

# Compte-rendu de l'Assemblée Générale de Concertation du 12 décembre 2013

#### Ouverture de l'Assemblée Générale par le Président Denis EYRAUD

Je remercie le Président Gérard COLLOMB qui a bien voulu, comme chaque année, assister à cette Assemblée Générale de concertation qui permet aux responsables des comités d'intérêts locaux de l'agglomération lyonnaise d'entendre leur premier magistrat et de lui poser des questions d'actualité relatives aux nombreux sujets qui préoccupent les habitants.

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.

#### Rapport d'activité 2012-2013

#### 1- Organisation de l'UCIL

#### 1.1. Le secrétariat de l'UCIL

Comme vous le savez, depuis bientôt un an, le secrétariat de l'UCIL est passé du 32 rue Sainte-Hélène à Lyon 2<sup>ème</sup> (MRE) au 50 rue Saint-Jean à Lyon 5<sup>ème</sup> où nous partageons locaux et moyens avec « La Renaissance du Vieux Lyon ». Cette mutualisation a permis à nos deux associations de faire face à la réduction des subventions aux associations du Conseil Général. Je remercie vivement Monsieur Gérard COLLOMB, en tant que Maire de Lyon, de nous avoir permis de bénéficier de ces locaux, situés derrière le Palais de Justice historique, qui appartiennent à la Ville. Notre secrétaire commune est Mademoiselle Perrine BEAU ici présente. Merci à tous ceux qui ont participé au déménagement du bureau de la rue Sainte-Hélène, de notre mobilier et de nos archives, ainsi qu'à l'aménagement du local sur cour de la rue Saint-Jean.

Bien entendu, l'UCIL n'a pas abandonné pour autant la Maison Rhodanienne de l'environnement dont elle est membre fondateur, qu'elle continue à animer en organisant des réunions, des conférences et des tables rondes, même si sa secrétaire ne réside plus sur place, et dont je reste vice-président.

#### 1.2. Les commissions

Le travail par commission thématique est maintenant bien ancré dans les habitudes de l'UCIL. Comme vous le constaterez, il est à la fois efficace et productif.

Les commissions principales mises en place sont les suivantes:

### - Déplacements urbains

comportant 4 sous-commissions placées sous la responsabilité du Vice Président Gérard FAIVRE :

- -Transports en commun Responsable : Jacques PERENON
- <u>-Circulation automobile, transport routier, livraisons, parkings</u> Responsable : Michel MAREC
  - -Vélos, Modes doux Responsable : Pierre SCHMUTZ
  - -Piétons- Responsable Jean-Paul MASSON
- <u>Aménagement urbain</u> Responsable : Pierre-Yves TESSE.
- Patrimoine- Responsables : Annick LIOUD
- Vie Nocturne Responsable : Georges TISSOT
- Propreté et déchets Responsables : Eddie GILLES DI-PIERNO & Jane BERT
- <u>Écologie urbaine</u> Responsables : Raymond JOUMARD.

#### 1.3. Le Bureau

Je rappelle la composition du Bureau de notre fédération :

- Président : Denis EYRAUD
- 4 vice-présidents ayant des attributions spécifiques :
- Marie-Pierre ANDRE (organisation générale, représentation, CARNACQ)
- Gérard FAIVRE (déplacements urbains)
- Annick LIOUD (patrimoine)
- Pierre-Yves TESSE (aménagement urbain)
- Secrétaire Général : Marie-Claude VIAL (secrétariat, administration générale)
- Secrétaire Adjointe : Evelyne COLOMBET (secrétariat, communication)
- Trésorière : Monique MORDANT

#### 1.4. Représentation des CIL

Je rappelle les 16 organismes auxquels nous participons régulièrement en votre nom :

- Conseil de Développement du Grand Lyon : (5 titulaires) Denis EYRAUD, Marie-Pierre ANDRE, Pierre-Yves TESSE, Gérard FAIVRE et Jane BERT (Denis EYRAUD est membre du bureau)
- Commission des Sites, Perspectives et Paysages : Denis EYRAUD (titulaire), Eddie GILLES DI-PIERNO (suppléant)
- CCSPL de la Ville de Lyon : Denis EYRAUD
- CCSPL du Grand Lyon: (2 titulaires) Denis EYRAUD, Marie-Pierre ANDRE, (2 suppléants) Jane BERT et Gérard FAIVRE (Denis EYRAUD est membre du Bureau)
- CCSPL du Département du Rhône : Denis EYRAUD
- CCSPL de la Région Rhône-Alpes (TER, comités de ligne) : André VIAL
- CCSPL et comité syndical du SYTRAL : Jacques PERENON
- Commission intercommunale d'accessibilité : Jane BERT et Jacques RECORBET
- Comités de suivi des grands projets : Confluence, Carré de Soie, Rives de Saône....
- CAUE du Rhône: Denis EYRAUD (membre du CA)
- Office du Tourisme du Grand Lyon (Lyon Tourisme et Congrès) : Denis EYRAUD (Secrétaire Général)
- Maison Rhodanienne de l'Environnement : Denis EYRAUD (Vice Président)

- Comité de suivi de la Charte de la Vie Nocturne : Annick LIOUD (RVL), Georges TISSOT (Saxe-Brotteaux), Michel REVOL (Mutualité-Préfecture) et Marcel BREVI (Sud Presqu'île)
- CARNACQ (carrefour national des associations d'habitants et des comités de guartier) : Denis EYRAUD, Marie-Pierre ANDRE et Maguy MARCOUT
- Le SPIRAL-Transport des Matières Dangereuses (Denis EYRAUD représentant de l'UCIL)
- Air Rhône-Alpes : Jean VIALLE

#### 1.5. Activités

Votre Président a, depuis le 19 décembre 2012, assisté à plus de 156 réunions dont 8 Comités Directeurs, 2 Conseils d'Administration et Assemblée Générale sutatutaire de l'UCIL, 12 Assemblées Générales de CIL adhérents et associations partenaires, et donc à 134 autres manifestations ou réunions de commissions dans lesquelles l'UCIL est représentée. Et c'est sans compter les innombrables réunions où des membres du comité directeur de l'UCIL, ou des responsables de CIL, représentent l'Union dans diverses commissions ou manifestations.

- Le 18 mars 2013, à la MRE, s'est déroulée notre assemblée générale statutaire d'approbation des comptes 2012 et d'orientation pour l'année 2013.
- Le 17 juin 2013, à la MRE, le Conseil d'administration de l'UCIL a reçu Monsieur Mathias CHAGNARD, responsable du service « Territoires et Planification » du Grand Lyon, qui nous a informés de l'avancement du PADD du futur PLU-H et répondu aux questions des CIL.

#### 2. Activités des commissions

#### 2.1. Commission Transports en commun

Cette commission se réunit tous les deux mois sous l'autorité de Jacques PERENON.

Il n'est pas inutile de rappeler sa double mission qui consiste :

- d'une part, à centraliser et à transmettre au SYTRAL les dysfonctionnements constatés sur le réseau TCL par les différents CIL ou par les membres de la Commission.
- d'autre part, à proposer des solutions pour améliorer l'offre de transport public dans le Grand Lyon.

Ces propositions peuvent concerner un ou plusieurs CIL ou peuvent être relatives à l'ensemble du réseau pour ce qui concerne par exemple la tarification ou l'information des usagers.

L'UCIL est reconnue par le SYTRAL comme association représentative des habitants du Grand Lyon. À ce titre, une réunion de concertation SYTRAL / UCIL est organisée chaque semestre.

Ces réunions sont pilotées par Valérie GUILLOU, Directrice de l'Exploitation, assistée par un chef de projet du SYTRAL et un chef de projet de KEOLIS-LYON. Par ailleurs, Georges BARRIOL, Vice-président du SYTRAL et Vice-président du Conseil Général, ainsi que Lucien DURAND, Conseiller du Président RIVALTA, sont également présents.

De son côté, l'UCIL est représentée par Jacques PERENON et par un autre membre de la Commission.

Il convient de souligner la qualité d'accueil et d'écoute des différents représentants du SYTRAL, de KEOLIS-LYON, ainsi que des élus, lors de ces réunions.

Au cours de l'année 2013, la Commission « Transports en commun » a participé activement à la consultation publique organisée par le SYTRAL dans le cadre de la création d'un double site propre pour la ligne de trolleybus C3 en déposant un avis

argumenté, dont quelques extraits ont été repris dans le dossier de bilan de la concertation. Nous avons exprimé notre préférence pour une ligne de tramway entre Cordeliers et Laurent BONNEVAY.

Par ailleurs, la Commission a constaté avec satisfaction la mise en place progressive sur les secteurs les plus fréquentés (*Vieux-Lyon, Bellecour, Part-Dieu, ...*) de points d'information désignés RIS (Relais Information Services) destinés à renseigner et orienter la clientèle, et plus particulièrement les visiteurs et les touristes découvrant Lyon. La création de ce type de service avait été demandée par l'UCIL en 2011 pour le secteur de la Part-Dieu.

La visite des installations du SYTRAL s'est poursuivie en 2013 avec la découverte du site d'Alsace (ateliers centraux du réseau bus et garage bus et trolleybus) au mois de mars, puis du centre de maintenance des tramways à Meyzieu en fin d'année. Enfin, il convient d'indiquer que la Commission participe depuis cette année 2013 aux différentes réunions organisées par les comités de lignes TER desservant Lyon (André VIAL).

#### 2.2. Commission Piétons

La commission piéton de l'UCIL s'est constituée pour prendre en compte les problèmes spécifiques des piétons dans les déplacements urbains, mais aussi pour que la marche à pied soit considérée comme un élément structurant des modes doux et non plus comme une composante accessoire des déplacements. Ainsi, la commission souhaite que les cheminements piétons soient traités comme un réseau à créer, développer et maintenir au même titre que les autres réseaux de déplacement.

Pour ce faire, la commission, après avoir établi un guide du piéton dans la ville présenté l'an dernier, a commencé un travail de recensement et de catégorisation des dysfonctionnements dans le cheminement des piétons à travers la ville. Des visites et diagnostics en marchant sont et seront organisées dans les différents quartiers du Grand Lyon avec les Comités d'Intérêt Locaux et les habitants L'objectif est de dresser un état classifié des problème rencontrés et de proposer des

La commission demandera que ce document soit présenté et discuté dans le cadre d'une réunion des associations « Modes Doux » organisée par le Grand Lyon.

#### 2.3. Commission Vélo

améliorations d'aménagement.

La Commission Vélo s'est réunie une fois tous les deux mois sous la direction de Pierre SCHMUTZ et a poursuivi ses tournées à vélo dans les arrondissements de Lyon et communes du Grand Lyon.

Ces tournées permettent de constater l'avancement des aménagements cyclables sur le terrain. Nos conclusions vont du « peut mieux faire » dans le 4è arrondissement , au « en bonne voie » dans le 3è, où l'on salue néanmoins la très belle réalisation tous modes le long du T4, ou « en nets progrès » à Villeurbanne où le réseau s'est notablement étendu et où l'on attend maintenant l'aménagement du Cours E. Zola.

Elles permettent de vérifier in situ les projets et réalisations annoncés lors du groupe de contact « Grand Lyon / associations modes doux » , au cours desquelles les associations vélos et piétons convergent largement sur le traitement des problèmes. Nous avons pu recevoir des informations sur les grands projets en cours et y être un tant soit peu associés. Les informations données sur l'accidentologie sont précieuses, tant pour la prévention que pour la conception de nouveaux aménagements.

Nous avons apprécié la réalisation et la distribution du « Guide pour la conception des aménagements cyclables » qui facilitera la conception desdits aménagements, tout en évitant des discussions stériles. Nous attendons une large distribution de ce guide aux maitres d'ouvrage, chargés d'études, élus et associations concernées. Au sein de l'UCIL, nous sommes certains qu'une plateforme commune : « Circulation automobile », « Transports en commun », « Piétons » et « Vélos », permettra

d'harmoniser nos positions, ce qui suppose de les avoir clarifiées auparavant. Ce

2.4. Circulation automobile, transport routier, livraisons, parkings

# La Commission a recommandé que la liaison autoroutière directe de l'A89 à l'A6 puis à l'A46 (par l'A466) soit faite sans tarder pour éviter l'encombrement des nationales et favoriser le contournement par le nord de l'agglomération pour les véhicules

venant du grand Ouest et voulant aller vers l'Est.

travail est aujourd'hui très avancé.

Elle a recommandé que soit poursuivie la réalisation de parcs de stationnement relais, actuellement insuffisants.

Elle a apporté son appui aux CIL à l'occasion de projets particuliers d'aménagement de voiries concernant leurs quartiers (en particulier Villeurbanne cours Émile Zola, Caluire-Le Vernay).

En collaboration avec les commissions vélos, piétons et transports en commun, elle a rédigé un guide méthodologique sur le partage de la rue. Ce document important publié par l'UCIL est diffusé ce soir. J'en remets un exemplaire au Président Gérard COLLOMB.

#### Projet d'Anneau des sciences

L'UCIL a participé activement au débat public relatif à l'Anneau des Sciences qui s'est déroulé du 10 novembre 2012 au 5 avril 2013. Le mardi 5 février 2013, j'ai pu présenter en détail l'avis de l'UCIL lors d'une audition publique qui s'est déroulée à l'Espace de l'Ouest lyonnais. Enfin nous avons déposé un cahier d'acteur comme contribution au débat.

Je n'en citerai que la conclusion, qui n'étonnera personne :

« L'UCIL est très favorable à la réalisation du tronçon Ouest de l'Anneau des Sciences et du contournement autoroutier Nord-Sud de l'agglomération lyonnaise. Beaucoup plus qu'un problème de circulation et d'infrastructures, c'est un élément majeur et indispensable de l'aménagement de toute la Métropole lyonnaise. Ces deux voiries complémentaires sont seules susceptibles, d'une part de débarrasser l'hyper-centre de l'agglomération d'une circulation de transit qui n'y a pas sa place et suscite des saturations incompatibles avec son bon fonctionnement, d'autre part d'offrir aux habitants des périphéries des alternatives plus performantes que la traversée du centre, que ce soit en voiture ou en transport en commun. Pour les activités économiques et les trafics plus lourds qu'ils génèrent, ces deux infrastructures sont également nécessaires.

Le TOP est enfin indispensable pour assurer l'avenir du développement de l'Ouest lyonnais.

L'UCIL recommande donc que :

- Le projet TOP-Anneau des Sciences soit réalisé sans attendre.
- Le tracé court soit retenu en première phase.
- Les échangeurs soient conçus de façon à favoriser les accès des transports en commun sur le TOP et plus largement sur tout l'Anneau des Sciences.
- L'Etat prenne enfin ses responsabilités dans la gestion des grands trafics européens qui depuis maintenant plus de quarante ans traversent le centre de notre agglomération avec les conséquences en saturation et pollution que ceci entraîne.

- Une fois le grand contournement autoroutier de Lyon réalisé par l'Etat, pour bien relier l'autoroute A45/A450 à l'agglomération et l'Ouest lyonnais au grand Est, on puisse envisager également de réaliser le tronçon Sud du tracé « Rocade ». Il importe au moins aujourd'hui de réserver cette éventualité.
- Le tronçon central de l'autoroute A6/A7 soit enfin déclassé et remplacé par une avenue urbaine apaisée bien intégrée au quartier de la Confluence. »

Nous avons eu le plaisir de constater que notre combat pour cette importante infrastructure, débuté il y a une quinzaine d'année, porte enfin ses fruits puisque, après ce débat public, les 9 et 19 juillet 2013, le Grand Lyon et le Conseil Général du Rhône ont pris la décision de poursuivre les études de l'Anneau des Sciences. Il y a toutefois encore beaucoup de chemin à parcourir pour arriver à sa réalisation, mais le mouvement est enclanché, à nous de veiller à ce qu'on ne l'arrête pas. Monsieur le président du Grand Lyon, vous aurez toujours l'UCIL à vos côtés pour soutenir ce projet.

#### 2.5. Commission Urbanisme

Elle est dirigée par Pierre-Yves TESSE.

Moi-même, Pierre-Yves TESSE, Gérard FAIVRE, Marie-Pierre ANDRÉ, Jane BERT et Jean-Paul MASSON avons participé aux divers groupes de travail mis en place par le Conseil de Développement pour étudier les évolutions souhaitables du futur PLU-H sur 6 bassins de vie correspondant à 6 des 9 conférences locales des maires (Val d'Yseron, Rhône-Amont, Val de Saône, Lyon-Villeurbanne, Portes des Alpes et Lônes et Coteaux du Rhône). Des visites sur le terrain ont été organisées par les services ainsi que de nombreuses réunions dans un laps de temps très court. Une fois le travail terminé, les réflexions du Conseil de Développement ont été portées à la connaissance de la conférence des maires par les rapporteurs et par le président du CdD.

Enfin, le 29 mai 2013, a été adoptée en séance plénière une « Contribution du Conseil de développement du Grand Lyon sur les réflexions préparatoires au futur PLU-H de l'agglomération lyonnaise » répondant ainsi à la saisine de l'exécutif. Ce fut un gros travail auquel nous avons contribué.

Toutefois, il nous est apparu indispensable pour l'UCIL d'apporter sa propre contribution au débat sur l'élaboration du PLU-H. C'est pourquoi la commission « Urbanisme » de l'UCIL a élaboré un document intitulé : « Quelques propositions et recommandations pour un PADD du PLU-H du Grand Lyon répondant aux préoccupations de ses habitants ». Monsieur le Président, je vous remets ce document comme contribution de notre fédération à cet important débat.

Celle-ci comporte une annexe relative au stationnement des véhicules dans les opérations de logement. En effet, dans la contribution du CdD, il a été indiqué à ce sujet : « dans les secteurs bien desservis en transports en communs : réduire le nombre de places de stationnement par logement, et fixer des règles « plafond » comme pour les bureaux ». L'UCIL a indiqué en séance sa complète opposition à une telle mesure.

L'UCIL est fermement opposée à une quelconque diminution de la norme de stationnement dans les opérations résidentielles. Elle pense même qu'une telle mesure irait à l'encontre des objectifs recherchés.

En effet, la limitation effectuée pour les bureaux a été faite pour décourager les employés de prendre leur voiture pour aller au travail, en particulier lorsqu'il s'agit de pendulaires qui font tous les jours le même trajet aller et retour. Cette volonté justifiée a été accompagnée par la loi instaurant une prise en charge partielle des frais de déplacement en transport en commun de l'employé par son entreprise et par la mise en place de plans de déplacements d'entreprise (PDE).

Par contre, le même raisonnement qui fait limiter le nombre des places de stationnement pour les bureaux, devrait, à notre avis, inciter les autorités à s'assurer que chaque habitant possédant une voiture aura bien à sa disposition une place de stationnement privée hors de la voierie publique afin qu'il puisse ne pas utiliser son véhicule pour aller au travail (sauf cas de nécessité). Il suffit de passer dans les rues le soir pour constater que celles-ci sont bordées de chaque côté par toutes les voitures des habitants de retour chez eux, qui ne disposent pas de parking privé dans leur résidence. Tous ces véhicules seront en infraction le lendemain, ce qui impose de les utiliser pour aller à leur travail le matin. Ceci va à l'encontre de l'objectif de réduire la place de la voiture en ville.

Il serait d'autant plus aberrant de réduire le nombre des places exigées dans les opérations neuves de logements du secteur central (le mieux desservi par les transports en commun), que les immeubles anciens, qui y sont très nombreux et même majoritaires, ne possèdent le plus souvent aucun parking privé. Seuls les parcs de stationnement publics et un surplus éventuel dans les opérations nouvelles de logement peuvent alors permettre de sortir les voitures des voies publiques où elles sont stationnées. On sait combien coûtent les constructions de parcs de stationnement publics en sous-sol, et que la collectivité diminue artificiellement le prix de location des places pour les résidants afin de décourager l'utilisation des véhicules particuliers pour les trajets domicile-travail. De plus, ces problèmes, associés au développement du parking payant sur voierie en journée, ont incité les pouvoirs publics à prévoir un tarif très réduit de stationnement de surface pour les résidants. Cette disposition, demandée par l'UCIL car indispensable pour les habitants de ces immeubles anciens, constitue néanmoins un pis-aller imposé par l'insuffisance chronique des parkings privés en centre ville, mais il faut bien constater que les voitures ventouses ainsi créées encombrent les rues, gênant les livraisons et diminuant le turn-over nécessaire au bon fonctionnement des activités et commerces des guartiers. Une insuffisance du nombre des places créées dans le cadre de la densification urbaine annoncée ne pourra donc qu'augmenter ce problème.

La voiture particulière permet de sortir de la ville le week-end, d'aller voir sa famille, d'assurer des déplacements aux heures où il n'y a plus de TC ou de faire bien d'autres trajets que d'aller de son domicile à son travail ; c'est un instrument de liberté largement répandu dans la population, où qu'elle réside.

