déjà leurs propres problématiques. Et puis, c'est ce qu'indiquait le maire à demi-mots, il en est un peu comme le comportement des cyclistes. Le restaurateur peut essayer de recommander à ses clients de se garer comme il faut. D'abord, quand le client vient manger, il ne vient pas forcément pour qu'on lui fasse la morale. Par contre, ce qu'on fait notamment dans le périmètre de la Place Jules Ferry, on mène un certain nombre d'opérations de verbalisation nocturnes et d'enlèvements.

Je déconseille dans ce périmètre de se garer n'importe comment, surtout qu'il y a un parking certes payant, mais qui est peu fréquenté. Parce que verbalisation + enlèvement, ça représente un coût non négligeable. Pour le stationnement, il existe un certain nombre de règles. Nous avons deux services à la ville de Lyon qui essaient de faire respecter lesdites règles : le service de contrôle du stationnement et de l'espace public composé d'une centaine d'agents et la police municipale. Nous essayerons de faire en sorte que ces derniers portent une attention particulière aux zones et horaires qui sont concernés par une présence de ces établissements de jour. Là encore, vous le comprendrez, Lyon

compte quand même 500 000 habitants dans 9 arrondissements, il est difficile d'être présent en permanence sur tous les points.

La sécurité nocturne dans les parcs du 8^{ème} arrondissement, faut-il les fermer la nuit ? Nous en avons 200 à la ville de Lyon. Il y en a trois grands qui sont sécurisés toute l'année, qui sont le Parc de la Tête d'Or, le Parc Gerland et le Parc Blandan. Aucun dans le 8^{ème}. Il y en a 25, de dimension plus réduite, qui font l'objet d'une sécurisation estivale du mois d'octobre au mois de juin. Cette sécurité a un coût. Comme contribuable, vous y serez certainement sensible. Elle a un coût et puis dans certains cas, la fermeture n'est pas forcément déterminante. D'abord, pour qu'elle soit efficace, ça suppose des grilles ou des barrières qui soient suffisamment hautes, suffisamment étanches.

Par ailleurs, comme on a commencé à faire évoluer le dispositif pour des raisons d'économie, en faisant passer après la police municipale le groupe opérationnel mobile, on s'est rendu compte que dans les parcs qui n'étaient pas fermés, ça ne traduisait pas par davantage d'insécurité ou davantage de nuisances. Quand on pense aux nuisances, on a souvent tendance notamment à imaginer la présence de jeunes perturbateurs. Je peux vous garantir que le jeune perturbateur préfère être en centre-ville, place des Terreaux, Place de la Comédie, rue Sainte-Marie des Terreaux, éventuellement sur les berges du Rhône. La perspective de se retrouver avec la frontale dans un parc peu éclairé, ça ne l'emballe pas partout. A 20 ans, on préfère rester soit au pied de son immeuble, soit fréquenter le centre-ville. Voilà ce que je peux vous indiquer.

David KIMELFELD

Je voudrais juste rajouter un mot sur la Fête des Lumières pour saluer deux choses. D'abord, le maintien de la Fête des Lumières est un sujet extrêmement compliqué. Parce que c'est l'occasion de le dire aux membres des CIL, je voulais saluer le travail considérable qui a été fait par les services de la ville de Lyon, de la Métropole, des services de l'Etat. Ça a été un sujet difficile. Et puis saluer aussi les élus qui ont contribué, en particulier le Président de la Métropole, maire de Lyon Gérard Collomb, mais aussi Jean-Yves Sécheresse pour dire qu'ils ont agi là avec un sens aigu de la responsabilité, parce qu'il en va de la sécurité, mais aussi avec la volonté farouche de ne pas finalement annuler une seconde fois la Fête des Lumières, pas simplement d'ailleurs pour un intérêt touristique et économique, mais parce qu'on a bien conscience et tout le monde a bien conscience que c'est un symbole extrêmement fort pour les Lyonnaises et les Lyonnais. On se devait de tenir cette Fête des Lumières pour toutes les raisons que je viens d'évoquer.

Denis EYRAUD

Le CIL de Champvert se bat contre l'insécurité au niveau de la passerelle au niveau de l'école Hector Berlioz, incivilités de jeunes qui jettent des pierres sur les véhicules depuis la passerelle et risque vis-à-vis des jeunes de l'école qu'elle surplombe. Insécurité due au manque d'entretien et utilisation très rare, car la traversée est sol est mal sécurisée. Le CIL de Champvert prône sa destruction, mais elle est favorable à une concertation entre la mairie et l'école et demande dans l'attente la pose de grilles bloquant l'accès.

