

**RENCONTRE DU PRÉSIDENT DE LA METROPOLE DE LYON AVEC LES REPRESENTANTS DE L'UCIL
ET DES COMITES D'INTERÊT LOCAUX DE LA METROPOLE DE LYON
MARDI 24 OCTOBRE 2023**

Etaient présents :

Élus

BERNARD	Bruno	Président
BAGNON	Fabien	Vice-président
BLANCHARD	Pascal	Vice-président
BOFFET	Laurence	Vice-présidente
KOHLHAAS	Jean-Charles	Vice-président
PETIOT	Isabelle	Vice-présidente
VESSILLER	Béatrice	Vice-présidente

UCIL

JABOULEY	Bertrand	Président
ANDRE	Marie-Pierre	Vice-présidente
COLOMBET	Evelyne	Secrétaire générale adjointe
EYRAUD	Denis	Président d'honneur
FAIVRE	Gérard	Vice-président
MORDAND	Monique	Trésorière
VIAL	Marie-Claude	Secrétaire générale

Invités

AUDOUARD	Michel
AURIA	Frédéric
BARBIER	Jean-Yves
BARNY DE ROMANET	Gilles
BERT	René
BERTE	Jacqueline
BEZARD	Alain
BLIN	Danielle
BLIN	Michel
BOCCOZ BORIE	Marie-Josette
BOISSAT	Danielle
BUFFERNE	Bernard
CATHELAND	Michel
CHAMOULAUD	Fabienne
CHAPGIER	Marie Agnès
CHAPIRON	Gisèle
CLOCHER	René
COLLON	Alain

COLOMBAUD	Bernard
COLOMBET	Evelyne
CORNET	Edith
COSTER-DERUER	Josyane
DECHALONS	Gisèle
DELTOUR	Hugues
DESBOS	Eric
DIAMANTIDIS	Pierre
DUMONTIER	Jean-Paul
DURGET	Frédérique
EYRAUD	Denis
FAIVRE	Gérard
FAUVEL	Chantal
FECHE	Gabriel
FERRES HERNANDEZ	Montserrat
FLEURY	Nicole
FRIZE	Gérard
GARCIA	Alain
GILLES-DI PIERNO	Eddie
GIORDANO	Thierry
GRANDCHAMP	Francois
GRAZIANI	Nicole
GROBEL	Daniele
GUERRIER	Georges
GUIGUE	Jean-Marc
GUILLERMIN	Frederic
HADJ	Saida
HARIVEAU	Serge
HAUDUROY	Richard
PTIZIANO	Philomène
HUMBERT	Jérôme
JABOULEY	Bertrand
JAMET	Jonathan
LANG	Denis
LAROSE	Michel
LAUPIES	Marc
LEVERA	Christine
LEWITA	Philippe
LORNAGE	Christian
MALYSA	Anna
MARIAGE	Jean-Michel
MEUNIER	Michel
MONNARD	Pierre
MORDANT	Monique
MORIAUX	Jean-Pierre
MORIAUX	Marie-France

MUNOZ	Aimé-Pierre
NANTERMET	Roland
NOVERO	Christian
ORDAN	Laurence
PALLOT	Guillaume
PAUL	Christian
PELLERIN	Patrick
PELLET	Guy
PERRIN	Bernard
PERTOSA	Marc
PUJOL	Jean-Paul
QUERRIEN	Gilles
RABAK	Sergio
ROUSSON	Pierre
SALAGER	Michel
SALMI	Bachir
SAROUL	Guy
SCHMUTZ	Pierre
SIMOND	Xavier
TOURBEZ	Pascal
TROUDE	Christiane
VERDI	Odile
VIAL	André
VIAL	Marie-Claude
VICTOIRE	Arlette
VINCENT	Paul
WITTMER	Jean-Marc
DUCLUZEAU	Roland
PATTEIN	Gérard
FIRETTO	Joséphine

I. Discours du Président de la Métropole

Bruno BERNARD (Président de la Métropole de Lyon) remercie l'ensemble des participants pour leur présence et pour leur investissement dans les comités d'intérêt locaux. Les élus ont en effet besoin de la parole des habitants. Ce temps d'échange est, à cet égard, important, d'autant que le Covid n'a pas favorisé ce type de format en début de mandat. De nombreux projets ont néanmoins été lancés depuis trois ans, avec beaucoup de concertation. L'exécutif a su faire preuve d'écoute et a su modifier ses projets, et même en stopper certains. Bruno BERNARD se réjouit de cet échange.