La question qu'il faut se poser en ce qui concerne la norme du nombre des places exigées actuellement est la suivante : est-elle excédentaire ? La réponse est : certainement pas !

La norme la plus courante, en particulier dans le secteur central est de 1 place pour 75 m2 de surface hors œuvre nette, soit grossièrement de 1 place par logement compte tenu des surfaces actuelles des appartements. Ce nombre a diminué mécaniquement de 10 % depuis que la nouvelle surface de plancher a été substituée par la loi à l'ancienne SHON en mars 2012 dans tous les règlements d'urbanisme. Il s'agit déjà là d'une diminution très importante non justifiée par le taux de motorisation observé ou prévisible. En effet, selon l'INSEE, le taux de motorisation des ménages dans notre type d'agglomération s'établit à environ 80 % dont 36 % de multi motorisation, ce qui signifie que chaque ménage possède en moyenne 1,1 à 1,2 voiture. En conséquence, une norme inférieure à 1 place par logement (règle nationale pour les logements sociaux) ne permet pas de couvrir les besoins des nouveaux logements, encore moins de diminuer le stationnement actuel sur voirie. Il serait donc totalement inconséquent de diminuer encore cette norme.

Enfin, la même loi qui a créé en 2012 la surface de plancher a aussi remplacé la taxe locale d'équipement (TLE) par la taxe d'aménagement (TA), incorporant à la surface taxable la superficie des parcs de stationnement en sous-sol qui jusqu'alors était exonérée (et à un tarif plus fort que les logements!). Ceci risque d'inciter les

promoteurs immobiliers à réaliser le moins possible de parkings en sous-sol, d'autant qu'on sait que leur prix de vente acceptable par les clients est souvent inférieur à leur prix de revient réel. L'intérêt de la collectivité est donc de ne pas permettre une diminution du nombre des places exigées, déjà inférieur aux besoins réels des habitants.

Rappelons enfin, une fois de plus, que nous déplorons très vivement le découplage entre les études de révision du PDU et celles du PLU-H. Le PDU devrait précéder (et non suivre) le PLU-H, ou tout au moins être élaboré en même temps, et de préférence par la même autorité. L'expérience des groupes de travail sur le futur PLU-H nous a démontré qu'on aborde essentiellement l'urbanisation future sous l'angle des déplacements (gare, lignes fortes, liaisons, voirie,...).

## 2.6. Commission Patrimoine

De nombreux membres de l'UCIL ont participé à la rencontre « Ville et Patrimoine » organisée par la Ville de Lyon en association avec l'organisation des Villes du Patrimoine Mondial, les 22, 23 et 24 mai derniers, pour célébrer les 15 ans de l'inscription du Site Historique de Lyon sur la liste du Patrimoine Mondial. J'ai moimême eu le plaisir de présenter ce site aux participants à l'Hôtel de Ville.

Bien entendu, l'UCIL s'investit et s'investira plus encore dans la commission locale du Site UNESCO et du Secteur Sauvegardé qui a été mise en place le 27 novembre dernier, par Monsieur COLLOMB et Monsieur le Préfet de Région CARENCO, pour la gestion du Site Historique UNESCO, la révision du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur du Vieux-Lyon et la transformation en AVAP (Aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine) de la ZPPAUP des pentes de la Croix-Rousse. J'en suis membre, ainsi que notre vice-présidente Annick LIOUD, ancienne présidente de la RVL.

Compte tenu de la célébration en 2014 des cinquante ans du Secteur Sauvegardé, dont l'organisation a été confiée par la Ville de Lyon à la Renaissance du Vieux Lyon, les septièmes Etats Généraux du Patrimoine du Grand Lyon de l'UCIL sont reportés à 2015.

#### 2.7. Commission Ecologie urbaine

Merci à pierre DIAMANTIDIS qui a remarquablement fait démarrer et géré cette nouvelle commission. Celui-ci ayant décidé de s'implquer dans les prochaines élections municipales a naturellement démissionné de son poste de trésorier adjoint à l'UCIL et a été rempacé par Raymond JOUMARD à la tête de la commission Ecologie urbaine.

Rappelons les actions marquantes de l'année écoulée.

Pour la première fois l'UCIL s'est engagée très fortement dans la lutte contre l'ambroisie : participation à 12 marchés en mai et juin, à Ain'contournable à Arse, à de nombreux repérages transmis au Réseau National de Surveillance aérobiologique et à Air Rhône Alpes pour la cartographie, et à des actions d'arrachage sur le terrain. Dans le cadre de la journée internationale de lutte contre l'ambroisie, l'UCIL a organisé, le 19 juin 2013, une réunion publique d'information à la Mairie Annexe du 5<sup>e</sup> arrondissement afin de sensibiliser la population à ce grave problème de santé publique, sans doute sous-estimé actuellement dans notre agglomération. Sont intervenus dans cette réunion des représentants de l'Agence Régionnale de Santé (ARS), du Réseau National de Surveillance Aérobiologique (RNSA) et de l'observatoire de l'Ambroisie. Merci encore à Pierre DAMANTIDIS qui avait même amené des plans d'ambroisie pour bien caractériser cette plante auprès des participants.

La qualité de l'air : signalons l'adhésion de l'UCIL, représentée par Jean Vialle, à « Air Rhône-Alpes » et la rencontre avec Manuel Marquis, son Directeur territorial pour le Rhône.

Les pollutions : exposés de Vincent Robert sur la pollution lumineuse, de Séverine Piraud sur les nuisances liées au bruit, et de Régis Quagliaro sur la pollution due aux transports diesel.

L'eau dans la ville : conférence de Claude PRESLE responsable de l'eau au Grand Lyon.

Les espaces verts : conférence sur l'arbre par Fréderic SEGUR, exposé sur les voies vertes et bleues, par Emmanuel PASCO-VIEL, et étude approfondie sur les murs et toits végétalisés par Bernard PERRIN.

Sur un thème complémentaire, l'éco-habitat, conférence au CIL de confluence par Pierre DIAMANTIDIS, Paul VINCENT et Vincent ROBERT.

Enfin, en ce qui concerne les bruits nocturnes provoqués par des deux-roues mototisés à échappement trafiqué, j'ai écrit au préfetle 15 septembre. Celui-ci m'a répondu le 29 octobre (voir lettres). Espérons que cette intervention sera suivie d'effets.

#### 2.8. Commission Vie nocturne

La commission se réunit régulièrement avec 6 à 7 participants assez fidèles des CIL : Bourgneuf-St Vincent, RVL, Gerland-Guillotière, Mutualité-Préfecture, Saxe-Brotteaux et Sans-Souci, représentant les principaux points de difficultés sur la ville de Lyon en matière de nuisances nocturnes : quais de Saône, Vieux-Lyon, Berges du Rhône, Brotteaux et Guillotière.

Après une attaque en règle de certains syndicats d'établissements de nuit contre la Charte de la Vie Nocturne, copieusement relayée par les journaux, celle-ci a été signé par de nouveaux établissements en présence des représentants de l'UCIL qui ont pu donner leur avis sur les candidats. Alors que la grande majorité des établissements tiennent compte de leur environnement et du repos auquel ont droit les habitants, les points sensibles sont malheureusement toujours les mêmes et n'ont pas vu leur situation s'améliorer. Concernant plus particulièrement le « LIFE » à Gerland, qui concentre la plupart des problèmes enregistrés, un contrôle réglementaire a eu lieu, mais après que celui-ci en ait été dûment averti, ce qui a naturellement limité sa portée, et aucune mesure n'a été faite chez les habitants voisins qui se plaignent du bruit.

La commission a demandé au comité directeur de l'UCIL d'intervenir auprès du Maire de Lyon pour la mise en place d'une brigade nocturne de police municipale, à même d'intervenir sur les nuisances sonores et les dégradations liées à l'alcoolisation excessive ou à la consommation de drogues, et d'établir les procès verbaux correspondants. Force est malheureusement de constater que la police nationale n'a pas, ou plus, les effectifs nécessaires pour ces tâches et doit donc réserver ses interventions à la plus grande délinquance et à des faits plus graves que les nuisances sonores. Je porte donc cette demande, soutenue par tout l'UCIL, à la connaissance de Monsieur le Maire de Lyon.

#### 2.9. Commission Propreté

La Commission "propreté-déchets" de l'UCIL a été un peu en sommeil cette année. Je ne citerai donc que notre participation aux réunions du groupe de travail « Stop-Pub » mis en place par la Direction de la Propreté du Grand Lyon (responsable Valérie MAHEUX-RICHON). Celle-ci regroupe à la fois des représentants des habitants-usagers, des régies d'immeubles et des distributeurs de publicité dans les boîtes aux lettres. Marie-Pierre ANDRÉ nous y représente. Le but est d'unifier les affichettes à apposer sur les boîtes des habitants qui ne désirent pas recevoir de

publicité, et que cette demande soit respectée par les distributeurs. Inutile de dire que, dans cette affaire, les intérêts des uns et des autres sont très divergents, mais il semble aujourd'hui très important de freiner l'inflation de papiers qui encombrent inutilement nos boîtes aux lettres, puis nos poubelles, en participant à la déforestation de notre planète.

## 3. La Maison Rhodanienne de l'Environnement

L'UCIL est très attachée à la MRE dont elle est membre fondateur. Le président de l'UCIL est actuellement Vice Président de l'association de gestion de la MRE dont le président est Jean-Claude CHENU (issu de la FRAPNA). Cette structure regroupe les principales associations et fédérations d'associations (5 associations il y a 20 ans, 34 aujourd'hui) qui oeuvrent pour la préservation et l'amélioration de l'environnement sur notre département. Elle est financée à parité par le Grand Lyon et par le Département du Rhône. Depuis sa création en 1994, celle-ci est gérée par une association dédiée, créée entre les associations adhérentes et les collectivités. Sa directrice est Madame Miren KERBRAT.

Vous savez que nous appelons tous de nos vœux la réalisation d'une Grande MRE, les locaux de l'actuelle maison de la rue Sainte-Hélène étant aujourd'hui notoirement insuffisants, tant pour l'accueil, l'information et la formation du public (en particulier des jeunes), que pour la réalisation de projets inter-associatifs (salles de conférence, d'éducation à l'environnement, d'exposition, de réunion, médiathèque et locaux associatifs). À la demande des collectivités, un programme des besoins a été finalisé en janvier 2012, montrant la nécessité de tripler, au minimum, la surface de l'équipement actuel. Nous souhaitons toujours que le projet de l'installer dans deux bâtiments existants de l'ancienne caserne Sergent BLANDAN, particulièrement adaptés, puisse se concrétiser rapidement. La proximité immédiate de ce nouveau parc public de notre cité aurait un véritable sens, bien en rapport avec la vocation de cette maison. Si cela s'avérait impossible, pourquoi ne pas la réaliser dans les anciens bâtiments du Musée GUIMET, qui appartiennent à la ville de Lyon et qui sont très proches du Parc de la Tête d'Or ?

Signalons enfin que, dans le cadre des conférences de la MRE, l'UCIL organisera, le 13 mai 2014, une conférence-débat sur le thème : « les allergies en milieu urbain ».

#### 4. Le site Internet de l'UCIL

Le site Internet de l'UCIL <a href="http://www.ucil.fr">http://www.ucil.fr</a> va être repensé pour être plus efficace et plus interactif, à la disposition des CIL adhérents et des responsables de commission. Que tous les membres qui veulent s'investir dans cette transformation se fassent connaître au secrétariat.

# <u>5. Conseil de Développement (CDD) et Commission consultative des services publics locaux du Grand Lyon (CCSPL)</u>

Nous participons aux groupes de travail permanents ou ponctuels de ces deux organismes. Signalons seulement ceux qui ont été les plus marquants cette année et que je n'ai pas encore mentionnés dans ce rapport.

#### 5.1. Groupe de travail « Eau » de la CCSPL

Après le très gros travail réalisé l'an passé par nos représentants sur le renouvellement de la délégation du service public de la distribution de l'eau dans le Grand Lyon et plus particulièrement sur la qualité de service attendue et la tarification, la mise en concurrence des opérateurs a été faite et Monsieur Gérard COLLOMB a récemment annoncé le choix de la société VEOLIA (qui sera soumis au vote du Conseil de la Communauté Urbaine au mois de janvier prochain) et la baisse

consécutive du prix de l'eau de 24%. Tous les habitants-usagers se réjouiront de cette diminution attendue de leurs factures d'eau. L'UCIL a, entre autres, milité pour une délégation de courte durée (8 ans), pour éviter de retomber dans les difficultés qu'avait engendrées une délégation de 30 ans, au contrat mal ficelé et trop succinct, au seul avantage du délégataire. L'expérience acquise par les services dans la mise au poit des contrats des diverses délégations, par exemple celui de la gestion du tronçon nord du périphérique, permettra enfin de disposer d'un véritable service public de l'eau au meilleur prix pour le consommateur.

#### 5.2. Groupe de travail « Construction Métropolitaine » du CDD

Chacun connaît maintenant le Pôle Métropolitain Lyonnais formé de trois communautés de communes (Pays Viennois, Saint-Étienne Métropole, et Porte de l'Isère) et notre communauté urbaine de Lyon, qui comporte la plupart des habitants de la Région Urbaine de Lyon tout en ne formant malheureusement pas un territoire continu.

Toutefois, le Grand Lyon va sans doute être transformé, comme Paris et Marseille, en Métropole en prenant, sur son territoire, les compétences du Département. La loi correspondante est en discussion finale au Parlement. Le président COLLOMB nous en dira sans doute plus à ce sujet tout à l'heure.

D'ores et déjà nous pouvons regretter que cette transformation se fasse à périmètre à peu près constant, c'est-à-dire dans les frontières d'il y a 45 ans des 55 communes initiales auxquelles il faut ajouter : Givors, Grigny, Lissieu et Quincieux ! Depuis lors l'agglomération s'est grandement développée et ces limites ne correspondent plus du tout à son bassin de vie.

Nous espérions que la Métropole inclurait toutes les communes situées en continuité de conurbation et d'intérêt avec Lyon comme : Brignais, Chaponost, la côtière de l'Ain ou la communauté de communes de l'Est lyonnais (qui nous coupe de notre aéroport). De plus, les contours du futur département sont incohérents, en particulier à l'Est de la Métropole.

Nous constatons que l'Etat ne prend plus ses responsabilités au niveau de l'aménagement du territoire, c'est dommage car nous ne bénéficions d'une loi pour ce faire que tous les 45 ans. Quant au volontariat des communes limitrophes pour rejoindre la Métropole après coup, on peut légitimement craindre qu'il ne soit très limité.

#### 6. Le CARNACQ - Le CICA

Jacques REMOND, ancien président de notre fédération nationale le CARNACQ (Carrefour national des comités de quartier et des associations d'habitants), et l'association « Mémoire et Racines » (spécialisée dans l'histoire de la cogestion), ont proposé à l'UCIL de célébrer le trentième anniversaire de la loi de décentralisation qui a créé les CICA (comités d'initiative et de consultation d'arrondissement) sur les villes de Paris, Lyon et Marseille. Rappelons que cette disposition avait été demandée par le CARNACQ et, plus particulièrement, par notre ancien président Paul SCHERRER, initiative soutenue à l'époque par M. Gérard COLLOMB, rapporteur de la loi à l'assemblée. Nous avons, bien entendu, accepté d'organiser cette rencontre à Lyon, à mi-chemin de Paris et Marseille. Elle a eu lieu récemment, le samedi 30 novembre 2013 à la MRE et a regroupé plus de 35 représentants associatifs des villes concernées. Claude BIRENBAUM, président de « La Plateforme », fédération des associations locales d'habitants de Paris, et président du CARNACQ assistait à cette journée d'étude.

Dans cette optique, nous avions lancé une consultation auprès des CIL de Lyon pour mieux connaître les modes de fonctionnement des CICA dans tous les arrondissements. Les réponses nous ont permis d'avoir un bon aperçu des

pratiques, assez différentes suivant l'arrondissement. Il en ressort que les réunions de CICA existent bien dans tous les arrondissements. Pour les mairies, il n'y a toutefois CICA que lors de la réunion des représentants associatifs avec le conseil d'arrondissement. Le CICA n'a pas d'existence en-dehors de ce cadre, encore moins de personnalité morale au seul titre des membres associatifs. Aucun moyen de fonctionnement autonome, de discussion, de réunion, de concertation des seuls membres associatifs n'est donné par la mairie. Les ordres du jour sont parfois fixés par le Maire d'arrondissement sans concertation préalable, ou bien le Maire fixe un thème et demande les questions par écrit aux membres associatifs du CICA. Dans ce dernier cas, il répond aux questions en séance, sans délibération du conseil d'arrondissement (dont, le plus souvent, les membres ne sont pas présents, la réunion ayant lieu avant ou après le conseil). D'une manière générale, les CIL participent au CICA au mêmes titre que les autres associations.

Des enquêtes similaires ont eu lieu à Paris et à Marseille.

À Paris, la situation est également très différente suivant les arrondissements, seul le fonctionnement de CICA du 14<sup>e</sup> arrondissement semble assez exemplaire.

À Marseille, les Comités d'Intérêts de Quartier (CIQ), équivalents de nos CIL, se désintéressent des CICA, compte tenu de leur monopole de représentation des habitants auprès des Mairies d'arrondissement et de la Mairie Centrale pour les sujets qui les intéressent.

Pour être objectif, il faut bien reconnaître que le mauvais fonctionnement des CICA est autant dû à une ignorance de la loi de la part des élus que de la part des associations qui n'ont, le plus souvent, pas su, ou voulu, se rassembler et travailler ensemble pour rendre les réunions communes avec le conseil d'arrondissement efficaces et fructueuses.

L'UCIL est très attachée à cet acquis de la concertation. Nous pensons qu'il faudra relancer les CICA, dans le prochain mandat en en faisant évoluer les pratiques pour donner, conformément à la loi, plus d'autonomie et de personnalité à la réunion des associations de l'arrondissement, afin qu'elle puisse préparer les réunions communes avec le conseil d'arrondissement, proposer des thèmes de réflexion, et suggérer au conseil le vote de vœux à transmettre à la Mairie Centrale (ce qui se pratique à Paris).

À la fin de cette journée du 30 novembre, un guide relatif au bon fonctionnement des CICA a été adopté par les associations représentées. Je le remets officiellement au Maire de Lyon ainsi que le dépliant de présentation du CICA du 14<sup>e</sup> arrondissement de Paris.

Quand les bonnes pratiques auront démontré tout l'intérêt de ce dispositif, pourquoi ne pas l'étendre à toutes les autres communes de la Métropole en remplaçant, à l'extérieur de Lyon, le mot « arrondissement » par celui de « commune ». Mais, chaque chose en son temps...

#### 7. Inauguration de l'Allée Paul SCHERRER

Le 23 mars 2012 s'est déroulée la sympathique cérémonie d'inauguration de la rue du quartier de la Confluence que la municipalité lyonnaise a décidé de dédier à Paul SCHERRER, fondateur et président de l'UCIL durant près de 40 ans. Monsieur le Sénateur Maire, tous les membres des comités d'intérêts locaux sont très fiers et reconnaissants de cet honneur rendu à leur ancien président.

#### 8. Apolitisme des CIL et de l'UCIL

Comme il est de tradition à l'UCIL, j'ai adressé, le 9 octobre dernier, la lettre suivante à tous les présidents de CIL :

« En ce temps préparatoire aux élections municipales, il me paraît indispensable de rappeler certaines des règles qui régissent notre fédération et qui garantissent le caractère apolitique du mouvement des comités d'intérêts locaux de notre agglomération.

Chaque président ou autre membre du bureau d'un CIL, en tant que citoyen, a tout à fait le droit de se présenter sur la liste électorale de son choix. Toutefois, il ne doit en aucun cas impliquer son CIL dans cet engagement politique personnel. Pour cela, il faut qu'il démissionne de son poste ou, au moins, qu'il se mette en congé du bureau pendant toute la durée de la campagne électorale. Celui-ci pourvoit à son remplacement si nécessaire. Il est rappelé que tout mandat électif ultérieur est incompatible avec une fonction de responsable dans le bureau d'un CIL.

Les publicités électorales, officielles ou non, ne doivent comporter aucune mention du CIL dans le curriculum vitae du candidat. Tout au plus est-il possible de mentionner : « responsable associatif ». En effet, le vocable « président ou responsable du CIL X » pourrait faire penser au public que le CIL tout entier s'impliquerait de manière partisane dans la campagne, ce qui est totalement exclu. Les règles ci-dessus s'appliquent également, bien entendu, à votre fédération, l'UCIL.

Certain que vous comprendrez tout le bien fondé de cette mise en garde qui n'a pour seul but que de préserver l'indépendance et la capacité de dialogue des CIL et de l'UCIL vis-à- vis des futurs élus, je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs ».

