



UNION DES COMITES D'INTERETS LOCAUX DU GRAND LYON

Discours du Président Denis EYRAUD

Rapport d'activité 2006-2007

Je remercie en votre nom à tous le Président Gérard COLLOMB qui a bien voulu, pour la septième année consécutive, assister à notre Assemblée Générale.

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 les citer tous.

Cette manifestation se déroulera en trois temps :

- 1 –le rapport d'activité de l'UCIL pour l'année écoulée,
- 2 –l'intervention du Président Gérard COLLOMB,
- 3 –les réponses des élus aux questions qui ont été posées par les CIL,

Enfin après nos débats nous nous retrouverons autour du verre de l'amitié.

L'année 2006-2007 a été à nouveau pour l'UCIL fertile en activités diverses au service de la cité. Votre Président a, depuis le 2 octobre 2006, date de notre précédente assemblée, assisté à près de 140 réunions dont 11 Comités Directeurs et 5 Conseils d'Administration de l'UCIL et assemblée générale statutaire, 10 Assemblées Générales de CIL adhérents et donc près de 114 manifestations diverses ou réunions de commissions dans lesquelles notre union est représentée. Il serait fastidieux de les énumérer toutes, d'autant que de nombreux membres du comité directeur de l'UCIL ou des comités adhérents contribuent également au travail de notre union dans les diverses instances où elle représente les habitants et usagers de notre agglomération. Je ne citerai donc que les activités principales et particulières qui ont jalonné cette année passée.

1. Les Conseils d'Administration de l'UCIL

Notre Conseil d'Administration s'est réuni 5 fois:

- le 29 janvier 2007, à la MRE, Monsieur Laurent SAUZAY, directeur du SEPAL, nous a informés des avancées du SCOT de l'agglomération lyonnaise (schéma de cohérence territoriale), et plus particulièrement de son PADD (projet d'aménagement et de développement durable). Il a répondu à nos questions dont certaines posaient le problème crucial de l'incohérence du territoire du SCOT, notoirement insuffisant pour intégrer toute la zone d'influence de Lyon.
- le 5 mars 2007, en assemblée générale statutaire d'approbation des comptes 2006 et de renouvellement du bureau de notre fédération, séance durant laquelle nous discutons traditionnellement de l'avenir et des thèmes à traiter durant l'année au bénéfice de tous les CIL. Pierre-Yves TESSE nous a présenté les rapports des deux commissions dont il a la responsabilité : commission « SCOT » et commission « Vélo », et Michel SALAGER celui de la commission « Transports ».
- le 14 mai 2007, à la MRE, Madame Corinne TOURASSE, Directrice de la DPSA (Direction de la Prospective et de la Stratégie d'Agglomération) nous a explicité le document préparatoire prospectif intitulé « Vision Métropolitaine 2020 », et Pierre-yves TESSE, Président du CIL Centre Presqu'île en charge de la rédaction de l'avis de l'UCIL sur ce sujet, a présenté les contributions des divers CIL que nous avons tous consultés.
- le 25 juin 2007, à la MRE, M. Bernard CONSTANTIN, Directeur d'Etudes et Prospectives au Secrétariat Général aux Affaires Régionales, nous a présenté la DTA (Directive Territoriale d'Aménagement) de l'agglomération lyonnaise, approuvée depuis le début de l'année et dont les orientations priment sur le futur SCOT.
- le 23 octobre 2007, à la MRE, Madame Marie-Odile FONDEUR, Conseillère auprès du Maire de Lyon chargée du Commerce, de l'Artisanat et des Marchés, est venue nous parler des « marchés » et répondre à nos questions. En effet, le maintien et le développement de cet important équipement forain de proximité, si utile à la vie de quartier, préoccupent de très nombreux CIL.

2. La Maison Rhodanienne de l'Environnement

L'UCIL est très attachée à la MRE dont elle est membre fondateur ; elle y a son siège social et son secrétariat. Après quelques années difficiles, la MRE est repartie d'un bon pied, avec un budget enfin équilibré par une subvention complémentaire du Grand Lyon couvrant toutes les dépenses du Grand Moulin de l'Yseron, équipement de formation à l'environnement situé dans l'Ouest lyonnais et géré par la MRE. Le président de l'UCIL est trésorier de l'association de gestion de la MRE.

Dans le cadre des conférences de la MRE, l'UCIL a organisé, le 22 novembre dernier, une séance d'information sur « **la qualité de l'air dans l'agglomération lyonnaise** », par le directeur de la COPARLY, M. Frédéric BOUVIER. Celle-ci a eu lieu dans la magnifique salle Sainte-Hélène de l'Espace Culturel Saint-Marc située à deux pas de la MRE. Merci à Pierre-Yves TESSE qui s'est occupé de cette conférence très instructive sur l'origine des pollutions de l'atmosphère de notre cité et sur les moyens préconisés pour les réduire.

Notre prochaine conférence, dans le cadre de la MRE, aura lieu le jeudi 29 novembre 2007, de 18h à 20h, à nouveau à l'Espace Culturel Saint-Marc. Son thème sera « **L'augmentation du prix de l'immobilier résidentiel dans l'agglomération lyonnaise** ». Elle prendra la forme d'une table ronde regroupant divers intervenants représentatifs des acteurs de la production immobilière, dont :

- Yvon DESCHAMPS, Adjoint au Maire de Lyon, Vice-Président du Grand Lyon et Président de l'OPAC du Grand Lyon,
 - François-Noël BUFFET, Sénateur-Maire d'Oullins, ancien Président de l'Agence d'Urbanisme,
 - Eric VEYRAX, Président de la FNPC du Rhône,
 - Philippe GOETZMANN, banquier spécialisé dans les prêts à l'immobilier,
 - Moi-même, président de l'UCIL et architecte, représentant les habitants,
- enfin un journaliste animera le débat.

Merci à Gérard FAIVRE, président du CIL de Monplaisir, et à Robert GIRAUD, Expert Immobilier, qui organisent ce débat.

3. Le site internet de l'UCIL

Je rappelle que le site internet de l'UCIL est à la disposition du public à l'adresse : ucil-grandlyon.org.

4. Les Commissions Consultatives des Services Publics Locaux

Ces Commissions, issues de la loi sur la démocratie de proximité, sont obligatoires pour toutes les collectivités qui dépassent une certaine importance et qui délèguent des services publics. Elles regroupent des élus et des représentants associatifs. Nous faisons partie des CCSPL du Grand Lyon, de Lyon, du Département et du SYTRAL.

a- Le Grand Lyon

La CCSPL du Grand Lyon est placée sous l'autorité du Vice-Président Gérard CLAISSE.

Elle comprend 3 sous-groupes auxquels nous participons:

- l'eau et l'assainissement (représentants de l'UCIL M. et Mme CORNET)
- la collecte et le traitement des ordures ménagères (Michel SALAGER)
- les parcs de stationnement (Denis EYRAUD).

M. Gérard CLAISSE a demandé au Président de l'UCIL de participer au bureau de cet important organisme.

Révision quinquennale du contrat d'affermage de la distribution de l'eau

Outre les réunions habituelles du groupe de travail « eau » qui étudie chaque année les rapports d'exploitation des sociétés fermières et pour lequel le Grand Lyon organise d'intéressantes visites d'installations des services de distribution d'eau et d'assainissement, l'UCIL a apporté sa contribution à la négociation de la révision quinquennale du contrat d'affermage de la distribution d'eau potable liant le Grand Lyon et les sociétés VEOLIA et SDEI.

En effet, le 3 juillet 2007 nous avons été tenus informés du caractère infructueux de ces négociations et de la mise en place de commissions tripartites visant à rechercher une conciliation susceptible de déboucher sur une révision du contrat acceptable par les deux parties. Les 26 associations membres de la CCSPL ayant désiré formuler des souhaits relatifs au contenu de la révision, le président Gérard COLLOMB et le vice-président Gérard CLAISSE ont bien voulu accéder à cette demande, mettre à disposition des associations les moyens techniques du débat entre elles, et organiser une rencontre avec chacune des deux commissions tripartites.

J'ai personnellement assisté aux trois réunions de mise au point de cet avis au mois de septembre dernier, puis aux deux rencontres des 1er et 2 octobre 2007 avec les commissions auxquelles nous l'avons présenté.

Deux choses remarquables sont ici à relever :

- les associations très diverses membres de la CCSPL se sont mises d'accord de manière unanime sur un avis motivé, concis et précis, ce qui démontre que les représentants des usagers peuvent agir de concert pour la défense des intérêts de leurs adhérents,
- la voix des associations a été, non seulement autorisée à s'exprimer, mais également entendue par les commissions de conciliation, avec l'accord des élus du Grand Lyon.

Il s'agit là d'une avancée tout à fait importante dans le processus de participation des citoyens à la vie pratique de la métropole lyonnaise, dans un domaine important pour eux : la distribution et le prix de l'eau potable consommée par les ménages.

Je résumerai ainsi l'avis des associations de la CCSPL du Grand Lyon :

- le prix de l'eau potable est trop cher (1,76 €/m³). Il est parmi le plus élevé des communes comparables sans qu'aucun facteur technique ne le justifie,
- la rentabilité des contrats des délégataires est excessive (20% pour VEOLIA).

Pour ne pas rentrer plus avant dans un débat très technique qui alourdirait ce rapport d'activité, je ne citerai que deux dispositions importantes qui expliquent cette dérive :

- un coefficient de révision exagéré, augmentant beaucoup plus que le coût de la vie, totalement déconnecté de l'évolution des charges réelles du service de distribution d'eau potable ; ainsi, en dix ans, cet indice a-t-il augmenté de 27,6% tandis que les charges réelles s'accroissaient seulement de 2%,
- le remboursement des emprunts contractés par le Grand Lyon avant 1986, qui a été, au début du contrat d'affermage, incorporé au prix de l'eau ; ainsi, tandis que le remboursement de la dette diminue chaque année pour bientôt s'éteindre, le montant collecté par le fermier, révisé sur la base de l'indice précédent, augmente-t-il régulièrement, provoquant une hausse de son bénéfice, certes contractuelle, mais non justifiée par un service quelconque au consommateur.

C'est pourquoi nous avons, bien sûr, demandé une baisse conséquente du prix de l'eau, mais également la modification ou le plafonnement du coefficient de révision annuel de ce prix tenant compte, en particulier, de la baisse permanente de la charge de remboursement des emprunts du Grand Lyon.

Le rapport complet est à votre disposition au secrétariat et sur le site internet de l'UCIL.

Le président Gérard COLLOMB désirera sans doute vous commenter lui-même les conclusions récentes de ces négociations, qui ont été annoncées à la presse hier après-midi et présentées aux associations de la CCSPL par M. Gérard CLAISSE hier soir. Il s'agit, pour l'essentiel, d'une baisse de 15,5% du prix de l'eau par rapport au prix qui aurait été atteint l'an prochain avec le dispositif actuel (1,84 €/m³) soit environ 11,6% par rapport au tarif actuel (1,76 €/m³), portant le prix de l'eau à 1,56 €/m³. Cette baisse est garantie dans la durée par d'une modification de la structure de l'index de révision annuel pour le rendre plus conforme aux réalités du service. Certes, certains avaient espéré, nous en étions, une baisse plus importante du prix de l'eau, mais, connaissant la difficulté des problèmes que posent un contrat d'une trop longue durée (30 ans) et très mal négocié au départ, l'UCIL se félicite de cette avancée importante. Enfin elle renouvelle auprès du Grand Lyon sa demande de participer, suffisamment à l'avance, aux réflexions à mener sur la prochaine et dernière révision quinquennale, et sur les futurs contrats de délégation, ou les modalités de gestion en régie, qui succéderont au dispositif actuel dans neuf ans, afin que l'expérience acquise permette d'éviter les graves erreurs que nous payons tous en même temps que nos factures d'eau.

b- La Ville de Lyon

Sa CCSPL siège sous l'autorité de M. Yvon DESCHAMPS, Adjoint délégué aux finances de la Ville de Lyon. Son champ d'intervention est très large: Casino le Pharaon, camping international de « Porte de Lyon », le marché de Noël, le Palais des Congrès, la SEPEL, Lyon Parc Auto, le réseau câblé, la fourrière, etc. Cette commission donne un avis sur tous les rapports d'activité des sociétés concessionnaires. L'UCIL y est représentée par son président et Michel SALAGER est suppléant.

c- Le Département

La CCSPL du Département concerne seulement la mise en délégation de service public de divers restaurants de collège et de lignes de transport en commun. Michel SALAGER et moi y siégeons.

d- Le SYTRAL

La CCSPL du SYTRAL se tient une ou deux fois par an pour étudier les rapports d'activité des sociétés concessionnaires (TCL et OPTIBUS).

Toutefois l'UCIL, consciente de l'importance pour les habitants de l'accroissement, en qualité et en quantité, de l'offre de transports en commun dans notre agglomération, a décidé la création en son sein d'une « **Commission Transports** » dont la responsabilité a été confiée à Jean-Marc LEFEBVRE (CIL de Montchat). Celle-ci fonctionne depuis le 28 juin 2006 et a déjà produit une importante étude qui a fait l'objet d'un rapport que j'ai remis au président du SYTRAL, Bernard RIVALTA. Celui-ci a apprécié ce travail et a rencontré le président de l'UCIL et les responsables de la commission le 18 octobre dernier. Il nous a proposé d'échanger nos informations, remarques et propositions, directement avec la directrice des réseaux de surface, Madame GUILLOUD, nous l'en remercions et nous poursuivons ce travail important avec tous les CIL et les responsables techniques du SYTRAL.

5. la Commission Vélo

Cette commission fonctionne depuis le 19 juin 2006 sous la responsabilité de Pierre Yves TESSE. Ses premières conclusions ont été communiquées à Gilles VESCO, vice-Président du Grand Lyon en charge des modes de déplacement doux.

Nous pensons qu'à côté de l'excellente opération Vélo'V, il serait aujourd'hui important de développer l'usage du vélo personnel en réalisant des lieux de parcage spécialisés et sécurisés, et en mettant en place des moyens mécaniques pour remonter sur nos deux collines, par exemple en réutilisant les deux tunnels de la rue Terme et de Saint-Paul.

6. Le Conseil de Développement

Au cours de cette année écoulée notre fédération a continué d'apporter sa contribution aux travaux du Conseil de Développement du Grand Lyon. Après sa refondation d'il y a un peu plus d'un an, il fonctionne efficacement sous la présidence de Jean FREBAULT et a déjà rendu des avis constructifs sur les grands dossiers d'actualité sur lesquels il a été consulté par l'exécutif du Grand Lyon.

Compte tenu de la grande implication de l'UCIL dans les travaux passés du Conseil de Développement et de sa représentativité des habitants au niveau de l'agglomération, le Grand Lyon été attribué cinq sièges à notre fédération. Sont donc membres du Conseil :

- Denis EYRAUD, Président de l'UCIL, ancien Président de la Renaissance du Vieux Lyon,
- Pierre-Yves TESSE, Président du CIL « Centre Presqu'île »,
- Michel SALAGER, Secrétaire Général du CIL « Villetta-Paul Bert »,
- Joëlle SANGOUARD, Présidente du CIL « La Plaine-Sainte Foy Lès Lyon »,
- Danièle COSTE membre du CIL « Viniciacum » et présidente de la fédération du patrimoine de l'Est Lyonnais, qui a remplacé Gérard PETIT malheureusement démissionnaire pour raison de santé.

Tous sont des membres actifs et représentatifs de notre fédération qui les remercie pour leur travail soutenu au sein de ce Conseil. Notons enfin que Jean FREBAULT a demandé au président de l'UCIL de siéger au bureau du Conseil de Développement auquel il vient d'être reconduit, et que Pierre-Yves TESSE y siège également en tant que responsable de la commission SCOT.

Les travaux du CDD qui ont repris le 17 octobre 2006 ont été très riches.

Plusieurs chantiers ont été ouverts :

- SCOT,
- Vivre ensemble,
- Lyon 2020,
- Agenda 21.

Le premier thème a été traité dans l'urgence car l'exécutif avait saisi le Conseil de développement d'une demande d'avis sur le projet de **PADD du SCOT**. Les débats ont été importants. Afin d'apporter la contribution de l'UCIL à ce

débat, nous avons immédiatement constitué en notre sein une commission SCOT placée sous la responsabilité de Pierre-Yves TESSE, spécialiste de la question, qui a adressé à tous les CIL le questionnaire qui était en même temps envoyé à tous les membres du Conseil de Développement. Nous étions alors en temps réel au cœur de l'action. Vos réponses, analysées par Pierre-Yves, ont permis de sensibiliser le Directeur du SEPAL, invité à participer à un de nos Conseils d'Administration, sur nos préoccupations. Enfin une contribution de l'UCIL au projet de PADD du SCOT a été remise au Conseil de Développement. Cette commission SCOT de l'UCIL a vocation à travailler encore bien longtemps pour faire entendre l'avis des habitants durant tout le processus d'élaboration et d'approbation du SCOT. Le SCOT étant contraignant pour l'élaboration des futurs PLU et de tous les autres documents d'urbanisme, il conditionne les perspectives d'aménagement de notre agglomération. Il est donc tout à fait primordial que nous intervenions fortement sur ce sujet.