Nicole GAY

La passerelle Barthélémy a été construite en 1964 par la ville de Lyon et est située à cheval sur les 5^{ème} et 9^{ème} arrondissements de Lyon et elle émane bien de la compétence de la ville de Lyon puisque des échanges sont nombreux entre la ville et la Communauté Urbaine sur sa domanialité. Cette passerelle ne permet pas l'accès à l'heure actuelle aux personnes handicapées et ne correspond plus aux normes d'accessibilité aujourd'hui. Son existence de plus entraîne des frais assez importants. Il nous paraît aussi utile d'avoir une expertise pour une réflexion sérieuse sur son maintien ou sa démolition. Nous vous tiendrons informés de cette démarche.

Denis EYRAUD

On fournira les explosifs. La Renaissance du Vieux Lyon nous dit : le Vieux Lyon secteur sauvegardé fait partie du patrimoine mondial de l'Unesco et est traversé chaque semaine par des touristes toujours plus nombreux et des usagers venus profiter des restaurants et des bars. Or, il n'existe actuellement qu'un seul lieu d'aisance publique au 4 avenue du Doyenne bien insuffisant pour toutes ces personnes. Certaines rues comme la rue Sainte-Croix deviennent des pissotières à ciel ouvert. Ne pourrait-on pas envisager l'installation d'autres lieux d'aisance publics ? Le CIL demande d'ailleurs que tous les lieux à forte concentration de publics soient dotés de sanitaires publics.

Christophe PERNETTE-TIXIER

Ces lieux sont effectivement très fréquentés par les noctambules, dont je ne suis pas bien certain que les noctambules respectent nécessairement pour autant les aménagements que nous pourrions faire, sauf peut-être à mettre un sanitaire qui soit directement placé à la sortie de l'établissement qu'ils fréquentent les aménagements et que nous pourrions réaliser. Des sanitaires publics, il y en a déjà eu beaucoup d'installés dans les différents arrondissements. Du point de vue des chiffres, je tiens le tableau tout à fait intéressant à votre disposition. Il faut savoir aussi que les sanitaires, encore là, sont une affaire de coûts. Si c'est la ville de Lyon qui construit, ça n'est pas compliqué. Une construction complète, c'est 70 000 euros.

Si elle le prend en location vente auprès d'une société qui assure l'entretien, c'est la modique somme de 23 000 euros par an pour un contrat d'une durée de 15 ans. A partir de là, ce qu'on fait par contre, c'est qu'en lien avec les mairies d'arrondissement, on essaye d'étudier la pertinence de l'implantation et notamment il y a la possibilité pour les sanitaires de mesurer la fréquentation. Quand on s'aperçoit qu'un sanitaire est peu fréquenté, en lien avec la mairie d'arrondissement, on essaye d'étudier un positionnement qui est plus pertinent. Voilà ce que je peux vous dire. Pour le reste, pour ceux qui ont trop bu, nous avons tenté différentes tentatives notamment au moment de l'Euro de Football avec l'implantation de sanitaires provisoires. Peut-être que l'Irlandais avait du mal à déterminer l'implantation de nos sanitaires, mais ça n'est pas complètement convaincant.

Denis EYRAUD

Monsieur Pernette-Tixier, il y a les noctambules dont vous parlez. Il y a dans la journée, et en particulier le week-end, des millions de personnes qui viennent dans le Vieux Lyon. Il y a un équipement sanitaire complètement ridicule qui fait que tous ces braves gens qui sortent de leurs cars un peu prostatiques pissent dans toutes les allées et dans tous les coins tranquilles. Là, au contraire, il y avait un sanitaire autrefois sur le quai, celui qui a bouffé une petite fille au départ et il a été supprimé. Donc, on a vraiment un très gros problème parce qu'il y a uniquement ceux qui sont en bas du métro et c'est tout. C'est quand même extrêmement ennuyeux pour un quartier aussi touristique.

Le CIL Sud Presqu'île demande la création d'une brigade genre Parc de la Tête d'Or réprimant les incivilités ou plus. Malheureusement, c'est un peu partout. Monsieur Pernette ?