#### 9. Bilan

Monsieur le Président, vous avez été élu maire de Lyon en mars 2001, puis président du Grand Lyon. Réélu en 2008, vos mandats seront à nouveau soumis au vote des citoyens au mois de mars prochain. Moi-même, j'ai été élu président de l'UCIL en septembre 2001 et mon troisième mandat s'achèvera en mars prochain. Nos destins ont donc été curieusement parallèles, même si la comparaison s'arrête là du fait de vos très hautes responsabilités, incomparables aux miennes. Il est traditionnel que les CIL et leur Union l'UCIL adoptent vis-à-vis de leurs élus une position critique, voire même, sur certains sujets, très critique. C'est leur raison d'être, tant il est vrai que nos associations d'habitants sont là pour inciter les pouvoirs publics à faire toujours plus et mieux pour améliorer le cadre de vie de la cité et de ses habitants. L'admiration béate n'est pas, vous le savez, notre attitude la plus fréquente et nous pouvons nous définir comme le poil à gratter des décideurs, c'est-à-dire des élus, de l'administration et de leurs techniciens.

Aujourd'hui, le temps n'est plus à la critique mais plutôt au bilan. Il n'appartient pas au président de l'UCIL de faire le panégyrique de votre action à la tête de notre cité, encore moins la liste exhaustive de vos réalisations, d'autres se chargeront de cela dans les mois qui viennent.

Je désire toutefois indiquer quelques satisfactions que les CIL et l'UCIL ont eues durant vos deux mandats.

Tout d'abord, je veux saluer l'évolution très significative et très favorable de la concertation et de la participation des habitants, thème fondateur et en quelque sorte consubstantiel de l'UCIL, grâce, en particulier, à la personnalité, à l'opiniâtreté et au

dévouement de Gérard CLAISSE, Vice Président du Grand Lyon délégué à la participation citoyenne.

La Commission consultative des Services Publics Locaux du Grand Lyon qu'il dirige est active, efficace et exemplaire. Elle permet aux associations de suivre de près la bonne réalisation, par leurs délégataires, des services publics concédés par le Grand Lyon, en bénéficiant de l'appui des techniciens des services concernés.

Tous les grands projets dirigés par la collectivité sont maintenant expliqués à la population, discutés et souvent adaptés. C'est une progression considérable dans les méthodes d'élaboration de l'aménagement urbain, très appréciée par les habitants

Le Conseil de Développement, reconfiguré au début de votre premier mandat pour plus d'efficacité et de représentativité, travaille en permanence par sous-groupes sur de nombreux thèmes qui relèvent des compétences du Grand Lyon, qu'il en soit saisi par l'exécutif ou qu'il s'en saisisse lui-même, des contributions substantielles sont adoptées et transmises aux élus, le tout sous la présidence efficace de Jean FREBAULT.

Je veux également citer certains aménagements que l'UCIL réclamait depuis très longtemps et qui ont été réalisés durant vos mandats. Tout d'abord, celui des berges du Rhône, puis celui des rives de la Saône, grâce auxquels les lyonnais se sont heureusement réapproprié leurs fleuves, éléments certes consubstantiels de leur cité (au même titre que les deux collines), mais dont ils s'étaient petit à petit séparés par des murs de quai très hauts créés pour contenir les crues, et par des parcs de stationnement, pris sur les bas ports et le lit de la Saône, réalisés pour garer leurs voitures. Ces parkings inesthétiques Saint-Antoine et Saint-Jean seront, nous l'espèrons, détruits dans un avenir proche, ce qui permettra, dans ce grand méandre de la Saône, si important pour le Site Historique, de retrouver la largeur exceptionnelle du lit du fleuve. L'UCIL se réjouit également de l'aménagement en cours de la rue Garibaldi qui ne sera jamais plus l'autoroute urbaine que nous avait légué Louis PRADEL, et de la création du Parc BLANDAN, grand espace végétal si nécessaire dans le 7e arrondissement.

Du point de vue du Patrimoine, je rappellerai que l'UCIL a été la première association à réclamer la préservation du bâtiment de façade de l'usine TASE à Vaulx-en-Velin. Celui-ci est aujourd'hui inscrit à l'Inventaire supplémentaire des monuments historiques. Restauré, il sera désormais un élément-phare du nouveau quartier de la Soie, témoin exceptionnel de son passé industriel.

Du point de vue des transports en commun, les extensions successives des réseaux de tramway et de métro par le SYTRAL, ainsi que la requalification des lignes des TER par la Région ou la réalisation du Rhône Express par le Département, permettent aux habitants de se déplacer plus facilement, tout comme la multiplication des stations Vélo'V.

Alors oui, beaucoup reste encore à faire, Monsieur le Président, comme la suppression de l'autoroute qui transperce le cœur de notre cité, mais il est des moments où l'on peut regarder avec fierté les réalisations déjà effectuées et en remercier les responsables. Pour toutes celles-ci les CIL et l'UCIL ont été aux côtés des pouvoirs publics pour leur apporter les conseils de leurs spécialistes et surtout l'expertise d'usage des habitants qui les composent, c'est leur vocation et la tâche qu'ils continueront d'accomplir dans les prochaines années.

Je vous remercie d'avoir été si patients car ce rapport d'activité a été un peu long, et je passe la parole au Président Gérard COLLOMB

#### Intervention du Président-Maire Gérard Collomb

**Gérard Collomb :** Cher Denis Eyraud, Mesdames et Messieurs, c'est avec plaisir qu'on vous accueille comme chaque année dans cet hôtel de Communauté Urbaine.

Vous voyez qu'autour de moi les élus sont extrêmement nombreux. Je remercie également l'ensemble des techniciens d'être présents ce soir. Cela veut dire que le dialogue entre nous ne sera pas ce soir un dialogue de façade mais un dialogue qui veut aller au fond des choses et nous souhaitons donc pouvoir répondre à l'ensemble des thématiques que vous allez soulever dans quelques instants.

Je souhaite simplement vous dire, Monsieur le Président, que nous avons été extrêmement heureux de travailler avec les CIL et avec l'UCIL. Vous avez souligné le talent de Gérard Claisse, sa capacité d'engagement, il a fait un peu le compte de ses réunions et le chiffre qu'il s'est donné – mais c'est légèrement au-dessus – ce sont 1 000 réunions assumées au cours de ce mandat. Ce n'est pas mal. Cela veut dire quand même beaucoup d'engagement, beaucoup de capacité à discuter avec les uns, avec les autres et en particulier, Monsieur le Président, avec les Comités d'Intérêts Locaux.

Les Comités d'Intérêts Locaux ont été les pionniers de la démocratie participative. C'est vrai que jusqu'à une période de la fin des années 70 on décidait, puis on ne discutait pas trop. On discutait quelquefois sur le terrain mais c'était plutôt une décision.

Depuis quelques temps et c'est en particulier l'évolution de toute notre société, on sait que les élus sont évidemment élus pour décider et si des élus ne décidaient pas, je me méfierais d'eux

Mais en même temps, il faut savoir avoir ce dialogue entre le point de vue du politique qui a une vision, entre le savoir-faire des techniciens qui apportent des considérations techniques extrêmement fortes et les habitants.

Et je veux vous dire que c'est pour moi un véritable plaisir de pouvoir travailler avec les habitants et avec des techniciens – que vous connaissez puisqu'ils viennent souvent dans vos réunions – qu'ils soient de la Ville ou qu'ils soient du Grand Lyon aussi compétents, engagés dans les projets et qui passent tant de temps, à pouvoir à la fois les présenter, les développer et faire en sorte que notre ville se métamorphose.

Vous avez souligné l'ensemble de l'engagement des CIL et de l'UCIL, tout d'abord au Conseil de Développement ; c'est vrai que l'UCIL dans ce Conseil de Développement joue un rôle tout à fait important. L'expertise et la connaissance de la Ville de Jean Frébault à la tête de ce Conseil de Développement joue un grand rôle.

Il y a maintenant quelques temps que je suis élu et je me souviens que c'est peut-être le premier qui développa une grande vision métropolitaine dans des carnets, alors qu'il était à la tête de l'Agence d'Urbanisme, qui ont été fondateurs pour la vision métropolitaine de Lyon.

Vous avez cité votre participation à la Commission Consultative des Services Publics Locaux en disant qu'il y avait eu un changement, une révolution dans la façon dont aujourd'hui nous concevons la délégation de service public. Il est vrai que pendant une époque, mais c'était peut-être la fondation de la Communauté Urbaine, je ne porte pas de jugement sur le passé, lorsqu'on s'engageait sur des durées considérables (30 ans et cela fait maintenant un peu plus) on ne pouvait pas assurer de contrôle. C'est vrai qu'aujourd'hui avec Gérard Claisse nous avons une Commission Consultative des Services Publics Locaux qui est d'abord informée sur le fond des choses, bénéficie de l'ensemble des éléments d'analyse et peut d'une certaine manière contribuer au débat.

Je crois que ce qui s'est passé à propos du service public de l'eau a été tout à fait exemplaire, à la fois dans la volonté à ce que la Collectivité publique puisse garder la maîtrise des dossiers et la maîtrise du service de l'eau qui est un service public, mais en même temps, en faisant appel à un partenariat public-privé pour une raison toute simple c'est qu'aujourd'hui les deniers publics sont rares et l'Etat dans ses dotations nous le fait sentir toutes les années de manière un peu plus accrue.

C'est peut-être la clé, le secret du développement actuel de l'agglomération lyonnaise : il faut bien que nous travaillions dans des partenariats public-privé et j'entends 'partenariats public-privé' non pas au terme technique mais au terme générique, avoir une coopération entre le public et le privé. Je répète souvent que ce qui fait la dynamique de Lyon, c'est que chaque fois que nous investissons 1 € public nous essayons d'avoir à peu près 7 à 8 € d'investissement privé. Comme entre le Grand Lyon, la Ville de Lyon, le SYTRAL et un certain nombre de satellites, nous investissons à peu près 4 Md€ par an, vous voyez que cela a un effet levier qui est tout à fait considérable.

Mesdames et Messieurs, vous les CIL, vous participez et vous l'avez dit tout à l'heure au projet du quotidien, à la fois dans les réunions régulières que vous faites avec les maires d'arrondissement à essayer de montrer ce qui dysfonctionnent dans la ville. Je pense que c'est un aspect particulièrement important que d'avoir des gens qui sont un peu l'alerte du fonctionnement de la ville et qui peuvent dire, au quotidien, ce qui ne va pas.

Les élus qui sont là le savent, je circule beaucoup dans la ville, je me déplace, je ne suis pas enfermé au Grand Lyon, à la mairie de Lyon mais je suis souvent sur le terrain et moi-même je constate souvent que tel ou tel point dysfonctionne et j'appelle les uns ou les autres pour essayer d'y remédier. Je pense que c'est cela le bon fonctionnement de la ville. Plus il y a de gens qui participent à l'état d'alerte permanent par rapport au fonctionnement de la ville et mieux une ville fonctionne.

Vous avez cité les grands projets sur lesquels vous étiez engagés et qui ont permis de faire en sorte que les projets réalisés correspondent aux attentes de nos concitoyens. Il est vrai que les projets dans le premier mandat comme les berges du Rhône sont aujourd'hui emblématique de Lyon.

Les projets comme les rives de Saône que nous sommes en train de terminer vont devenir des lieux qui là aussi vont permettre aux Lyonnais mais également aux visiteurs, à celles et ceux qui découvrent la ville de Lyon, de la découvrir d'un point de vue extraordinaire. La balade qui ira de La Confluence jusqu'à l'Île Barbe sera une balade fantastique.

On est d'abord à La Confluence dans ce quartier ultramoderne et on entre dans le Lyon historique avec le quartier d'Ainay derrière soi, il y a en face l'église Saint-Georges, ensuite le chevet de la cathédrale Saint-Jean puis le magnifique Palais de Justice si bien rénové et à qui nous avons essayé de donner un beau parvis avec, je crois, une statue qui aujourd'hui est considérée par tous comme un monument et qui à mon avis va devenir assez caractéristique de la ville de Lyon, puis on entre ce défilé de la Saône sous ces rochers où la Saône se fait plus étroite mais où on a réussi effectivement à poursuivre les cheminements, ensuite c'est le grand chemin nature jusqu'à l'Île Barbe.

Ce sont de beaux projets et chaque fois on a travaillé avec vous de manière à ce qu'il y ait l'expertise d'usage, dont vous parliez tout à l'heure, qui soit apportée par les membres de l'UCIL.

Mais, c'est aussi le projet de Garibaldi. Pour Garibaldi, il faut qu'il y ait aussi des gens qui comme vous soient dans les projets. Quand vous lancez Garibaldi, tout d'abord il y a des tas

de gens qui s'interrogent et qui disent : « Mais ils sont fous, comment on va supprimer des voiries, on va détruire la capacité de circuler ». Puis au fur et à mesure que le projet prend forme, vous vous souvenez de toutes les réunions de concertation qui ont eu lieu avec Alain Marguerit qui expliquait chaque fois ce qui allait se passer, aujourd'hui on voit se dessiner cette nouvelle avenue. On voit effectivement cette coulée verte prendre forme. On voit comment l'ensemble des habitations qui sont en face de la coulée verte, l'ensemble des commerces qui n'étaient pas les mieux situés jusqu'à présent, comment les Halles ellesmêmes, vont retrouver un parvis, et on se dit que c'est un quartier qui est en train de se transformer.

Tout à l'heure vous avez parlé du parc Blandan, je dois dire que j'ai été admiratif de ce qui avait été fait au parc Blandan. La même équipe est aujourd'hui en train de travailler sur le clos Layat dans le 8<sup>ème</sup> arrondissement. Je pense que ce sera encore un parc tout à fait extraordinaire.

Il est vrai que tout n'a pas été fait au cours de ces deux mandats, heureusement d'ailleurs, mais nous avons aujourd'hui un certain nombre de grands projets. Parmi ces grands projets, vous avez cité l'Anneau des Sciences, c'est pour nous un projet fondamental. Les problèmes de circulation dans l'agglomération lyonnaise sont aujourd'hui une difficulté importante parce que l'on vit encore sur un ancien modèle. C'était le modèle où on faisait arriver toutes les autoroutes au cœur de la ville. Ce modèle confondait les circulations internationales, les circulations nationales, les circulations régionales et les circulations locales, donc quelque part vous avez une thrombose.

Quand je dis que ce modèle persiste encore, les uns et les autres vous avez vu l'arrivée de l'A89. On fait l'A89 qui est théoriquement l'autoroute qui doit aller de Bordeaux jusqu'à Genève et on l'a fait arriver sur une départementale. Ce n'est évidemment pas comme cela que l'on peut procéder.

De la même manière, on lance le projet de l'A45 qui arrivera sur le pont de Pierre-Bénite. On ne peut pas continuer comme cela. Ce sont les problématiques que je pose aujourd'hui à l'Etat et par exemple sur le contournement de l'agglomération lyonnaise qui doit être, je dirais, le pendant du projet d'Anneau des Sciences, j'ai aujourd'hui quelques bonnes raisons de penser que nous allons progresser.

On pourra avoir à la fois un contournement de Lyon de manière à écarter les circulations de la ville puis en même temps réaliser cet Anneau des Sciences. C'est le problème de la configuration géographique de Lyon car pour aller d'ouest en est on passe par le tunnel de Fourvière et tout le monde essaye de le gagner, d'ailleurs Jean-Claude Desseigne le sait bien, c'est Tassin-la-Demi-Lune, ce sont toutes les rues du 5ème arrondissement qui sont totalement embouteillées ; ensuite pour regagner l'est lyonnais, il y a la montée de Choulans, il y a quelques montées comme Saint-Just mais tout cela se retrouve totalement embolisé tous les matins et tous les soirs.

Pour apaiser le cœur de la ville, il faut essayer d'écarter les circulations et faire en sorte que ceux qui doivent gagner d'est en ouest, soient plutôt sous terre que dans nos villes et que l'on puisse requalifier les rues des centres-villes des communes autour de Lyon et déqualifier l'autoroute A7 et la transformer en beau boulevard urbain. Vous avez peut-être déjà vu un certain nombre d'esquisses qui ont été faites par l'atelier DUMETIER et voir comment cela va changer la ville.

Depuis l'entrée de l'autoroute A6 parce que c'est à ce niveau-là que l'on va traiter, depuis Ecully où on va commencer à apaiser un peu l'entrée de Lyon, ensuite dans la traversée de Lyon retraiter l'ensemble de ce qui est aujourd'hui le centre d'échanges de Perrache parce que pour nous les deux projets sont liés et ensuite avoir un beau boulevard urbain devant les

berges du Rhône, surplombant le Rhône avec une belle allée piétonne, une voie pour les cycles, les transports en commun. Cela change la ville par rapport à ce qu'on a aujourd'hui c'est-à-dire des files de voitures qui viennent maintenant depuis Pierre-Bénite jusqu'à l'entrée du tunnel de Fourvière. Vous avez pratiquement tous les jours des bouchons à toute heure du jour et de la nuit. Cela est totalement insupportable et on est en train de changer ce modèle.

Mais je le sais, sur ces projets-là il va y avoir de fortes résistances et quand on va vouloir passer à l'acte, un certain nombre d'entre vous ont déjà suivi les débats sur l'Anneau des Sciences, ce n'était pas tout le temps une partie de plaisir, il faut une certaine volonté, une certaine force de conviction pour pouvoir porter ces projets. Je crois qu'on ne manque pas de force et de conviction et les projets, on les porte jusqu'au bout mais cela va totalement transformer le paysage.

Aujourd'hui par exemple la fin du tronçon nord du périphérique qui est à Tassin-la-Demi-Lune est à l'air libre. Entre Tassin-la-Demi-Lune et Ecully c'est évidemment la séparation totale. C'est lorsqu'on aura enterré l'Anneau des Sciences qu'on retrouvera une avenue paysagère, on reliera à nouveau Ecully et Tassin-la-Demi-Lune. C'est à la fois une recomposition de nos grands paysages urbains que nous portons à travers ces grands projets.

Je crois qu'on peut, peut-être, rentrer dans l'ordre du jour, en tout cas, je suis heureux de vous accueillir ce soir avec l'ensemble des élus.

**Denis Eyraud** : Nous allons passer à la séance des questions et réponses. Nous allons commencer par des questions auxquelles répondra Monsieur Jean-Louis Touraine, premier adjoint de la Ville de Lyon.

#### Séance des questions – réponses

## Transports en commun – Circulation automobile – Parkings – Modes doux – Déplacements urbains – PDU

Denis Eyraud: La commission « Circulation automobile et stationnement » de l'UCIL: Stationnement en centre-ville: avant même de chercher à durcir les conditions de stationnement, il apparaît essentiel de mieux faire respecter les règlements existants. Pour cela il faut que le coût des contrôles s'autofinance naturellement, que les amendes soient dépénalisées et perçues localement. Ceci suppose une nouvelle loi. Le Président du Grand Lyon soutient-il un projet de loi qui aboutirait à dépénaliser et à percevoir localement les amendes pour contravention aux règles de stationnement?

**Jean-Louis Touraine**: Messieurs les Présidents, Mesdames, Messieurs, il s'agit d'une question importante qui a été l'objet d'une réflexion très prolongée depuis de nombreuses années. Cette question se pose à nous mais aujourd'hui elle est sur le point d'aboutir car elle est considérée sérieusement pour un aboutissement législatif. De quoi s'agit-il?

Au lieu d'avoir une pénalisation comme actuellement des amendes de stationnement, il s'agirait de les dépénaliser et de transférer aux communes le choix des prix des amendes et de leur gestion. Cela aurait différentes contraintes mais aussi et surtout différents avantages. C'est quelque chose qui est observé avec intérêt et de façon favorable par la Ville de Lyon, par le Grand Lyon, par le Groupement des Autorités Régulatrices des Transports. D'ailleurs ceci a déjà été réalisé dans de très nombreux autres pays (Belgique, Espagne, Royaume-Uni, Italie, USA) et il y a donc une expérience qui est déjà assez importante.

Il en dépend effectivement de pouvoir définir le montant des amendes et de le définir en relation avec le prix du stationnement car actuellement le prix est le même pour toutes les villes de France alors que le stationnement est à un taux variable. Si bien qu'il arrive, dans des villes où il y a une forte pression pour le stationnement, que le coût du stationnement soit plus élevé que le coût des amendes et alors les gens ne payent pas leurs stationnements en considérant qu'en définitive c'est moins cher de temps en temps de payer une amende plutôt que de payer régulièrement son stationnement. Cela ne permet pas d'avoir une vraie régulation du stationnement comme doit le faire le stationnement payant.

Tout ceci aura un certain nombre d'avantages puisqu'il y aura un meilleur respect du stationnement payant, il y aura un meilleur respect du versement des amendes, il y aura une meilleure logique car cela ne relève pas vraiment du pénal que d'avoir un stationnement de sa voiture pendant un quart d'heure de trop à un certain endroit, évidemment. Puis cela permettra que ces versements aillent pour d'une part et surtout contribuer à rémunérer les agents qui mettent les PV. Ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Aujourd'hui ce sont les agents de la Ville de Lyon qui mettent ces PV, mais l'argent lui-même va à l'Etat et une partie est reversée au Grand Lyon. Il y a donc une sorte de dysfonctionnement qui serait ainsi corrigé.