Le troisième thème a été étudié de mars à juin 2007, période durant laquelle, après saisine par l'exécutif du Grand Lyon, le CD s'est penché sur un document intitulé : « **Lyon 2020, Vision Métropolitaine** ». Son objet est de déterminer l'avenir souhaité à long terme pour la métropole lyonnaise afin d'orienter les politiques futures. Là encore le document de travail a pu être communiqué à tous les CIL qui en ont débattu et nous ont envoyé leurs avis sur la question, et l'UCIL a ainsi été en mesure de synthétiser ces avis et de rédiger une contribution qui a été remise au CD et annexé à l'avis du Conseil. Je le résumerai rapidement en quelques mots :

- la métropole lyonnaise est un carrefour incontestable qui lui donne une spécificité, carrefour d'infrastructures routières et de transport, carrefour d'activités et d'échanges commerciaux, carrefour d'échanges intellectuels,...
- la métropole lyonnaise possède un important patrimoine bâti, matériel et intellectuel qu'il faut faire vivre et valoriser, en particulier pour un développement touristique générateur d'activités nouvelles,
- la métropole lyonnaise a besoin d'une nouvelle gouvernance fondée sur les réalités actuelles et futures.

Merci, une fois de plus, à Pierre-Yves TESSE qui a pris en charge cet important travail de synthèse.

7. Les infrastructures de contournement de Lyon

Une des préoccupations majeures de l'UCIL, apparue à l'évidence pertinente dans les dossiers de PADD du SCOT et de la Vision Métropolitaine, est la rationalisation des infrastructures routières et autoroutières périphériques de Lyon. Il est en effet scandaleux que l'autoroute principale Nord-Sud de l'Europe puisse encore aujourd'hui passer au centre-ville de Lyon, et que l'agglomération n'ait pas été capable de boucler son boulevard périphérique. Ainsi les automobilistes ou les transporteurs qui ont besoin d'aller d'Ouest en Est de notre agglomération sont-ils contraints d'utiliser des montées inadaptées pour aller traverser l'hyper centre, alors qu'ils pourraient le contourner si le périphérique était complet.

Le déclasserement de l'autoroute A6-A7 au centre ville devrait être la priorité des priorités du prochain mandat, mais celui-ci ne saurait se faire sans la réalisation d'une nouvelle voirie autoroutière de contournement de Lyon.

En disant cela, je suis parfaitement conscient de ne pas être politiquement correct, mais il y a un moment où les vérités doivent être dites haut et fort, même si elles fâchent certains.

Bien entendu, le contournement autoroutier va de pair avec le contournement ferroviaire fret par l'Est qui est tout aussi indispensable (aujourd'hui les produits les plus dangereux transportés par le chemin de fer traversent le cœur de l'agglomération lyonnaise).

8. Les Grands projets

Comme toujours l'UCIL participe aux réunions de concertation relatives aux grands projets d'agglomération, aux côtés des CIL territorialement concernés. Citons plus particulièrement, actuellement, le Carré de Soie à Vaulx-en-Velin. A ce sujet, signalons que notre action pour conserver l'intégralité du bâtiment de façade de l'ancienne usine de la Soie sur l'avenue Carmagnole-Liberté, que son propriétaire, un promoteur immobilier, voulait entièrement détruire, n'a que partiellement abouti, puisqu'une partie à l'extrémité Ouest devrait être détruite et que, pour la plus grande partie, seule la façade devrait être conservée mais non le bâtiment dont elle fait partie. Nous le regrettons bien vivement et pensons toujours que c'est là une erreur.

L'UCIL a félicité le président du Grand Lyon pour la qualité de l'aménagement des Berges du Rhône, projet auquel nous avons été associés, qui apporte aux habitants et aux visiteurs une autre vision sur notre magnifique ville. Nous souhaitons tous que ce projet soit poursuivi par l'aménagement des deux berges de la Saône, axe historique de circulation dans Lyon.

9. Le CARNACQ

Il s'agit là de la fédération nationale des Comités de Quartier regroupant les fédérations locales du type de l'UCIL. Nous en sommes membre fondateur au même titre que les fédérations de Paris et de Marseille. La présidence est actuellement assurée par la Confédération des Comités d'Intérêt de Quartier (CIQ) de Marseille. Un congrès s'est déroulé dans cette ville le 25 novembre 2006 sur le thème : « l'habitant au cœur de la démocratie locale ». Dans ce thème, notre fédération a été chargée d'un atelier, organisé sous la forme d'une table ronde, sur le thème spécifique : « **Concertation - participation, quelle représentation pour les habitants ?** ». Vous comprenez tous l'importance de ce sujet. Aujourd'hui la concertation est enfin à la mode, disons plutôt qu'elle a enfin été rendue incontournable par l'action de nos associations depuis plus de 30 ans, mais la tentation est grande pour les élus, soit d'organiser à leur guise la représentation des habitants dans les organes ou les réunions d'échanges entre élus et habitants, soit de noyer les voix des représentants les plus légitimes en convoquant un grand nombre de citoyens, la plupart intéressés par leurs seuls intérêts particuliers. Nous pensons donc profondément que les associations, librement créées, organisées et gérées par les habitants eux-mêmes, devraient avoir une place privilégiée dans cette concertation, porte paroles légitimes des habitants, plus légitimes en tout cas qu'un ou plusieurs individus tirés au sort.

Pour préparer cette table ronde, le Comité Directeur de l'UCIL a demandé à Michel SALAGER, secrétaire général du CIL « Vilette-Paul Bert », de bien vouloir animer une commission qui s'est réunie régulièrement à la MRE. Elle a préparé un questionnaire qui vous a été adressé à tous les CIL à propos des Conseils de Quartier. La composition et le fonctionnement du Conseil de Quartier étant, dans la Ville de LYON, du ressort des conseils d'arrondissement, de nombreux cas très divers de représentation des habitants dans ces nouveaux organismes municipaux peuvent être observés. Ce questionnaire a permis à la commission d'avoir une vision précise des différents types d'organisation de ces conseils, existant dans notre agglomération.

Le congrès de Marseille s'est bien déroulé avec plus de 200 participants et une ouverture par M. J-C GAUDIN, maire de Marseille. Je vous rappelle que M. J-C GAUDIN est le seul Maire d'une des plus grandes villes à n'avoir pas créé de conseil de quartier à la suite de la loi de démocratie de proximité, M. GAUDIN considérant que les CIQ de Marseille jouent ce rôle.

Un grand merci à Maguy MARCOUT, Michel SALAGER et Marie-Pierre ANDRE qui ce sont occupés de la préparation du congrès pour l'UCIL. Notre table ronde s'est bien déroulée. Les participants étaient :

- Gérard CLAISSE, Vice-président du Grand Lyon, chargé de la participation citoyenne et du Conseil de Développement,
- Denis EYRAUD, Vice-président du CARNACQ et Président de l'UCIL du Grand-Lyon,
- Patrick PAUPY, Vice-président du conseil de Quartier de Ménival-Battières (Lyon 5ème),
- Guy SAINT-JEAN, CARNACQ, Marseille,
- Franck CHIGNIER-RIBOULON, Maître de conférences à l'Université Blaise Pascal, Clermont-Ferrand.

L'animateur modérateur était : Frédéric LEGRAND, journaliste à 20 minutes, et le rapporteur : Michel SALAGER, UCIL.

Un très grand merci à Gérard CLAISSE et Patrick PAUPY qui ont accepté de se déplacer jusqu'à Marseille pour nous faire bénéficier de leur grande expérience dans le domaine de la concertation.

Je donnerais ici les conclusions de cet atelier, qui figurent dans les actes du congrès :

« Des différentes interventions, il ressort que les associations locales d'habitants représentées par le CARNACQ demandent aux pouvoirs publics d'amender la loi relative à la démocratie de proximité afin de préciser et d'améliorer la composition et le mode de fonctionnement des conseils de quartier, lieu privilégié d'échange et de concertation au niveau local du quartier (qui est celui de nos associations) entre des représentants des élus municipaux et des représentants des habitants.

Près de 5 ans après la promulgation de cette loi, le CARNACQ demande qu'un recensement de tous les types de conseil de quartier mis en place dans notre pays soit dressé, et qu'une analyse de la pertinence de leur organisation et de l'efficacité de leur fonctionnement soit réalisée par un organisme indépendant ou par une commission parlementaire.

A la suite de ce travail, le CARNACQ demande qu'une concertation s'engage entre les associations locales d'habitants qu'il fédère, le gouvernement et la représentation nationale, afin que des amendements consensuels soient élaborés pour éliminer les défauts de la loi en vigueur.

En particulier, sans préjuger des résultats de cette concertation, les points importants à prendre en compte sembleraient être :

- la modification du nom de « conseil de quartier » qui ne paraît pas adapté à un organe municipal qui est clairement une « commission consultative de quartier ». Cette appellation entraîne une grande confusion dans l'esprit des habitants et des élus qui considèrent le conseil de quartier, soit comme un organe délibératif supplémentaire de la municipalité, soit comme un organisme autonome.

- la précision de certains éléments fondamentaux de la composition de ces organismes (sans supprimer la possibilité de variations en fonction du contexte local) :

- côté élus, par l'introduction d'une obligation de pluralité à la place du seul adjoint de quartier représentant la majorité municipale,

- côté habitants, en privilégiant la représentation par leurs associations locales et non par quelques habitants choisis ou tirés au sort à titre individuel. Ce dernier type d'organisation, très fréquent aujourd'hui, entretient en effet la confusion entre les associations indépendantes, librement organisées par les habitants, et les conseils de quartier qui font clairement partie de l'organisation municipale. Cette confusion crée alors une concurrence déloyale de recrutement entre un organe entièrement subventionné par la municipalité et une association qui ne vit que des cotisations de ses membres.

- et la pérennisation de la possibilité offerte aux municipalités de ne pas créer de tels organes quand leur agglomération est déjà couverte par des organismes tels que les CIQ de Marseille qui assurent dans tous les quartiers la représentation des habitants auprès des pouvoirs publics. »

Ces questions sont particulièrement importantes à Lyon et dans le Grand Lyon. En effet, seul le 3ème arrondissement a constitué ses Conseils de Quartier avec les représentants des associations locales d'habitants à l'image des CICA, et force est de constater que les confusions et difficultés ci-dessus relevées au niveau national sont lot commun chez nous.

A la veille des élections municipales, l'UCIL demandera donc à toutes les listes candidates de se positionner sur ce sujet important pour nous, car les Conseils de Quartier, partie de l'organisation municipale, devront être recréés par les nouveaux élus avec les règles de composition et de fonctionnement qu'ils décideront d'appliquer.

L'UCIL souhaite, bien entendu, qu'une part prépondérante des sièges de ces commissions consultatives de quartier soit attribuée aux représentants des associations locales d'habitants dont les CIL, plutôt qu'à des individus sans réelle représentativité.

10. La Commission des Sites

Eddie GILLES DI PIERNO et moi-même continuons à vous représenter à la Commission Départementale des Sites, Perspectives et Paysages qui se réunit régulièrement à la Préfecture. Nous donnons ainsi notre avis sur les règlements locaux de la publicité élaborés par les communes, ou sur l'utilisation ou la modification de sites classés. Par exemple, en début d'année, est passé le dossier de la clôture de la nouvelle Plaine Africaine du Parc de la Tête d'Or. A ce sujet signalons qu'à la séance du 1^{er} décembre 2006 du Comité d'Orientation du Parc de la Tête d'Or, a été abordé le projet de supprimer les éléphants du parc, leur enclos étant insuffisant. J'ai donc, au nom de l'UCIL, écrit à Gilles BUNA, à la fois pour féliciter la municipalité pour la réalisation de la Plaine Africaine, et pour lui signaler l'attachement des enfants et des familles lyonnaises au maintien d'éléphants au sein du parc zoologique.

Il y a quelque temps est également passé le projet d'implantation provisoire des bureaux du Ministère du Logement sur la Place Bellecour. Tout en nous félicitant de cette délocalisation heureuse d'un ministère sur Lyon, malheureusement provisoire, nous avons regretté cette utilisation d'une partie importante de la place Bellecour pour des installations non ouvertes au public lyonnais. D'autres emplacements dans notre cité auraient, à notre avis, été plus adaptés à cet usage.

11. Les Etats Généraux du Patrimoine du Grand Lyon

Les quatrième Etats Généraux consacrés au thème : « Tourisme et Patrimoine », ont été organisés en collaboration avec l'Office du Tourisme du Grand Lyon et avec la mission du Site Historique de Lyon. Ils se déroulent le 19 mars 2007 dans cette salle du Conseil du Grand Lyon que le président COLLOMB met à notre disposition, ce dont nous le remercions vivement ainsi que pour l'aide logistique indispensable que le Grand Lyon apporte à cette manifestation.

Rappelons que l'UCIL est représentée par son Président au sein de l'Assemblée Générale, du Conseil d'Administration et du Bureau de l'Office du Tourisme du Grand Lyon.

Pourquoi avoir choisi ce thème : « tourisme et patrimoine » ? Ancien président de la Renaissance du Vieux Lyon à l'initiative, avec Régis NEYRET, Denis TROUXE, et quelques autres, de la demande de classement du Site Historique de Lyon au Patrimoine Mondial de l'UNESCO, je fais partie de ceux qui regrettent que les touristes qui viennent de plus en plus nombreux découvrir notre belle ville se contentent trop souvent de visiter seulement le Vieux Lyon et la basilique de Fourvière. Et encore, dans le Vieux Lyon les trouve-t-on surtout rue Saint Jean et, à Fourvière, ne s'aventurent-ils que trop rarement jusqu'au musée de la civilisation gallo-romaine. Ainsi, les secteurs visités, surchargés dès les beaux jours, connaissent-ils de grandes difficultés dues à cette affluence croissante dans leurs ruelles étroites, tandis que les autres secteurs de notre cité ne profitent-ils en rien de la manne économique touristique à laquelle ils pourraient pourtant légitimement prétendre. En effet notre cité est très riche en éléments de patrimoine présentant un réel intérêt pour les touristes, mais ceux-ci sont trop souvent méconnus et leur dispersion géographique sur tout le territoire du Grand Lyon ne simplifie pas leur visite pour des touristes qui ne disposent que d'un temps limité.

Répertorier ces richesses moins connues que nos grands classiques, organiser leur visite par des circuits thématiques ou territoriaux, voilà bien quel était le but de cet après-midi de travail, pour que son patrimoine, préservé et mis en valeur, participe pleinement au développement économique et au rayonnement international du Grand Lyon. Mais les meilleurs vendeurs de leur cité ne sont-ils pas les grands lyonnais eux-mêmes ? C'est donc à eux aussi qu'il nous faut faire connaître leur propre patrimoine par des actions de sensibilisation et des ballades orientées vers la population de notre agglomération.

Merci à Régis NEYRET et à Eddie GILLES DI PIERNO qui ont, une fois de plus, organisé ce débat très intéressant auquel ont participé Nadine GELAS, Vice-Présidente du Grand Lyon chargée des Journées Européennes du Patrimoine et des biennales, Jean-Michel DACLIN, Vice-Président chargé du tourisme et de l'international, François GAILLARD, Directeur de l'Office du Tourisme et bien d'autres.

Consciente qu'un tel travail ne peut aboutir en une demi-journée de travail, l'UCIL a créée, sous la responsabilité de Régis NEYRET, une commission spécialisée sur le tourisme patrimonial, qui repérera, en particulier, les points de vue et les circuits à mettre en valeur à travers toute l'agglomération. Elle a commencé ses travaux qui se poursuivront l'an prochain en collaboration avec l'Office du Tourisme.