Christophe PERNETTE-TIXIER

J'ai juste oublié de vous préciser une difficulté supplémentaire pour le secteur du Vieux Lyon. Voilà ce que c'est quand on ne lit pas ses notes. Nous sommes également soumis à de fortes contraintes de l'architecte des Bâtiments de France, parce que le Vieux Lyon fait partie du patrimoine mondial de l'Unesco. Il n'est pas question de commencer à implanter des vespasiennes dans tous les sens ou alors il faut trouver des modèles qui leur conviennent.

La création d'une brigade genre Parc de la Tête d'Or réprimant les incivilités n'est absolument pas d'actualité. Pourquoi ? Parce que plus on crée des brigades et plus on

créée des techniciens spécialisés. Je préfère avoir davantage de généralistes si je puis dire que des spécialistes qui se limitent à un seul créneau. Pour les incivilités, nous avons déjà pour le stationnement des dépôts sauvages, quand nous arrivons à les constater, la centaine d'agents des services du contrôle de stationnement et de l'espace public. Nous avons 35 policiers municipaux, ce qui est déjà pas mal, et avec un poste de police de proximité dans le 2^{ème} arrondissement qui compte une quinzaine d'agents et qui est ponctuellement renforcé par la brigade VTT, la section équestre, notamment sur le secteur Victor Hugo, la Place Carnot quand il y a le marché de Noël et le GOM. Il n'y aura pas de création d'une unité dédiée.

Denis EYRAUD

Nous avons ensuite la demande de mise à disposition d'une Maison des associations attribuée aux associations pour leurs réunions et leurs fêtes, ainsi qu'aux habitants pour d'éventuels événements familiaux.

Nicole GAY

Les événements familiaux sont accueillis à l'heure actuelle à la Maison des Fêtes et des Familles qui se trouve Cours Suchet. Cette Maison des Fêtes et des Familles est gérée par la mairie du 2^{ème} arrondissement. Par ailleurs, des locaux sont bien prévus à Confluence. Il y a une réservation de locaux qui a été engagée auprès de la SCC Les Jardins de Denuzière en cours de construction Place René Dufour à Lyon 2^{ème}. Le local est en rez-de-chaussée. La surface est de 216 mètres carrés. Il sera achevé courant du 1^{er} semestre 2018 et acquis. Il a vocation à être utilisé par la MJC de Confluence.

Denis EYRAUD

Sur le thème du patrimoine, le CIL des Etats-Unis et l'UCIL disent : les Lyonnais sont très attachés à la Salle Rameau, de style Art nouveau. Cette grande salle de concert symphonique à l'acoustique célèbre a été inaugurée en 1908. Elle constitue un élément majeur du patrimoine de notre Métropole. C'est également un outil important pour sa vie culturelle non institutionnelle tout comme la Salle Molière et la Salle Witkowski. Des informations ont fait état de sa mise en vente par la ville de Lyon en 2017. Qu'en est-il ?

Nicole GAY

Comme nous l'avons annoncé, la salle Rameau cessera en effet d'accueillir des spectacles à la fin juin 2017. Vous avez rappelé quelque part 1908 comme date inaugurale de cette salle. A cette époque, la construction est considérée comme immeuble d'intérêt patrimonial majeur. Aujourd'hui, la Salle Rameau est limitée techniquement, et demande des investissements très lourds, notamment au niveau acoustique et d'un appartement très mitoyen. Son déficit est aujourd'hui de 300 000 euros par an, qui pèsent lourd sur le budget de la ville. Il y a une réfection qui est engagée sur une cession, soit pour le maintien d'une salle de spectacle, soit pour une opération immobilière. Vous avez signalé qu'il y avait cette salle, mais il y a d'autres salles, le Palais de Bondy, qui est à proximité, pas très loin en tout cas de la salle Rameau qui a fait l'objet dans l'année 2016 de lourdes réhabilitations dans l'accessibilité PMR et qui permet en tout cas de mettre à disposition de nouveaux espaces, notamment la salle Molière et la Salle Witkowski pour l'accueil d'un large public lyonnais. Nous aurons quand même toujours une belle salle qui sera le Palais de Bondy.

Denis EYRAUD

On regrettera quand même la salle Rameau. Merci. Le CIL Point du Jour nous dit : les travaux de restauration de l'avenue Gabriel Péri située à la limite de Lyon 5^{ème} et de Maréchal de Tassigny ont commencé à la satisfaction des habitants du Point du Jour. Une mise en valeur par un éclairage ainsi qu'une signalétique sont-elles possibles et prévues ? Monsieur Graber ?