Il ne faut pas se cacher pour autant que ceci doit se faire avec une certaine réflexion qui a déjà été entamée dans notre Collectivité et avec une certaine prudence, parce qu'il ne faut pas introduire des disparités qui seraient trop absurdes entre les villes même s'il doit y avoir des différences selon la pression pour le stationnement, selon le prix du stationnement payant, selon le fait qu'il y a ou non une activité touristique dans tel ou tel quartier. Il doit y

avoir en définitive une certaine finesse dans la définition des conditions dans lesquelles ce nouveau dispositif pourrait se mettre en place.

Par ailleurs, les modalités pratiques doivent être davantage éclaircies :

- montants des forfaits de post-stationnement,
- juridiction pour les contentieux,
- circuits financiers,
- coûts générés par la réforme.

Je ne vais pas rentrer dans tous les détails mais il faut savoir que c'est quelque chose qui est considérée avec beaucoup de sérieux au niveau de la Ville et de l'agglomération lyonnaise, que cela devrait aboutir dans un avenir qui n'est pas très lointain si le Parlement le rend possible et je pense qu'il y aura une gestion qui sera plus efficace, meilleure pour les automobilistes de l'agglomération lyonnaise.

**Gérard Collomb :** Merci. C'est quelque chose qui va donc aboutir parce que l'ensemble des maires, en particulier dans les grandes villes, souhaitent cette dépénalisation et donc cela va aboutir dans la loi.

Denis Eyraud : Nous en sommes très heureux.

Le CIL de Saint-Just – Saint-Irénée – Fourvière demande : *Le Grand Lyon est-il favorable à l'extension du stationnement payant sur la place de Fourvière ?* 

Jean-Louis Touraine: Je vais juste dire un mot pour expliquer comment un nouveau quartier peut avoir ce dispositif de stationnement payant. C'est, vous le savez, le pouvoir de police du maire qui définit cette possibilité avec des arrêtés adaptés à cela et cela doit bien sûr passer par une délibération du Conseil Municipal qui va définir les tarifs du stationnement payant d'une façon générale et d'une façon adaptée à chaque quartier puisqu'il y a des niveaux différents selon les quartiers en fonction de la pression qu'il y a pour le stationnement et de la durée moyenne de stationnement des voitures.

En effet, les objectifs peuvent être différents en hyper centre-ville ou dans d'autres quartiers. Très schématiquement, il s'agit de favoriser les habitants du quartier (les résidents), de favoriser la possibilité pour des gens qui viennent stationner pendant un certain temps de trouver une place, par exemple pour nourrir l'activité commerciale ou culturelle ou administrative d'un quartier, mais par contre de dissuader plutôt les pendulaires c'est-à-dire ces gens qui viennent d'autres communes et qui laissent leur voiture toute la journée durant dans la ville et qui, par leur stationnement d'une journée, vont empêcher à 7 ou 9 voitures en moyenne de pouvoir se succéder dans le cours de la journée. Ceci se met en place.

A Fourvière une étude va naturellement être réalisée pour :

- D'une part, connaître le fonctionnement du stationnement sur Fourvière et éclairer sur la décision à prendre ; c'est une décision qui se prend ensuite au niveau du Conseil Municipal, je vous l'ai dit, et qui ne sera opportune que pour le prochain mandat parce que les études nécessitent plusieurs mois pour alimenter cette décision.
- D'autre part, le projet d'aménagement paysager de l'esplanade de Fourvière parce qu'il faut profiter de cette occasion pour en définitive réaménager quelque chose de façon bien organisée et ne pas avoir un stationnement, sauvage mais une belle esplanade qui définisse bien les places de stationnement payantes probablement à l'avenir, mais aussi les lieux pour les piétons et pour les autres modes de déplacement.

C'est quelque chose qui peut être tout à fait envisagé positivement. Il faut accepter qu'il faille quand même quelques mois de préparation pour ensuite l'envisager pour un prochain mandat.

**Denis Eyraud**: Le CIL de Monplaisir dit: Lors de la dernière Assemblée Générale de concertation a été actée l'extension du stationnement payant aux alentours du lycée Colbert en liaison avec la mise en service du prolongement de la ligne de tramway T4 vers La Part-Dieu intervenue début septembre, mais rien n'a été confirmé ou réalisé à ce jour.

Quand cette extension sera-t-elle opérationnelle, étant précisé que de multiples voitures ventouses occupent cet espace ?

Jean-Louis Touraine: Oui c'est tout à fait justifié. La question a tout son sens surtout effectivement depuis que la ligne de tramway T4 passe ici car on voit en effet des gens qui viennent poser leur voiture près des arrêts du tramway, utilisant la voirie générale comme presque un parc-relais en définitive et cela peut naturellement gêner les riverains ou les gens qui peuvent nécessiter de venir dans ce quartier.

C'est tout à fait opportun mais comme je l'ai dit tout à l'heure, il y a une analyse qui est nécessaire avant que cela puisse être mis en place. Je veux aussi rassurer les riverains par le fait que grâce à ce système de vignettes résidents qui est à a coût très abordable de 16 € par mois, les gens qui habitent ce quartier pourront ensuite toujours trouver une place, toujours stationner lorsque le stationnement payant sera développé et ils pourront en plus stationner dans tout l'arrondissement avec cette même vignette sans avoir à débourser de coût supplémentaire pour leur stationnement.

C'est quelque chose qui est souvent plébiscité une fois que c'est mis en place, il faut le faire avec les réflexions que j'ai rappelées tout à l'heure. Ce sera pour le prochain mandat. C'est aussi quelque chose qui doit se faire avec un contrôle parce que qui dit stationnement payant, efficace suppose un stationnement contrôlé. S'il n'y a personne pour contrôler que les personnes respectent le stationnement payant, cela dérive très rapidement et cela n'est pas opportun.

Il est nécessaire d'avoir un recrutement des agents de l'unité de contrôle du stationnement qui soit adapté à cela. Le travail de ces agents doit se faire d'une façon organisée c'est-à-dire en continuité entre les différents quartiers où il faut contrôler ce stationnement payant, mais ici c'est quelque chose de tout à fait possible puisqu'il y a déjà du stationnement payant sur l'avenue des Frères Lumière et quelques rues adjacentes et donc on voit bien que ce sera une extension du quartier de stationnement payant qui pourrait se mettre en place sans difficulté majeure.

#### Propreté – Espaces verts – Sécurité

**Denis Eyraud**: La commission « Vie nocturne » vous dit (c'est ce que j'ai dit tout à l'heure dans mon rapport): Ne pensez-vous pas qu'il faille mettre en place une brigade de police municipale de nuit afin d'assurer la tranquillité publique, particulièrement dans les quartiers perturbés par de soi-disant "fêtards", sachant que la police nationale a souvent des tâches plus urgentes que de dresser des contraventions et calmer des esprits échauffés ?

Jean-Louis Touraine: Je comprends tout à fait les préoccupations sous-jacentes à cette question qui concerne la ville de Lyon. Je les comprends tout à fait, simplement mon devoir est quand même de dire que la réponse est moins simple qu'il n'y paraît en première intention. C'est une question qui fait l'objet d'une réflexion actuelle, commencée déjà depuis plus d'un an mais qui se prolonge et pour laquelle la décision n'a pas encore été

définitivement prise et en tout état de cause elle ne pourrait concerner effectivement que le prochain mandat.

Pour autant, il faut comprendre que, d'une part, il ne faut pas considérer que la police municipale peut se substituer à la police nationale. Ce sont des métiers différents, ce sont des agents qui ont des formations différentes, qui n'ont pas recours aux mêmes armes, aux mêmes possibilités de se défendre. Même si une très grande complémentarité a été introduite en particulier sous la demande insistante du maire de Lyon pour qu'il y ait vraiment un travail main dans la main entre la police municipale et la police nationale, on ne peut pas remplacer l'un par l'autre.

Il est vrai que la nuit à partir d'une certaine heure, mêmes les interventions qui apparaissent anodines, qui sont présumées anodines, peuvent devenir beaucoup plus difficiles car il y a dans certains quartiers des risques beaucoup plus graves pour les agents qui exercent ce métier de sécurisation. Il est donc important qu'ils puissent se protéger, qu'ils puissent avoir les moyens de résister à des personnes délinquantes, violentes, etc.

Il ne faut pas décider d'une façon trop rapide car qui dit 'police municipale de nuit' suppose un niveau d'armement plus important, suppose d'avoir des agents très spécifiquement entraînés et de redéfinir les missions relatives de la police nationale et de la police municipale.

Pour l'instant il faut savoir que dans certains quartiers où cette question s'est posée, cela a pu être résolu par exemple par la mise en place de dispositifs tels que les ZSP. : une a été développée à La Duchère, une va commencer dans le 8<sup>ème</sup> arrondissement que nous avons demandée avec insistance et qui a pu aboutir. Dans ces cas-là, les policiers nationaux sont plus nombreux à pouvoir intervenir la nuit et sécuriser les territoires.

Il faut savoir aussi que ces effectifs de la police nationale vont aller en augmentant au fur et à mesure de la sortie des écoles, car la demande du ministère de l'Intérieur a été qu'il y ait plus de ces policiers qui puissent avoir des activités de proximité mais la concrétisation demande évidemment que ces agents soient formés dans les écoles de police. On va donc avoir une situation qui va s'améliorer.

Faut-il en plus de cela qu'il y ait un corps de policiers municipaux complémentaire ? La question reste posée, ne nous précipitons pas sur une solution qui doit être traitée avec beaucoup de discrimination et être réfléchie dans chaque quartier individuellement.

**Denis Eyraud**: Le problème est simplement qu'on constate que la police nationale la nuit a extrêmement peu de brigades et de voitures et du coup elle n'intervient pas. Si brusquement, il y a beaucoup plus d'effectifs, effectivement on verra mais pour l'instant c'est comme cela.

**Gérard Collomb**: Le problème est double. On sait bien ce que vous dites. D'ailleurs par exemple, sur les berges du Rhône où ce genre de problématique se posait beaucoup en particulier sur les terrasses de la Guillotière, on a fait intervenir des agents de sécurité plus régulièrement de manière à pouvoir intervenir.

Mais vous comprenez bien que si jamais on va jusqu'à 2 h du matin, on peut finir par se substituer totalement à la police. Il vaut donc mieux agir pour que la police nationale augmente un peu ses effectifs et assume son travail. C'est ce que nous sommes en train d'essayer de faire, de manière à ce qu'il y ait des renforts de police nationale sur l'agglomération lyonnaise.

Tout à l'heure Jean-Louis Touraine disait qu'aujourd'hui les postes dans la police ont été gelés jusqu'à une période récente et depuis 2 ans il y a des créations de postes mais

évidemment les gens passent par les écoles de police et c'est au donc au cours de l'année prochaine qu'on verra les premiers renforts de police sur l'agglomération.

**Denis Eyraud**: Sur le même thème, le CIL de Vaise dit: Les manifestations musicales en plein air rencontrent un très grand succès, mais occasionnent des nuisances sonores (cf. Villa Gillet, Subsistances). Les sons sont perçus de façon très gênante sur la colline de Fourvière pendant plusieurs heures (parfois de 17 h à plus de minuit) et sur plusieurs jours.

Quelles solutions pourraient être envisagées pour réduire ces nuisances subies par les habitants ?

Je joindrai celle du CIL de Champvert et du CIL du Point du jour : Nous constatons tous le non-respect de la réglementation dans les parcs publics et le sentiment d'insécurité qui est ressenti.

Une surveillance inopinée, mais plus régulière, de la police serait souhaitable, et également nécessaire pour empêcher les intrusions non autorisées (motos, scooters et chiens en liberté) ?

Jean-Louis Touraine: Je vais répondre aux deux questions. De fait, malheureusement il n'y a guère de réglementation nationale pour les concerts en plein air. Au niveau de Lyon nous prenons des arrêtés qui réglementent ce type de manifestation, en stipulant le cadre des manifestations sonores. De plus, on définit la durée du concert et enfin certains concerts dont on prévoit qu'ils risquent d'être trop bruyants font l'objet d'une mobilisation de l'association Acoucité qui vient étudier les niveaux sonores sur les lieux du concert.

A plusieurs reprises, il nous est arrivé de diminuer de façon autoritaire les amplificateurs pour retrouver une quiétude bien nécessaire dans le quartier. Je comprends que pour autant, la ville de Lyon devenant plus attractive, le nombre des manifestations augmentant, cela représente souvent un trouble à la quiétude des riverains sur lequel il nous faut continuer à travailler. Mais il faut savoir que les services de la Ville mesurent très sérieusement ces niveaux sonores, ainsi que les émergences que les riverains proches peuvent ressentir afin de rester dans du raisonnable en terme de nuisances générées.

Il est vrai qu'il y a parfois des circonstances étonnantes dans la transmission des bruits musicaux ou d'autre nature, ce n'est pas le cas ici, mais quand on regarde par exemple au niveau de La Confluence, les bruits sont souvent plus ressentis par les gens de La Mulatière que par des riverains plus proches parce qu'il y a des conditions de transmission sonores qui sont particulières.

Nous étudions donc cela à chaque endroit et petit à petit nous prenons les arrêtés qui limitent l'intensité et la durée des bruits engendrés. Pour autant, on ne peut pas à certains moments, comme la Fête de la Musique par exemple, supprimer absolument toute musique sinon on échapperait à notre rôle de grande métropole.

Pour la deuxième question, il y a des orientations là aussi qui ont été données à la police municipale, notamment à la police de proximité, pour qu'il y ait des patrouilles pédestres qui soient plus fréquentes, pour qu'il y ait des contacts avec les partenaires et avec les habitants, l'objectif étant naturellement de réduire toutes les incivilités et parfois même plus que des incivilités puisque cela peut être des actions qui justifient des contraventions, il y a des contraventions qui sont mises chaque année dans ces lieux et qui développent petit à petit une aspiration à davantage de vertus pour les gens qui les pratiquent.

Mais il est vrai qu'il n'est pas toujours aisé d'empêcher tout rodéo de deux-roues motorisés, toute divagation de chiens qui sont parfois perçus comme potentiellement dangereux. Il est

vrai que ceci suppose qu'il y a ait des patrouilles assez fréquentes et, comme vous le dites un peu inopinées pour surprendre les gens qui sont les moins respectueux.

J'ajouterai un mot, il faut savoir que la sécurité, ici comme ailleurs est une coproduction, chacun d'entre nous doit avoir comme mission d'y contribuer. Je demande à ceux qui vous font remonter ces difficultés que chacun d'entre eux prenne soin de bien prévenir soit les élus de leur arrondissement, soit le poste de police municipale de proximité, soit moi ou quelqu'un d'autre mais qu'ils nous préviennent en définitive des choses qui les choquent le plus, qui provoquent des troubles authentiques parce qu'à ce moment-là on peut mettre en place les dispositifs qui vont les faire stopper. Mais il nous faut l'information précise pour être le plus efficace possible.

**Gérard Collomb :** Ce que je souhaite ajouter sur ce thème, c'est que l'agglomération lyonnaise est quand même une agglomération où la sécurité est beaucoup plus assurée que dans beaucoup d'autres villes.

Nous venons de vivre la Fête des Lumières, il y avait 4 millions de personnes dans les rues ; Bernard Rivalta pourra le dire tout à l'heure, dans les transports en commun ils ont fait 6 millions de trajets. C'est énorme. Au total, pendant les 4 jours, il y a eu 18 interpellations. C'est vraiment à un niveau totalement minime. On n'a aucun trouble grave à l'ordre public alors que vous avez des millions de personnes dans les rues. Il y a d'autres cités dans lesquelles j'hésiterai à mettre des millions de personnes dans les rues.

**Denis Eyraud**: Je suis d'accord et la mise en place du GRECO, c'est-à-dire de la gestion téléphonique des plaintes, va justement permettre de faire remonter plus facilement les plaintes à ce sujet et en particulier à Monsieur Touraine.

#### Aménagement urbain – PLU-H – Grands projets

**Denis Eyraud** : Je vais regrouper les deux questions suivantes puisqu'elles portent sur le Tronçon Ouest du Périphérique et le Président a déjà pas mal répondu sur ce thème.

La Commission « Circulation automobile et Stationnement » de l'UCIL dit : Le lancement du bouclage du périphérique ouest de Lyon est reporté depuis deux mandatures. Après le débat public, les Exécutifs du Grand Lyon et du Conseil Général ont confirmé leur volonté de réaliser cet équipement indispensable renommé Anneau des Sciences.

Comment et quand sera engagé ce projet alors que l'Etat n'est toujours pas clair sur la réalisation d'un véritable contournement autoroutier de Lyon ?

L'AGUPE (Sainte-Foy-lès-Lyon) dit : La collectivité envisage-t-elle le déclassement de l'A7 et sa transformation en boulevard urbain avant qu'il ne soit certain que le TOP ou le contournement autoroutier puisse assurer le relais ? Si oui, quelles sont les hypothèses de travail pour absorber le trafic de transit ?

Jean-Claude Desseigne: Bonsoir Mesdames et Messieurs, je vais répondre globalement à ces deux questions en prenant tout d'abord comme point de départ, puisque c'est un élément du débat et une condition de la réalisation de l'Anneau des Sciences qui est le grand contournement routier de Lyon.

Il y a eu un rapport qui est intervenu au mois de juin, c'est le rapport Duron qui a été établi par la commission Mobilité 21 et qui a constitué, aux yeux d'un grand nombre de personnes, une avancée significative puisque la question du grand contournement de Lyon qui était au point mort depuis de nombreuses années a vu cette commission prendre acte de la réalité

du sujet majeur qui est la traversée de Lyon et de la ville de Lyon par les autoroutes A6 et A7.

Au cours du débat public qui a eu lieu concernant l'Anneau des Sciences l'accent fort a été mis sur le fait que c'était une aberration, à la fois sur le plan de sa réalisation, sur le plan des souffrances qui sont endurées par les populations et sur le plan écologique.

Pour les Lyonnais c'est une avancée significative, c'est également une évidence et c'est la première fois que cette question du grand contournement de Lyon est abordée au plan national.

La commission Mobilité 21 a également pris acte que le contournement autoroutier de Lyon visait à rétablir une fluidité du trafic de transit au droit de Lyon tout en contribuant aux objectifs du Plan des Déplacements Urbains.

Cela va effectivement permettre de requalifier les autoroutes A6 et A7, de créer un boulevard urbain entre Perrache et Pierre-Bénite et d'apporter un certain nombre d'éléments majeurs du point de vue de la reconquête de territoires.

En ce qui concerne plus particulièrement l'Anneau des Sciences, quelques mots pour dire d'abord que le débat public qui a eu lieu et qui s'est terminé au mois d'avril dernier a été un débat qui peut être qualifié de réussi. Ce sont près de 4 000 personnes qui ont été réunies en salles, 900 se sont manifestées par les moyens techniques de communication modernes et le tout fait qu'il s'agit d'un débat d'une excellente facture, entre guillemets, ou d'une excellente tenue.

Le 9 juillet 2013, le Grand Lyon a délibéré, cette délibération avait trois axes sur lesquels j'aimerais donner quelques éléments.

Tout d'abord, la poursuite du projet sur la base du projet Anneau des Sciences tel qu'il a été présenté et débattu dans le cadre du débat public, mais qui reste conditionné, je viens de le dire, à la décision de l'Etat sur le grand contournement de l'agglomération lyonnaise. Comme il faut avancer, il a également été décidé que des études complémentaires devaient être engagées, ces études complémentaires ont plusieurs axes :

- les modalités de financement et de tarification.
- l'insertion urbaine et environnementale des portes sur les déplacements,
- la requalification de l'A6 et de l'A7.

Il est important de souligner que ce projet Anneau des Sciences tel qu'il est présenté va être à 80 % enterré et du point de vue des nuisances, celles-ci vont donc être considérablement diminuées.

Un troisième axe important de la délibération, il s'agit de mettre en place un dispositif qui vise à poursuivre le dialogue qui s'est amorcé lors de ce débat public. J'en veux pour preuve mais ce sera le domaine de compétences de Monsieur Gérard Claisse, que cet après-midi nous avions un séminaire de réflexion sur la préparation de la concertation post débat public, de manière à ce que cette concertation soit effective, transparente et qu'elle permette à chacun de s'exprimer.

**Gérard Collomb**: Merci. Je souhaiterai ajouter que pendant le débat de cet après-midi, j'étais avec le Préfet de Région, vous savez que nous sommes en train de préparer les Contrats de Plan Etat-Région et sur le volet mobilité, l'Etat a décidé de s'engager avec nous sur les études pour la déqualification de l'autoroute A7. Ce qui sera un pas important.

**Denis Eyraud**: Il y a deux questions sur le ferroviaire.

Une question de l'UCIL : Quel est le calendrier de réalisation du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise ?