II. Discours du Président de l'UCIL

Bertrand JABOULEY (Président de l'UCIL) observe que le Président a pris ses fonctions depuis plus de trois ans, dans un contexte difficile qui a limité les interactions avec les nouveaux élus. L'exécutif a fait le choix d'une gouvernance moins verticale. L'UCIL et les CIL ont joué le jeu en participant aux différentes concertations, auxquelles manquait encore cet échange direct, tel qui existait depuis la Courly. Les membres des CIL ont plaisir à renouveler cette rencontre ; leur présence nombreuse en témoigne.

Bertrand JABOULEY précise que toutes les questions reçues ont été étudiées par l'UCIL et que seules celles relevant des compétences de la Métropole ont été retenues. Les autres seront traitées par ailleurs.

Laurence BOFFET (Vice-présidente) ajoute que le déroulé de la réunion a été travaillé entre l'UCIL et le cabinet de la Présidence.

III. Questions Démocratie, Mobilités, Voiries

Bruno BERNARD (Président de la Métropole de Lyon) souhaite tout d'abord partager la vision de la Métropole sur ces sujets. La diminution de la place de la voiture a démarré il y a plus de vingt ans avec l'arrivée du premier tramway. L'objectif est aujourd'hui d'accélérer ce mouvement compte tenu de l'urgence climatique, du besoin de décarbonation et de réduction de la pollution dans l'agglomération, de sécurisation de l'espace public grâce à des circulations apaisées, ou encore de végétalisation.

Depuis trois ans, les différents points de comptage de véhicules permettent d'observer une réduction de 10 %. Les congestions de circulation sont quant à elles identiques à la situation d'avant Covid.

Cela étant, les élus ont tout à fait conscience de la nécessité de la voiture suivant l'activité exercée ou la localisation au sein de l'agglomération. Mais la place de la voiture sera encore appelée à diminuer.

L'objectif est également de partager la voiture, grâce à l'autopartage et au covoiturage.

En matière de mobilité, les transports en commun restent la priorité. Les investissements ont été multipliés par deux et la subvention de la Métropole est passée de 133 millions d'euros en 2020, à 162 millions d'euros en 2023 et 200 millions d'euros prévus en 2026.

Ce mandat est marqué par :

- la prolongation de la ligne B du métro, son automatisation et le dédoublement des rames, soit plus de 650 000 euros dépensés ;

- trois projets de tramway important - le T6 nord, le T9 et le T10, avec des lignes fortes créées sous forme de rocade ;
- une première ligne de bus à haut niveau de services Centre Est
- le renouvellement de 400 bus électriques ou GLV ;
- des aménagements sur dix corridors de bus afin d'améliorer les temps de parcours et de réduire le coût d'exploitation ;
- l'arrivée de navettes fluviales sur la Saône en 2025 ou 2026.

Le plan métro, de 1,7 milliard d'euros, pour les lignes A, C et D a par ailleurs été lancé. L'objectif est de fiabiliser ces lignes afin d'éviter les pannes, de créer un second PC métro, de renouveler les rames pour accroître leur capacité, leur confort et leur fréquence. Ce plan sera amené à se poursuivre jusqu'en 2035.

Le projet de tramway express de l'ouest lyonnais, dont le budget s'établit à 850 000 euros, a également été lancé. Il permettra de rallier Alaï à Confluence en 15 minutes. Une concertation publique doit être lancée prochainement.