Loïc GRABER

Effectivement, c'est une opération patrimoniale très intéressante et attendue si on s'accorde tous sur le fait qu'il faut effectivement poursuivre cette valorisation. Malheureusement, sur ce mandat, les budgets de la ville de Lyon sont très contraints et il n'est pas prévu à court terme d'intervention sur ce site. Pour autant, cela pourra être étudié ultérieurement.

Denis EYRAUD

La Renaissance du Vieux Lyon nous dit : des essais techniques ont été effectués lors des travaux sur les pavés dans le Vieux Lyon entre la Place du Gouvernement et la Place de la Baleine en 2015. Quels en sont les résultats, des décisions ont-elles été prises pour la suite ? Madame Sibeud ?

Nicole SIBEUD

Effectivement, il y a eu des essais qui ont été mis en œuvre. Apparemment, les meilleurs retours viennent sur une solution dépose/repose des pavés sur lit de sable et après joints en polymère. La prochaine zone qui sera traitée de cette façon-là le sera en début d'année 2017 sur la partie entre la Place du Change et la Place du Gouvernement.

Denis EYRAUD

Il y a encore des questions rentrées effectivement de certains CIL, mais qui ont été considérées comme étant d'intérêt local et non pas d'intérêt d'agglomération. Il y sera répondu par écrit par les services et par les élus. Il est 9 heures du soir. Je vais remercier Monsieur Kimelfeld pour l'accueil de la Métropole et des réponses aux questions. Je lui passe la parole.

David KIMELFELD

Quelques mots très rapides, rassurez-vous, eu égard à l'heure. Simplement, d'abord, vous remercier Monsieur Eyraud de votre présence, de nous solliciter régulièrement et comme vous le faites cette année, mais remercier aussi l'ensemble des CIL qui sont présents ici et les remercier pour deux raisons : d'abord, pour leur action au quotidien, dans leurs quartiers, dans leur ville, sur la Métropole avec un œil vigilant sur des sujets divers et variés et puis les remercier aussi parce que les élus qui sont ici le disent à chaque fois, c'est pour eux une belle révision puisque ça leur permet d'embrasser des sujets qu'ils n'ont pas toujours dans leur délégation. Pour ça, ils repartent mieux armés que quand ils sont rentrés dans cette salle. Et puis, bien sûr, remercier l'ensemble des techniciens de la ville de Lyon et de la Métropole qui ont contribué à préparer cette soirée et ces réponses. Malgré l'heure tardive et surtout à cause de cette heure tardive, je vous propose tout simplement d'aller prendre un verre ensemble juste à la sortie de cette belle salle de la Métropole. Merci beaucoup et bonne soirée.

Réponses aux questions écrites

CIL Saint-Just - Saint-Irénée – Fourvière (5^{ème})

1° Transport en commun : Serait-il possible d'augmenter la fréquence de la ligne 55 et une rotation identique de la ficelle égale toute la journée ?

Aujourd'hui, la ligne 55 (Perrache – Campus Lyon Ouest) est cadencée au ¼ h à l'heure de pointe du matin (entre 7h et 9h) et à 20minutes le reste de la journée. La demande d'augmentation de la fréquence avec une rotation identique toute la journée doit être étudiée techniquement et répondre à un réel besoin en termes d'usage, ce qui n'est pas forcément le cas en dehors de l'heure de pointe du matin où la demande est plutôt concentrée.

L'analyse du rapport entre l'offre et l'usage de la ligne 55 en semaine, aux différentes heures de la journée, n'indique pas de surcharge, même si la ligne est très utilisée aux heures de pointe par les scolaires. Le soir, 2 trajets (17h00 et 17h40) sont parfois bien chargés mais uniquement entre les arrêts « Trion » et « Buyer Gai Vallon » (une partie de l'avenue Barthélemy Buyer), soit sur 3 arrêts seulement. Aussi, au regard de ces différents éléments, il ne nous semble pas justifié de renforcer l'offre de cette ligne. Le Délégué du réseau assure un suivi de l'ensemble des lignes du réseau, et ne manquera pas de nous alerter en cas d'évolution significative de la fréquentation

2° Piétons : les feux du carrefour de Trion (B.Buyer Choulans, Favorite, de Trion) favorisent la circulation des voitures. Résultat: les piétons n'attendent plus le feu vert! idem pour les enfants (2 écoles proches). La synchronisation peut-elle être revue? Marquage au sol à refaire.