Une question du CIL Villette Paul Bert : La gare de La Part-Dieu, gare « entonnoir », ne peut pas recevoir de voies et quais supplémentaires (hormis celui en construction), de par sa configuration étranglée du sud et nord, alors que sa capacité de trafic devrait être augmentée. Une troisième gare ne s'impose-t-elle pas avec un système de navettes de correspondance ?

**Jean-Claude Desseigne**: Fixer des calendriers n'est pas toujours chose aisée lorsque nous sommes confrontés à des projets aussi importants et à des questions particulièrement difficiles et qui vont nécessiter des engagements financiers conséquents que vous pouvez imaginer.

Mais il faut rester mobilisés, déterminés, avoir la volonté d'avancer et je peux vous dire qu'aujourd'hui c'est en tout cas la démarche qui a été engagée par le Président du Grand Lyon et ceux qui l'entourent.

Sur le premier point qui concerne le contournement ferroviaire de Lyon, il faut se réjouir que la problématique du nœud ferroviaire lyonnais ait été prise en considération alors qu'elle ne faisait pas partie des sujets majeurs qui avaient été identifiés dans le cadre du Schéma National des Infrastructures de Transport.

Depuis 2012, différentes réunions ont été organisées et qui ont permis de convaincre de l'urgence et de la nécessité impérative de résoudre cette situation qui est particulièrement pénalisante.

Une décision ministérielle est intervenue en février 2013 pour demander au Préfet du Rhône et au Président de RFF (Réseau Ferré de France) d'engager les études correspondantes. Le Grand Lyon a toujours eu une démarche pragmatique et active dans un scénario, qu'il défend, de créer un tunnel ferroviaire et une gare souterraine afin de désaturer le nœud ferroviaire lyonnais.

Ce scénario est défendu par les acteurs locaux et on le retrouve dans le rapport qui a été déposé par Madame Meaux sur la coordination des réflexions prospectives et l'évolution du nœud ferroviaire lyonnais. C'est un rapport particulièrement riche, dense et qui apporte un certain nombre de préconisations.

En ce qui concerne les grands lignes ferroviaires qui intéressent Lyon et l'agglomération lyonnaise, le Grand Lyon ne peut que se réjouir que la commission ait souligné la nécessité de traiter d'une manière globale ce qui est à la fois la partie nord du nœud ferroviaire lyonnais et la partie sud, de manière à ce que l'ensemble du contournement puisse être abordé à cette occasion. C'est une priorité qui a été identifiée. Elle l'a été en priorité 2 et l'horizon, c'est 2030.

La deuxième partie de la question concerne les gares. Les trois gares existent aujourd'hui puisque nous avons la gare historique de Perrache, nous avons la gare de La Part-Dieu et celle de Saint-Exupéry. Nous partageons l'avis concernant l'existence de trois gares et ce qui est aujourd'hui défendu et ce pourquoi nous plaidons, c'est le scénario souterrain de désaturation du nœud ferroviaire lyonnais pour lequel je le disais il y a quelques instants, les études sont en cours.

Il est également défendu l'idée, le scénario qui vise à créer un tunnel ferroviaire entre Saint-Clair et La Guillotière de 9 km avec deux voies ferrées supplémentaires et une gare souterraine à La Part-Dieu qui apparaît comme étant la véritable et seule solution permettant de désaturer le nœud ferroviaire lyonnais.

Là encore, les acteurs locaux se sont mobilisés et semblent effectivement se rejoindre sur la nécessité de procéder ainsi.

Dans le rapport qui a été déposé par Madame Meaux, le sujet des gares est abordé, il en ressort que l'équilibrage existe déjà entre Lyon-Perrache et Lyon-Part-Dieu. A Lyon-Part-Dieu nous avons essentiellement du trafic qui est celui des Trains à Grande Vitesse alors que sur la gare de Perrache nous avons essentiellement un trafic qui est celui des TER.

La gare de Saint-Exupéry ne peut pas constituer à elle seule une solution et notamment pour désaturer le nœud ferroviaire lyonnais. Elle a vocation à assurer une desserte des territoires certes mais des territoires qui sont situés à l'est et qui à cet endroit permettent d'avoir une attraction pour les villes alpines.

En outre, la gare de Saint-Exupéry dessert bien entendu l'aéroport. Mais le développement et les améliorations qui peuvent être apportées à la gare de Saint-Exupéry ne doivent pas se faire au détriment de la gare de La Part-Dieu qui constitue un atout formidable pour le secteur de La Part-Dieu et grâce aux nombreuses correspondances qui sont offertes.

J'extrairai ceci du rapport qui a été déposé par Madame Meaux : » l'existence d'un pôle fort de correspondances grandes lignes est un atout pour la dynamique métropolitaine et régionale et la desserte du quartier d'affaires de La Part-Dieu ».

**Gérard Collomb**: Je vais simplement rajouter quelques mots. Il y a même plus de trois gares aujourd'hui à Lyon puisque nous avons aussi Jean Macé, Vénissieux, Saint-Paul, Vaise et il y a donc beaucoup de gares à Lyon.

Quel est l'atout majeur de La Part-Dieu ? C'est que La Part-Dieu est ce qu'on appelle en matière aéroportuaire un *hub* c'est-à-dire que quand vous arrivez en TGV vous pouvez repartir sur les grandes villes de la Région, vous trouvez également l'ensemble des transports en commun à l'intérieur de l'agglomération et vous pouvez donc aller partout. C'est ce qui fait que le quartier de La Part-Dieu est devenu un quartier tellement attractif pour un certain nombre d'entreprises parce qu'elles savent qu'à partir de là, on a en plus la liaison directe avec Saint-Exupéry, avec le tramway du Conseil Général, et c'est donc un véritable *hub*.

C'est une chance exceptionnelle pour notre agglomération. C'est ce qui a créé une dynamique extrêmement importante. Je faisais le point récemment sur le nombre de mètres carrés de bureaux placés dans l'agglomération dont une partie importante veut aller aujourd'hui sur La Part-Dieu.

Cette année nous aurons placé plus de 210 000 m² de bureaux. C'est plus que la moyenne des 10 dernières années dans une période de crise, parce qu'effectivement ce *hub* est attractif pour tout le grand sud-est de la France.

Dans une période de chômage, de difficultés d'emplois dans beaucoup d'agglomérations, c'est pour nous un atout formidable et c'est pour cela que nous allons essayer de promouvoir ce qui est fait dans les grandes gares internationales, c'est-à-dire à la fois le niveau que nous avons actuellement à La Part-Dieu et un niveau souterrain où d'un côté on aura les TGV et de l'autre côté les TER, en même temps on aura l'accès au métro qui est aujourd'hui totalement déporté et qui va se retrouver directement à l'intérieur de la gare reconfigurée.

Il faut aller voir les projets qui sont à la Maison du Projet de La Part-Dieu. Cela va être quelque chose d'assez extraordinaire qui va porter la dynamique lyonnaise.

**Denis Eyraud** : Du point de vue de l'aménagement urbain et en particulier des Monts d'Or, je regroupe les deux questions de SEVDOR :

- Le Grand Lyon estime-t-il possible d'aider le maintien, et même le développement, de l'agriculture périurbaine dans les Monts d'Or, et envisage-t-il également, à l'occasion de la révision du futur PLU-H, le reclassement en A de terrains agricoles mis en attente d'urbanisation AU à l'actuel PLU ?
- Poumon vert et lieu pittoresque à deux pas de Lyon, les Monts d'Or sont considérés par le Grand Lyon comme un site intéressant à préserver et valoriser en tant que tel dans l'intérêt de tous : quelles mesures sont actuellement prises ou envisagées dans ce sens ?

**Gérard Collomb :** Merci. C'était Monsieur Assi qui devait répondre mais il a été retenu au dernier moment. Ce sera donc Monsieur Christophe Marteau qui répondra sur ces deux questions.

Christophe Marteau: Bonsoir. Concernant la première question, le maintien et le développement de l'agriculture sont un des objectifs forts de la révision du PLU-H. Avec environ 9 700 ha de surface agricole et environ 320 exploitations, l'agriculture périurbaine constitue, au-delà de son rôle sur le maintien de la qualité du paysage, une activité économique à part entière.

La question du rétrozonage de zones d'urbanisation future en zones agricoles sera examinée au cas par cas en collaboration avec chaque commune concernée dans la suite du processus de la révision.

Il faut savoir qu'aujourd'hui nous sommes très cadrés par les objectifs du Grenelle 2 et du SCoT qui sont de maintenir les espaces agricoles et ne pas les rendre constructibles.

Par ailleurs, la démarche des PENAP (Périmètres de Préservation des Espaces Naturels et Agricoles Périurbains) qui sont mis en œuvre par le Conseil Général du Rhône va prochainement protéger de nombreux espaces agricoles qui seront repris dans le futur PLU-H. Les PENAP seront des servitudes qui s'imposeront au PLU-H et qui seront donc annexées au document.

Concernant la deuxième partie de la question sur l'armature verte le poumon vert des Monts d'Or, je souhaite tout d'abord rappeler que le Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération lyonnaise (SCOT) a classé une partie du territoire des Monts d'Or dans son armature verte et notamment les principaux vallons.

Ensuite le PLU qui est en cours de révision pour devenir le PLU-H a inscrit dans ses principes la volonté de développer la ville dans le respect de son environnement naturel, afin d'être le moteur d'une agglomération qui respecte les équilibres entre les espaces naturels et urbains et qui préserve également les ressources et tienne compte des risques naturels.

**Gérard Collomb**: Je souhaite rajouter un mot. Tout à l'heure, nous parlions de la métropole, nous aurons peut-être l'occasion d'y revenir plus tard, elle va résulter de la fusion du Conseil Général et du Grand Lyon. Par ailleurs, vous savez que nous développons ce qu'on a appelé le pôle métropolitain, c'est en fait une organisation territoriale qui est pensée au niveau de la grande aire urbaine avec Saint-Etienne, la communauté d'agglomération des Pays Isérois et avec Vienne métropole.

Si nous avons fait ce pôle métropolitain, c'est pour éviter l'extension progressive de l'agglomération et pour fixer un certain nombre de limites. Pour faire en sorte qu'entre Saint-Etienne et l'agglomération lyonnaise et entre Bourgoin et l'agglomération lyonnaise on puisse effectivement maintenir des coupures vertes et des coupures agricoles.

C'est ce que nous avons donc inscrit au Schéma de Cohérence Territoriale avec des endroits où on ne pourra plus construire et qui sont dédiés à l'agriculture.

Aujourd'hui nous sommes en train de travailler avec le Préfet sur un autre périmètre autour de l'aéroport de Saint-Exupéry. Il y aura une nouvelle directive territoriale d'aménagement où un certain nombre de zones seront conservées en zones agricoles et pratiquement inconstructibles parce que l'on veut garder autour de l'agglomération lyonnaise une agriculture périurbaine.

Il faut noter que cette agriculture périurbaine se porte bien aujourd'hui parce que comme on est à l'heure où se développent les circuits courts, où un certain nombre de gens veulent avoir de la traçabilité sur les produits, elle commence donc à se développer de manière importante.

D'ailleurs Gilles Assi a fait un travail extraordinaire sur le développement de cette agriculture périurbaine pendant ce mandat et nous travaillons avec l'ensemble de nos partenaires du pôle métropolitain pour essayer de la consolider et de faire en sorte non seulement de la maintenir mais également de la développer. Il y a aujourd'hui plein de jeunes exploitants qui s'installent dans des circuits de réseaux avec l'agglomération lyonnaise, avec l'agglomération stéphanoise. C'est donc une orientation nouvelle que nous avons prise.

**Denis Eyraud**: Dans l'aménagement urbain, la commission « Aménagement urbain » de l'UCIL pose la question: *Comment envisagez-vous la participation des habitants à l'élaboration du PLU-H*? (Bien sûr, après celle qu'il y a eue) *Quelle concertation avant la présentation à l'enquête publique du PLU-H révisé*?

**Gérard Claisse** : Mesdames, Messieurs, Monsieur le Président, cher Denis Eyraud, d'abord un mot de remerciement pour les mots très aimables que vous avez eus à l'égard de l'action qui a été menée sur la concertation.

Mais cela dit, il faut déjà que je réponde à cette première question et que je sois à la hauteur des attentes que vous formulez.

Je vais peut-être d'abord redire un certain nombre de choses sur le calendrier du PLU-H. Vous savez que le lancement de la mise en révision générale du PLU, futur PLU-H, a démarré fin mai / début juin 2012 et que l'approbation du futur PLU-H aura lieu fin 2016, donc c'est un long processus qui laisse encore beaucoup de temps pour instruire le débat et le dialogue.

Vous savez que cela passe par un certain nombre d'étapes :

- les étapes d'élaboration du projet d'aménagement et de développement durable,
- puis les étapes des orientations d'aménagement et de programmation,
- puis l'étape où nous passons à l'écriture réglementaire, à la fois écrite et cartographique, du futur PLU-H.

Puis, nous arriverons comme cela fin 2015 à la fin de la concertation préalable. Nous tirerons le bilan de la concertation préalable à ce moment-là et l'enquête publique aura lieu

au printemps 2016 sur la base d'un projet de PLU-H qui sera ensuite délibéré et approuvé fin 2016, donc je rappelle ce calendrier.

Je veux aussi rappeler que la concertation se fait bien à trois échelles territoriales différentes :

- à l'échelle de l'agglomération, celle du futur projet d'aménagement et de développement durable de l'agglomération,
- à l'échelle des bassins de vie, c'est-à-dire des conférences locales des maires ; vous rappeliez le travail que vous avez fait avec le Conseil de Développement au sein duquel l'UCIL a pris une part très active sur six d'entre elles,
- à l'échelle des communes, de chacune des communes, et pour la commune de Lyon elle se fait à l'échelle de chacun des arrondissements.

Vous voyez donc qu'il y a un certain nombre d'échelles. Je voulais rappeler cela avant de vous présenter très rapidement les modalités de concertation sur lesquelles nous avons travaillées ensemble.

Je vais d'abord rappeler que sont, à disposition de tous les Lyonnais et les Grand-Lyonnais, dans chacune des mairies de nos 58 communes et des mairies d'arrondissement :

- un dossier d'information, à la fois un point information PLU-H qui est dédié dans chacune des mairies.
- le dossier de concertation,
- les registres dans lesquels les remarques peuvent être écrites,
- une actualisation au fur et à mesure de l'information qui est produite par les services, pour que ce PLU soit bien approprié par les habitants.

Je rappelle que les campagnes de publicité ont déjà été menées dans l'ensemble de l'agglomération pour inviter les habitants à s'exprimer, qu'un site Internet est dédié : il suffit de taper *ma ville à venir* sur Google et vous tombez sur le site Internet dédié à la révision générale du PLU-H. Vous avez sur ce site des ressources documentaires ; vous pouvez également poster sur ce site des contributions, des propositions, des demandes de précision.

Nous avons bien sûr une phase de dialogue qui a été engagée et qui s'est traduite déjà par 58 réunions publiques qui ont été organisées entre le mois de février et le mois de juin. Je veux dire, 58 réunions publiques, c'est beaucoup de travail immobilisé au sein des services, au sein de l'Agence d'Urbanisme, c'est une grosse logistique. Cela a mobilisé déjà 5 000 personnes qui ont participé à ces réunions publiques.

Ce sont de l'ordre de plus de 1 500 contributions qui ont déjà été transmises, soit par mail, soit à l'occasion de ces réunions publiques, qui viennent alimenter la réflexion des services, bien-sûr des élus, sur ce long processus de révision générale du PLU -H.

Au niveau de l'agglomération et des conférences locales des maires, la concertation a principalement été portée par les travaux de notre Conseil de Développement dans lequel l'UCIL a une place importante.

Il faut savoir qu'il y a également une concertation menée avec les professionnels de l'urbanisme qui sont, en règle générale, les promoteurs immobiliers, les notaires, les aménageurs, les urbanistes, les paysagistes, les bailleurs, l'ensemble des gens qui bâtissent la ville, que cette concertation a été engagée depuis 2012 et qu'elle va continuer jusqu'à fin 2015.

Au niveau des communes, je vous ai dit que le Grand Lyon avait organisé 58 réunions publiques. Ensuite, parce que le Grand Lyon ne peut pas se démultiplier et démultiplier ses

services à outrance, il appartient à chaque commune d'organiser pour son propre compte le dispositif de concertation qu'elle entend développer pour mettre en débat les enjeux et les orientations du PLU-H au sein de chaque commune. Un certain nombre s'y sont d'ores et déjà engagées : je pense à Villeurbanne, Saint-Priest, Vénissieux, Rillieux.

Et la Ville de Lyon notamment a engagé, vous le savez puisque les CIL y ont participé, un certain nombre de réunions. Nous avons commencé par un cycle de formation de six conférences – débats tout début 2012 avant la mise en révision, et depuis début 2013 nous sommes en dialogue dans les différents arrondissements de la ville.

Il y a eu je crois une quarantaine de réunions qui ont déjà été organisées avec les Conseils de Quartiers, les Comités d'Intérêts Locaux, les acteurs locaux, dans chacun des neuf arrondissements. Chaque arrondissement a ensuite pu mettre en place le dispositif qu'il souhaite ou qu'il pense être le plus efficient.

Tout cela représente déjà une quarantaine de réunions qui ont pu être organisées à la Ville de Lyon dans les différents arrondissements. Voilà, c'est déjà un dispositif assez lourd qui a été mis en œuvre.

Pour la suite, vous le savez, nous sommes en période électorale, donc bien évidemment il y a cette parenthèse électorale par laquelle il convient de passer. Pendant cette période-là, il n'est pas question pour nous d'organiser de nouvelles réunions ou ateliers de concertation autour de cette problématique. Il va falloir laisser passer l'échéance et attendre l'installation des futurs exécutifs, à la fois communaux et communautaires, pour envisager les modalités de concertation qui seront à mettre en œuvre entre mi 2014 et fin 2015 pour poursuivre le dialogue.

Je ne souhaite donc pas aujourd'hui anticiper sur ces modalités de poursuite de concertation qui seront mises en œuvre. Il faut simplement savoir que pour Lyon, nous aurons une réunion publique par arrondissement puisqu'elle est inscrite dans la délibération de la concertation préalable et il faudra bien évidemment nous y tenir.

Mais je ne doute pas qu'on va pouvoir poursuivre ce dialogue et j'en profite pour appeler tous les Comités d'Intérêts Locaux des différents quartiers et arrondissements. Vous pouvez, y compris bien sûr pendant cette période électorale, transmettre l'ensemble de vos contributions, de vos avis, de vos propositions, directement au Grand Lyon.

Il faut également savoir que chaque demande fait l'objet de la rédaction d'une fiche par les services, c'est-à-dire que chaque proposition reçoit un numéro et fait l'objet d'une fiche qui ensuite est traitée par les services et qui servira à élaborer le bilan de la concertation sur la révision générale du PLU-H.

#### **Denis Eyraud**:

Il y a deux questions sur PLU-H et PDU. La commission « Aménagement urbain » dit : Comment comptez-vous assurer la cohérence indispensable entre PLU-H et PDU durant les années 2015-2017 ?

Ensuite le CIL de Gerland-Guillotière dit : Le PLU doit être compatible avec le PDU, ceci pour diverses raisons évidentes (stationnement, lutte contre la pollution, accessibilité). Que comptez-vous faire pour que le PDU :

- d'une part, prenne en compte l'ensemble des modes de déplacement en fonction de leur importance ?
- d'autre part, soit élaboré comme un préalable au PLU-H ou au moins concomitamment ?

**Gérard Collomb**: Peut-être Olivier Brachet, ensuite Bernard Rivalta.

**Oliver Brachet**: Oui, nous allons nous partager en deux, je laisserai à mon collègue Bernard Rivalta le soin de répondre plus spécialement sur la partie PDU et je répondrai plus spécialement sur la partie PLU-H. J'excuse Martine David, nous co-présidons ensemble la commission de révision du PLU-H.

C'est clair que favoriser une plus grande articulation entre urbanisme, transport et mobilité, à l'occasion de l'élaboration ou de la révision du document de planification, est un enjeu majeur et partagé par tous. C'est pourquoi a été mise en place une coordination active des services du Grand Lyon et du SYTRAL dans le cadre des travaux de révision du PLU -H et d'autre part de l'engagement de celle du PDU et de l'enquête ménages qui l'accompagnera.

Plus concrètement, il s'agit de se placer dans une logique d'anticipation des évolutions futures, particulièrement démographiques, en matière d'emploi aussi, de flux de déplacements et de services pour les mobilités qui vont se développer dans l'avenir, en fonction de l'évolution des prix, de l'évolution des modes doux.

Il s'agit aussi d'identifier les outils réglementaires que le PLU-H met à notre disposition dans ce domaine : normes de stationnement pour les voitures, vélos, livraisons, formes urbaines favorisant la marche, localisation des zones de développement compatibles avec l'offre de transport en commun, mixité urbaine pour une ville de la proximité.