S'agissant des lignes à venir, Bruno BERNARD évoque une ligne Centre Ouest par tramway ou bus à haut niveau de service, la réalisation de la liaison T9-T10, l'amélioration du T3 et l'amélioration de la desserte du plateau nord.

Le vélo constitue également un axe important des politiques mises en œuvre par l'exécutif. Le projet Voies lyonnaises a été lancé dans l'objectif de mailler l'ensemble du territoire par des voies cyclables séparées des voitures et des piétons. A cet égard, Bruno BERNARD souhaite souligner le caractère essentiel de la place du piéton et la nécessité de sanctuariser les trottoirs. Un plan piéton est d'ailleurs en cours.

La mobilité revêt par ailleurs d'importants enjeux en termes de sécurité dans les transports en commun. La stratégie mise en œuvre en lien avec l'Etat, les services municipaux et le délégataire pour réduire en permanence la délinquance porte ses fruits. Entre 2021 et 2023, les faits de délinquance ramenés au nombre de voyages ont été réduits d'un facteur de deux à trois.

Concernant la sécurité du piéton et du cycliste, la sensibilisation des habitants reste à faire. L'exécutif en a pleinement conscience et juge la situation actuelle insatisfaisante. Un travail avait été réalisé avec les services de l'Etat concernant l'ajout de 110 points de radar de vitesse et de franchissement, mais le dossier est toutefois bloqué par le ministère de l'Intérieur.

Il est par ailleurs indispensable qu'en cas de travaux, la place du piéton soit respectée, ce qui n'est bien souvent pas le cas. Les entreprises intervenantes ont été sensibilisées, ce qui ne suffit pas. L'objectif est donc de passer désormais à la sanction.

1. Démocratie participative

Les questions sont posées par Bertrand JABOULEY, Président de l'UCIL.

La démocratie participative était un des traits saillants de votre programme électoral. Trois ans après, quel bilan tirez-vous ?

- *Bilan des nouvelles pratiques : tirage au sort, participation citoyenne directe sans le filtre des associations. Exemples : Conseil de Développement, Débats sur l'eau avant la mise en Régie. L'UCIL se félicite évidemment de toute participation directe des citoyens, mais a émis des réserves sur le lien oublié des corps intermédiaires qui donnait plus de crédit à ces débats. Les modalités par internet discriminent la participation et conduisent à un concours de clics plutôt qu'à des contributions réfléchies.*
- *Bilan de la multiplication des concertations : de notre côté nous constatons que trop de concertation (multiplicité, concomitance) nuit à la concertation. La participation citoyenne, relativement faible et irrégulière, ne permet pas de compléter le rôle des corps intermédiaires comme les CIL qui n'ont pas les ressources suffisantes pour participer et contribuer de manière sérieuse à toutes ces concertations.*

A cela s'ajoute la fragmentation des projets soumis à concertation (ex : petits bouts de voies lyonnaises), qui renforce la multiplicité des concertations et nuit à la vision d'ensemble des projets.

Laurence BOFFET (Vice-présidente) rappelle que la concertation n'a jamais, hors période Covid, été uniquement numérique. La plateforme vient toujours en appui d'autres démarches de type réunions de concertation ou ateliers. Lorsqu'elle recourt au questionnaire en ligne, celui-ci est également relayé sur le terrain, par des agents de la Métropole ou des agences spécialisées pour tenter d'atteindre d'autres publics. La plateforme numérique permet par ailleurs une certaine forme de transparence et donne accès à l'ensemble des documents. Elle permet également une participation élargie, notamment aux actifs et aux femmes. La plateforme a par ailleurs évolué. La contribution collective a été introduite pour faire ressortir les éléments issus des corps intermédiaires. Des agents publics en dressent des bilans équilibrés qui sont désormais mis en ligne.

La multiplication des concertations, à différentes échelles, constitue le revers de la médaille. Il est donc plus difficile pour les membres des CIL de se mobiliser sur tous les sujets. Mais la multiplication des concertations reste importante afin de viser un public plus large.