Ce carrefour est en effet à la croisée de plusieurs voies à fort niveau de trafic. Afin de ne pas embouteiller l'ensemble du secteur, les feux ont été calibrés pour maximiser les flux automobiles en fonction des heures de la journée. Néanmoins, nous observons une baisse significative du trafic automobile dans la dernière enquête ménages déplacements (plus de 25% des déplacements sur Lyon-Villeurbanne se font en voiture : 26% en transports en commun et 47% à pieds), nous allons regarder ce qu'il est possible de faire pour restituer plus de temps aux piétons, notamment aux périodes de forte demande.

CIL du Point du Jour (5^{ème})

Quelles sont les règles d'implantation de certains types de commerces, comme des pompes funèbres? Les habitants du Point du Jour s'étonnent de l'affichage sur la vitrine d'annonces de décès et de panneaux publicitaires annonçant une "promotion spéciale"!!! Ce n'est pas exactement la diversification de l'offre commerciale attendue sur le quartier (brasserie, lieu convivial permettant de ne pas être dépendant des TC surtout le soir et en période de vacances scolaires).

Deux tiers environ des obsèques sont assurées par des entreprises de pompes funèbres privées. Celles-ci sont soumises aux règles d'urbanisme et au règlement local de publicité de la Ville de Lyon. Des promotions en vitrine ne sont donc pas interdites.

CIL Saint-Georges-Village (5^{ème})

1° Des panneaux nous avertissant que les rues de Saint-Georges pourront être prises en sens inverse par les vélos ont été posés dans le quartier. Nous ne comprenons pas ce qu'ils signifient et le but ?

Dans le cadre de l'accompagnement du développement du vélo (trafic x 3 depuis 10 ans !) la mise en place de double-sens cyclables est une préconisation du Plan d'Actions pour les Mobilités Actives de l'État en août 2015, et repris par la Métropole en mai 2016. Dans les rues à sens uniques pour les voitures, cela consiste à autoriser les vélos dans les deux sens, et donc aménager le contre-sens pour eux. Cette mesure a pour vocation à favoriser les déplacements à vélos (éviter les détours, raccourcir les distances), mais bénéficie aussi aux piétons (les cyclistes sont alors moins nombreux sur les trottoirs car autorisés sur la chaussée), ainsi qu'à la sécurité d'une manière générale (les automobilistes et les cyclistes sont en co-visibilité, les vitesses sont apaisées). Ces aménagements, déployés en France depuis 2004 et à Lyon depuis 2007 n'ont pas généré d'accident.

Le déploiement sur Lyon 5 (Vieux-Lyon) est concomitant avec le déploiement de 26km sur la Presqu'île cet automne. D'ici 2020, ce sont près de 100km qui seront déployés sur Lyon (notamment 3, 6, 7^{ème}), en s'assurant bien des enjeux de sécurité à chaque nouveau déploiement.

Une campagne de communication accompagne ces déploiements (article Lyon Citoyen, panneaux sur site, articles de presse, lettre d'info des arrondissements, site Internet et réseaux sociaux).

2° Monsieur le Maire, plusieurs fois, nous vous avons informé de l'insalubrité dans notre quartier Saint-Georges (poubelle, déchets, rats, encombrement etc...) Faut-il attendre la veille du 8 décembre pour que notre quartier soit plus propre comme chaque année ?

Concernant le nettoyage des quartiers anciens du secteur UNESCO ceux-ci sont nettoyés manuellement tous les matins du lundi au samedi par les agents de la métropole, un nettoyage mécanisé renforce ce travail à raison de une à deux fois par semaine. Un nettoyage est aussi assuré l'après-midi sur les principales rues ou places du quartier St George 3 fois par semaine.

Nous avons enregistré depuis le début d'année 42 réclamations dont 21 concernent les dépôts sauvages (50%). Ces incivilités entraînent un passage quotidien pour enlever ces dépôts sauvages, plusieurs rotations sont nécessaires par jour, soit entre 500 kilos à 1 tonne environ.

CIL Sud Presqu'île (2^{er})

Demande un nouveau plan de circulation pour les quartiers Sainte-Blandine-Confluence.