12. Les moyens financiers de l'UCIL

Je ne reviendrai pas sur les grandes difficultés que nous avons rencontrées l'an dernier pour pérenniser le poste de notre secrétaire technique, Madame Clara SOLIS, après la fin en août 2006 de son contrat CEC aidé par l'Etat, contrat dont nous avons bénéficié durant de très nombreuses années. Chacun connaît l'activité des CIL au niveau de leur territoire propre mais celle de leur union est non moins importante car seul ce niveau fédératif permet d'aborder les problèmes globaux de l'agglomération et de son environnement : circulation, parking, transports, voirie, logement, urbanisme, patrimoine, nuisances, propreté, espaces verts, etc. A cet effet, l'UCIL assure la présence de représentants, dûment mandatés par notre fédération, dans un très grand nombre de commissions, tant au niveau municipal, que communautaire, départemental et régional. En effet, l'UCIL qui fédère 50 associations représentant environ 10 000 adhérents, constitue aujourd'hui l'association la plus représentative des habitants du Grand Lyon et du Département du Rhône, et, au niveau régional, seule l'agglomération grenobloise possède une fédération similaire. Afin d'assurer l'activité courante de la fédération, et ce, malgré le grand nombre de bénévoles qui oeuvrent ardemment en son sein (mais qui ont également en charge les problèmes propres à leur CIL), l'UCIL est donc dotée d'un secrétariat permanent dont le siège est à la Maison Rhodanienne de l'Environnement, 32 rue Sainte Hélène à LYON 2^{ème}. Le travail de ce secrétariat est de gérer le planning des présences des diverses commissions, de rédiger les comptes-rendus, d'en assurer la diffusion et d'effectuer les tâches de gestion courante de l'association : liaison avec les différents CIL, réunions des organes dirigeants, coordination des actions, mise au point technique des calendriers des manifestations, liaison avec les services des diverses collectivités, courrier, etc.

Une fédération telle que la nôtre n'a, bien entendu, pas les moyens de financer un tel poste de secrétariat du seul fait que le nombre de ces adhérents (50) est limité et que ceux-ci ne peuvent pas payer une cotisation trop importante à leur niveau fédéral.

C'est pourquoi nous avons demandé au Grand Lyon et au Département du Rhône de participer à parité au financement de ce poste de secrétariat. Merci à ces deux collectivités qui ont compris notre problème et accepté cette demande pour deux années (de mi 2006 à mi 2008). Nous attendons toutefois encore le vote d'une partie de cette subvention par le Département, qui nous a été annoncée pour le mois de décembre prochain. C'est une situation bien précaire pour une association de devoir ainsi attendre d'avoir engagé des sommes importantes, bien au-dessus de ses propres moyens, avant même d'être certaine qu'elles seront bien prises en charge par la collectivité.

Mais cette année 2008, cela n'a échappé à personne, sera une année d'élections municipales et cantonales. C'est pourquoi je me permets de relancer ici un appel aux futurs élus pour que ces subventions, amplement méritées, soient reconduites rapidement l'an prochain et pérennisées par un contrat pluriannuel, afin que notre action ne soit plus soumise à une incertitude financière peu en rapport avec le travail continu et de qualité que fournissent bénévolement tous les membres actifs de nos CIL et de leur fédération dans la seule perspective du bien commun de leur cité.

13. Et l'avenir ?

Pour l'année qui vient, outre la poursuite des actions déjà mentionnées, nous aurons donc :

- la conférence sur l'augmentation du prix de l'immobilier résidentiel dans l'agglomération lyonnaise,
- la réflexion sur une nouvelle gouvernance au niveau de l'ensemble de la métropole lyonnaise et sur l'extension souhaitable du territoire du Grand Lyon,
- l'inclusion effective dans le périmètre d'activité de l'UCIL des communes de Grigny et Givors,
- la réflexion sur la mise au point des organes les plus pertinents de la concertation et de la participation des citoyens à la vie de leur agglomération, en partenariat avec les élus,
- le développement de l'implication effective de tous les CIL dans l'animation de la vie de quartier.

Vous constaterez donc que vos représentants à l'UCIL ne resteront pas inactifs, une fois de plus, venez leur prêter main-forte, ils en ont besoin !

Ce rapport d'activités vous aura, je l'espère, démontré que notre fédération, malgré ses 47 années d'existence, dispose toujours d'une grande vitalité. Celle-ci lui est communiquée par les divers Comités d'Intérêts Locaux qui, chacun sur son secteur, travaillent sans relâche pour l'amélioration du cadre de vie des habitants du Grand Lyon, ce dont je les félicite et les remercie.



REPONSES AUX QUESTIONS POSEES PAR LES CIL

PROPRETE – SECURITE –VOIRIE

RENAISSANCE DU VIEUX LYON (5^e) Depuis plusieurs mois, les habitants du Vieux Lyon se plaignent de la saleté de ce quartier amplement visité quotidiennement par des touristes. Le nettoyage est fait de façon sommaire, les engins ne peuvent atteindre le bord des immeubles ou les recoins, le caniveau central ne retrouve sa couleur originelle qu'après de fortes pluies, les pavés sont noirs et gras, les camions de ramassage des ordures perdent un jus nauséabond, etc... Un nettoyage en profondeur –type Karscher- serait indispensable de façon régulière. La Renaissance du Vieux Lyon souhaiterait ne plus avoir honte de faire visiter le Vieux Lyon et ne peut que se faire l'écho des doléances des habitants.

REPONSE : 1- Concernant le nettoyage : *Les rues de St Jean sont nettoyées 2 fois par jour du lundi au samedi et 1 fois le dimanche. Un nettoyage en profondeur type "Karscher" est assuré 1 fois par mois rue de St Jean.*

2- Concernant la collecte : *Le Grand Lyon collecte le secteur du Vieux Lyon par l'intermédiaire de 6 rondes du lundi au samedi. Les rondes dans le quartier Saint-Jean sont étudiées afin que le secteur soit dégagé pour 10 h 00 du matin au plus tard car nous nous trouvons dans un secteur sensible. La sortie, la collecte et la rentrée des bacs se fait par les agents de collecte dans le cas d'un service complet. Un décalage peut exister entre ces 3 tâches, créant temporairement la présence de bacs dans les rues. **Les problèmes rencontrés sont les suivants** : Lorsque le service complet n'est pas assuré, la sortie et la rentrée des bacs doivent être assurées par les habitants ou leur régie. C'est principalement dans ces cas particuliers que les bacs sont rentrés tardivement ou peuvent même rester en permanence sur la voie publique. Les commerçants génèrent des déchets en quantité importante et pas toujours assimilables en qualité à de l'ordure ménagères (verres, déchets liquides, etc...). Ils ne devraient pas être pris en charge par notre service dans la totalité. Cependant, nous collectons des déchets qui ne sont pas de notre compétence pour assurer notre mission de service public et garantir l'hygiène du secteur. En effet, des quantités importantes de liquide se trouvent à l'intérieur des bacs ce qui provoque parfois des rejets car les bennes à ordures ménagères ne sont pas étanches à cent pour cent. Nous faisons le maximum pour minimiser ces rejets et nous sommes particulièrement attentifs en période estivale. Le manque de place dans les allées d'immeubles pour stocker les bacs oblige l'installation d'une dotation en bacs inférieure aux besoins des habitants et commerçants. Certains immeubles, notamment dans le quartier Saint Georges, n'offrent pas la possibilité de stocker les bacs dans leurs enceintes et les bacs restent sur la voie publique, ce qui provoque une impression de saleté et des comportements incivils (les bacs qui séjournent continuellement sur la voie publique entraînent des dépôts sauvages).*

CIL SAXE-BROTTEAUX (6^e) Il serait bien de revoir l'aménagement des passages sous les ponts ferroviaires, la circulation piétonne, des vélos, etc...l'éclairage, la sécurité.

-La cohabitation terrasses-riverains : souhait d'une chartre de bonne conduite, respect des heures d'ouverture, respect des limites et visualisation de celles-ci, respect des stationnements, respect du voisinage (bruit-ordures-déchets).

-Plan des toilettes publiques : installation et rénovation.

-De plus en plus nos concitoyens demandent la création d'un service de ramassage des encombrants à la demande comme il en existe un à Paris (exemple de l'affichage dans Paris « avant d'abandonner un encombrant sans la rue contacter paris.fr ou le 3975 pour un enlèvement gratuit », un encombrant abandonné sur la voie publique c'est une amende de 183€). Certes il existe des bennes dites déchetteries mobiles tous les derniers samedis du mois, mais tous les habitants ne peuvent s'y rendre (éloignement du domicile puisque une seule par arrondissement, âge, pas de véhicules, etc...)

REPONSE : Cette question comporte **quatre points** :

- l'aménagement des passages sous les ponts ferroviaires
- la cohabitation entre les terrasses et les riverains
- les toilettes publiques
- la création d'un service de ramassage des encombrants à la demande

1/4- L'aménagement des passages sous les ponts ferroviaires : Les passages sous les ponts ferroviaires ne sont pas particulièrement criminogènes pour la Police Nationale. Cependant, nous mettons tout en œuvre pour les rendre plus agréables, dans les limites de nos compétences, c'est-à-dire en termes d'éclairage public, de propreté et de voirie.

Réponse en 3 temps :

- éclairage
- propreté
- voirie

a- Eclairage : Dans le courant de l'année 2005, à la demande de la mairie du 6^e, les services de la ville de Lyon ont dressé un état des lieux des installations d'éclairage de ces différents ouvrages. Ce bilan a permis d'identifier **2 types d'actions** :

- 1 proposition d'amélioration à **court terme** de l'ordre de 18 000 €

- 1 proposition d'amélioration à **long terme** d'environ 200 000 €.

Aujourd'hui, la plupart des propositions à court terme ont été mises en œuvre, à savoir :

- Pont Verguin : mise en place d'une horloge astronomique afin de retarder l'extinction le matin et d'anticiper l'allumage et nettoyage de l'intérieur et l'extérieur des appareils et changement des lampes.

- Pont Stalingrad et Pont Vauban : mise en place d'une cellule photo-électrique en partie centrale pour anticiper l'éclairage par temps couvert et nettoyage de l'intérieur et l'extérieur des appareils et changement des lampes.

- Pont Lafayette : fonctionnement en permanent de l'installation d'éclairage et nettoyage de l'intérieur et l'extérieur des appareils et changement des lampes

En ce qui concerne **les propositions à long terme**, celles-ci seront réalisées au fur et à mesure du nettoyage et de la peinture des ouvrages SNCF. En effet, les interventions lourdes d'installations d'éclairage ne peuvent s'envisager qu'après rénovation, nettoyage et peinture de ces ouvrages par la SNCF (propriétaire de l'ouvrage). Pour cela, une proposition d'inscription budgétaire sera faite dans le cadre du prochain Mandat.

b- Propreté : Sous les ponts SNCF nos missions sont identiques aux autres espaces, c'est-à-dire que nous assurons le nettoyage des chaussées, des caniveaux et des trottoirs. Le nettoyage de l'ouvrage, le détagage, et l'enlèvement des affiches reviennent au propriétaire (SNCF), ainsi que les travaux de colmatage des fuites. Une exception cependant pour l'ouvrage dans le 3^e qui enjambe l'avenue Georges Pompidou. Il y a des niches squattées par des SDF et il arrive que les services du Grand Lyon aillent évacuer, souvent à la demande de la police, des palettes, des couvertures et que nous donnions un petit coup de nettoyage.

c- Voirie : Concernant l'aménagement des trottoirs, notamment rue de la Viabert, une étude a été réalisée par le Grand Lyon pour l'élargissement des trottoirs et la réfection de la bande de sécurité (montant estimé : 200 000€). Par ailleurs, des questions se posent quant à la pertinence d'effectuer des travaux d'aménagements de voirie à cet endroit dans l'immédiat, puisqu'il est susceptible qu'une piste cyclable soit aménagée à terme sur cet axe. Il serait donc dommage de réaliser des travaux pour ensuite tout démolir et reconstruire.

2/4- La cohabitation des terrasses et des riverains : Le Service au Commerce Sédentaire de la Direction de l'Economie du Commerce et de l'Artisanat gère 3 000 terrasses et étalages et a établi un **guide général d'exploitation à destination des commerçants contenant des recommandations relatives à :**

- **la qualité des aménagements** (pas de plastique, des stores non publicitaires)

- **la sécurisation** des terrasses

- **le respect des habitants, la limitation du bruit.** L'accent est mis sur les contacts à privilégier entre commerçants et riverains, (**recherche de solutions amiables entre riverains et commerçants**) du fait des problèmes de cohabitation pouvant survenir à cause de l'exploitation d'une terrasse : **d'éviter les prises de commandes en terrasse après 23 h** et les réservations de tables de plus de 6 personnes, **les établissements doivent être aménagés de manière à pouvoir fonctionner portes fermées**, s'ils diffusent de la musique amplifiée à titre habituel, ils doivent fournir une étude d'impact des nuisances sonores.

- **Respect de l'hygiène**, le rangement des installations, l'entretien des installations.

- En ce qui concerne **les terrasses sur stationnement**, lors de réunions d'information avec les commerçants, la Municipalité incite ces derniers à exploiter les terrasses pleinement durant la période autorisée du 1 juin au 30 septembre, eu égard aux places de stationnement neutralisées. De plus en plus, les commerçants, conscients du privilège qui leur est accordé, utilisent leur terrasse pendant les mois d'été. En 2008, une charte qualité sera établie pour améliorer la qualité de ces terrasses sur stationnement.

Bien sûr, quelques commerçants ne se plient pas toujours à ces recommandations, mais nous y veillons. Tous les soirs du 1^{er} mars au 1^{er} novembre, les services de la ville, accompagnés de la police municipale ou des pompiers, effectuent des **rondes nocturnes** pour vérifier les installations et le respect de la réglementation (nuisances sonores et conformité des installations avec les normes de sécurité et notamment accès des pompiers). **Si un manquement aux règles est constaté ou si une plainte est formulée par un riverain**, nous envoyons un premier courrier au commerçant le rappelant à ses obligations. **Si après 2 courriers (avec AR) et la visite d'un agent de la Ville de Lyon**, le commerçant n'a pas pris les mesures nécessaires pour se conformer à la réglementation, **nous envoyons la police municipale constater l'infraction et la sanctionner**. Il faut noter que l'intervention de la police municipale et la contravention arrivent en dernier recours et que **nous privilégions toujours le dialogue entre les commerçants et les riverains**.

3/4- Les toilettes publics (installations et rénovations) : Le service de Gestion Urbaine de Proximité (GUP) de la Ville de Lyon gère 154 sanitaires dont 85 sanitaires automatiques, 63 sanitaires traditionnels et 6 sanitaires surveillés. Tous les sanitaires automatiques ont été remis à neuf durant ce mandat : 63 ont été remplacés et 22 ont été créés. **Dans le 6^e arr.** sont installés 17 sanitaires dont 15 sanitaires automatiques et 2 traditionnels. 5 sanitaires automatiques ont été créés (1 à la Plaine Africaine du Parc de la Tête d'Or, 2 à la cité internationale, 1 Quai général Sarrail et 1 au croisement des rues Montgolfier et Jacquier) et la création d'un sanitaire automatique supplémentaire au Parc de la Tête d'Or est en cours d'étude pour une réalisation en 2008. Enfin, 10 sanitaires automatiques ont été remplacés.

4/4- La création d'un service de ramassage des encombrants à la demande : Le Grand Lyon, qui a la compétence des encombrants, propose comme solution globale de **densifier son réseau de déchèteries**. Aujourd'hui il y a **17 déchèteries dans l'agglomération**. Seules, en effet, les déchèteries apportent une réelle solution aux obligations liées à la valorisation des déchets (recyclage, déchets ultimes) en proposant 10 flux différents, ce qu'aucune déchèterie mobile ne peut offrir (par manque de place). Les considérations de développement durable et l'arrivée chaque année de nouvelles filières de récupération (électroménagers, textiles, bois) rendent ce type de collecte de plus en plus contestable d'un point de vue environnemental. De plus, le **coût de collecte des encombrants en porte à porte** ou en benne et déchèterie mobile est nettement plus élevé (**jusqu'à 6 fois plus cher**). Cependant, pour les Lyonnais qui ne peuvent pas se rendre à la déchèterie (personnes âgées, habitants sans voiture...) **des déchèteries mobiles sont installées tous les mois dans chaque arrondissement**. Les mairies peuvent aussi, pour ces cas particuliers, assurer un service de ramassage à la porte au titre de l'aide sociale (maîtrise des dossiers par les CCAS). Par ailleurs, les mairies ne disposant pas d'accueil suffisant en déchèterie (norme : une déchèterie pour 60 000 habitants), bénéficient d'une subvention du Grand Lyon destinée à compenser l'éventuelle mise en place d'un service de proximité. Enfin, de nombreuses communes qui ont adopté la **collecte en porte à porte** souhaiteraient faire marche arrière car cette méthode **génère de nombreux dépôts sauvages sur l'espace public**. En effet, des usagers déresponsabilisés déposent sur le trottoir de manière systématique leurs encombrants et nuisent ainsi à l'image de propreté de la ville.