De nouvelles modalités ont été testées, en direct avec les habitants. La démocratie participative ne réglera pas tout. Il est difficile, pour les corps intermédiaires, de trouver des bénévoles. Il est donc normal que la Métropole s'emploie à trouver des moyens permettant de répondre à cette situation. Toutefois, la recette miracle n'existe pas. Par conséquent, Laurence BOFFET indique rester ouverte à toutes propositions.

Bruno BERNARD (Président de la Métropole de Lyon) ajoute que sur ce point, la Métropole fait preuve d'humilité et teste différentes formules.

Bertrand JABOULEY (Président de l'UCIL) remercie Laurence Boffet pour son implication sans faille.

2. Mobilité

Piétons

L'UCIL demande depuis une vingtaine d'années un plan piéton. La Métropole s'est engagée dans cette voie à travers des budgets dégagés pour la réfection de trottoirs et une délibération l'an passé, dont nous n'avons pas connaissance. Quelles sont les informations disponibles concernant ce plan piéton ? Alors que la Métropole vient de rédiger un document réglementant la réalisation des aménagements cyclables, y a-t-il un document comparable pour faciliter et rendre plus sécuritaire la déambulation des piétons ?

Fabien BAGNON (Vice-président) signale que si le plan piéton est passé inaperçu dans les médias, il s'agit du premier plan piéton de la Métropole à faire l'objet d'une délibération. 320 millions d'euros sont dédiés aux mobilités actives - marche et vélo - sur le mandat. Ce plan vise à affirmer la stratégie de la Métropole concernant la place des piétons.

- Il s'accompagne d'un fonds « trottoirs » visant à accélérer la résorption des points noirs. Le plan fonctionne bien ; les maires s'en sont saisis.
- Une ligne budgétaire est également prévue pour sécuriser les abords des collèges.
- La Métropole travaille également sur les « magistrales piétonnes » ainsi que sur les haltes piétonnes, c'est-à-dire sur des cheminements piétons structurants pour développer la marche sur le territoire de la Métropole.
- Le plan prévoit également la rédaction d'un guide relatif à la réalisation des aménagements piétons, en cours de finalisation.

Code de la route, code de la rue

Ces dernières années, les questions posées portaient principalement sur l'insécurité liée à la prolifération des trottinettes (circulation et dépôt sur le trottoir). La situation s'est améliorée grâce à des évolutions législatives et au contrôle des sociétés de location par les collectivités. C'est la preuve qu'une politique volontariste peut porter ses fruits.

Les questions portent maintenant sur les comportements dangereux d'usagers de ces outils. Après le décès d'Iris et Warren, et celui de Romain, quand sera décidée une politique volontariste d'information, contrôle et sanction ?

Le Code de la route a beaucoup évolué, en particulier avec le développement des modes doux et que ces nouvelles réglementations sont méconnues des utilisateurs occasionnels et des automobilistes : carrefours à la hollandaise totalement méconnus, zones de rencontres, double sens cyclable, passage au feu rouge pour les vélos, réglementation des trottinettes...

Que prévoyez-vous pour informer les habitants sur ces nouveaux usages ? Comment renforcer le respect de ces règles ?

Panneaux M12 - Nous constatons une généralisation de ces panneaux à tous les carrefours à feu, avec bien souvent l'autorisation d'aller dans toutes les directions. Devons-nous accepter que cette exception au Code de la route devienne une généralité, contrairement à l'esprit de la Loi ? Ou doit-elle rester une exception se limitant aux carrefours non dangereux, explicitement identifiés par la Métropole qui pose les panneaux en précisant les directions autorisées, car non dangereuses ?

Bruno BERNARD (Président de la Métropole de Lyon) souligne le caractère essentiel de la question de l'information, du respect, du contrôle, et de la sanction. Des actions sont en cours pour sensibiliser les scolaires.

Mais une communication forte ne peut être que nationale. S'agissant du contrôle, la Métropole s'emploie à obtenir des moyens automatisés afin que les comportements inadaptés soient sanctionnés.