Si la question du CIL Sud Presqu'île porte sur la suppression des mouvements de tourne à gauche sur Charlemagne, voici la réponse :

Cette mesure permettrait d'allonger les temps de cycles aux feux et donc les conditions de circulation. Si une telle mesure est séduisante, elle est dans la pratique inopérante car les cycles de feux sont principalement calés sur les temps de dégagement des piétons.

Par ailleurs, certains mouvements de tourne à gauche ne peuvent être supprimés sans dégrader l'accessibilité pour les riverains de ces rues, devant alors contourner des îlots entiers pour venir chez eux et donc régénérer du trafic...

L'aménagement des ZAC 1 et 2 de la Confluence a permis la création de voirie, comme le passage Magellan et encore le passage Panama, passages qui améliorent une partie des circulations sur ce secteur contraint (entre Saône et Rhône au sud de la Presqu'île de Lyon).

Demain, le déclassement de l'axe A6-A7 avec la requalification du quai Perrache seront autant d'éléments majeurs pour améliorer de manière significative les conditions de circulation dans ce quartier en pleine transformation.

CIL Centre Presqu'île (1^{er} et 2^{ème})

Le projet d'aménagement de surface des Terrasses de la Presqu'île auquel adhèrent les habitants et le CIL Centre Presqu'île pourrait être amélioré par les propositions que nous avons faites, notamment la modification du plan de circulation automobile.

Afin d'améliorer ce projet, nous demandons une concertation plus approfondie avec les services de la Métropole »

Une première rencontre a eu lieu entre Michel Le Faou et le Président du Comité d'Intérêt Local du centre Presqu'île – M. Colombaud. Le Cil nous a fait part d'un certain nombre de questions et propositions de modification du projet des Terrasses de la Presqu'île.

Une nouvelle réunion sera programmée prochainement avec les représentants du CIL et les équipes de la Métropole, l'équipe de Maîtrise d'œuvre afin de répondre ainsi à toutes vos interrogations sur le projet.

Commission « Vieillesse de la population » de l'UCIL

Pour les personnes âgées, il semble nécessaire de penser un vrai plan de déplacement adapté aux séniors: moyens de repos (bancs,...), accès aux TC facilités, transport de proximité comme l'Optibus, taxis collectifs, etc.

Au-delà des efforts faits par le SYTRAL pour la mise en accessibilité de son réseau (ascenseurs dans toutes les stations de métro, Optibus, signalétique...), le déplacement doit en effet être appréhendé comme une chaîne, de l'origine jusqu'à la destination finale.

C'est dans cette logique que le Schéma Directeur d'Accessibilité du Grand Lyon voté en janvier 2010 identifie les secteurs nécessitant des aménagements particuliers pour favoriser les déplacements des personnes âgées ou en situation de handicap.

Ainsi, chaque année, dans le cadre des opérations de proximité en concertation avec les communes, plus de 15 millions d'euros sont investis dans l'amélioration de la voirie : abaissements de trottoirs, reprises de revêtement de trottoir, installation de

bancs ou d'assis-debouts, création d'îlots refuge dans les traversées et plateaux ralentisseurs à niveau... etc...

Le Plan d'Actions pour les Mobilités Actives (PAMA) voté en mai 2016 réaffirme ces objectifs d'une amélioration des conditions de déplacements à pied, notamment pour accompagner le vieillissement de la population.

Le guide de conception des aménagements piétons en est une des actions, et est en cours de refonte, pour que tous les travaux de voirie contribuent à cet objectif.

Par ailleurs, les associations représentatives des piétons sont conviées régulièrement à participer aux réunions de concertation « modes actifs » de la Métropole, séances au cours desquelles peuvent être analysés un projet ou une thématique particulière.

Le plan des déplacements urbains (PDU) révisé qui sera adopté le 9 décembre par le Sytral mettra l'accent sur cette dimension.

CIL Lyon-La plaine-Sainte-Foy

Aujourd'hui se pose la question du rôle du SYTRAL dans l'aménagement urbain avec la création de couloirs de bus et leurs répercussions sur la vie des habitants des quartiers concernés, sécurité, nuisances diverses. Le CIL demande que la création de couloirs supplémentaires réservés aux bus soit effectuée en concertation avec les habitants riverains.

La définition et la mise en œuvre de ces dispositifs imposent effectivement de mettre en place des lieux de discussion et de dialogue permettant de trouver les meilleurs compromis avec les acteurs concernés. Ces lieux existent et la concertation aussi.