TRANSPORTS – CIRCULATION – PARKINGS – MODES DOUX – PDU **POLITIQUE GENERALE DE DEPLACEMENTS**

CIL du POINT DU JOUR (5^e) L'urbanisation ainsi que la circulation de transit ne cessent d'augmenter dans l'ouest lyonnais, et le 5^e arrondissement. **Le TOP, le COL**, ainsi que des **parcs-relais** sont très attendus. Avancée de ces projets ?

Vélo'V est un succès dans Lyon. **Bilan de la cohabitation vélo/piétons/automobiles ?** (Accidents ? Verbalisations ? Respect mutuel ? ...)

REPONSE : Cette question aborde **cinq points** :

- le TOP
- le COL
- les parcs relais
- le bilan Vélo'V
- la cohabitation vélos/piétons/voitures

1/5- Le TOP :

- Le TOP est nécessaire pour boucler le périphérique....
- Le tracé est défini pour l'essentiel et ce sera un tracé en souterrain sans nuisances majeures pour les riverains,
- Le moment venu il y aura un très gros travail de concertation avec les communes concernées mais nous sommes encore très en amont,
- Ce sera un ouvrage très coûteux : on l'estime aujourd'hui, avant toute étude détaillée, à 2 milliards d'euros,
- La maîtrise d'ouvrage de ce projet sera réalisée par le Grand Lyon mais les financements publics seront partagés à 50/50 avec le Conseil Général du Rhône.

- *Il faudra que l'on étudie les solutions pour que l'impact sur les finances publiques (et sur vos impôts) soit le moins lourd possible,*
- *Il serait logique que l'Etat mette la main au porte monnaie quand on voit les projets d'investissements routiers qu'il y a en région parisienne (projet de mise en souterrain de l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly, considérée comme une route nationale !!!),*
- *On me reproche parfois, non sans arrières pensées, d'être le principal responsable du retard du TOP. Il convient à cet égard de dire que nous attendons toujours les arrêtés du Préfet concernant les Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) des usines Arkema de Saint Fons et Pierre Bénite et des dépôts pétroliers du Port Edouard Herriot. La loi Bachelot demandait que l'ensemble des PPRT soient définis en 2008 (soit 5 ans après le vote de la Loi). Il y a 52 PPRT en Rhône Alpes et chaque PPRT demande des études préalables complexes. L'Etat a donc pris du retard et nous ne devrions avoir les arrêtés prescrivant les PPRT qu'en 2010 ou 2011.*
- *Or il est indispensable de connaître précisément les périmètres de PPRT pour savoir comment on boucle le TOP au sud, dans le secteur de Oullins-Pierre Bénite.*

2/5- Le COL :

- *Il convient d'abord de rappeler que le COL est un projet de l'Etat, non des collectivités territoriales. Et la doctrine de l'Etat est en train d'évoluer sérieusement en la matière. Il semblerait que le Grenelle de l'environnement ait décidé un gel du programme autoroutier, sauf pour les autoroutes qui répondent à des motifs de sécurité ou des problèmes de congestion. Or, quand on décide de faire une autoroute c'est en général pour résoudre des problèmes de congestion ou de sécurité !*
- *Il convient donc que l'Etat précise sa doctrine en matière de réalisation d'autoroutes. On nous annonce un Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des Territoires (CIACT) d'ici mars prochain qui définira précisément les priorités en matière d'infrastructure : on verra ce qu'il dira concernant le COL mais aussi l'A45 et le débouché de l'A89 dans Lyon.*
- *Pour ce qui me concerne j'ai toujours soutenu que le problème était mal posé dans la mesure où il confondait toutes les circulations : circulation régionales, circulation nationales et internationales en direction de Marseille et circulation nationales et internationales en direction du Sud Ouest et de la péninsule ibérique.*
- *Pour moi les solutions concernent non seulement Lyon mais l'ensemble de la Vallée du Rhône, et consisteraient au préalable à séparer les trafics en provenance ou à destination de Marseille et le trafic en provenance ou à destination du Sud Ouest et de la péninsule Ibérique. C'est à l'échelle du Grand Sud Est de la France et donc bien en amont de Lyon que doit être traité le problème.*
- *En fait la solution réside assez largement dans la mise à 2x2 voies de diagonale Paray Le Monial-Roanne (itinéraire Chalon sur Saône-Roanne-Saint Etienne) organisant le report du Trafic se dirigeant vers le Sud Ouest de la France et de la péninsule ibérique sur l'autoroute A75 (par le viaduc de Millau) et permettant une modulation des trafics peut être en mettant en place d'ailleurs une modulation des tarifs.*
- *Ainsi la vallée du Rhône toute entière se trouverait déjà allégée d'un trafic qui n'a rien à y faire et le contournement de Lyon se poserait aux yeux des habitants de l'Ouest Lyonnais dans de toutes autres conditions. Il deviendrait en effet davantage un ouvrage consacré d'abord au trafic interrégional lié à la métropole lyonnaise elle-même et serait dès lors beaucoup plus acceptable.*

3/5- Les parcs relais : *Pour décongestionner le centre ville et faciliter les déplacements au sein de l'agglomération, nous avons multiplié les parkings relais permettant aux voitures venant de l'extérieur, de stationner avant d'entrer dans l'agglomération diminuant ainsi l'effet « pendulaire ». Il faut distinguer 2 types de parcs-relais :*

- *Les parcs relais réalisés par le Sytral*
- *Les parkings relais réalisés aux abords des gares rénovées dans le cadre du projet REAL.*

a-Parcs relais du Sytral : *Les parcs relais TCL appartiennent au Sytral et sont exploités par Keolis Lyon dans le cadre d'une délégation de service public. Leur usage est gratuit et réservé aux clients du réseau TCL. Ce service est destiné aux automobilistes qui souhaitent gagner du temps pour accéder au centre ville et éviter les difficultés de stationnement. Le Sytral développe 2 types de parcs-relais :*

- *Les parcs relais en ouvrage : Laurent Bonneval, Gorge du Loup, Vaise et Vénissieux (inauguré en mars 2007) qui offrent un service optimum : stationnement couvert, accès contrôlé et surveillance du site.*
- *Les parcs aménagés en surface : Cuire, Mermoz-Pinel, Parilly, Porte des Alpes, Stade de Gerland.*

Aujourd'hui le Sytral gère un ensemble de 6 150 places. Au cours de ce mandat le Sytral aura réalisé 2 860 places en parc-relais dont 1 500 en ouvrage (+87% depuis 2003)

- *1 534 places dans les ouvrages de Vaise 2 et Vénissieux*
- *130 places à Saint Priest (Bel Air)*
- *1 215 places le long de la ligne LEA.*

b-Parkings relais REAL : *Et dans le cadre du projet REAL, 400 places de stationnements supplémentaires ont été créées aux abords des gares TER de la « première » et de la « deuxième » couronne et 400 supplémentaires sont en projet.*

Parcs relais réalisés fin 2007 : 320 places dans le Val de Saône et 80 places à Feyzin

- *Collonges : 50 places*

- Couzon : 110 places
- Albigny : 30 places
- Saint-Germain au Mont d'Or : 130 places
- Feyzin : 80 places

Parcs relais en projet

- Sathonay-Rilleux,
- Pierre Bénite, Irigny,
- Givors,
- Oullins,
- Gares de l'Ouest lyonnais

4/5- Bilan Vélo'V : Vélo'V, au départ perçu comme un mode de transport marginal, est devenu **un véritable emblème de Lyon**, reconnu dans le monde entier, aujourd'hui **copié par Paris** mais aussi par un nombre croissant de grandes villes françaises et étrangères. Vélo'V est devenu un mode de déplacement à part entière. Il touche presque toutes les tranches d'âges. Aujourd'hui le système Vélo'V compte 50 000 clients dont 35 000 abonnés longue durée et 15 000 abonnés temporaires. Il compte entre 18 000 et 25 000 utilisateurs par jour. **Fin septembre 2007, 342 stations sont implantées.** A l'heure où nous parlons de plus en plus de développement durable, **Vélo'V est une contribution forte à la lutte contre l'effet de serre** puisque depuis son lancement en mai 2005, Vélo'V a permis aux Lyonnais de parcourir 20 millions de kilomètres qui correspondent à 4000 t de CO2 de rejet économisé par rapport à un parcours équivalent en voiture. Vélo'V n'est pas seulement un succès en soi, il a eu **un effet d'entraînement** pour l'ensemble du trafic à vélo dans l'agglomération. Depuis le lancement de Vélo'V on compte une augmentation de 75% du trafic en vélo (dont ¼ seulement de Vélo'V) en 2 ans (2005-2007).

C'est un bouleversement fulgurant des modes de vie auquel nous avons répondu. **Ainsi, entre 2001 et 2007, nous avons augmenté le linéaire de pistes cyclables de 80 km (+ 33%),** composé pour plus de la moitié d'aménagements sécurisés. Dans le même temps, **une trentaine de points noirs vélos ont été résorbés et le stock d'arceaux de stationnement vélos a plus que doublé** sur l'espace public (1 757 arceaux installés en 3 ans).

5/5- Cohabitation vélo/piétons/automobiles (verbalisations, accidents, respect mutuel...) : Dans l'espace urbain la responsabilité des élus est de rechercher en permanence **le meilleur équilibre entre les différents usages.** Chaque citoyen, chaque usager de la rue, pense d'abord à sa liberté de circuler avant de penser à celle des autres. On a tendance à opposer en permanence le piéton à l'automobile, l'automobile à l'autobus et maintenant, du fait de l'énorme succès de Vélo'V, le vélo au piéton ou au bus... Or, on l'oublie souvent, l'espace urbain est un espace contraint où chacun doit laisser sa place à l'autre. Il faut donc apprendre aux habitants, je dirais même aux citoyens, à cohabiter dans la rue, car c'est d'abord comme cela que l'on améliorera la sécurité routière. Cette **pédagogie du respect de l'autre** peut être facilitée par la mise en place de mesures techniques et réglementaires dont la plus emblématique est la zone 30 car elle permet aux piétons, aux vélos mais aussi aux voitures de se déplacer plus sereinement. C'est ce que nous avons fait dans la presque île et sur les Pentes de la Croix Rousse. Par ailleurs le Grand Lyon met en œuvre toute une panoplie d'actions pour améliorer au quotidien la sécurité routière dans la ville. **La cohabitation entre les différents modes de déplacements (vélo, voitures, piétons) est une question de citoyenneté, il faut nécessairement du temps pour changer les habitudes.** Au-delà, nous appelons fortement de nos vœux la mise en place du **Code de la Rue**, à l'image de ce qui s'est fait en Belgique. Pour résumer, le Code de la Rue dit que dans la rue nous avons tous des droits vis-à-vis des plus forts et des devoirs vis-à-vis des plus vulnérables... C'est une formalisation des comportements vertueux de tous ceux qui se déplacent en ville. Nous avons multiplié **les campagnes de communication**, nous avons poursuivi l'application des principes de la **charte du piéton** sur l'ensemble des aménagements de voirie et espaces publics, en mettant l'accent sur l'aménagement des carrefours, des abords des écoles, des équipements publics et des axes forts du réseau cyclable sur lesquels le principe de non mixité entre piétons et vélos est appliqué. Parfois la sensibilisation ne suffit plus et il faut **sanctionner les comportements dangereux.** Nous avons créé, en juillet 2007, **une brigade à vélo**, composée de 8 agents de Police Municipale, dont un chef de brigade. Nous avons également **renforcé les contrôles de la police municipale sur les pistes cyclables** (de janvier à septembre : 1 376 passages de la police municipale, 1 326 verbalisations pour stationnement gênant sur les pistes cyclables, dont 34 appels en fourrière et 14 injonctions à quitter le stationnement).

UCIL Où en sont les deux projets de voirie qui nous paraissent très importants et très urgents pour le Grand Lyon : Le contournement autoroutier de Lyon et le déclassement de l'autoroute dans la traversée du centre-ville, d'autant plus important que l'aménagement du sud de la presque île et du confluent est en cours?

Le bouclage du boulevard périphérique de Lyon afin d'éviter que les automobilistes et les poids lourds qui n'ont rien à faire au centre-ville y passent pour aller d'un côté à l'autre de notre agglomération ?

REPOSE : Cette question comporte **trois points** :

- le COL
- le TOP
- le déclassement de l'autoroute A7

1- Le COL (déjà répondu, cf. question précédente du CIL du Point du Jour)

2- Le TOP (déjà répondu, cf. question précédente du CIL du Point du Jour)

3- Le déclassement de l'autoroute A7 : Le déclassement de l'autoroute A7 le long du Rhône, entre Perrache et La Mulatière est conditionné :

- à la réalisation du TOP pour les trafics d'agglomération (pour simplifier entre Limonest et Givors),
- à la réalisation du COL pour les trafics d'échange interrégionaux (pour simplifier : l'axe Saône-Rhône intéressant les régions Bourgogne, Rhône Alpes et PACA).

Quand le TOP sera réalisé, il absorbera l'essentiel des trafics entre le Nord et le Sud de l'agglomération, les trafics locaux du centre de l'agglomération continuant à circuler le long du Rhône. Mais le TOP ne sera pas réalisé au mieux avant une douzaine d'années. Or, d'ici là, le projet urbain du Confluent se sera largement développé. Il convient donc dès maintenant de réfléchir sur une transformation de l'autoroute actuelle pour une transformation progressive en boulevard urbain. Il faut dès à présent imaginer un système d'échanges au droit de l'ancien marché-gare.

CIL CENTRE PRESQU'ÎLE (2^e) : Où en est le déclassement de l'autoroute pour que la presqu'île vive enfin à un rythme de centre d'agglomération ?

Quels premiers enseignements tirez-vous de la mise en œuvre progressive de la zone 30 centrale ?

L'expérience Vélo'V est enviée par beaucoup. Elle se traduit aussi par la reprise de son vélo propre. C'est alors que l'on découvre la faiblesse du nombre des pistes cyclables (en dehors, bien sûr, du remarquable aménagement des berges) et la perfidie et la dangerosité des bandes cyclables. Pas plus que vous je n'y emmènerais mes enfants ou petits-enfants. Quelle part significative du budget « routes » de la Communauté Urbaine comptez-vous consacrer à l'avenir pour cet investissement de long terme et durable que sont les pistes cyclables (toutes les villes qui ont plus de 20 % en mode cyclable ont fait ce choix) ?

REPONSE : Cette question comporte 3 points :

- le déclassement de l'autoroute A7
- le programme des pistes cyclables
- bilan zone 30

1/3- Le déclassement de l'autoroute A7 : (déjà répondu, cf. question précédente de l'UCIL)

2/3- Pistes cyclables : programme (déjà répondu sur la partie bilan, cf. question précédente du CIL du Point du Jour). Entre 2007 et 2010 nous prévoyons de réaliser plus de 120 km de pistes cyclables. Portant ainsi la construction moyenne à plus de 40 km/an pour atteindre un réseau de 440 km à l'horizon 2010 sur le Grand Lyon. Dans le cadre de l'anneau bleu seront aménagés 40 km de pistes cyclables et le long de la ligne T4, nous amènerons 10 km de bande cyclables. Nous renforcerons les itinéraires cyclables « Lyon-Villeurbanne » et « Tête d'Or-Part-Dieu ». Nous profiterons de toutes les opérations de voirie pour aménager des pistes cyclables, en veillant bien à assurer la cohérence du réseau, ce qui nous permettra d'augmenter considérablement et à moindre coût le linéaire cyclable.

3/3- Bilan Zone 30 : Nous avons fait de l'amélioration des conditions de déplacements des piétons un axe majeur de nos politiques urbaines. Nous avons créé en centre ville la plus grande zone 30 d'Europe qui sera progressivement aménagée avec le souci d'en marquer toutes les entrées, d'améliorer la sécurité et de permettre un meilleur confort d'usage (élargissement des trottoirs, sécurité autour des carrefours, aménagement des abords des écoles). C'est un programme lourd, d'environ 14 M€ qui est développé sur la période 2007-2012. Il n'est pas possible de faire un bilan sur une action qui démarre juste. L'année 2007 a permis de valider avec les élus d'arrondissement, les Conseils de Quartier, les CIL et associations concernées l'ensemble des travaux à venir sur cette Zone 30 pour une enveloppe de 14 millions d'euros.

4 réunions de concertation ont été menées sur chaque arrondissement :

- Propositions d'aménagements (carrefour et portes d'entrée) : présentation générale du principe, présentation des carrefours accidentogènes sur zone, demande d'affiner cette liste et de réfléchir aux priorités sur l'arrondissement.
- Retour et enregistrement de la réflexion des ateliers
- Restitution avec programmation des priorités par les services du GL
- Présentation du calendrier 2008/2009 et validation.