Fabien BAGNON (Vice-président) indique que la Métropole peut intervenir sur la sensibilisation et essaye de le faire. Concernant les nouveaux dispositifs du Dode de la Route, des campagnes de communication nationales seraient nécessaires. Leur manquement est déploré depuis des années. La Métropole déploie donc des actions de sensibilisation, notamment à destination des cyclistes en mai 2023. Une campagne de sensibilisation est par ailleurs prévue sur BFM en fin d'année, ainsi qu'une campagne tous supports en janvier 2024.

Alors que l'espace public devient de plus en plus complexe et que la question du partage revient systématiquement lors des réunions publiques, la Métropole va communiquer sur le nécessaire respect des règles et de l'autre et inviter les citoyens à s'engager dans un rapport de courtoisie dans leurs déplacements.

Le panneau M12 suscite de nombreux commentaires, alors qu'il existe depuis 2012. Son champ de mise en œuvre a en revanche été élargi suite à une expérimentation du Cerema qui n'y voit aucun risque pour la sécurité routière.

Enfin, une démarche de sécurité routière est prévue dans les prochains mois autour de « la vision zéro », c'est-à-dire de l'objectif de zéro mort et zéro blessé grave au sein de la Métropole.

Voies lyonnaises

La Métropole compte 74 compteurs automatiques à vélos qui permettent d'avoir une connaissance fine et objective des flux de vélos, mais il n'y en a pas par exemple sur les pentes et le plateau du 5^e arrondissement où sont prévues des voies lyonnaises très contestées par les habitants.

Comment réguler les conflits vélos / piétons pour garantir la sécurité et la priorité des piétons, par exemple dans la traversée dangereuse des Voies Lyonnaises ?

Bruno BERNARD (Président de la Métropole de Lyon) ne pense pas que les VL soient de nature à accroître les conflits piétons-cyclistes, bien au contraire, puisque l'objectif est de distinguer les flux vélos et les flux piétons. Quant à la traversée des voies lyonnaises, elle doit être travaillée de la même façon que la traversée d'une voie routière. Des tests sont en cours.

Sur les 200 kilomètres de VL soumis à la concertation, seuls 30 sont sujets à débats. Le projet des VL consiste par ailleurs à mailler l'ensemble du territoire pour développer le vélo, dont l'usage explose. Les infrastructures sont donc nécessaires, en tenant compte de la montée en puissance des vélos à assistance électrique – de nouveaux Vélov' électriques seront d'ailleurs mis à disposition en 2026.

Transports en commun et grands projets

De nombreux aménagements limitent l'accessibilité aux quartiers périphériques (carrefours à la hollandaise, perspective de la fermeture aux automobiles du chemin Neuf, de la montée de Choulans à une voie, l'extension de La ZFE...), sans transports en commun suffisants. Quelles alternatives proposez-vous pour maintenir cette accessibilité ?

Depuis le déclassement de l'axe M6/M7, peu d'évolution concrète. Quels sont les projets de la Métropole pour faire évoluer cette situation et désenclaver la Confluence ?

Dans les secteurs non desservis par une ligne forte, les transports en commun sont peu fréquents et parfois même inexistants le soir (exemple du quartier de Champvert Lyon 5/Lyon 9).

Pourquoi éloigner les « correspondances » des stations de métro (projet Bellecour) ?

Jean-Charles KOHLHAAS (Vice-président) confirme que la Métropole a toujours l'ambition d'augmenter l'offre de transports en commun sur l'ensemble de la Métropole. Le Covid et la réduction de la fréquentation n'y ont toutefois pas été favorables. Le chantier est lancé, avec l'objectif d'accroître les fréquences et les amplitudes, et de créer ou modifier certaines lignes. Il est appelé à se poursuivre dans les années qui viennent.

La solution trouvée à Bellecour permet d'améliorer le fonctionnement des transports en commun, mais augmente en revanche les distances à parcourir à pied. D'autres solutions sont à l'étude pour les personnes ayant des difficultés à se déplacer à pied au périmètre de la future ZFE.