L'objectif aujourd'hui est bien de disposer d'ici fin 2016 de deux documents révisés, compatibles entre eux et garantissant le développement d'une agglomération répondant aux défis environnementaux, sanitaires et sociaux de demain.

Afin de garantir une cohérence de planning entre les deux démarches, un dispositif de pilotage technique associant le Grand Lyon et le SYTRAL est d'ores et déjà établi. Une mutualisation des études est aussi engagée. Le Grand Lyon a également transmis au SYTRAL les données territoriales travaillées en conférences locales des maires et en réunions publiques, pour que le SYTRAL puisse alimenter son propre plan.

J'ajouterai que nous faisons déjà un effort de convergence des instruments de planification et ce n'est pas simple à faire en fondant – parce que la loi nous l'oblige pour la première fois – le PLU et le PLH; nous avons établi évidemment toutes les correspondances nécessaires à l'échelle du SCoT.

Le Président l'évoquait tout à l'heure, au niveau du pôle métropolitain nous envisageons le recollement des SCoT sur les quatre SCoT des quatre grandes agglomérations. Je crois que la volonté d'aller vers cette convergence, nonobstant les difficultés techniques que cela représente, est tout à fait – j'allais dire – affichée et nous essayons de la tenir. Celle du rapprochement avec le PDU, que va développer Bernard Rivalta, me paraît tout à fait évidente et nous offrons des garanties par le mode de liaison que nous avons avec le SYTRAL et le Grand Lyon sur ce chantier.

**Bernard Rivalta**: Nous travaillons effectivement ensemble, mais cela n'empêche pas qu'on est confrontés, et vous en tant que citoyens vous serez confrontés aussi, à différentes logiques.

Le problème est qu'effectivement il faut qu'on circule correctement, en transports en commun notamment, pour éviter la rentrée sur Lyon d'un certain nombre de voitures.

Mais en même temps, plus on facilite les transports en commun vers l'extérieur, plus on a une politique contre-productive par rapport au maintien, dans les zones urbaines, d'une certaine organisation de la ville et que la tentation, c'est la tentation américaine d'aller construire sa villa le plus loin possible puis de nous demander derrière de payer les transports en commun qui correspondent pour venir travailler sur Lyon. Et on nous dit : « Si vous voulez que j'abandonne ma voiture, mettez les transports en commun! ».

Je rappelle que dans le rapport de la Chambre Régionale des Comptes, il nous a été rappelé le devoir d'équité, c'est-à-dire que quand on paye ses impôts à la Communauté Urbaine de Lyon, on finance le SYTRAL; quand on ne paye pas ses impôts à la Communauté Urbaine de Lyon, on ne finance pas le SYTRAL.

Il n'y a donc pas de raison que ceux qui payent leurs impôts à la Communauté Urbaine payent pour les autres qui sont allés habiter plus loin, même si on peut concevoir qu'il y a aussi des raisons objectives de le faire de temps en temps.

On est donc bien là dans un modèle d'urbanisme et dans un modèle de conception, de relation, entre le choix qui a été fait à Lyon qui est de reconstruire la ville sur la ville, et de rentabiliser le mieux possible, entre guillemets, les transports en commun, dont je rappelle que l'usager ne paye que 25 à 30 % car tout le reste est payé par les entreprises de la Communauté Urbaine, tout le reste est payé par les impôts de la Communauté Urbaine. Par voie de conséquence, il y a donc un problème d'équité qui est posé, qui nous a été rappelé par la Chambre Régionale des Comptes.

Aujourd'hui, on est à cheval sur ces deux raisonnements, c'est-à-dire qu'à la fois il faut qu'on favorise vers l'extérieur la circulation des transports en commun, pour nous ramener des gens et éviter qu'ils prennent leurs voitures ; mais en même temps aussi, il ne faut pas qu'on détruise nos capacités à l'intérieur de l'agglomération en payant des transports en commun, en étant de moins en moins nombreux à les payer si effectivement la population sort du territoire des transports en commun, et donc de se retrouver dans une véritable impasse.

On essaye donc de trouver cette espèce d'équilibre entre les deux raisonnements. Il n'est pas simple et il est comme dans la vie de tous les jours où on est confrontés à un certain nombre de contradictions et effectivement il faudra souvent choisir le moyen terme pour à la fois que le PDU permette l'accès à l'agglomération lyonnaise en transports en commun et en même temps fasse qu'on ne vide pas, comme dirait Rabelais, la ville de Lyon de sa « substantifique moelle », c'est-à-dire de ses capacités à financer, à vivre et à développer l'agglomération.

Cela a été dit, on travaille donc effectivement collectivement, mais il y a une réponse qui n'est pas aussi simple que cela à donner sur l'équilibre entre le développement des transports en commun et l'équilibre que propose le PLU ou le PLU-H sur l'urbanisation et notamment sur la construction de logements dans l'agglomération.

Voilà ce que je voulais rajouter. Mais bien évidemment, on travaille en commun, oui il y a une liaison.

Je voudrais rajouter une deuxième réponse aussi. La dernière fois nous avions eu le résultat de l'enquête ménages. Les enquêtes ménages se font tous les dix ans, ce sont des opérations qui sont lourdes et qui coûtent plusieurs millions d'euros. On en a relancé une. On espère effectivement pouvoir bénéficier des premiers résultats de cette enquête ménage pour faire un apport à la réflexion du PDU et du PLU-H.

Là aussi, quelquefois, les agendas de ces opérations ne sont pas aussi en similitude ou en simultané qu'on voudrait le souhaiter, mais on va essayer effectivement de faire en sorte qu'il y ait le plus grand équilibre entre la réflexion du PLU-H, du PLU, du PDU et de l'enquête ménages.

Denis Eyraud : Je suis très content d'apprendre que les deux révisions avancent de pair.

**Gérard Collomb**: Elles avancent, et même nous avions ce matin une réunion du Syndicat Métropolitain des Transports et on avait donc une réflexion globale entre urbanisme et transports dans le cadre de la grande aire urbaine. Je veux dire que ce n'est pas simplement penser de manière isolée l'agglomération mais penser sur la grande aire urbaine.

Ce à quoi faisait allusion Bernard Rivalta, c'est moins vrai pour Lyon, mais c'est vrai pour Saint-Etienne. Vous savez qu'il y a un paradoxe de l'agglomération stéphanoise, c'est que la ville se vide et que les gens vont dans la plaine du Forez. Il y a donc une espèce de contradiction réelle puisque l'agglomération perd de sa substance et cette substance se transfère de manière, on va dire diffuse, par de l'étalement urbain.

Ce n'est donc évidemment pas très développement durable et il faut essayer de penser – c'est ce qu'on essaye de faire, ce qu'on veut faire en tout cas – le développement de pôles urbains (d'emplois, d'habitats, de commerces) autour des grandes lignes de transports existantes ou à venir, mais d'être ensuite relativement sélectif pour ne pas faire qu'on assiste à un phénomène à la parisienne d'étalement global d'une agglomération qui ferait 100 km de long sur 30 km de large.

**Denis Eyraud**: La Croix-Rousse n'est pas à Vendre pose la question suivante: *Lors des différentes réunions organisées autour de la révision du PLU-H, est apparu parmi les participants le souhait de voir la concrétisation du verdissement de l'arrondissement —* donc le 4<sup>ème</sup> — : désir de voir se réaliser un cheminement vert reliant les Balmes de la Saône aux Balmes du Rhône ainsi que réservation d'espaces végétalisés devant les immeubles côté rue lorsque cela est possible. Comment le Grand Lyon peut-il aider à inscrire ces mesures dans le nouveau PLU-H?

J'y joindrai une question que j'ai oubliée tout à l'heure de l'AGUPE qui est un peu sur le même thème : Le Grand Lyon est-il favorable à une liaison piétonne entre la crête de Sainte-Foy-lès-Lyon, le quai Jean-Jacques Rousseau puis Confluence ? Si oui, quels sont les moyens envisagés : acquisitions d'une bande de terrain sur l'ancien institut de sériciculture à La Mulatière ou autre ?

**Gérard Collomb**: Monsieur Marteau, ensuite je rajouterai éventuellement quelques mots.

Christophe Marteau: Concernant la deuxième question, le Grand Lyon est favorable à une liaison piétonne entre la crête de Sainte-Foy et le quai Jean-Jacques Rousseau. Pour cela le Grand Lyon reste vigilant aux opportunités qui pourraient émerger dans les années à venir et accompagnera les communes, principalement les communes de La Mulatière et de Sainte-Foy, dans les initiatives qu'elles pourraient prendre sur cette question.

Concernant la première question, elle fait écho à un gros travail de concertation qu'a évoqué tout à l'heure Gérard Claisse, lié à la révision du PLU-H où dans les communes, dans les mairies d'arrondissement, les cahiers de concertation ont servi aux Comités de Quartiers et aux habitants, aux CIL, à pouvoir exprimer leurs demandes, leurs besoins, leur connaissance des usages.

Ce travail a donc identifié des cheminements piétons, circuits verts et patrimoniaux, qui permettraient aux habitants de l'arrondissement de découvrir des possibilités de promenade dans leurs quartiers. Ce travail conséquent sera instruit à la fois dans le cadre de la fabrication du projet du PADD et du PLU-H de l'arrondissement, qui va commencer après les élections à compter de mai 2014, afin de prévoir si nécessaire des emplacements réservés de cheminements piétons verts.

Concernant plus largement la question de la nature en ville, le Grand Lyon a identifié cet objectif comme majeur pour la révision du PLU-H. On l'a évoqué déjà un peu tout à l'heure. Les déclinaisons dans le futur PLU-H pourront intégrer, comme cela est demandé, un renforcement de la végétalisation dès lors que les immeubles sont construits en retrait de la voie. Il faut pour cela que la silhouette de la rue puisse s'y prêter et le renforcement de la végétalisation en cœur d'îlot sera également recherché.

**Gérard Collomb** : Si vous voulez, toute la réflexion qu'on est en train de développer aujourd'hui est à la fois sur la grande échelle puis sur une échelle plus petite.

Sur la grande échelle, c'est d'essayer de repérer les grands espaces verts de l'agglomération et de les relier petit à petit entre eux. Si vous regardez aujourd'hui par exemple, avec l'Anneau Bleu – vous connaissez l'Anneau Bleu, donc Miribel-Jonage etc., ce qu'on est en train de développer en ce moment, ce qu'en particulier Monsieur Roland Bernard a à cœur de développer avec des grands cheminements piétons, avec la nouvelle passerelle qui a été installée à Décines – vous êtes reliés avec les berges du Rhône.

Sur les berges du Rhône aujourd'hui vous allez jusqu'au parc de Gerland. Demain on va essayer de faire traverser sur l'Yzeron. Sur l'Yzeron vous avez ensuite un passage sur les grands parcs de l'ouest de l'agglomération. On va donc essayer de mailler la ville à grande échelle comme cela.

Puis après, ce maillage qu'on fait à la grande échelle, on va essayer de la faire au niveau des quartiers.

Par exemple aujourd'hui c'est en train d'être mis en œuvre sur le 5<sup>ème</sup> arrondissement où dans le 5<sup>ème</sup> arrondissement on essaye de relier les parcs entre eux et de faire par exemple qu'entre le parc de la mairie dans le haut puis l'avenue Barthélémy Buyer on puisse avoir un cheminement vert. C'est en train d'être réalisé. A partir de là vous pourrez passer de l'autre côté, vous arrivez sur le 9<sup>ème</sup> arrondissement et vous reprenez le chemin des Parcs des Hauteurs et vous allez jusqu'au bout des balmes.

On va faire la même chose sur toutes les balmes du 1<sup>er</sup> et du 4<sup>ème</sup> arrondissements, à la fois côté Saône et côté Rhône, de manière effectivement à faire des beaux cheminements piétons paysagers dans la ville, parce que sur ces paysages, en particulier le 1<sup>er</sup> et le 4<sup>ème</sup> arrondissements, je les ai faits l'autre jour à pied personnellement. Je me suis fait toutes les montées. Vous avez des paysages absolument extraordinaires!

Etablir ces continuités piétonnes est quelque chose de formidable pour la ville et c'est donc une des directions que nous avons prises pour l'avenir.

**Denis Eyraud**: Le CIL du Point du Jour et celui de Lyon – La Plaine – Sainte-Foy nous disent: *Comment le Grand Lyon envisage-t-il le réaménagement de la rue Commandant Charcot, grande artère commune à Lyon 5<sup>ème</sup> et à Sainte-Foy-lès-Lyon?* 

**Gérard Collomb** : C"est une des grandes artères sur lesquelles on doit mener des études relativement conséquentes.

Pourquoi ? Parce que d'abord c'est une des possibilités de liaison – mais Bernard Rivalta pourra en parler mieux que moi – de la nouvelle ligne A2 qui doit pouvoir connecter l'ouest de l'agglomération jusqu'au cœur de l'agglomération en passant par l'avenue Commandant Charcot. Deuxièmement, c'est une avenue aujourd'hui qui est évidemment sans grâce et donc qui demande à être repensée.

Nous sommes donc en train de préparer des études de manière à regarder comment à la fois on permet le développement de transports en commun conséquents et comment on fait que cette avenue puisse connaître, je veux dire, un aménagement qui soit relativement confortable pour ses riverains.

**Denis Eyraud**: SEVDOR nous dit: La possibilité actuelle de division parcellaire et la suppression des surfaces minimales de terrain pour construire, tendent à transformer l'actuel mitage pavillonnaire des Monts d'Or en véritable banlieue pavillonnaire, avec multiplication de la circulation et des stationnements le long des routes. Que peut faire le Grand Lyon contre ce phénomène?

**Oliver Brachet** : La suppression des tailles minimales des parcelles a été mise en place par la loi SRU en 2000.

Il en est résulté une densification non maîtrisée dans certains secteurs pavillonnaires et nous l'avons constaté dans l'agglomération lyonnaise. En fait, cette alerte nous est revenue dans pratiquement toutes les réunions de concertation qu'on a eues dans les 58 communes pour la révision du PLU-H.

Le législateur ne prévoit pas aujourd'hui de supprimer cette condition, c'est-à-dire qu'on ne va pas revenir en arrière sur la division parcellaire.

Autrement dit, nous devons et nous travaillons actuellement avec le Grand Lyon à essayer de trouver, au niveau du PLU-H, des instruments qui encadrent la densification qui en résulte, de façon à ce que d'une part, on soit conforme au fait que ce n'est pas dans les zones pavillonnaires qu'on a prévu de densifier mais dans des zones bien desservies par les transports en commun ; autrement dit on a une première règle qui se déclinera par des encadrements des capacités à construire.

Deuxièmement, nous recherchons également des pistes de façon à ce que soit respectées, à l'occasion de ces divisions parcellaires, des contraintes d'espace vert suffisantes pour que leur développement ne soit pas inconsidéré.

On essaye donc, avec de la règle locale, de compenser une tendance qui ne sera pas révisée au niveau national pour la raison suivante : c'est que le raisonnement qui est tenu au niveau national est que si l'on revenait sur la division parcellaire, on refavoriserait l'étalement urbain par des gens qui iraient chercher des parcelles suffisamment grandes pour construire de plus en plus loin de Lyon etc.

On est là justement dans cette épreuve de contraction, qu'il nous faut maîtriser, pour à la fois garder le cadre de vie, l'environnement et effectivement la densification qui résulte de la division parcellaire prévue par la loi.

**Denis Eyraud**: Le CIL Bellecombe et le CIL Saxe-Brotteaux posent la question suivante: *Le Grand Lyon envisage-t-il, à court terme, la requalification du passage de la rue des Emeraudes sous les voies ferrées (éclairage, trottoirs, piste cyclable) comme celui qui a été fait pour Vauban-Viabert?* 

**Pierre Abadie**: Je dirais que c'est une question un peu récurrente puisque souvent les passages sous voies ferrées sont très sollicités et très demandés, en réparation et en rénovation puisqu'on a souvent des dégradations importantes sur ces passages : les tags, casses de l'éclairage public et autres.

Je rappellerai que ce passage des Emeraudes est essentiel bien sûr, puisqu'il alimente Villeurbanne et La Part-Dieu, il est donc très important et nous avons un mixage entre le trafic (les bus, les piétons et les cyclistes). Il est donc essentiel de préserver tous ces couloirs de passage mais avec une grosse difficulté, c'est qu'on est limités dans l'emplacement.

Aujourd'hui, il n'y a pas de demande spécifique de travaux à l'intérieur de ce passage, puisque ni la proximité n'a été sollicitée, ni le fonds d'intervention communal. Je rappellerai aussi qu'un plan de circulation, mais alors un peu plus global, est en réflexion pour voir comment on pourra utiliser de façon très cohérente ce passage. Aujourd'hui la mairie du 6<sup>ème</sup> n'a pas fait remonter de dysfonctionnement et n'a pas demandé d'intervention à l'intérieur de ce passage.

Denis Eyraud : Ceci dit, ils disent que celui de Vauban-Viabert est bien maintenant !

**Gérard Collomb**: Si vous voulez, sur ce secteur, à mon avis la priorité, c'est maintenant qu'on a fait le parking sous la place du Général Charles Diégo Brosset, de requalifier l'espace qui est devant la gare des Brotteaux, parce qu'il est occupé par beaucoup de voitures. C'est un parking et évidemment ce parking gâche un peu la gare des Brotteaux qui est magnifique.

Demain on requalifiera donc plutôt ce passage en espace public, c'est la priorité par rapport au reste.

**Denis Eyraud** : Alors le CIL Bellecombe nous dit également : *Quelle est la situation actuelle de l'espace du 267 cours Lafayette, libéré prochainement par les Hospices Civils de Lyon ? Est-il possible d'y installer une coulée verte afin d'accueillir le marché, des commerces, un hôtel, un parking ?* 

Anne Ringlet: Un travail a été réalisé en lien avec les HCL pour évaluer la possibilité d'évolution de ce tènement qui abritait leur blanchisserie. L'objectif est de réutiliser une partie des bâtiments. Un bâtiment est d'ores et déjà dévolu à des logements, avec des baux qui sont passés avec des locataires donc ce n'est pas très mutable.

Par contre l'autre bâtiment pourrait muter pour accueillir des logements et des activités économiques. Des rez-de-chaussée commerciaux pourraient être également accueillis au rez-de-chaussée de ces constructions.

D'ores et déjà une localisation préférentielle pour espaces verts au bénéfice de la ville de Lyon a été inscrite au Plan Local d'Urbanisme pour préserver et mettre en valeur l'espace vert qui est au cœur de cet îlot, en complément du square d'Inkermann qui est à proximité.

Les HCL devraient lancer une consultation auprès d'opérateurs architectes au premier semestre 2014, à laquelle les Collectivités seront bien sûr associées, pour aboutir à un projet à la fin de l'année 2014.

**Gérard Collomb**: Donc l'espace paysager, cela va être 54 % du tènement. Cela veut dire quand même un espace de respiration relativement agréable pour ce quartier, on va dire, à

la fois un peu dense dans le ressenti, mais en fait pas dense du tout. Bellecombe a une densité très faible. On va donc donner là un espace de respiration.

**Denis Eyraud** : Oui, puis les rues ne sont pas très larges et ne sont pas plantées pour la plupart.

**Gérard Collomb**: C'est clair que la priorité, si vous voulez, aujourd'hui dans les quartiers à réaménager, on voit bien comment les choses évoluent, d'une part La Confluence, de l'autre part Gerland, après La Part-Dieu, le prochain quartier d'attention pour nous est Bellecombe, sur les limites Lyon – Villeurbanne bien-sûr.

## Transports en commun – Circulation automobile – Parkings – Modes doux – Déplacements urbains – PDU

**Denis Eyraud**: On passe aux transports en commun. La commission « Transports en commun » de l'UCIL parle de l'aménagement de la ligne C3 – Bilan de concertation :

A l'issue de la phase de concertation relative à l'aménagement d'un couloir réservé à double sens pour la ligne C3, l'UCIL regrette la conclusion du SYTRAL consistant à maintenir une exploitation par trolleybus sur cette ligne. En effet, compte tenu du trafic actuel et projeté à moyen terme sur le C3, la création d'une ligne de tramway, malgré un coût naturellement plus élevé que l'aménagement de la circulation des trolleybus, apparaît aujourd'hui comme étant la meilleure solution permettant d'offrir enfin aux usagers un service de qualité sur cette relation dont l'exploitation s'avère problématique depuis de nombreuses années.

La prise de position de l'UCIL, que l'on retrouve sur plusieurs avis déposés dans le cadre de cette concertation, s'appuie sur les nombreuses qualités du tramway (régularité, capacité, confort) ainsi que sur sa meilleure facilité d'insertion au sein d'une voirie urbaine peu largement dimensionnée. La phase d'études techniques qui va être prochainement engagée sur ce projet pourrait-elle amener le SYTRAL à revoir sa position sur ce sujet ?