Actuellement, le GL a réalisé 3 portes d'entrée et 3 aménagements ponctuels :

- Porte d'entrée des Esses / Bd de la Croix Rousse sur le 4^{ème} arrondissement
- rue Dubois dans le 2^{ème} arrondissement
- Porte port du temple/quai St Antoine : démarrage des travaux en novembre.

CIL DE VAISE (9^e) : A l'heure actuelle, on incite les habitants de l'agglomération lyonnaise à utiliser les modes de déplacement doux. Cependant les transports en commun sont saturés aux « heures de pointe », il est quasiment impossible d'augmenter la fréquence des rames de métro, et les bus sont pris dans les embouteillages (les voies en site propre sont en nombre insuffisant). Tout le monde ne fait pas de vélo et les stations Vélo'V sont parfois vides (ce phénomène a été accentué avec la fermeture du tunnel de la Croix-Rousse). Il est de toute façon évident que les transports en commun ne pourraient pas absorber toute la population qui se déplace encore actuellement en voiture (d'ailleurs, l'augmentation du nombre des bus serait-elle financièrement réalisable ?).

Malgré tout, la circulation et le stationnement sont rendus volontairement difficiles, à tel point que certains artisans renoncent à intervenir dans le centre ville de Lyon, ne pouvant stationner leur véhicule qui leur est absolument nécessaire pour le transport de matériel. Les résidents ont des difficultés de stationnement, notamment le soir, et certains se voient obligés de prendre leur véhicule la journée car ils ne peuvent le laisser stationné près de leur domicile (le stationnement résident est pourtant un des points envisagés par le PDU). Finalement, il s'avère qu'il est

préférable d'habiter en dehors de Lyon, quitte à utiliser un véhicule (et donc à polluer) sur une longue distance si les transports en commun ne sont pas adaptés, d'autant plus que l'immobilier est moins onéreux (pour l'heure actuelle). En concentrant la population en ville (puisqu'il est de principe de limiter l'extension de la ville) et en entravant la circulation et le stationnement :

Ne risque-t-on pas ainsi d'asphyxier l'agglomération ?

De transformer certains quartiers en quartiers dortoirs ?

De faire disparaître les commerces de proximité ?

De rendre la vie quotidienne en ville insupportable ?

D'exacerber l'agressivité des usagers de la voie publique les uns vis à vis des autres (piétons, vélo, rollers, moto et automobiles se disputent l'usage de la rue) ?

D'augmenter les manifestations d'incivilité en multipliant les contraintes au-delà de ce qui peut être accepté ?

Question : Quelles sont les véritables solutions aux problèmes de déplacement dans l'agglomération lyonnaise ?

(Sachant, bien entendu, que supprimer la voiture en ville est une utopie, allant à l'encontre de l'évolution de nos modes de vie : envisage-t-on de supprimer le téléphone portable ou l'ordinateur ?

Sachant, par ailleurs, que l'argument relatif à la pollution est inopérant : qu'attendons-nous pour utiliser des véhicules « propres » déjà existants ?

REPONSE : Cette question comporte 3 points principaux :

- le stationnement
- la circulation
- les solutions aux problèmes de déplacements au sein de l'agglomération

1/3- Le stationnement : Il est vrai que notre stratégie du stationnement a été guidée par une conception différente de l'articulation des modes de transports dans la ville, nous l'avons pensé à l'échelle de l'agglomération.

a- **Création de places de stationnement :** Pour couper court à une idée reçue, notons d'abord qu'il n'a jamais été construit autant de places de parking que dans ce mandat 4 732 places nouvelles ont été réalisées ou lancées contre 1 016 dans le mandat précédent.

• **Parkings souterrains :** Cela ne se voit pas toujours parce que nous fait le choix de les mettre en sous sol pour rendre la ville plus conviviale pour ses habitants comme pour ses visiteurs. Ainsi, nous avons créé ou lancé 10 nouveaux parkings souterrains au sein de l'agglomération :

• **Parkings ouverts :**

- Parc de la Fosse aux Ours, Lyon 3^e (décembre 2006) - 450 places
- Parc Lazare Goujon, Villeurbanne (novembre 2006) - 400 places
- Parking P2 - Cité internationale (juin 2006) - 1 200 places
- Parc du Gros Caillou (Mars 2007) - 440 places
- Parking Saint-Georges (novembre 2005) - 712 places (et 18 vélos)

• **Parkings en construction ou en projet :**

- Juin 2008 : parc de Lyautey, Lyon 6^e (725 places)
- Parc des Tables Claudiennes, Lyon 1^{er} (130 places)
- Parc Bertholey, Oullins (200 places)
- 2009 : parc de Perrache sud (place des Archives), Lyon 2^e (630 places)
- 2009 : parc des Brotteaux, Lyon 6^e (480 places).

• **Parcs relais :** (déjà répondu, cf. question précédente du CIL du Point du Jour 5^b).

b- **Le stationnement payant :** Nous avons créé plus de 8 000 places de stationnement payant entre 2005 et 2006 au cœur de la ville, afin d'éviter ce que l'on appelle les « voitures ventouses » dues aux effets pendulaires (voitures extérieures à l'agglomération qui stationnent toute la journée).

- **Mesures prises pour favoriser le stationnement des résidents :** Sur les 8 000 places de stationnement payant créées, la quasi totalité est accessible aux résidents avec la vignette de stationnement résident. Le tarif résident est passé de 24€ à 14€/mois en avril 2005. Ce tarif bas permet aux résidents de laisser leur voiture sur la voirie pour utiliser des modes alternatifs. 22 300 vignettes de stationnement résident ont été délivrées en 2007 pour au total 23 000 places de stationnement payant.

- **Les résultats statistiques de l'extension du stationnement payant** (source : Enquête occupation/rotation de 2006) montrent que nous avons fait le bon choix :

- La part des résidents dans les usagers du stationnement dans le 2^{ème} arrondissement est passée de 29% en 2004 à 41% en 2005.

- Le taux de disponibilité des places en journée est passé de 0% en 2000 à 6% en 2006 sur la Presqu'île, à la Croix-Rousse et dans le 3^{ème} arrondissement.

- Le temps moyen de recherche d'une place de stationnement est de 3 minutes en Presqu'Île et de 2min à la Croix-Rousse (ces temps de recherche étaient respectivement de 13min et de 7min en 2002).

- La part des pendulaires dans les usagers du stationnement dans la Presqu'Île est passée de 20% en 2000 à 7% en 2006.

2/3- La circulation : Contrairement à ce que certains peuvent penser, notre objectif n'est pas de rendre la circulation difficile, ni de supprimer l'usage de la voiture en ville, mais au contraire, nous avons l'ambition de viser un équilibre

entre les différents modes de déplacements. C'est pourquoi nous avons mis en place un certain nombre de mesures visant à fluidifier le trafic automobile en ville.

a- Une régulation du trafic plus moderne et plus efficace : *Ainsi, nous avons renforcé le système de régulation centralisé de la signalisation tricolore (CRITER) de l'agglomération qui représente aujourd'hui un parc de 1 422 contrôleurs de feux (+8,5% en 5 ans). Il a permis en modulant la vitesse d'apaiser en partie le trafic tout en limitant la gêne des usagers en créant ce que l'on appelle des « ondes vertes ». Le poste central de régulation est en liaison permanente avec tous les équipements nécessaires de régulation du trafic (Carrefours à feux, Panneaux à Messages Variables, caméras vidéo, postes de comptages...). Les agents peuvent donc agir en temps réel sur la régulation du trafic afin de la fluidifier. Cette réactivité face aux conditions réelles de circulation améliore nettement la qualité du service rendu aux usagers.*

b- La refonte du jalonnement : *Par ailleurs, pour rendre la circulation en ville plus confortable, le jalonnement pour le centre ville et la Part Dieu a été totalement repris et ceux de la Cité Internationale et d'Eurexpo ont été améliorés. L'amélioration du jalonnement des autres grands pôles (aéroport, gares, pôles touristiques...) est en cours d'étude.*

3/3- Solutions aux problèmes de déplacements : *Pour répondre à cette question particulièrement importante que soulève nécessairement le développement d'une grande ville, je pense qu'il est nécessaire de revenir sur les stratégies qui ont guidé notre action depuis le début de ce mandat en matière de déplacements pour vous montrer que nous n'avons pas été passifs face aux transformations de notre agglomération. Ensuite, je vous parlerai de ma vision de l'avenir sur cette question fondamentale.*

Plan de la réponse :

A- Bilan

- 1- Rendre l'offre de TC attractive
- 2- Une politique de stationnement à l'échelle de l'agglomération (point précédemment abordé)
- 3- Fluidifier le trafic automobile (point précédemment abordé)
- 4- Le développement des modes de déplacements doux (point précédemment abordé)

B- Prospective : *Créer avec le projet REAL un réseau de transport à l'échelle urbaine de Lyon.*

A- Bilan : *Depuis 2001, nous avons mené une politique de déplacement autour de 4 axes :*

1- rendre attractive l'offre en transports en commun pour offrir une alternative crédible à la voiture :

- **Augmenter l'offre** de transport en commun en maillant le territoire (C1, T3-LEA, prolongement du métro de la ligne A au Carré de Soie, T2, lancement T4 Part-Dieu/Vénissieux-Les Minguettes, la prolongement de la ligne T1 au Confluent, lancement des études pour la prolongation de la ligne B du métro jusqu'à Oullins).
- **Renforcer la qualité** du service (sécurité dans le réseau, information des usagers, PDE et PDA : aujourd'hui plus de 6 000 personnes bénéficient du Plan de Déplacement d'Entreprise).

Grâce à l'ensemble de ces réalisations, les déplacements en transport en commun ont augmenté de 18% depuis 2001, et pour la 1^{ère} fois, la part des déplacements en voiture est passée sous la barre symbolique des 50% (51,9% des déplacements étaient effectués en voiture en 1995 contre seulement 47,4 % en 2006).

2- Penser une politique de stationnement à l'échelle de l'agglomération : *Si le premier volet de notre politique a concerné l'offre des transports en commun, il nous fallait pour optimiser cette offre la gérer en corrélation avec un deuxième élément : le stationnement. Nous avons déjà largement développé ce point.*

3- Favoriser la fluidité du trafic automobile : *C'est un point que nous avons également largement développé lors des réponses précédentes (refonte du jalonnement et régulation du trafic).*

4- Le développement des modes de déplacements doux : *Vouloir développer un autre type de mobilité urbaine dans la ville, c'est aussi se donner les moyens de favoriser les déplacements doux. Contrairement à ce que l'on croit, ce mode de déplacement n'est pas anecdotique puisque la marche à pieds représente, après la voiture, et avant même les transports en commun le second mode de déplacement à l'intérieur du Grand Lyon, c'est-à-dire **1 déplacement sur 3**. Comme nous l'avons dit nous avons créé la plus grande zone 30 d'Europe, mais nous avons également développé le **Pédibus**, un système d'accompagnement piéton des enfants sur le trajet domicile/école. Aujourd'hui, ce mode de transport doux et convivial bénéficie à 65 écoles pour 130 lignes de Pédibus et 1 500 enfants sont concernés dans l'agglomération. Et bien sur, nous avons favorisé les déplacements en vélos au sein de l'agglomération.*

B- Prospective : *Créer avec le projet REAL un réseau de transport à l'échelle urbaine de Lyon : L'objectif affiché de ce projet est de développer l'intermodalité et la coordination des divers réseaux de transports en commun à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise. Fondée sur les usages des habitants, cette démarche s'affranchit des limites administratives et propose une nouvelle échelle d'action en matière de déplacements. Cette démarche s'appuie également sur une nouvelle logique d'action qui privilégie une approche globale du service rendu aux usagers en leur proposant une offre de transports intégrée. Le contour du projet correspond au territoire de l'aire métropolitaine lyonnaise. L'aire métropolitaine est une échelle façonnée par les usages et plus particulièrement par les déplacements pendulaires (domicile-travail). Il s'agit d'un périmètre vaste qui englobe la plus grande métropole de la région Rhône-Alpes, Lyon et qui se poursuit jusqu'aux villes de Vienne, Mâcon, Ambérieu, La Tour du Pin et Saint-Etienne. Ce projet se conjugue au présent puisque certains aménagements tels que la halte ferroviaire de Jean Macé sont en cours de réalisation et seront finalisés en 2009.*

Dans la perspective de créer un espace unique de déplacements, plusieurs échelles et plusieurs types de réseaux de transports restent à coordonner :

- Les 5 réseaux urbains de transports en commun dont le Sytral.
 - Les 3 réseaux départementaux des Conseils généraux du Rhône, de l'Isère et de l'Ain.
 - Le réseau régional : plus du tiers du réseau ferroviaire régional concerne l'aire métropolitaine. On dénombre 80 gares dont 33 sur le Grand Lyon, 8 axes ferrés, le réseau de L'ouest Lyonnais et 60% des voyages TER quotidien.
 - Et des nœuds intermodaux forts : J. Macé notamment grâce à la nouvelle halte ferroviaire, la Part-Dieu et Léa.
- L'approche globale du service rendu proposée par REAL décline quatre types d'actions majeures concernant : la desserte ferroviaire, l'aménagement, l'accessibilité et la sûreté des gares et de leurs abords, l'accès aux gares en voitures, en deux roues ou à pieds ainsi que les services multimodaux aux usagers comme la billettique ou la tarification multimodale.

TRANSPORTS – CIRCULATION – PARKINGS – MODES DOUX – PDU **LIGNES DE TRANSPORTS EN COMMUN**

CIL VILLETTE-PAUL BERT (3^e) : LEA - LESLYS - Ces trams vont emprunter des infrastructures en grande partie communes. Ces deux moyens de transport vont dépendre de deux collectivités avec des opérateurs différents. Quels systèmes de coordination vont être créés ?

Quelles procédures de concertation, de coopération, de contributions financières seront mises en oeuvre ?

Tram T4 : Quel en est son tracé, plus particulièrement du jet d'eau à sa station d'arrivée Part-Dieu gare (côté rue de la Villette ou côté avenue Vivier Merle ?

REPONSE : Cette question comporte deux points :

- la coordination des lignes LEA-LESLYS
- le tracé T4 Part-Dieu/Jet d'Eau.

1/2- Coordination des lignes LEA-LESLYS : Deux exploitants seront présents dans le même PC :

- KEOLIS pour l'exploitation de T3-LEA : les rames circulent toutes les 7 minutes environ.

- RHONEXPRESS pour l'exploitation de LESLYS : les rames circuleront tous les 15 minutes à compter de la mi-2010.

Les rames Leslys pourront doubler les rames Lea dans 3 gares grâce à un doublement du faisceau ferroviaire.

Une convention spécifique a été signée entre le conseil général du Rhône et le Sytral pour l'exploitation conjointe entre Part-Dieu et ZI Meyzieu. Au-delà de ZI Meyzieu seules circuleront les rames Leslys jusqu'à l'aéroport Saint Exupéry.

Les quatre parties travaillent actuellement pour compléter le dispositif par un contrat entre le Délégué du SYTRAL et le Concessionnaire de LESLYS. Ce complément traite notamment des instances de coordination et de gestion des relations avec les tiers, avec pour objectif un traitement simple, transparent et efficace.

2/2- Tracé T4 Part-Dieu/Jet d'Eau : Le tracé n'est pas encore arrêté et les études démarrent.

Nous vous invitons à la réunion publique de concertation en mairie du 3^e le 21 novembre à 19h00. Les études d'avant-projet intégreront les retours de la concertation et le tracé sera arrêté à l'issue de l'avant-projet.

Le tracé proposé par le SYTRAL à la concertation partira de la place Mendès France, longera la Manufacture des Tabacs avant de prendre le boulevard Mouton Duvernet et de reprendre les rails de T3 rue de la Villette pour rejoindre la gare de la Part-Dieu et poursuivre vers la rue Thiers en direction de Charpennes son terminus ; un retournement doit être aménagé, proposé rue André Philip.

CIL MONPLAISIR VILLE (8^e) : Quel sera le tracé retenu par le bouclage de la ligne de tramway T4 entre la ZAC de l'Europe (ave Berthelot) et la Part-Dieu ?

La requalification de l'avenue des Frères Lumière et de son entrée sur Monplaisir à partir de la Manufacture des Tabacs est-elle envisagée et sous quelle forme ?

REPONSE : Cette question comporte deux points :

- le tracé T4 Part-Dieu Jet d'Eau
- la requalification de l'avenue des Frères Lumière.