Le déclassement M6/M7 a permis de réduire la vitesse. La ZFE a également permis de réduire le nombre de véhicules en circulation et la réduction est appelée à prendre plus d'ampleur. Néanmoins, s'agissant d'une route à grande circulation, la Métropole n'est pas seule décisionnaire et doit convaincre l'Etat de la possibilité de réduire le nombre de voies, de créer des carrefours à feux, etc. Des travaux colossaux seront en outre nécessaires et sont envisagés à l'horizon 2030.

TER à la lyonnaise

Jean-Charles KOHLHAAS (Vice-président) indique la Métropole a fait part à la région, dès 2020, de sa volonté de poursuivre le tram-train et de contribuer à son financement pour arriver à un cadencement au quart d'heure. Jusqu'à présent, la région opposait plutôt un refus. Des précisions sont désormais attendues d'ici à la fin de l'année suite à l'interview récente du Président de région.

Bruno BERNARD (Président de la Métropole de Lyon) rappelle que le réseau de transports en commun de la Métropole reste exceptionnel et se situe à la deuxième place, derrière la région parisienne, ce qui n'est pas sans poser des questions de financement. Outre les augmentations de budget et de tarifs, la Métropole s'emploie à trouver de nouveaux financements.

Presqu'île à vivre

L'UCIL est favorable à l'esprit global des projets prévus dans la Presqu'île, mais considère qu'ils doivent être lissés dans le temps et accompagner la diminution de la circulation automobile.

L'UCIL participe de manière constructive au Comité de Suivi de Presqu'île à Vivre. Nous souhaiterions que nos contributions y soient davantage entendues.

Nous avons envoyé une contribution au comité de suivi le 12 juillet dernier et attendons un retour sur les questions évoquées.

Laurence BOFFET (Vice-présidente) confirme que le comité de suivi Presqu'île est un endroit d'information privilégié sur le projet. Il s'agit toutefois d'un projet long, et donc itératif, ce qui explique que toutes les réponses ne soient pas disponibles à ce stade.

Bruno BERNARD (Président de la Métropole de Lyon) comprend de la question posée que le projet avance trop vite. D'autres considèrent à l'inverse qu'il avance trop lentement dans la mesure où la piétonnisation est envisagée de longue date. Le projet s'articule en trois volets : la piétonnisation de la presqu'île, la piétonnisation de la rive droite et la réorganisation des bus. Sur ce dernier point, il n'est pas question de dégrader l'offre de bus sur la presqu'île. Il est même prévu d'ajouter une ligne entre Grand Clément et Cordelier via les quais du Rhône.

Béatrice VESSILLER (Vice-présidente) ajoute que le projet Presqu'île à vivre ne porte pas seulement sur les mobilités. Il recouvre la question du partage de l'espace public, de la végétalisation ou encore des usages de détente, de repos et de convivialité. L'objectif est également d'y conserver les habitants. La Métropole s'emploie donc à acquérir des logements pour maintenir une mixité et à agir sur les rez-de-chaussée pour conserver une diversité de commerces. La mise en valeur du patrimoine fait également partie du dossier.

Bertrand JABOULEY (Président de l'UCIL) indique que sur la ZTL, l'UCIL attend beaucoup de travail en commun pour affiner les choses.

Métro E / TEOL

Après l'abandon du métro E, le projet TEOL est orienté vers Perrache/Confluence. Or, la demande des habitants de l'Ouest lyonnais exprimée au cours des différentes concertations était de rejoindre rapidement le centre (Bellecour /Part Dieu).

Deux tracés sont envisagés sur Perrache-Confluence. Le débouché rue Montrochet semble plus intéressant. La desserte d'Alaï par Libération l'est également.

Le doublement de la voie du métro C entre Cuire et Hénon est-il d'actualité ?

Suite à l'abandon du projet de métro vers Caluire, que prévoit la Métropole face à l'accroissement de la densité de la population dans ce secteur ?