**Bernard Rivalta**: J'ai déjà expliqué par le passé qu'on pratique par plan de mandat, qu'on a fait un milliard d'euros d'investissements dans le mandat 2001-2008 et qu'on l'aura réalisé d'ici le mois de mars avec la livraison du tramway sur Confluence jusqu'à Debourg, la ligne de métro à Oullins (qu'on a inauguré hier), et parce que je crois que nos finances étaient suffisamment d'aplomb jusqu'à présent.

Je ne sais pas ce qu'il adviendra des élections mais il est clair que pour ce qui nous concerne, on prépare une réflexion sur le sujet, bien qu'elle ne soit pas considérée comme définitive, pour à peu près aussi un milliard d'euros d'investissements de mandat.

Je vous avais dit la dernière fois qu'on est passé de 303 millions de voyages par an en 2001 à aujourd'hui plus de 438 millions.

Ce qui nous amène, ce qui avait été évoqué la dernière fois, à des métros entre autres et des tramways surbookés et la nécessité de transformer la ligne B du métro, d'acheter du matériel pour la ligne D et de retransférer du matériel de la ligne B sur la ligne A. C'est une opération qui coûte déjà 400 M€ à peu près.

**Gérard Collomb** : Je fais une parenthèse là.

Vous comprenez bien que ce qu'explique Bernard Rivalta, c'est que vous avez un tronc central de circulation. Si ce tronc-là (les métros en particulier) est totalement saturé, évidemment cela ne sert à rien de ramener des petits ruisseaux sur la grande rivière parce que la grande rivière ne fonctionnera plus.

La priorité pour 400 M€ est donc de faire fonctionner la grande rivière : d'élargir les rames etc. C'est 400 M€

Bernard Rivalta : C'est le premier challenge.

Le deuxième challenge, comme j'évoquais avant que Gérard Collomb dise son propos, c'est qu'il nous faut continuer à faire progresser le métro jusqu'au sud-ouest de l'agglomération et desservir entre autres les hôpitaux dans le sud-ouest à la fois pour des questions de citoyenneté mais aussi des questions d'environnement avec le contact avec l'Anneau des Sciences et aussi du développement d'un pôle universitaire sur le médical dans cette partielà de l'agglomération qui est en train de se constituer.

L'opération, c'est à peu près aussi 450 M€. Vous voyez donc après ce qu'il reste pour les six prochaines années.

Nous avons également à travailler – et c'est le prolongement de ce que vient de dire Gérard Collomb – non plus sur des lignes qui vont vers le centre mais des lignes qui sont circulaires :

- C'est ainsi qu'effectivement on a commencé l'ébauche de la ligne T5 qu'on fera jusqu'à Chassieu au rond-point René Cassin.
- C'est ainsi qu'on a commencé jusqu'à Debourg et qu'il sera intéressant de continuer ces lignes circulaires jusqu'aux hôpitaux de Grange-Blanche ou de Mermoz – on ne sait pas encore par où il faut passer exactement – pour pouvoir le finir par la suite pour continuer sur ce qui est au PDU le projet appelé A7.

**Gérard Collomb**: Vous voyez donc que le but est de faire en sorte que nos hôpitaux, en particulier les hôpitaux est et les hôpitaux sud, qui aujourd'hui étaient très mal desservis, puissent être desservis. C'est une vraie priorité.

Et puissent être reliés entre eux.

**Bernard Rivalta** : Et donc le peu d'argent qui reste est quand même peut-être à mettre sur cette question-là. Je vous rappelle les coûts : avec une voie réservée aux trolleybus c'est 7 à 10 M€/ Par kilomètre.

Une ligne de tramway, c'est 25 à 30 M€ et une ligne de métro, c'est 100 à 150 M€. C'est cher quand on traverse sous le Rhône, quand on passe comme on l'a fait à 35 m etc. avec les projets techniques compliqués.

Mais vous voyez qu'on est confrontés à un double choix : le problème des circulaires, éviter de continuer la pénétration par d'autres moyens mais renforcer la ligne A du métro, renforcer la ligne B, renforcer la ligne D et continuer à s'articuler sur ces axes-là.

C'est pour cela que le SYTRAL a fait le choix, ce n'est pas parce qu'il est pro-trolley ou antitramway ou autres, je veux dire, chaque fois on essaye de réfléchir en fonction de l'argent qu'on a et en fonction de priorités qui sont celles du développement le plus équilibré de l'agglomération. Sur la ligne C3, nous voulons faire effectivement rapidement ce tracé en site propre à contresens. On a déjà tous les projets, on est déjà prêts. C'est effectivement, pour ce qui nous concerne encore une fois notre projet : matériel, ligne D prolongée, C3 est le premier projet de réseau de surface, que l'on mettra en route assez rapidement, dès que les élections seront passées si on est toujours en poste de responsabilité, pour améliorer le plus rapidement possible cette ligne.

Parce que, de toute façon, je ne vois pas où on irait chercher l'argent pour faire du tramway sur la ligne C3. Ce que je sais quand même, c'est qu'effectivement en faisant ces voies en site propre, on peut préparer pour demain une mutation d'une ligne de trolley, si les temps financiers étaient meilleurs, et que le projet de trolley n'obère pas un projet de tramway ultérieur.

Mais je pense que ce sera à d'autres à décider effectivement dans le temps, parce qu'il y a beaucoup à faire sur d'autres sujets. Voilà pourquoi on a choisi de faire le trolley sur C3 et encore une fois, ce n'est pas pour nous faire plaisir à nous, c'est simplement pour regarder comment on évite une pénétrante supplémentaire en moyens lourds et comment effectivement on se donne plus de moyens de faire du périphérique.

Je rappelle que les deux lignes sont A7 et A8 : A7, c'est celle que je viens d'expliquer, qui va aller jusqu'à Grange-Blanche ou Mermoz et qui va « refinir » sur Villeurbanne le cursus de contournement ; on offre aux gens une nouvelle possibilité de fonctionnement sans être obligés de passer et de repartir dans un autre sens. Et avec la ligne A du métro renforcée, là aussi une nouvelle pénétrante par rapport à tout cela.

**Gérard Collomb**: Et A8, c'est donc une ligne qui sera sur le Boulevard Urbain Est, un boulevard qu'on est en train de construire tranche après tranche et qui sera une deuxième circulaire un peu plus au large sur l'agglomération.

**Bernard Rivalta**: A8, c'est le Boulevard Urbain Est. Vous savez que depuis que nous sommes en responsabilité, nous ne construisons pas des voiries uniquement pour la voirie automobile et que nous défendons la politique de la multi-utilisation des espaces de voiries.

Le Boulevard Urbain Est, au lieu d'être une deux fois deux voies, sera une deux fois une voie, avec une voie réservée pour les transports en commun de chaque côté.

De la même façon, quand on a discuté l'Anneau des Sciences, la façon dont on veut gérer cette affaire, c'est permettre, notamment par rapport à l'ouest, de pouvoir vallée après vallée raccrocher, re-desservir et utiliser une partie de l'Anneau des Sciences pour faire des transports en commun et rééquilibrer une partie des déplacements entre les voitures et les transports en commun à partir de l'Anneau des Sciences.

**Denis Eyraud** : Alors sur le périmètre du SYTRAL :

En tant qu'association d'habitants, et tout en admettant les motifs d'ordre juridique, administratif et financier à l'origine de cette réorganisation, l'UCIL regrette la suppression des lignes TCL desservant les communes de Genas, Pollionay et Vaugneray.

Le cas de la commune de Vaugneray est particulièrement pénalisant pour la population avec la disparition du C24 qui offrait 30 services quotidiens vers Gorge de Loup, remplacé par une ligne départementale nécessitant une correspondance à Craponne avec seulement 15 départs quotidiens.

De plus les habitants ont subi, suite à cette réorganisation, une augmentation importante des tarifs due à la perte de l'accès au réseau TCL avec le titre de transport des Cars du Rhône.

L'annonce récente de la création d'un syndicat unique pour les transports à l'horizon 2015 pourrait-elle améliorer à court terme la situation des habitants résidant dans les communes concernées et plus généralement dans les communes situées à l'extérieur du périmètre des transports urbains ?

**Bernard Rivalta**: D'abord la question de Genas ou de Vaugneray, n'est pas à poser à nous ; elle est à poser aux maires des communes concernées.

Le SYTRAL leur a fait des propositions pour adhérer au SYTRAL. Certaines communes comme Brindas et Chaponost ont adhéré au SYTRAL, avec les contraintes qui sont inhérentes, notamment le versement transport des entreprises et une participation de la communauté de communes.

Il n'y a pas de fatalité à ce que ce soit la Communauté Urbaine qui paye pour la communauté de communes de Vaugneray. Il n'y a pas de fatalité à ce que ce soient les entreprises de la Communauté Urbaine qui payent pour les entreprises de Genas, Vaugneray et autres.

Je rappelle que le rapport de la Chambre Régionale des Comptes contestait justement les dessertes de ces communes au nom de l'équité fiscale. Je n'ai pas envie de me retrouver au tribunal par le Préfet qui, de façon autoritaire, brusquera les choses.

On avait donc étudié, on avait donc fait des propositions. Un certain nombre de communes ont pris leurs responsabilités. Un certain nombre de maires ont pris leurs responsabilités et fait des choix différents (Vaugneray-Genas).

Par contre dans la discussion sur la métropole, la discussion qui a eu lieu entre Gérard Collomb et Michel Mercier sur la création de la métropole, il a été prévu effectivement la répartition des compétences du Département et les compétences comme l'a expliqué tout à l'heure Gérard Collomb.

Nous travaillons donc actuellement avec le Département d'ailleurs, la Présidente du Conseil Général hier l'a souligné lors de l'inauguration du prolongement de la ligne d'Oullins, les équipes du SYTRAL et les équipes du Département travaillent pour mettre sur pied un droit d'inventaire, un système de mode de financement, pour faire en sorte que demain, effectivement, ce qui n'a pas été possible avec Vaugneray aujourd'hui le soit, notamment au niveau du versement transport et notamment au niveau de la participation de la communauté de communes en question.

Nous travaillons donc pour que nous soyons en cohérence avec le 1<sup>er</sup> janvier 2015!

Ceci afin qu'effectivement nous soyons en phase avec la création de la métropole. On travaille donc là-dessus, on est à peu près maintenant arrivés au point.

Et moi je veux bien tout ce qu'on veut, mais si ici on est d'accord pour payer 60 ou 100 M€ pour desservir Vaugneray et un peu plus loin, moi je veux bien tout ce qu'on veut, mais en tant que contribuable je ne suis pas d'accord.

Voilà, je veux dire qu'on est obligés de défendre nos propres intérêts, tout en ayant un esprit suffisamment ouvert, tout en ayant un esprit de dialogue, pour faire en sorte que les choses s'organisent de façon différente en matière de transports en commun.

Donc oui, si effectivement demain cela aboutit à un syndicat du SYTRAL élargi, ou de ce qu'on l'appellera comme on voudra, au niveau du Département, on règlera toute une série

de questions de ce type. Mais on ne les règlera pas en faisant payer certains et pas d'autres, on les règlera en faisant que tout le monde paye sa part.

Je crois que c'est le *minimum minimorum*, quand même, non ? Voilà.

Denis Eyraud : Traction électrique dans les nouveaux tunnels de La Croix-Rousse :

Compte tenu des caractéristiques particulières de son itinéraire à savoir :

- passage dans les tunnels de La Croix Rousse,
- forte déclivité pour accéder au plateau de La Duchère,

il nous semble pertinent d'envisager une exploitation en traction électrique par trolleybus sur la ligne C6 reliant La Part-Dieu au Pérollier par Vaise et La Duchère.

Il est à noter que cette opération pourrait être effectuée à coût relativement minime du fait de l'existence de fils électriques sur plusieurs sections parcourues par cette ligne. Seuls la rue Duquesne, les ponts et les tunnels restent à équiper. Cette extension du réseau trolleybus est-elle actuellement envisagée par le SYTRAL?

**Bernard Rivalta**: Ecoutez d'abord j'aurais besoin de votre appui pour le CIL qui gère la rue Duquesne. Vous voyez ce que je veux dire? Je pense qu'il n'y a pas que des gens qui sont favorables à une ligne de trolleybus en site propre sur ce secteur!

Pourtant, je pense que ce serait utile, puisque je rappelle que nous avons pris la décision de faire le tunnel en modes doux au niveau de La Croix-Rousse, une voie de bus, et qu'effectivement d'ailleurs je n'en ai pas encore parlé, je réfléchis à la façon dont cette voie de bus pourrait être en situation alternée, un peu comme la montée des Soldats où elle est dans un sens le matin à contresens des bouchons et vice versa de façon à regarder cela.

Ce qu'on essaye de faire dans cette affaire, c'est peut-être sauter une étape et passer aux bus hybrides. Vous le savez, on a lancé – et je m'en inquiétais encore ce matin de savoir quels étaient les résultats – sur un an une compétition, entre guillemets, avec les bus hybrides : deux bus de Volvo Renault, deux bus d'Iveco et deux bus de MAN, qui sont des technologies un peu différentes.

Parce que tout le monde parle des bus hybrides, mais personne ne sait combien cela coûte au fil du temps.

75 % des déplacements à Lyon se font sous le mode électrique, ce qui fait que le réseau de Lyon ne produit seulement que 3 % de la pollution. Quant effectivement au prix de l'électricité, vous avez vu, encore ce matin je lisais que le Gouvernement va s'opposer à la hausse de l'électricité chez le particulier, vous connaissez le principe de Lavoisier : il n'y a rien qui se perd, rien qui se crée, tout qui se transforme.

Nous, on va prendre et on a commencé à prendre 70 % d'augmentation de l'électricité sur Lyon. Cela ne me fait pas rigoler tous les quarts d'heure!

Et je rappelle que l'usager paye entre 25 et 30 % donc on essaye de trouver des solutions qui nous permettent de faire en sorte que le coût de gestion des transports en commun ne soit pas explosif. Quand on fait le choix d'un bus hybride, on fait un choix pour 15 ans.

Je voudrais quand même, quand on nous demande d'acheter des bus hybrides, avoir des garanties qui font qu'on ne se retrouve pas complètement assassinés avec une technologie qui au bout de cinq ans ou dix ans ne fonctionne plus et se retrouver avec 150, 200 ou 500 bus hybrides dans les garages.

J'ai donc fait faire un essai sur un an, pour mesurer la consommation. D'abord la consommation varie beaucoup, enfin ce qu'on économise c'est entre 20 et 30 %. Mais si

c'est plat on économise les 30 % et dès que cela commence à être un peu chahuté on n'économie que 20 %. Et comme Lyon aussi a quand même quelques côtes un peu tout autour, il y a aussi des questions à voir.

La deuxième chose, c'est qu'un bus hybride coûte 50 % plus cher qu'un bus normal. Si les pièces et si effectivement les coûts d'entretien et surtout les coûts d'immobilisation, sont trop élevés, on boit le bouillon! Je ne vais pas prendre cette responsabilité d'acheter 1 000 bus hybrides d'un coup comme cela.

On fait donc faire cette étude et ce que je me suis engagé à faire, c'est que si on réussit à peu près dans notre démonstration à prendre le risque, entre guillemets, les lignes qui passeront par le tunnel modes doux seront en bus hybrides. C'est comme cela que je réponds à la question de la pollution dans le tube du tunnel, en essayant de combiner toutes ces réactions : le problème du prix de l'électricité, le problème des poteaux électriques rue Duquesne qui ne font pas rigoler certains, enfin paraît-il, enfin j'écoute ce qu'on me raconte!

A partir de là, il y a donc effectivement la solution du bus hybride qui répondra partiellement ou totalement, parce que si ce sont des batteries, on ne sait pas trop pour l'instant faire 1,6 km uniquement sur des batteries de bus hybrides. Si ce sont des super-condensateurs on peut peut-être y arriver.

Puis on sait bien que la technologie va évoluer bien évidemment au fur et à mesure des choses, donc c'est plutôt vers cette solution qu'on se dirige.

**Gérard Collomb**: Cet après-midi aujourd'hui, sous le tunnel, il y a eu 1 500 piétons et cyclistes. On en avait eu combien pendant les quatre jours de fête ? 100 000 ! J'espère que tout le monde est allé voir le tube modes doux, parce que c'est assez fantastique.

**Denis Eyraud** : Prochain plan de mandat : *Pourriez-vous nous indiquer les hypothèses de développement du réseau par modes de transport, envisagées par le SYTRAL dans le cadre du futur plan de mandat débutant en 2014 ?* 

**Bernard Rivalta**: J'ai partiellement répondu, je crois. D'abord je ne méprise pas les élections. Alors effectivement le principe, c'est que quand on va à des élections, c'est pour les gagner, pas pour les perdre, sinon il faut faire autre chose!

Mais personne ne dit que demain on sera en responsabilité, donc je peux vous dire aujourd'hui qu'on fera un milliard d'investissements, qu'on aura 400 M€ à mettre dans le métro, qu'on aura 450 M€ à mettre dans le prolongement du métro là-bas, qu'on aura à développer la ligne C3 en trolleybus – et ce n'est pas rien non plus –, qu'on aura à développer le prolongement du tramway pour aller jusqu'aux hôpitaux de Grange-Blanche dans ce secteur-là, et cela fera déjà un peu plus que ce dont on dispose.

**Denis Eyraud** : Signalétique dans le centre d'échanges de Perrache : Force est de constater que la signalétique au départ des lignes d'autobus dans le centre d'échanges de Perrache s'est fortement dégradée depuis plusieurs années.

Après l'abandon des deux grands tableaux de départ dans le hall central, cette signalétique se résume aujourd'hui aux écrans type 'VISULYS' implantés au droit de la porte de départ de chaque ligne. Or il s'avère que ces écrans monochromes, associés à une ambiance relativement obscure régnant dans les lieux, font que l'information est quasiment illisible pour les usagers.

Depuis deux ans environ, l'UCIL demande au SYTRAL la rénovation de cette signalétique, laquelle pourrait être effectuée :

- par l'installation à l'entrée des couloirs B et D d'écrans de type 'SITADYN'. Ces équipements, déjà installés en plusieurs points du réseau, délivrent l'heure des deux prochains départs pour chaque ligne concernée; dotés d'un écran en couleur et de grandes dimensions, ils offrent une information lisible, claire et concise;
- par l'installation au niveau de chaque porte de départ d'un écran de dimension identique mais doté d'un écran en couleur de meilleure lisibilité.

**Gérard Collomb**: Alors je vais simplifier la réponse qui devait être double: on va refaire totalement le centre d'échanges, donc cela va être plus que les panneaux, c'est un projet global du centre d'échanges, que je vous invite à aller voir sur le site de la SPL Lyon Confluence parce que vous allez voir que c'est décoiffant.

C'est un grand projet sur lequel on s'est entendus d'ailleurs avec l'Etat, la Région, la SCNF etc. pour avoir les financements. Aujourd'hui, on a fait déjà un avant-projet, on va aller sur l'avant-projet définitif dans l'année et demie qui vient et on lance ensuite les travaux pour une réalisation dans les quatre prochaines années. Enfin, un an de mise au point, ensuite les travaux seront lancés pour quatre ans environ.

**Denis Eyraud**: Je trouve que c'est un excellent projet parce qu'on retrouvera enfin la façade de la gare de Perrache qu'on a perdue avec toutes les implantations des choses en hauteur qui pénètrent aujourd'hui et vraiment cela permettra de retrouver de la visibilité sur l'ensemble de cette façade.

**Gérard Collomb**: Allez voir, c'est vraiment un projet assez extraordinaire. Vous verrez, on redonne du lien entre Carnot et l'espace un peu perdu qui est devant la gare. On enlève les structures qui défigurent la gare, on retrouve les passages en dessous de la gare qui ont été obstrués et qui aujourd'hui ne servent plus à rien. Et on retrouve un centre d'échanges agrandi.

Vous voyez, sous la voûte à un moment donné, vous avez un peu la même chose qu'ici. Il suffit de percer la voûte et au lieu d'être sous une voûte très peu élevée, tout d'un coup vous retrouvez le grand espace. Je crois que cela va être quelque chose, enfin pour les Lyonnais, pour ceux qui aimaient en particulier le cours de Verdun avant qu'il y ait le centre d'échanges, cela va renouer avec un certain prestige de ces lieux.

**Denis Eyraud**: Oui parce que ce qui était compliqué, c'est que déjà c'est une gare qui est entièrement surélevée, son rez-de-chaussée est surélevé au-dessus des voûtes bien entendu. Et en plus la manière d'y pénétrer avait été encore surélevée au premier étage et finalement on remplace cela par un ascenseur qui va relier tous ces niveaux plutôt que d'avoir toutes ces passerelles qui pénètrent dedans. C'est assez intéressant.

Le CIL de Saint-Georges Village nous dit : Concernant le Vaporetto, serait-il possible de maintenir l'arrêt vers la passerelle Saint-Georges ?