1/2- Le tracé T4 Part-Dieu/Jet d'Eau (déjà répondu cf. question précédente CIL Villette-Paul Bert, 3^e)

2/2- La requalification de l'avenue des Frères Lumière : Il n'y a pas de projet inscrit pour une requalification de cet axe. Néanmoins, ces dernières années, des travaux ponctuels de réparation ou d'aménagement de carrefours en sécurité ont été réalisés rues Villon, St Gervais, petite rue de Monplaisir et St Maurice (abaissement de trottoirs, avancées pour Personnes à Mobilité Réduite, calage du stationnement).

AGUPE (Sainte Foy lez Lyon) : PDU révisé - Lignes fortes : cas de la ligne forte A2- Cette ligne forte A2 correspond au bus 30, 8^e ligne de l'agglomération par la fréquentation, vers Francheville. Dans le PDU révisé p18, « la réalisation de cette ligne est repoussée et conditionnée au bouclage du périphérique ». Des interprétations et commentaires variés ont été entendus sur cette position, très handicapante pour l'amélioration des transports publics vers l'ouest. Est-il possible d'avoir une explication claire sur le lien entre ligne forte A2 et le périphérique autoroutier. Et des précisions sur un processus susceptible de dépasser ce blocage ?

REPONSE : La ligne forte A2 répond à plusieurs objectifs et notamment le lien avec Perrache, la desserte du 5^e arrondissement et de ses établissements scolaires, et de Sainte-Foy. La consistance de la voirie dans le secteur rend l'insertion d'un transport en commun en site propre très délicate. La réalisation du bouclage du périphérique, en allégeant le trafic sur les voiries concernées par A2 permettra la réalisation de la ligne. Dans l'attente, le SYTRAL souhaite pouvoir améliorer le fonctionnement de la ligne 30 par des aménagements ponctuels et des mesures de priorité aux feux.

CQ SAINT JUST-SAINT IRENEE-FOURVIERE (5^e) : Lors d'un arrêt imprévu du funiculaire pour travaux urgents, du 23 avril au 5 juin 2007, nous avons alerté le SYTRAL sur la disproportion et le danger de circulation de bus longs sur le trajet Lyon Saint Jean-Saint Just-Fourvière. Depuis de nombreuses années nous demandons un minibus (ci-joint une demande au hasard de 1984 !). La réponse de Monsieur RIVALTA le 6 juillet 2007 est « nous ne disposons que de très peu de minibus ». Peut-on espérer une augmentation du parc de ce type de véhicules ? Notre demande sera accrue avec l'ouverture du nouveau quartier de l'Antiquaille.

REPONSE : Il n'y a pas à notre connaissance de dangerosité particulière liée à l'utilisation de bus de 12m sur ce parcours malgré la voirie chahutée. Le Funiculaire joue un rôle important et son trafic est élevé. Il est par conséquent difficile d'acheminer ce trafic entre Fourvière et Saint Just en cas de panne de l'un des deux modes par des seuls minibus, quand bien même nous en disposerions en nombre suffisant. Nous ne possédons pas les minibus nécessaires à ce service de substitution et constituer un parc de réserve de minibus qui servirait uniquement lors des pannes du funiculaire apparaît peu raisonnable.

Enfin, les coûts marginaux d'exploitation d'une ligne de transport sont essentiellement constitués par la main d'œuvre. Aussi, dans un souci de gestion des deniers publics, lorsque la demande le justifie, le SYTRAL privilégie l'utilisation de véhicules de grande capacité à une multiplication de petits véhicules.

TRANSPORTS – CIRCULATION – PARKINGS – MODES DOUX – PDU **VELO'V**

LA CROIX ROUSSE N'EST PAS A VENDRE (4^e) : Nous nous félicitons du succès de Vélo'V et du développement du transport à vélo en général. La Croix Rousse est victime de son altitude. Beaucoup d'utilisateurs de Vélo'V ne remontent pas les vélos après les avoir empruntés à la descente. Leur rapatriement par l'entreprise DECAUX n'est pas totalement satisfaisant. Un système d'aide à la remontée du cycliste par le tracé de l'ancien funiculaire de la rue Terme est-il toujours envisagé ?

REPONSE : Ce projet avait fait l'objet d'une première étude de faisabilité en début de mandat. Il est toujours envisageable... il reste néanmoins très coûteux et il faut s'assurer qu'il sera emprunté par un nombre suffisant de cyclistes, et ce en toute sécurité... Je souhaite que l'on ouvre à nouveau ce dossier et que l'on mesure bien les conditions techniques et financières de sa réalisation.

COMITE DU QUARTIER DE CUSSET (Villeurbanne) : Où en sont les stations Vélo'V en attente : Bonnevey 2 stations demandées, 1 seule promise ? Carré de Soie ?

REPONSE : Une station sera implantée à Bonnevey (comme promis) et une station sera implantée à la Soie (comme promis également). Ces deux stations seront livrées avant la fin de l'année 2007. (Nous avons un peu de retard sur la livraison dans les deux cas à cause d'interactions avec un chantier SYTRAL). Pour l'heure, nous n'avons pas la possibilité d'implanter d'autres stations puisque le contrat stipule un nombre précis de bornettes, nombre que nous avons déjà atteint. En effet, il y a environ 6 400 bornettes actuellement dans l'agglomération et il y en aura un peu plus de 6 600 à la fin de l'année 2007 (le marché précise 6 600, on sera un peu au dessus).

TRANSPORTS – CIRCULATION – PARKINGS – MODES DOUX – PDU **DIVERS**

CALUIRE CADRE DE VIE : Les moyens de transports en commun dans le quartier de Vassieux : possibilité, compte tenu de la structure de ce secteur, de la mise en place d'un service de taxis collectifs à heures fixes, circuit, abonnement donnant droit à l'accès, réservation par téléphone et participation à déterminer. Cette étude serait à faire en collaboration avec les usagers, représentés éventuellement par CCV, la Ville de Caluire et la Communauté Urbaine (éventuellement d'autres CIL). Le projet nous paraît réalisable, diminuant la circulation dans ce secteur et assurerait des services utiles en particulier aux personnes les plus âgées, retraités, enfants, etc. Quelle est votre opinion sur la faisabilité de ce projet ?

REPONSE : Nous sommes attentifs à toute idée novatrice pouvant faciliter le quotidien des habitants. Aussi je vous propose de me transmettre des éléments de réflexion plus détaillés que j'examinerai attentivement et je demanderai au Sytral d'étudier vos propositions.

RENAISSANCE DU VIEUX LYON (5^e) : Comment faire respecter les règles de circulation et de stationnement dans le Vieux Lyon ? (Non respect des sens de circulation, allure trop vive des automobilistes mettant en danger la sécurité

des piétons, par exemple vers la Maison de Guignol en bas de la montée du Gourguillon ou au croisement de la rue de la Bombarde avec la rue Saint Jean. Possibilité de ralentisseurs ?

REPONSE : *La montée du Gourguillon est en sens unique montant. Le débouché sur la montée du chemin neuf est très contraignant (manœuvre obligatoire pour tourner). Le secteur étant borné avec contrôle d'accès, aucun véhicule en transit ne prend cette montée. Ce sont donc les habitants du quartier qui prennent à contre sens cette montée ou pratiquent des vitesses excessives. Il n'y a pas de solution en termes de gestion de voirie. C'est un problème de police (respect du code de la route). Par ailleurs, la pente de la voirie interdit la mise en place de ralentisseurs.*

La rue de la Bombarde doit faire l'objet de travaux d'ici 2009 (aménagement de l'entrée zone 30 au niveau du quai). Ceci marquera fortement l'entrée dans la zone 30 et devrait conduire à une réduction des vitesses sur la rue de la Bombarde. Il est à noter que ce carrefour est équipé de feux tricolores (régime de priorité très favorable aux piétons). Si la demande est validée par la mairie du 5^e, une étude d'aménagement peut être conduite par la subdivision de la voirie pour une programmation de travaux de proximité. La solution ralentisseur serait examinée.

PAYSAGES – ESPACES VERTS - PATRIMOINE

CIL DES ETATS-UNIS (8^e) : La gestion des cimetières est de compétence communale. Néanmoins celui de Bron est communautaire, la Ville de Lyon et celle de Villeurbanne ont fusionné leur service funéraire. Ne serait-il pas possible que la Grand Lyon puisse encourager la rénovation des cimetières des 57 communes qui souvent sont un peu délaissés. De plus, à l'image de ce que fait la Ville de Lyon, ne peut-on pas encourager la préservation des monuments funéraires offrant, soit un intérêt patrimonial, soit un intérêt historique lié à la personnalité du défunt (il existe de nombreuses solutions).

Comment arrêter les démolitions intempestives du bâti emblématique, lieu de mémoire et de patrimoine ?

Comment comptez-vous préserver les centres de villes et de villages des communes du Grand Lyon ?

REPONSES : *Cette question comporte trois points :*

- la valorisation des cimetières,
- la conservation du patrimoine
- la conservation des centres villes et des villages de l'agglomération.

1/3- La valorisation des cimetières : *Tout d'abord, je tiens à préciser que les services funéraires des Villes de Lyon et de Villeurbanne n'ont pas fusionné. Certes, nous avons créé le 1^{er} janvier 2006 les Pompes Funèbres de l'Agglomération Lyonnaise (PFIAL) mais comme leur nom l'indique, elles ont pour objet la gestion des pompes funèbres. Les communes ont pour mission la gestion des espaces « aériens » des cimetières communaux (volet administratif avec gestion des concessions et réglementation et volet terrain avec l'entretien des espaces). Ce n'est pas une compétence intercommunale. La Ville de Lyon a participé activement à la mise en place, en novembre 2006, d'un groupe de travail autour du cimetière à l'échelon régional. Ce groupe de réflexion a pour ambition de trouver des éléments de réponse, concernant la réglementation, la valorisation et l'aménagement des cimetières. Cette mobilisation d'acteurs et d'idées devrait permettre l'édition d'un guide, regroupant les cimetières emblématiques de la région Rhône-Alpes et donnant les clés de lecture et de gestion du patrimoine funéraire. Il ne faut cependant pas perdre de vue que le cimetière est avant tout un lieu de recueillement où les familles en deuil doivent pouvoir bénéficier de toute la tranquillité nécessaire. Il convient donc de concilier ces impératifs afin de satisfaire les attentes de chacun.*

2/3- La conservation du patrimoine : *Nous avons fait beaucoup durant ce mandat pour la conservation du patrimoine. Si Lyon, bouge, évolue et voit émerger de nombreux chantiers, c'est toujours dans le strict respect de son histoire et de son patrimoine. Cette politique de mise valeur du patrimoine monumental classé, s'est notamment concrétisée à travers la signature d'une ambitieuse « convention patrimoine » avec l'Etat (2003/2008) et ainsi permis de sauvegarder et de poursuivre à un niveau inégalé (8 930 K€ contre 7 622 K€ lors de la précédente convention 1998/2002) la restauration et la mise en valeur d'un certain nombre de nos églises (église Saint Bruno, église Saint Georges, église Saint Bonaventure et abbaye Saint Martin d'Ainay, restauration de l'orgue de Saint Bruno ou bien celui de Saint Louis de la Guillotière et l'orgue Saint Pothin) et de l'Hôtel de Ville.*

De nombreuses opérations ou participations financières ont par ailleurs été engagées sur d'autres secteurs du patrimoine qu'il soit privé (comme celui de la gare des Brotteaux, participation de la Ville à hauteur de 400 000 euros entre 2003 et 2006), ou industriel (avec le sauvetage de la maison des Canuts (acquisition pour 30.000€, offre conjointe Ville de Lyon SACVL et l'exploitant Lyon Laine) ou bien l'association Soierie Vivante (la subvention de la ville est passée de 9000 à 15 000 € en 2004, puis passera à 30 000 € à partir de 2008) avec l'insertion des chaix beaucairois dans le nouveau multiplexe de Vaise, avec la conservation des docks du port Rambaud.

Pour sensibiliser un large public autour de cette question du patrimoine, des actions d'animation ont vu le jour comme « Le patrimoine et moi », programme engagé depuis 2005/2006 dans 15 écoles soit 37 classes sur tout le territoire de la ville, les Balades urbaines proposées aux Lyonnais chaque 3^e dimanche du mois au départ des 9 mairies d'arrondissement et les Journées européennes du patrimoine coordonnées depuis 2005 à l'échelle du Grand Lyon qui proposent plus de 500 offres de découvertes ou d'animations soit 185 000 entrées en 2005. Nous avons également mis en chantier la rénovation du Musée Gadagne (29 M€) que les Lyonnais vont redécouvrir d'ici quelques mois et dont ils pourront apprécier les résultats exceptionnels de ces travaux difficiles qui permettront d'avoir enfin un musée d'histoire digne de la ville de Lyon.

Par ailleurs, nous avons impulsé la rénovation **d'un certain nombre, de nos grandes institutions**. Cela a été le cas du théâtre des Célestins qui a retrouvé pleinement tous les charmes d'une très belle salle à l'italienne et offrant un très bel outil technique et scénographique.

Voici donc quelques exemples de ce que nous faisons à Lyon pour conserver notre riche patrimoine, qu'il soit monumental ou culturel.

3/3- La conservation des centres villes et des villages de l'agglomération : Depuis 7 ans, nous avons réalisé un grand nombre d'opérations qui participent au **renforcement des espaces de centralité et à l'amélioration du cadre de vie**. La liste est trop longue pour toutes vous les citer. Mais voici quelques exemples qui vous montreront que la conservation des villes et des villages participent pleinement au développement de notre agglomération. Ainsi, à Collonges au Mont d'Or nous avons réalisé la 1^{ère} tranche de la revalorisation du hameau de la Trêve Pâques, à Rochetaillée sur Saône nous avons redonné toute sa valeur à la place de l'école publique, à Irigny, nous avons réhabilité le belvédère et parvis de l'église, dans le 3^{ème} arrondissement de Lyon, nous avons réalisé la 1^{ère} tranche de l'espace Dauphiné qui redonne vie à ce quartier et à Villeurbanne, nous avons réaménagé la place Lazare Goujon.

SEVDOR (Association pour la Sauvegarde des Espaces verts des Monts d'Or) : En dépit de toutes les promesses officielles de protéger le site remarquable des Monts d'Or et malgré les actions des associations comme SEVDOR, nous voyons depuis plus de trente ans la progression constante de l'urbanisation dans les Monts d'Or et la disparition progressive de son agriculture.

Première question : Le Grand Lyon ne peut-il faire (ou faire faire) rapidement une ENQUETE sérieuse (à communiquer au public) sur l'état actuel de l'agriculture dans les Monts d'Or et sur son évolution prévisible vers la disparition si rien n'est fait ?

Deuxième question : Le Grand Lyon ne peut-il parallèlement faire le BILAN public de ce que l'urbanisation des Monts d'Or a déjà coûté à la collectivité au fil des ans, et de ce qu'elle va coûter à court terme avec l'urbanisation actuellement annoncée dans la PLH et le PLU ?

Troisième question : Le Grand Lyon ne peut-elle compléter ce bilan chiffré par une ETUDE PROSPECTIVE

- sur les coûts à la collectivité qu'entraînerait la disparition de l'agriculture et le triomphe de l'urbanisation dans les Monts d'Or ?

- sur les pertes et manques pour le Grand Lyon et ses habitants et touristes, qu'entraînerait la disparition du caractère naturel et pittoresque du massif des Monts d'Or situé aux portes mêmes de la Ville ?

Quatrième question : les représentants du Grand Lyon ne pensent-ils pas que le DEVELOPPEMENT DURABLE, la lutte contre les pollutions, la disparition inévitable des énergies non renouvelables... favoriseront toujours plus les déplacements sur courte distance, à l'opposé de la multiplication des déplacements inutiles sur grandes distances que l'on connaît aujourd'hui ?

Ne pensent-ils pas que l'agriculture périurbaine (si elle est biologique et de qualité) et les espaces verts de proximité (s'ils sont suffisamment vastes, intéressants et préservés) seront d'autant plus indispensables pour la qualité de vie des habitants et la renommée et le développement durable d'une grande ville comme Lyon ?

Cinquième question qui résume toutes les précédentes : SEVDOR et d'autres associations intéressées ne peuvent-ils être invités aux réunions de CONCERTATION que le Grand Lyon devrait lancer sur :

- comment sauver et renouveler l'agriculture périurbaine des Monts d'Or ?

- comment y stopper l'étalement urbain en cours ?

- comment assurer un développement réellement durable pour les Monts d'Or en particulier et aussi pour le Grand Lyon et sa région en général ?

REPONSE : Cette question comporte **trois points** :

- l'enquête sur l'état actuel de l'agriculture dans les Monts d'Or,
- l'évaluation du coût de l'urbanisation dans les Monts d'Or
- la concertation.