En termes de méthode, la démarche est la suivante :

Le délégataire du réseau TCL, Keolis-Lyon réalise des diagnostics précis qui permettent :

- d'établir un bilan des conditions de circulation des lignes observées
- d'analyser les causes des dysfonctionnements de circulation (points noirs, etc..)
- de proposer des mesures correctives permettant d'améliorer les conditions de circulations des bus (temps de parcours et régularité).

Concrètement, une étude de circulation est lancée par le gestionnaire de voirie (Métropole de Lyon) afin de mesurer les contraintes techniques (ex : rétentions de la circulation, stationnement,...) au regard des aménagements projetés (ex : amélioration de l'accessibilité des transports en commun, possibilité d'insertion des vélos dans le couloir de bus projeté, sécurisation des traversées piétonnes, etc...)

Le projet final est présenté aux élus des communes concernées pour validation, qui se charge de solliciter autant que de besoin les avis des associations de quartier, CIL, etc.

Si celui-ci recueille un avis favorable, deux maîtres d'ouvrage peuvent intervenir pour la réalisation des travaux : Sytral ou Métropole de Lyon.

- le Sytral avec l'autorisation du gestionnaire de voirie
- le gestionnaire de voirie , pour le compte du Sytral (financement Sytral)

Dans le même ordre d'idées, ALAÏ occupe une position centrale aussi bien dans le cadre du projet Anneau des Sciences que dans le projet métro ALAÏ.

Y aura-t-il des emplacements réservés dans ce but au futur PLU-H ?

Alaï est en effet l'une des portes du projet Anneau des Sciences.

L'inscription dans le PLU-H du bouclage du périphérique (enterré à 90%) se traduira par :

- dans un premier temps, des **périmètres de prise en considération** des 7 portes (en annexe du PLU-H) en 2018/2019
- dans un second temps, par une **mise en comptabilité** du PLU-H qui interviendra **après la Déclaration d'utilité publique**, courant 2021. Une étude d'impact permettra alors d'évaluer et compenser les impacts du projet.

Commission « Piétons » de l'UCIL, CIL Mutualité-Préfecture (3è) et CIL de Vaise (9è)

Le développement des modes doux s'accompagne, entre autres, de dysfonctionnements sur lesquels la Métropole pourrait agir :

- Par une meilleure organisation de la voirie. On dénombre de nombreux conflits entre pistes cyclables et cheminements piétons dus à des réalisations mal conçues ou mal réalisées.
- Par une réglementation de l'utilisation des nouveaux objets roulants utilisés tel que : gyropodes, trottinettes, hoverboards, monoroues... Les utilisateurs roulent sur les trottoirs d'une manière désordonnée, présentant un danger important pour les piétons, les personnes sortant d'immeuble ou de commerce. Si le code de la rue les considère comme des piétons dans la mesure où la vitesse est inférieure à 6 km/h, l'autorité publique locale peut réglementer leur utilisation.

Quelle est la position de la Métropole sur ces deux points ?

- Chaque année, un budget dit « points noirs » est mis en place pour résorber petit à petit les sites présentant des conflits d'usages ou des discontinuités d'itinéraires, en plus des aménagements spécifiques réalisés avec les nouveaux projets.
- Les gyropodes, segway, trottinettes électriques, overboards et autres solowheel, sont considérés dans le code de la route comme des « engins de déplacement ». En effet, en droit, ces engins sont autorisés sur les trottoirs à moins de 6 km/h. S'ils sont plus rapides, ils s'exposent à une amende de 10 € ! et sur la chaussée, ils peuvent être en insécurité vis-à-vis des voitures.

- Il y a donc une inadaptation réglementaire et une évaluation fine des pratiques actuelles à effectuer pour trouver avec les associations un cadre qui permette le meilleur compromis, en termes de sécurité, entre cette pratique et les nouvelles mobilités.

CIL La Croix-Rousse n'est pas à vendre (4^{ème})

Où en est le projet de remonte-vélo dans le tunnel de l'ancienne ficelle de la rue Terme à la Croix-Rousse ?

Quelle que soit la solution qui pourrait être envisagée, de type navette autonome NAVLY si l'expérimentation en cours à la Confluence s'avère concluante, ou autre, le tunnel de la rue Terme nécessitera au préalable des travaux lourds de mises en sécurité et de rénovation.

Ces travaux n'ont pas pu être inscrits à la PPI du mandat actuel de la Métropole de Lyon.