Bruno BERNARD (Président de la Métropole de Lyon) fait remarquer qu'il n'y a jamais eu de projet de métro à Caluire. Un tel projet coûterait 3 milliards d'euros. Celui de l'Ouest lyonnais aurait coûté 1,8 milliard d'euros. Sa mise en œuvre aurait nécessité de renoncer à d'autres projets, tels que le T9, le T10, etc. Les lignes nécessaires en périphérie ne nécessitent pas de métro en termes de capacité. Le but est donc de faire le maximum de projets pour un maximum d'habitants à un coût raisonnable.

Concernant le tracé de TEOL, Jean-Charles KOHLHAAS (Vice-président) renvoie les personnes présentes à la concertation, qui débutera le 6 novembre. Il s'agit d'un tramway enterré, c'est-à-dire d'un métro léger puisque deux stations seront des stations de métro. Une liaison directe vers Part Dieu est par ailleurs impossible. Mais ce projet permettra de proposer des temps de parcours bien plus intéressants vers Part Dieu et la Presqu'île.

Les projets de ligne Centre Ouest, Centre entre Bourgoin et Vénissieux et TEOL relèveront du prochain mandat. S'en suivra la question du plateau nord pour lequel il reste à trouver une solution.

Le métro C fait partie du plan de rénovation des métros présenté il y a quelques semaines. Il entraînera une augmentation de fréquence et de capacité.

Laurence BOFFET (Vice-présidente) propose de passer à la seconde partie et précise que les questions qui n'ont pas été lues feront l'objet de réponses écrites.

IV. Questions Développement, Tourisme, Vieillir, Environnement, Bruit

Bruno BERNARD (Président de la Métropole de Lyon) rappelle que la Métropole est la collectivité du quotidien, qui traite de l'eau, du logement, des déchets, de l'insertion, etc. Au regard des enjeux liés notamment au changement climatique et au logement, elle travaille au développement des réseaux de chaleur, sur la colocation et lutte contre les logements vacants et les meublés touristiques. La Métropole est également confrontée aux enjeux environnementaux, notamment la protection de la ressource en eau, en quantité et en qualité. Elle mène une politique de réduction des déchets ambitieuse au travers du développement des bornes à compost. Celles-ci sont positionnées sur les espaces disponibles, avec le souci de ne pas gêner les piétons, ce qui conduit parfois à les positionner en lieu et place de places de stationnement.

La Métropole mène une politique volontariste de végétalisation dans l'espace public et privé – en finançant jusqu'à 65 % des travaux de plantation engagés. Elle intervient également en soutien du commerce de proximité en devenant propriétaire de certains commerces pour répondre aux besoins des cœurs de ville et en contribuant à leur sécurisation.

Urbanisme et développement

Le SCOT de 2010 prévoyait un accroissement de population de 150 000 habitants d'ici 2030. Or, cette progression a été dépassée dès 2020. La densification des constructions renforce les îlots de chaleur. Faut-il poursuivre cette politique ?

Béatrice VESSILLER (Vice-présidente) indique que le SCoT avait pris pour hypothèse une augmentation de 150 000 habitants en vingt ans, qui s'est avérée plus rapide que prévu. La Métropole travaille actuellement à la révision du SCoT sur la base de nouvelles perspectives de l'INSEE, qui formule plusieurs hypothèses, mais attend, quoi qu'il en soit, un ralentissement de cette croissance.

L'objectif consiste à réduire l'attractivité de la Métropole grâce aux politiques publiques et en coopération avec les territoires voisins afin que le développement soit plus équilibré. Afin de faire évoluer les capacités d'accueil, la logique consiste à densifier les zones urbaines, de manière pertinente et intelligente, sans créer d'îlots de chaleur, le long des réseaux de transports en commun. Cela nécessite de relever la hauteur des constructions, tout en ayant le souci de la qualité des espaces extérieurs publics et privés, et de prévoir des constructions plus adaptées au réchauffement climatique. La Métropole est notamment très vigilante sur la question des matériaux. La question du confort d'été est intégrée au dispositif Ecorénov'. Et la modification n° 4 du PLUH qui est en cours contiendra des éléments concernant les ombrières.