1/3- L'enquête sur l'état actuel de l'agriculture dans les Monts d'Or : Le syndicat Mixte des Monts d'Or est actuellement en train de réaliser une enquête concernant la situation de l'agriculture dans la perspective de définir un « plan de gestion des ses espaces non bâtis », en croisant les problématiques agricoles, les enjeux paysagers et les enjeux écologiques.

2/3- L'évaluation du coût de l'urbanisation dans les Monts d'Or : La question du coût de l'urbanisation est à mettre en parallèle avec le gain qu'apporte l'urbanisation en termes de qualité de vie, d'aménagement de l'espace, d'accueil d'activités économiques et d'habitants. Aujourd'hui la trame verte représente 52% du Grand Lyon et recouvre une réalité assez diverse : 30% d'espaces verts aménagés, 44% d'espaces agricoles et 26% d'espaces « naturels » (prairies permanentes en boisements). Pour préserver cette richesse, il nous faut d'abord définir des documents de planification urbaine capables de fixer des limites pérennes à l'urbanisation, accentuer notre politique foncière, et il nous faudra également soutenir fortement l'agriculture périurbaine. C'est dans cette vision que s'inscrit l'action que nous voulons mener au sein de la métropole. Vendredi dernier (le 26/10/07) nous avons inauguré l'Agrapôle à Gerland, qui vise à soutenir le développement des filières agricoles et agronomes de la région. Notre soutien va également de la construction du pôle agro-alimentaire de Corbas avec notamment le développement du « Carreau des producteurs », jusqu'à une meilleure organisation de nos marchés forains, en passant par l'ouverture de marchés réservés aux producteurs (cf marché de la place Carnot).

3/3- Le souhait de SEVDOR d'être concerté sur l'avenir et les projets de l'agglomération : SEVDOR et les autres associations sont invitées aux différentes concertations que met en œuvre le Grand Lyon (réunions PLU, enquêtes publiques...). Par ailleurs, le Conseil Général et le SEPAL démarrent une réflexion pour l'application de la

compétence conférée au Conseil Général par la Loi de février 2005 relative au développement des territoires ruraux liée à la préservation des espaces naturels et agricoles périurbains. Cette réflexion, si elle aboutit, devrait après enquête publique, déterminer des périmètres de préservation des espaces naturels et agricoles périurbains.

COMITE DU QUARTIER DE CUSSET (Villeurbanne) :

Sauvegarde du patrimoine :

Le portail de l'hippodrome du Carré de Soie sera-t-il remplacé sur le site ?

Cité TASE, la façade sera-t-elle bien entièrement conservée ?

A quand la mise en lumière de l'usine hydro-électrique de Cusset ?

REPONSE : Réponse en 2 temps :

- Rappel du projet Carré de Soie
- Réponses sur les questions précises de conservation du patrimoine

1/2- Le projet Carré de Soie : Le « Carré de Soie » est un projet urbain qui couvre 500 hectares sur les communes de Villeurbanne et Vaulx-en-Velin. C'est une opération emblématique pour la première couronne et son renouvellement, qui permettra un rééquilibrage dans le développement de l'agglomération, entre l'ouest et l'est. Prévu sur une quinzaine d'année, il doit réunir l'ensemble des fonctions urbaines soit à terme plus de 3000 logements supplémentaires et plus de 200 000 m² d'activités et de commerces. Le pôle de loisirs du Carré de Soie se développera à l'horizon 2009 autour des plaisirs de la famille. Il prévoit la requalification de l'hippodrome, l'intégration d'une base de loisirs UCPA, un centre d'éducation à l'environnement sur les berges du canal de Jonage, un complexe cinématographique (PATHE – 3 500 fauteuils) et des surfaces commerciales autour de l'équipement de maison.

Le Grand Lyon a signé le 24 avril 2007 avec Altarea/Euris, Europalace (enseigne PATHE et Gaumont) et la Société Sportive du Rhône (hippodrome de Villeurbanne), les différents actes administratifs et juridiques qui marquent le point de départ de la phase opérationnelle du pôle de loisirs du Carré de Soie. Le chantier a été engagé le 2 mai 2007, notamment à travers la démolition des bâtiments actuels de l'hippodrome. Cette réalisation constitue ainsi une première concrétisation majeure du projet de développement du Carré de Soie, initié en 2001, et rendu possible par les investissements massifs dans le domaine des transports en commun qu'il s'agisse de tramway T3 Léa ou du prolongement du métro A.

2/2- Sauvegarde du patrimoine : Le portail de l'hippodrome a été démonté par les services du Grand Lyon. Il est actuellement stocké dans les ateliers et sa réutilisation est bien prévue. La Société Sportive du Rhône (qui gère l'hippodrome) a demandé à l'architecte du pôle de loisirs d'étudier sa réimplantation le long de la rue de Bohlen, mais pour le moment aucune décision définitive n'a été prise. (Les techniciens sont preneurs de proposition de localisation de la part des associations).

Le choix de conserver la façade de la Cité TASE a été imposé dans le PLU. Elle ne pourra donc pas être démolie par le promoteur (Bouwfonds Marignan Immobilier) qui par ailleurs a lancé des études techniques pour évaluer l'état de la structure du bâtiment en sa totalité (et non pas seulement la façade) pour voir dans quelles mesures il pourra proposer une réhabilitation avec des nouveaux programmes.

La mise en lumière de l'usine hydroélectrique de Cusset est prévue le 28 novembre à 19h 30.

AMENAGEMENT – PLU – GRANDS PROJETS – LOGEMENT **AMENAGEMENT – PLU**

CIL du POINT DU JOUR (5^e) : Précisions sur le projet de réaménagement du site de l'Hôpital Debrousse ? Le Tennis-Club Municipal du 5^e (TCM5) avec deux sites correspond aux attentes des habitants, même s'il ne peut les satisfaire pleinement (notamment dans le domaine de la formation des jeunes : listes d'attente pour l'Ecole de tennis, les stages, ...). Pouvez-vous apporter des assurances relatives à la pérennisation de cette structure ? Renouvellement de la convention ? Classement au PLU des terrains sur lesquels sont installés ces 2 sites ?

REPONSE : Réponse en 3 temps :

- Bilan sur le haut du 5^e arrondissement
- Le projet Debrousse
- Le Tennis Club Municipal du 5^e.

1/3 - Bilan sur le haut du 5^e arrondissement : En 2001, le haut du 5^e manquait d'équipements collectifs. Nous sommes en train de les réaliser avec la création d'une bibliothèque au Point du Jour, d'une MJC et d'une crèche à Saint Just. Dans le cadre de notre politique de création ou de revalorisation des espaces nature de la ville, nous sommes en train d'amorcer une reprise du chemin piétonnier de Champvert pour qu'il puisse rejoindre le Parc de la Garde. Nous avons par ailleurs poursuivi l'extension du Parc des Hauteurs qui vise à mettre en valeur les qualités exceptionnelles de la colline de Fourvière, et les points de vue qu'elle a sur les rives de la Saône.

Et deux lourdes opérations d'urbanisme ont été lancées ou sont sur le point de l'être. Elles concernent d'une part l'Antiquaille, dont les travaux de réaménagement ont d'ores et déjà commencé, et le réaménagement du site de l'Hôpital Debrousse.

2/3- Le projet Debrousse : Le programme de réaménagement du site Debrousse (45 289 m² dont 41 186 m² sur Lyon) porte sur la réalisation de 185 logements, d'activités hôtelières et de restauration. L'Assistance Publique des Hôpitaux de Paris (APHP), propriétaire du tènement délibérera le 21 décembre prochain sur le choix du lauréat pour ce projet. Le comité de pilotage partenarial qui rassemble l'APHP, les Villes de Lyon et Ste Foy, le Grand Lyon et les HCL, a examiné les projets et proposé à l'APHP de retenir le projet qui répond le mieux aux objectifs d'aménagement définis dans le programme : préserver et mettre en valeur la balme boisée, retrouver l'intégrité du bâtiment historique, maintenir une ouverture du site au public, apporter une mixité sociale et d'usage (logements et activités). L'année 2008 sera consacrée à la signature de la promesse de vente, à la mise au point des études et à l'instruction des autorisations d'urbanisme, pour aboutir à la signature de la vente. Les travaux débiteront en 2009.

3/3- Le Tennis Club Municipal du 5^e : Actuellement nous avons une très ancienne convention (1992) que l'on souhaite remettre à jour, car elle est reconduite tacitement année après année. Elle sera donc présentée à l'approbation d'un prochain Conseil Municipal. Il n'y a aucune opposition ni de la Mairie centrale, ni de la Mairie d'arrondissement, ni sur un plan technique pour la poursuite et le renforcement de l'activité Tennis sur ce site. D'un point de vue urbanistique, les 2 terrains du Tennis Club Municipal situés au 146 bis rue Pierre Valdo et 57 rue des Aqueducs, sont classés respectivement au Plan Local d'Urbanisme en zones UP et UR. Le règlement de ces deux zonages, réservés aux secteurs résidentiels et pavillonnaires de faible densité favorisant la végétalisation, autorise tout à fait cette activité sportive. D'une manière plus générale, le principe de la loi est d'avoir des zonages mixtes qui permettent diverses activités compatibles entre elles. Nous n'utilisons de zonage spécifique pour des équipements que lorsqu'ils recouvrent un grand territoire exemple le pôle hospitalier Lyon Sud. Mais il n'y a pas de zonage spécifique pour chaque équipement de quartier ou même de commune.

ASSOCIATION DE DEFENSE DU QUARTIER BISSARDON (Caluire) : Les nécessaires modifications du PLU, entérinées par le rapport d'enquête ont-elles été mises en œuvre ? Notre exemple Caluire quartier Bissardon « un espace vert notable n'a pas été porté sur le plan ».

REPONSE : L'association de Défense du quartier Bissardon à Caluire a fait **5 demandes** lors de l'élaboration du PLU en 2005, toutes exprimées lors de l'enquête publique.

- **L'une concernant la protection d'un arbre remarquable** (protégé dans le dossier soumis à l'enquête publique) **a bien été prise en compte.**

- **Les quatre autres n'ont pas été prises en compte pour l'approbation du PLU pour les raisons suivantes :**

- **3 demandes avaient pour conséquence de porter un préjudice trop important sur la constructibilité de parcelles privées.** (changement de zonage (UAI (quartier dense) en UDI (secteur mixte avec logements pavillonnaires) le long de l'impasse Regaud, **création d'une servitude**, (c'est-à-dire interdiction pour les propriétaires de construire sur le terrain pour ne pas boucher la vue depuis la rue de Verdun) et **protection d'un espace boisé** ce qu'ils appellent « un espace vert notable »). De plus, elles ont été formulées **après l'enquête publique**. Or, il n'est pas possible de modifier le PLU sur des questions trop préjudiciables pour les propriétaires, qui par ailleurs n'ont pas pu s'exprimer lors de l'enquête publique, les demandes n'y apparaissant pas.

- **Une dernière demande concernait la réalisation d'un plan de détail précisant les alignements bâtis et les hauteurs des bâtiments dans le quartier nécessitant la réalisation d'une expertise complète et détaillée** (comme l'a souligné le commissaire enquêteur) non compatible avec le calendrier d'approbation du PLU.

Il faut noter que ces demandes, formulées en 2005, n'ont pas été réitérées lors de la procédure de modification N° 1 du PLU (approuvée le 02 mai 2007).

Si elles sont toujours d'actualité, les études nécessaires devront être programmées afin de les analyser lors de la prochaine procédure de modification du PLU, après les élections.

CIL VOTAIRE-PART DIEU (3^e) : Les immeubles situés sur la réserve 33, au nord de la place Voltaire, entre les rues de Créqui et Edison sont voués à être détruits. Les premières démolitions, intervenues dans la partie nord de la réserve, ont permis la création, en 2001, d'un jardin de proximité dit de « poche », sans affectation ni usage particulier, les habitants ne se l'étant pas approprié. Dans les immeubles restant à démolir, le Grand Lyon (ou la Ville de Lyon) a acquis certains locaux commerciaux en rez-de-chaussée, et certains appartements en étage : les commerces sont fermés, les appartements laissés à l'abandon. Les immeubles se dégradent. Et cette situation dure depuis 25-30 ans. Ce qui est à craindre, c'est que l'immobilisme actuel, préjudiciable à l'ensemble du quartier, se prolonge encore pendant de longues années. Un horizon à 15-20 ans, voire plus, a déjà été évoqué. Primitivement, la réserve 33 était destinée à la création d'un espace vert. Il semble que d'autres projets interférents actuellement avec l'idée de départ et qu'une reconstruction, au moins partielle, soit envisagée. Pourquoi pas ? Une crèche déjà prévue, pourrait y trouver sa place, bien au centre du quartier, à proximité immédiate d'un jardin d'enfants dont l'aménagement, lui aussi prévu, devrait être rapidement réalisé. La création de locaux associatifs dont quartier est dépourvu, pourrait être retenue. Une double question s'impose : Une décision concernant la fin des démolitions peut-elle être rapidement prise, accompagnée d'un calendrier de réalisation ? Dans quel délai un projet global d'aménagement de la réserve, incluant notamment le jardin d'enfants, la crèche et les locaux associatifs, peut-il être rendu public ?

REPONSE : L'emplacement réservé n°33 est inscrit au plan local d'urbanisme au bénéfice de la communauté urbaine de Lyon pour la réalisation d'une place publique. Sa superficie totale est d'environ 1.690 m². En 2002, la communauté urbaine de Lyon a instauré un droit de préemption urbain renforcé sur trois immeubles afin de pouvoir réaliser les acquisitions foncières progressivement au gré des opportunités. Par ailleurs, les lots déjà acquis en diffus

constituent un vivier de logements « tiroirs » nécessaires pour assurer les relogements temporaires dans le cadre des opérations d'aménagement conduites par le Grand Lyon.

Pour les immeubles acquis dans leur totalité, c'est-à-dire les 204 et 206 rue de Créqui, une étude de faisabilité a été demandée aux services communautaires pour vérifier leurs conditions d'habitabilité (coût de remise en état, affectation des espaces). Les résultats sont attendus pour début 2008.

La partie nord de l'emplacement réservé a fait l'objet d'un aménagement d'un jardin de poche conçu par Béatrice Fauny (paysagiste) et Agnès Petry (artiste) et réalisé par la Ville de Lyon en 2001 sur une superficie de 419 m² dans le cadre de la démarche des « jardins de proximité ». Le fonctionnement de ce jardin met en évidence un usage résiduel sans appropriation de l'espace : fonctions de transit, d'espace canin et de décharge illicite. Face à ce constat, la direction des études urbaines de la Ville de Lyon a réalisé une étude de programme qui intègre le périmètre du jardin de poche avec une proposition de traitement global de l'espace : jardin de poche et aire de jeux pour enfants. La mise en œuvre opérationnelle d'un projet de cette nature est conditionnée par la démolition au préalable de l'immeuble situé 70, rue Chaponnay, dans le périmètre de la Bourse du Travail inscrit à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques. L'immeuble étant situé en covisibilité avec la Bourse du Travail, l'accord de l'architecte des bâtiments de France est requis pour la délivrance du permis de démolir. Or, l'architecte des bâtiments de France a émis un avis réservé sur la démolition de cet immeuble et a demandé que soit engagée une étude de programme et de composition urbaine sur un périmètre couvrant l'ensemble des deux réserves n°33 et n°4 en prenant en compte les besoins d'équipements et de services sur le secteur. Le lancement de cette étude est envisagé au premier trimestre 2008. Ses résultats permettront d'aider à la définition et au choix d'un programme global d'aménagement qui permettra de confirmer ou d'infirmer les orientations de développement prévues à moyen terme.

ASSOCIATION SAINT-GEORGES VILLAGE (5^e) : On nous a promis à plusieurs reprises que, à l'occasion de l'aménagement de la place Benoît Crépu, on traiterai toutes les rues du quartier Saint-Georges et tout particulièrement qu'on repaverait les rues du Viel Renversé et Ferrachat, et qu'on aménagerait leurs sorties. Mais cela n'a pas été fait. Les rues souffrent de la comparaison avec la place (leur état est indigne du secteur sauvegardé) et le stationnement sauvage empêche les voitures d'en sortir.

REPONSE : Réponse en 2 temps :

- Bilan sur le bas du 5^e arrondissement
- Réponses précises sur l'aménagement des rues du Viel Renversé et Ferrachat

1/2- Éléments de bilan sur le bas du 5^e arrdt : Depuis 2001, le bas du 5^e arrondissement a fait l'objet de plusieurs aménagements.

Du côté de Saint-Paul, la restauration de l'Eglise, la reprise des petits espaces verts, annoncent une action que nous prolongerons dans le prochain mandat autour du réaménagement de la gare destinée à accueillir les trains en provenance de l'ouest de l'agglomération. Nous en profiterons pour reprendre les arcades transformées en garage, qui sont aujourd'hui particulièrement vétustes, pour mettre en valeur le quartier.

A Saint-Jean, la place a été piétonnisée en attendant un plan d'ensemble de ce secteur et comme nous l'avons déjà dit le Musée Gadagne sera bientôt ouvert au public.

Dans le quartier Saint-Georges, nous avons poursuivi la construction du parking Benoit Crépu, en changeant l'entrée initialement prévue dans la petite rue Monseigneur La Varenne, ce qui aurait apporté un certain nombre de nuisances dans le quartier, pour préférer une entrée rue Adolphe Max. Nous avons par ailleurs voulu que cette opération puisse constituer un aménagement d'ensemble pour le quartier Saint-Georges en retravaillant la place Bâtonnier Valensio, en restaurant l'Eglise Saint-Georges et en requalifiant ses abords que nous avons par ailleurs restaurés.

2/2-L'aménagement des rues du Viel Renversé et Ferrachat : Des travaux de réfection des chaussées étaient effectivement prévus cette année, mais ils ont été décalés, en attente de la fin des travaux de la place Benoit Crépu. Ils sont prévus courant 2008. Il existe en effet un problème de stationnement dans ces rues où le stationnement anarchique est toléré. Pour un aménagement satisfaisant, il faudrait supprimer des places de parking et créer des trottoirs.

Par ailleurs, nous avons identifié la nécessité de travailler sur un dossier économique (compétence ville de Lyon) et urbain au cœur du quartier Saint-Georges. Nous pourrions envisager le réaménagement des accès au centre du quartier depuis le parking Saint-Georges, la suppression de places de stationnement, l'extension de la zone piétonne, la modification de circulation (un peu comme ce que nous avons fait à Saint Jean). Ce n'est pas un projet lourd mais il demande du temps et des débats. Il pourrait voir le jour au prochain mandat.

AMENAGEMENT – PLU – GRANDS PROJETS – LOGEMENT **LOGEMENT-GRANDS PROJETS**

CIL LYON 6^e DEMAIN : Un CIL se doit d'abord de considérer le cadre de vie des habitants, à condition bien sûr, qu'ils puissent encore habiter là où ils sont, que leurs enfants puissent aussi s'y installer plus tard, sans être chassés de chez eux. A l'occasion de la modification du recensement, il apparaît maintenant que Lyon a perdu une partie de sa population, particulièrement la plus modeste, chassée du centre ville, compte tenu du coût des loyers, comme la presse a pu s'en faire l'écho. Avez-vous pu faire le point en ce qui concerne le Grand Lyon ?

REPONSE : Je ne sais pas quelles sont vos sources et j'aurais tendance à vous dire qu'il ne faut pas croire tout ce qui est écrit dans la presse ! Les estimations de l'INSEE montrent que **fin 2006, on comptait 468.300 habitants à Lyon, soit une augmentation de 5,1% par rapport au recensement de 1999, ce qui représente 21.100 habitants supplémentaires.** Nous avons du faire face entre 2001-2007 à une évolution, imprévisible, car sans précédent, des marchés de l'immobilier et de la construction (doublement des prix de vente, augmentation d'un quart des loyers, quand dans le même temps les revenus moyens augmentaient 3 à 4 fois moins vite). Cette distorsion a très nettement alourdi le poids du logement dans le budget de nombreux ménages et freiné la mobilité résidentielle. C'est dans ce contexte qu'a été élaboré et voté à l'unanimité le **nouveau Plan Local de l'Habitat en décembre 2006**, qui affiche des ambitions fortes en matière mixité de l'habitat.

A - Augmentation de la production globale de logements par les nombreux projets urbains que nous impulsions. **Entre 2001 et 2006, 6 180 logements ont été construits en moyenne.** En 2006, on a atteint un rythme de 7 280 logements mis en chantier. Sur l'ensemble de l'agglomération, le rythme d'augmentation des prix de vente est de 9% en 2006 et pour les 4 premiers mois de 2007, mais il ralenti par rapport aux années précédentes (15 % par an). L'ensemble de ces données permet de conclure que **le marché du logement à Lyon est solide et pérenne, moins sensible aux risques de fluctuations inhérentes aux marchés de l'investissement.**

B - Concernant le logement social, le budget du Grand Lyon a été multiplié par cinq en cinq ans, passant entre 2002 et 2007 de 10 à 50 M€. La production de logements sociaux a été vigoureusement relancée. **Depuis 2001, le nombre de logements sociaux a plus que doublé passant de 1225 en 2001 à un rythme annuel supérieur à 2 500 depuis 2005.** Nous les avons construits là où il en manquait puisque, dans les 22 communes soumises à l'article 55 de la loi SRU, **les objectifs de production de logements sociaux ont été atteints dès le début du mandat :**

- Pour la première période triennale 2002 - 2004, 2 706 logements ont été financés dans ces communes, alors que la loi imposait un objectif de 2 074 logements et que les communes s'étaient engagées à en produire 2 537.
- Pour la deuxième période 2005 - 2007, les engagements pris par les communes (2 595 logements) sont très supérieurs aux objectifs fixés par la loi (1 754) et les logements financés à fin 2006 (aux deux tiers du parcours) sont déjà au nombre de 2 847.

Ces chiffres montrent que la **stricte application de la loi sera largement dépassée** : ils permettent de rattraper le retard accumulé et, dans la plupart des communes concernées, d'accompagner la production neuve.

Afin de **veiller aux attributions de logements sociaux**, une charte du relogement très détaillée a été signée par 31 partenaires (État, collectivités, organismes HLM, associations, Caisse des Dépôts, etc...). Par ailleurs, **un projet de fichier commun de la demande de logement social a été largement initié.** Il vise à simplifier considérablement les démarches pour les demandeurs, à clarifier les processus de traitement de la demande et à améliorer la qualité de la réponse aux candidats au logement social.

UCIL : L'UCIL vous félicite pour le remarquable aménagement de la rive gauche du Rhône que plébiscitent les lyonnais. Pouvez-vous nous préciser vos intentions pour l'aménagement futur des rives de la Saône ?

REPONSE : Le grand projet « Rives de Saône » sera certainement le projet le plus emblématique du prochain mandat. On connaît le succès remporté par l'aménagement des berges du Rhône. Il s'agit donc de poursuivre la reconquête des berges mais aussi des chemins de promenades des espaces collinaires surplombant la Saône. Ce projet sera un projet d'agglomération dans la mesure où il s'agit de penser une valorisation du fleuve sur 24km depuis le Confluent jusqu'à Neuville, de la ville centre jusqu'aux espaces naturels du Val de Saône, des Monts d'Or et du Franc Lyonnais.

COMITE DU QUARTIER DE CUSSET (Villeurbanne) : Carré de Soie : Quel est la poursuite de la concertation de la phase projet urbain (Yoplait) ?

REPONSE : La concertation sur ce projet d'envergure se déroule sur deux phases :

- Phase 1 : concertation sur la programmation du secteur et sur les études de faisabilité : Cette phase vise à communiquer les études de faisabilité (études urbaines, techniques, de déplacements, de diagnostic habitat, d'environnement...) lancées sur ce secteur dès juillet 2007.

Prochains ateliers prévus :

- 21 novembre 07 : présentation pédagogique des outils de l'urbanisme opérationnel qu'on risque d'utiliser sur le secteur Yoplait et Tase. (ZAC : zone d'aménagement concerté et/ou PAE : programme d'aménagement d'ensemble). L'objectif est d'expliquer aux habitants les procédures utilisées en urbanisme pour qu'ils soient informés des étapes d'évolution du projet.

- 19 décembre 07 : mise en place du comité de suivi participatif sur le projet global.

- Janvier 08 : lancement des ateliers de concertation sur les résultats de l'étude environnementale (enjeux d'énergie, eau, air, pollution des sols...) sur le secteur Yoplait et Tase 2.

Ces ateliers seront repris de suite après les élections vers le mois d'avril 08 sur les thématiques suivantes : programmation des activités tertiaires, étude déplacements, diagnostic habitat et étude de composition urbaine du secteur Yoplait, étude de programmation commerces.

- Phase 2 : concertation sur le projet d'aménagement des espaces publics prévus dans le secteur (voiries et places publiques) : Une fois la programmation définie avec la composition urbaine globale du secteur, **une série d'ateliers de**

concertation est prévue vers l'été 2008 sur l'avant projet des espaces publics du secteur Yoplait (voiries et places publiques).

Toutes ces concertations nous permettront de finaliser le programme et les premiers dessins de composition urbaine et d'espaces publics pour décider des modalités opérationnelles à mettre en place (ZAC par exemple).

ASSOCIATION DE SERIN ET DU QUAI GILLET (4^e) : Monsieur le Sénateur Maire, alors que la qualité de l'air est un enjeu majeur, que sa surveillance fait l'objet d'une réglementation stricte, que les seuils admissibles vont encore diminuer en 2010 et 2012, vous avez pris la décision dans le cadre du projet urbain SERIN QUAIS DE SAONE, de ne pas retenir les solutions permettant de diminuer la circulation automobile qui au contraire va augmenter dans ce secteur avec la construction du pont Schuman et la rénovation du tunnel sous la Croix Rousse. La Ville de Lyon dépasse généralement les quotas admissibles, et le quartier de Serin et les Quais de Saône sont déjà parmi les endroits les plus pollués. Que comptez vous faire pour donner aux habitants de ce secteur les informations sur la pollution de leur quartier en temps réel et de façon permanente et accessible facilement, afin qu'ils puissent contrôler l'application stricte de la réglementation et ainsi se donner les moyens la faire appliquer ?

Nous souhaitons de votre part une réponse claire et précise à cette question, car nous considérons que cette demande répond à des objectifs de santé publique et vous demandons de tout mettre en œuvre pour faire appliquer cette réglementation.

Bien entendu, il en est de même pour les nuisances sonores de quelque origine qu'elles proviennent.

REPONSE : Réponse en 2 temps :

- Rappel des objectifs du Pont Schuman
- La qualité de l'air

1/2- Le Pont Schuman doit être pensé en lien avec le projet Serin-Quais de Saône : Vous devez certainement faire référence au projet de construction du Pont Schuman. Avec ce projet, il s'agit bien de mailler la Saône avec un pont supplémentaire pour pallier les problèmes de sécurité qui pourraient se poser à terme à la passerelle de l'Ile Barbe et la passerelle Mazaryk. Mais il s'agit aussi et surtout de renouveler et de faire vivre ensemble les deux quartiers des rives droite et gauche de la Saône. Avec du côté rive gauche, le réaménagement du quai Gillet et des berges, l'aménagement de l'espace de l'église, d'un parking, du parvis du lycée et des cheminements vers le plateau de la Croix Rousse, et bien sur il y aura l'école des entrepôts, actuellement en cours de restructuration. Avec du côté rive droite, l'aménagement des quais et des bas ports, le retraitement des Places du Pont Mouton, du rond point des Monts d'Or, au jardin situé à proximité du stade.

2/2- Concernant la qualité de l'air : Nous lançons une consultation pour la réalisation d'une étude d'environnement d'envergure qui doit accompagner la réalisation du projet Serin-Quais de Saône. Le lauréat devrait être connu en mars 2008.

Cette étude comportera 3 volets :

- **Un relevé de l'état initial** (mesures sur un an) accompagné d'une modélisation complète du site, qui se déroulera de mars 2008 à mars 2009.
- **La simulation de l'impact des projets dans cet environnement**, comportant plusieurs variantes visant à mesurer l'intérêt des adaptations du projet à une meilleure qualité environnementale :
 - de septembre à décembre 2008 en première phase, pour alimenter le cahier des charges du concours de maîtrise d'œuvre
 - d'avril 2008 à septembre 2009 en deuxième phase pour analyser l'impact de l'avant-projet de l'architecte (dossier d'enquête publique).
- **Une campagne de mesures après projet afin de vérifier que les objectifs recherchés sont bien atteints.**

Les résultats de ces études vous seront communiqués à intervalles réguliers, lors des réunions du comité de suivi participatif et lors du rendu des principales étapes (décrites ci-dessus). Quant à l'engagement du Grand Lyon concernant le respect de la réglementation en matière de la qualité de l'air, il est rappelé dans le bilan de la délibération du 9 juillet 2007 relative au Pont Schuman que : « La communauté s'engage à apporter des réponses précises à ces attentes dans le cadre du projet qui sera soumis à l'enquête publique : les études d'avant-projet et d'impact permettront de préciser les aménagements, le niveau de trafics, l'impact en matière d'acoustique et la pollution de l'air ainsi que les mesures à prendre conformément à la réglementation en vigueur ».

UCIL : L'extension de la Communauté Urbaine de Lyon aux communes de Grigny et Givors pose le problème de la continuité territoriale du Grand Lyon et de l'intégration d'autres communes du Rhône, de l'Ain et de l'Isère encore plus liées à notre agglomération (Saint Bonnet de Mure, Saint Laurent de Mure, Genas, Saint Maurice de Beynost, Beynost, Miribel, Brignais, ...). Comment rétablir et fortifier la cohérence territoriale du Grand Lyon ?

L'UCIL a participé, au sein du Conseil de Développement, à l'élaboration d'une contribution relative au PADD du futur SCOT. Il apparaît à l'évidence que le territoire du SCOT est très insuffisant pour couvrir l'aire d'influence de la métropole lyonnaise et qu'il faut pour cela regrouper 10 SCOT. Que comptez-vous faire pour rendre ce territoire plus cohérent et permettre ainsi une meilleure gouvernance au niveau de l'aire urbaine de Lyon?

REPONSE : Une Communauté urbaine ouverte aux partenariats et à la coopération

La question du périmètre de la communauté urbaine : La question de la gestion du territoire à la bonne échelle a donné lieu à un certain nombre d'initiatives. Le périmètre du SEPAL a évolué en intégrant Givors et Grigny et en se séparant du secteur de Brignais. Le côté encore trop restreint de ce périmètre pour aborder les enjeux de

développement de l'agglomération lyonnaise est compensé pour partie par la mise en place de l'INTERSCOT et par le cadre posé par l'État dans la DTA, approuvée en 2007. Le Grand Lyon s'est engagé dans un dialogue plus structuré avec les communautés de communes limitrophes : « **territoires partenaires** ». Cette initiative a permis à la fois des discussions collectives et des avancées dans les discussions bilatérales. Des évolutions législatives sont venues compléter le dispositif, notamment avec la possibilité de s'entendre sur des conventions de partage de Taxe Professionnelle. L'association **Région Urbaine de Lyon (RUL)** a intégré en 2002 les communautés d'agglomération de Saint-Etienne, Vienne, Villefranche, le Syndicat d'Études pour l'Aménagement du Territoire de l'Isère Nord et le Syndicat Mixte de la Plaine de l'Ain. A l'occasion de l'appel à coopération métropolitaine de la DIACT, les agglomérations de Bourg en Bresse et de Roanne ont rejoint l'association en 2005. La RUL a contribué fortement à la gouvernance métropolitaine à travers l'animation de nombreux projets : la mise en place par les 13 autorités organisatrices de transport d'un système d'information, de tarification combinée et d'interopérabilité billettique contribuant ainsi au projet de RER à la lyonnaise (REAL) ; la mise en tourisme du patrimoine du XX^e siècle, la promotion des zones d'activité d'envergure métropolitaine...

La planification territoriale a été relancée dans l'aire métropolitaine à travers l'élaboration de 10 Schémas de Cohérence Territoriale. Les présidents des syndicats mixtes ont souhaité instaurer l'INTERSCOT, une scène de dialogue, d'échange d'expériences, et de pilotage d'études en commun. Coordonné par l'Agence d'Urbanisme de l'agglomération lyonnaise, l'INTERSCOT a permis de rédiger un chapitre métropolitain commun à tous les SCOTS.

Le **Réseau des Villes-centre et des Grandes Agglomérations de Rhône Alpes**, animé par le Grand Lyon, a répondu avec la RUL et les acteurs du Sillon alpin à l'appel à projet de la DIACT relatif à la coopération métropolitaine. Cette démarche a abouti à un rapport rendu début 2007, qui pourrait donner lieu à des suites dans le cadre du volet territorial du CPER.

Au niveau européen le Grand Lyon a pris la présidence du réseau **Eurocities** et a développé les coopérations économiques et culturelles avec ses principales villes partenaires que sont Turin, Barcelone, Birmingham, Leipzig, Göteborg, notamment. De nombreux projets d'échanges d'expérience avec ces villes, financés par l'Union européenne, ont permis de valoriser les réussites de l'agglomération lyonnaise et d'encourager son dynamisme.