La lutte contre les îlots de chaleur repose sur la végétalisation et la désimperméabilisation des sols. Outre la rive droite, la nouvelle charte des espaces publics tient compte de cet enjeu particulièrement fort.

La reconquête des friches fait également partie des projets en cours.

Bien vieillir

Pascal BLANCHARD (Vice-président) indique que la thématique du Bien vieillir fait partie des priorités de la Métropole. La Métropole s'est emparée de la problématique du manque de personnels d'accompagnement des personnes âgées dès qu'elle a été alertée. Un film valorisant les métiers du « prendre soin » a notamment été produit. La Métropole a également créé une plateforme pour ces métiers, organisé des événements et engagé une sensibilisation auprès des jeunes.

Pour faciliter le maintien à domicile, la Métropole participe à des projets novateurs en lien avec la CNSA et a engagé des projets d'habitat inclusif. 42 projets d'aide à la vie partagée ont été retenus pour 650 personnes. Un Ehpad nouvelle génération est par ailleurs en réflexion.

Propreté environnement

Les bornes biodéchets ne sont pas adaptées aux personnes avec handicap. Que vont devenir les sites de compostage avec l'arrivée des bacs à compost de rue ?

Que pouvez-vous faire pour lutter contre les dépôts sauvages d'encombrants qui se multiplient sur la Métropole ?

Isabelle PETIOT (Vice-présidente) indique que l'accessibilité des bornes biodéchets faisait partie du cahier des charges. La trappe se situe à 1,10 mètre, sachant que la norme se situe entre 90 et 130 centimètres. Les gens ont tendance à considérer que la pédale doit obligatoirement être utilisée, ce qui n'est pas le cas. La trappe peut se soulever et des efforts ont été faits pour faciliter l'action de la troupe.

La Métropole soutient activement les sites de compostage de quartier et fait des efforts en ce sens. La Métropole n'impose rien aux usagers concernant le tri des déchets alimentaires. Or certains sites n'étaient pas forcément adossés à des projets plus globaux de valorisation du compost et ont moins d'intérêt à perdurer. Les bornes sont largement plébiscitées ; plus de 70 tonnes sont collectées chaque semaine, et valorisées.

Concernant les encombrants, la Métropole dispose de 19 déchetteries fixes et 10 déchetteries mobiles. La collecte sur demande sera expérimentée sur la Presqu'île dans le cadre du prochain marché de collecte, car les habitants sont de moins en moins véhiculés. Les dépôts sauvages peuvent par ailleurs être signalés sur Toodego ; les demandes sont traitées dans un délai de 72 heures maximum.

Moustiques, végétation spontanée et allergies

Bruno BERNARD (Président de la Métropole de Lyon) convient de l'importance du problème du moustique. Le constat est connu. Les démoustifications en cas de dengue sont gérées par l'ARS. Les produits sont toutefois très toxiques et ne constituent pas une solution généralisable. Les options sont de deux ordres : la prévention et la stérilisation ; la Métropole finance des études en ce sens.

En matière de végétalisation, la Métropole a l'objectif de planter plus et mieux : 250 000 arbres cette année, contre 5 000 habituellement, rapprochement des arbres d'alignement, végétalisation complémentaire sur les strates basses et intermédiaires. Cette façon de procéder permet de gagner 6 °C à 7 °C en période de canicule. La végétalisation des espaces privés est également encouragée par des dispositifs d'aide auprès des bailleurs du parc social et des bailleurs privés.

Bruit

La réduction de place de la voiture et l'abaissement des vitesses contribue à réduire le bruit.

Les travaux avec les aéroports se poursuivent. Concernant les bruits de fête, la ville de Lyon a fait un important travail sur les terrasses. Il est néanmoins important que les restaurateurs puissent travailler, tout en respectant la tranquillité des habitants.

Ce format de rencontre sera renouvelé, si possible en laissant davantage de place aux interactions.