**Roland Bernard**: Bonjour à toutes et à tous. Vous savez que le Vaporetto est devenu un peu le joyau de la navigation sur la Saône et on le doit, bien entendu, d'une part à UNIBAIL-RODAMCO qui en avril 2012 a pour une première période de deux ans engagé cette expérimentation de la navette fluviale entre Saint-Paul, Bellecour et La Confluence. Comme vous le savez, vous le constatez, c'est une grande réussite.

Cela a permis bien entendu de renouer avec un mode de déplacement disparu à Lyon depuis un siècle. 320 000 passagers ont été transportés depuis le 4 avril 2012, alors que 80 000 personnes par an étaient espérées.

Fort de ce succès, l'expérimentation est reconduite et l'opérateur étudie la possibilité de mettre en place dès 2014 un deuxième bateau permettant de desservir Vaise et de renforcer les fréquences sur le parcours actuel.

L'arrêt intermédiaire, qui a été déplacé provisoirement du quai Tilsitt vers la passerelle Saint-Georges, a été fait pour permettre justement les travaux d'aménagement des rives de Saône. A l'issue de ces travaux, il est prévu bien sûr de remettre l'arrêt du Vaporetto dans sa position initiale quai Tilsitt, en aval du pont Bonaparte.

Cette disposition est justifiée par :

- une volonté de proximité avec le réseau de transport en commun place Bellecour via la rue Saint-Exupéry;
- une accessibilité aisée avec un escalier et une rampe ;
- une bonne visibilité du pont Bonaparte et de la passerelle Abbé Couturier ;
- des possibilités d'attente proche, puisque dans le cadre du réaménagement des rives de Saône vous avez des bancs en pierre et vous avez la possibilité effectivement de pouvoir vous asseoir :
- un positionnement distinct des bateaux promenades situés quai des Célestins, pour éviter toute confusion, puisque vous savez que vous avez les bateaux promenades qui sont de l'autre côté à la hauteur du quai Saint-Antoine.

Ce positionnement a été travaillé bien entendu avec l'exploitant, qui est comme vous le savez Les Yachts de Lyon, puis avec les services techniques, le maître d'ouvrage du Grand Lyon, qui ont effectivement validé le retour au plus proche du pont Bonaparte.

Je regrette, parce que je le sais, je suis interpellé chaque fois que je me promène sur les rives de Saône en cours de chantier actuellement, par les gens du 5<sup>ème</sup> au pied de la passerelle Saint-Georges. Mais il faut reconnaître que le positionnement de Saint-Georges est aussi difficile à imaginer dans un contexte beaucoup plus central par rapport à la place Bellecour.

Voilà, Monsieur le Président, ce que j'avais à vous donner comme information précise.

Denis Eyraud : Mais il faut les deux arrêts, Monsieur Bernard !

**Roland Bernard** : Mais oui, mais il faut beaucoup d'arrêts parce que beaucoup de gens voudraient des arrêts de partout !

**Gérard Collomb**: Oui, c'est-à-dire que le problème, c'est qu'on ne peut pas faire arrêter tous les 100 mètres, et aujourd'hui tout le monde voudrait le Vaporetto. Donc on va déjà en mettre deux au lieu d'un, cela ne sera déjà pas mal.

**Roland Bernard** : Monsieur le Président, merci d'abord de nous avoir soutenus dans cette opération, je vous le dis aussi.

**Denis Eyraud** : Centre – Presqu'île : *Dans le cadre de l'aménagement des rives de Saône, vous avez prévu de remplacer l'actuel parking Saint-Antoine :* 

Pouvez-vous nous confirmer votre volonté de lancer les travaux du nouveau parking enterré et à quelle date ? Pouvez-vous nous confirmer qu'à cette occasion, les voiries du quartier Saint-Nizier vont être requalifiées dans le cadre d'un programme d'ensemble destiné à rendre ce quartier plus agréable aux piétons et autres modes de déplacements doux, tout en mettant en valeur sa qualité de centralité patrimoniale et en maintenant son caractère commercial?

**Gérard Claisse**: J'espère que vous n'avez jamais douté de notre volonté d'aller au bout de la réalisation du parking Saint-Antoine; c'est donc une manière de vous confirmer très précisément que les travaux de ce futur parking Saint-Antoine vont démarrer au printemps 2014 et s'achèveront trois années plus tard. Les travaux vont donc bientôt être engagés par Lyon Parc Auto.

Ensuite pour ce qui est des réaménagements prévus, vous savez que la réalisation de ce nouveau parking s'inscrit dans le projet Rives de Saône et dans le cadre de la réalisation de la section dénommée, pour ceux qui connaissent bien le projet, 'les terrasses de la Presqu'île', qui vont être un aménagement à venir dans le prochain mandat, sur un espace public de plus de cinq hectares. C'est donc un très gros aménagement qui va être réalisé entre le pont La Feuillée et le pont Bonaparte.

Dans le cadre de ce réaménagement, va être concernée à la fois la requalification de l'ensemble des quais (quai de La Pêcherie, quai Saint-Antoine, quai des Célestins), bien sûr en visant – et c'est tout à fait important, c'est un quai très actif – à la fois à maintenir mais surtout à aller au-delà et à conforter l'ensemble des activités qui se trouvent sur ce quai, c'est-à-dire : les commerces bien évidemment, le marché forain, les bouquinistes, le marché des sapins de Noël. Enfin c'est un quai très animé sur lequel l'objectif du projet va être bien évidemment de conforter l'ensemble de ces activités.

Ce projet va également concerner le réaménagement de l'ensemble des places attenantes au quai haut : bien sûr la place Saint-Nizier, la place d'Albon, la place Antonin Gourju, et j'allais oublier la place du Port du Temple entre la place d'Albon et la place Antonin Gourju. Plus rester dans le secteur de Saint-Nizier, bien sûr la rue des Bouquetiers va être également requalifiée dans le cadre de ce projet.

Enfin il y aura l'aménagement des quais bas, c'est-à-dire dès lors que le nouveau parking sera réalisé, nous pourrons détruire le parking Saint-Antoine existant et retrouver la très large grève qu'il y a sous ce parking pour y réaliser un espace public au plus près de l'eau, retrouver la continuité piétonne sur l'ensemble des berges – vous avez vu qu'une double rampe a provisoirement été installée le long du parc Saint-Antoine – et donc à terme de retrouver cette grève et aménager là un espace public.

J'ai oublié de parler des écoles également, avec l'installation des futures cours d'école puisqu'il y a trois écoles qui sont concernées tout autour de la place Saint-Nizier, qui seront réaménagées dans le cadre de ce projet.

Je souligne que là encore nous avons eu une concertation, en comité un peu restreint, mais bien sûr des réunions :

- avec les écoles et les parents d'élèves pour travailler avec eux sur les futures cours d'école :
- avec les forains qui ont fait bouger le projet sur l'installation du futur marché forain du parc Saint-Antoine qui sera bien sûr maintenu dans son intégralité, que tout le monde soit rassuré ;
- avec les bouquinistes ;
- également avec le Comité d'Intérêt Local, le Conseil de Quartier.

En période préélectorale, on ne peut pas vous faire un retour sur le programme qui a été finalement défini, mais en deux mots il vous faut savoir que le programme a bien bougé suite à l'ensemble de ces réunions, aussi bien en ce qui concerne le futur marché que les bouquinistes, la question du stationnement ou la question de l'aménagement global de ce secteur.

Je pense qu'en début du prochain mandat, on pourra revenir en dialogue autour de ce projet, qui sera un très beau projet et qui va bouleverser complètement le quartier.

**Gérard Collomb**: Je réexplique en deux mots. On construit un nouveau parking sous la voirie. Quand on a construit un parking qui est hors eau, hors crue, on casse l'ancien qui se trouve sur une belle plage de la Saône et là, on fait ce qu'on appelle 'les terrasses de la Presqu'île'.

On avait cinq candidats, on va donc en choisir un en février. Il y a deux séries de projets, on va dire, les uns plus minéraux, plus bâtiments, enfin mise en valeur du patrimoine et les autres plus nature dans la ville.

Gérard Claisse: Les résultats du concours sont effectivement en février.

**Gérard Collomb**: Mais quel que soit le projet, je n'en sais rien encore puisqu'il y a un jury retenu, vous verrez que ce sera un projet qui va changer La Presqu'île.

**Denis Eyraud**: CIL de Monplaisir dit: *Le parc Blandan vient d'être partiellement inauguré* dans le 7<sup>ème</sup> arrondissement. La création d'une passerelle d'accès sur voie ferrée depuis le 8<sup>ème</sup> arrondissement a été abandonnée: aucun itinéraire piéton ni cycliste n'existe à ce jour, tant vers l'entrée sud (rue de l'Epargne) que vers l'entrée Nord.

Qu'est-il envisagé, et à quelle échéance, pour faciliter ces accès en modes doux dans le quartier de Monplaisir ?

**Gérard Claisse**: Je ne vais pas revenir sur la qualité de l'aménagement du parc Blandan. J'invite tous ceux qui ne le connaissent pas encore à aller s'y promener. C'est vrai que là le patrimoine a été véritablement très bien mis en scène avec un très beau projet d'aménagement.

L'accessibilité au parc par le 8<sup>ème</sup> arrondissement est effectivement une question importante qui a émergée et est revenue régulièrement au terme de la concertation. Il y a deux accès, un accès nord et un accès sud.

On va commencer par l'accès nord. Là je démens quand même le fait qu'il n'y ait pas d'accès piéton, modes doux et deux-roues côté nord. Si on prend l'avenue des Frères Lumières, Guillotière, on a un accès qui n'est encore pas idéal et parfait, mais qui est très largement aménagé à la fois en pistes cyclables et avec des trottoirs quand même confortables, sécurisés etc.

Le véritable problème est effectivement l'accès sud. Je ne reviens pas sur les raisons pour lesquelles une passerelle n'est pas possible pour réaliser un accès 8ème par Blandan audessus du tram et des voies ferrées. Je crois qu'on a eu l'occasion de l'expliquer plusieurs fois.

Sur l'accès sud, un aménagement provisoire a été installé. Alors il n'est pas totalement confortable, mais il est au moins sécurisé, ce qui n'est déjà pas mal dans le contexte complexe du pont du chemin de fer. Vous avez vu qu'une voie réservée à l'automobile a été prise pour mettre un bornage en béton avec une lisse en bois au-dessus afin d'aménager au

moins provisoirement un accès sécurisé, je ne dis pas confortable, mais à la porte de la rue de l'Epargne qui est l'accès sud du parc Blandan.

C'est un aménagement provisoire. L'idée est bien évidemment de réaliser un aménagement définitif mais qui est à raisonner au sens large modes doux, c'est-à-dire piétons / vélos, sur un axe qui fait en gros Mermoz / Garibaldi / centre-ville. Les études de la réalisation de cet axe modes doux sont en cours de réalisation. L'idée est effectivement d'avoir un axe piéton qui est à conforter, mais aussi vélo sur l'ensemble de cet axe-là.

Différents scénarios sont envisagés, les études sont en cours au niveau de la voirie. Je ne doute pas qu'au prochain mandat, après, le futur Exécutif sera en capacité de décider de cet aménagement qui visera à rendre pérenne – c'est un peu l'objectif recherché – notamment la traversée du pont tel qu'elle est aménagée de manière provisoire actuellement, mais en la rendant accessible à la fois aux piétons et aux modes doux.

C'est donc un sujet sur lequel les études sont en cours. Il n'y a pas de calendrier à donner pour l'instant, mais une volonté d'améliorer et de trouver une solution pérenne pour cette accessibilité du 8<sup>ème</sup> au parc Blandan, parce que le parc Blandan bien sûr est également un parc pour le 8<sup>ème</sup> arrondissement.

**Denis Eyraud**: Il y avait encore deux questions pour le Sytral.

**Gérard Collomb** : C'est Monsieur Bossuet qui va répondre.

**Denis Eyraud** : Elles étaient donc posées par le CIL Beauregard – Champ-Blanc de Décines et je les mets ensemble :

- Quels nouveaux moyens de transport le SYTRAL envisage-t-il de mettre en place afin d'assurer une meilleure desserte des communes de l'est lyonnais, afin de faciliter les déplacements nord-sud, de permettre un accès rapide vers les zones industrielles de Corbas, Saint-Priest, etc. ?
- Comment la densification urbaine envisagée dans ces mêmes communes sera-t-elle anticipée afin de permettre aux habitants de pouvoir se déplacer dans l'ensemble du territoire, en utilisant les transports en commun ?

Philippe Bossuet: Bonsoir. Ecoutez sur la première question, il y a déjà un certain nombre de lignes qui ont été mises en place justement nord-sud dans le cadre d'Atoubus et qui ont été améliorées depuis. Je pense notamment aux lignes 76 qui vont de Décines Grand-Large jusqu'à Saint-Priest puis la ligne Zone Industrielle 1 puisque vous savez qu'on a mis en place un certain nombre de lignes Zone Industrielle qui ont des fréquences plus élevées le matin et le soir pour permettre effectivement aux employés d'aller et de venir par rapport à leur zone d'emploi.

Un peu plus à l'ouest aussi au niveau du Boulevard Urbain Est qu'évoquaient tout à l'heure le Président Rivalta et le Président Collomb, on a mis en place également les lignes 52 et 93 (la 52 plus au nord, la 93 plus au sud) qui préfigurent la ligne A8 qui était évoquée, et qui permettent ainsi de lier en couronne, en rocade, les secteurs de Décines / Vaulx-en-Velin avec Saint-Priest / Bron puis jusqu'à Vénissieux et Saint-Fons.

Sur la deuxième question par rapport à la densification urbaine, pour faire très court je répondrai que dans le cadre des réflexions et des études qu'on a déjà engagées par rapport à la question du lien urbanisme / transport et donc PLU-H et PDU, nous avons notamment engagé, avec le Grand Lyon et l'aide de l'Agence d'Urbanisme, une étude qu'on appelle « Capacité/Capacité » sur la capacité ou le potentiel de construction dans les secteurs de

l'agglomération et notamment dans les secteurs est, à regarder en lien avec la capacité du réseau, notamment lourd, de transports en commun.

C'est ce qui faisait dire au Président Rivalta tout à l'heure effectivement qu'un certain nombre de signes nous sont donnés, notamment par rapport à l'évolution de la capacité de ces réseaux (métros, tramways, puis bus, ce qui est un peu plus facile parce que plus souple à faire).

La réponse sur cette question est qu'on y travaille dans le cadre des réflexions du PLU et des pré-réflexions visant la mise en révision du Plan de Déplacement Urbain qui aboutiront aux mêmes horizons. Avec ces réflexions, on va essayer d'harmoniser les capacités résidentielles qui seront données pour des nouvelles constructions dans des secteurs, dans des villes ou dans des quartiers, par rapport aux capacités soit existantes des réseaux, quitte à les développer sur les lignes existantes, et également quitte à développer un certain nombre de lignes nouvelles. Cela a été évoqué tout à l'heure par nos deux Présidents.

Puis sur le long terme – puisque je vous rappelle que l'horizon du Plan Local d'Urbanisme qui est en cours de révision, quand il sera voté, c'est un horizon sur dix / douze ans au moins – ce sera aussi l'horizon du prochain Plan de Déplacement Urbain.

**Gérard Collomb**: Vous voyez que vous avez aujourd'hui une ligne de tramway qui va à Eurexpo et une ligne de tramway T3 qui va aller s'embrancher sur le Grand Stade. On peut imaginer qu'à terme ces deux lignes se rejoignent et donc aujourd'hui on va créer une voirie, une desserte provisoire par car, par bus, mais évidemment cette voirie à terme peut être transformée en ligne de tramway qui reliera les deux et qui fasse qu'on puisse avoir la boucle et passer, on va dire, du nord de cette zone au sud de cette zone.

**Denis Eyraud**: Il y a trois autres questions qui concernent les transports:

- Le CIL des Etats-Unis nous dit : Pouvons-nous connaître le planning des travaux pour le prolongement de la ligne T1 de la station B Debourg aux Etats-Unis, pour se connecter avec le T4, puis ensuite rejoindre le T2 et la ligne D dans le 3ème arrondissement ?
- La deuxième question du CIL de Champvert est : *Pouvons-nous nous confirmer le maintien de la règle 'Montée à l'avant' dans les transports en commun ?*
- La troisième du CIL de Vaise est : La population vieillissant, il serait souhaitable que les hôpitaux hors intra-muros soient mieux desservis par les transports en commun. Que prévoyez-vous pour répondre à ce besoin de la population ?

**Gérard Collomb** : Je réponds d'un mot parce qu'il faut essayer, à cette heure de la soirée, de résumer les réponses.

Ce que l'on vous a dit tout à l'heure, c'est que concernant hôpitaux sud et hôpitaux est, on veut les desservir par des lignes de métro pour l'un et de tramway sur l'autre.

Sur la montée à l'avant, bien sûr qu'on maintient, mais c'est un combat perpétuel.

Sur la ligne T1, tout à l'heure Bernard Rivalta vous a dit que dès le début du mandat suivant on prolonge Debourg pour aller au moins jusqu'aux hôpitaux.

**Denis Eyraud** : La commission « Piétons » de l'UCIL nous dit : La diversification des modes doux et le nécessaire partage de la rue impliquent une évolution citoyenne des comportements de tous pour que chacun soit respecté. Quand pensez-vous mettre en place sur le Grand Lyon une communication sur ces nouvelles pratiques et une formation de tous

sur les nouvelles règles de partage de la rue ? Formation qui doit commencer au niveau scolaire. Des opérations de prévention et communication étant nécessaires pour que chacun prenne de nouvelles habitudes, comment pensez-vous mettre en œuvre ces opérations ?

Ensuite : La mise en place de voitures électriques en location est une initiative louable, mais leur caractère très silencieux pose un problème de sécurité pour les piétons qui ne les entendent pas. Comment pensez-vous régler ce facteur de risques ?

**Gérard Collomb**: D'abord je vais faire un petit cadeau au Président comme il m'a remis beaucoup de documents, mais il le connaît sans doute: c'est un petit document qui s'appelle *Ma Ville à Pied* qui présente l'ensemble des déplacements piétons. Comme on avait lancé un plan 'modes doux', on va lancer un plan 'piétons' spécial et on le présente lors de la prochaine séance du mois de janvier.

On en avait discuté avec Les Droits du Piéton il y a quelques mois. Donc voilà, c'est un plan qui va globaliser un peu toutes nos réflexions. C'est un plan-cadre au départ, qui va ensuite permettre, comme on a développé les modes doux plutôt aujourd'hui cyclistes, de développer un plan modes doux piétons, de manière à pouvoir faire en sorte que ce qui est quand même le mode de déplacement majeur puisse être conforté dans l'agglomération.

**Denis Eyraud** : Et les voitures électriques qui ne font pas de bruit ?

**Gérard Collomb**: Sur les voitures électriques, en tout cas sur Bluely par exemple, louez-en une un de ces jours: vous avez dans les zones denses un petit mode qui s'appelle grillons. Vous appuyez donc quand vous êtes en zone dense sur un bouton à l'intérieur de la voiture et cela vous fait un bruit de grillons. Cela alerte donc les piétons mais plutôt que d'avoir un truc un peu bruyant et sonore, vous avez le chant des cigales autour de vous. Je trouve que ce n'est pas mal.

## Propreté – Espaces verts – Sécurité

**Denis Eyraud**: L'UCIL et le CIL du Point du Jour vous posent la question: *Plus d'un an après la mise en service du centre d'appels, d'informations et réclamations GRECO, répondant aux attentes des habitants, quel bilan pouvez-vous faire sur ce dispositif?* 

**Gérard Claisse**: Alors je vais vous le faire très rapidement. Cela fait effectivement un an. GRECO, je ne sais pas si tout le monde connaît ici, c'est le centre de contact téléphonique qui a été lancé le 10 septembre 2012 au Grand Lyon, qui est censé répondre à l'ensemble des demandes d'information et de renseignement et bien sûr à l'ensemble des demandes d'intervention, plaintes, réclamations, notamment sur les compétences du Grand Lyon ayant trait au cadre de vie, à la propreté, à la voirie, à l'eau, à l'assainissement.

Gérard Collomb: Qui 'répond', pas 'censé'.

**Gérard Claisse**: Je vais y venir. Un bilan qui est en cours, une évaluation a été faite, le bilan est en train d'être finalisé. Je présenterai en Commission Consultative le bilan de manière détaillée. Vous avez, pour ceux qui sont membres de la commission, une visite du centre de contact qui a été organisée début janvier et le bilan vous sera présenté dans le détail en janvier.

Je vais simplement vous dire quelques mots très rapidement. Tout d'abord c'est un service qui est très utilisé. Aucune publicité grand public n'a été faite et il y a déjà eu 40 000 demandes en un an sur ce service d'information et surtout de réclamation.

C'est un service qui a une très bonne qualité de service, puisqu'on répond à 95 % des appels. Les standards en matière de centre d'appels sont plutôt de 85 % donc vous voyez qu'on a un niveau de taux de réponse très élevé aux appels qui sont fournis.

Quant au niveau de satisfaction des usagers, une petite enquête a été réalisée, enfin déjà une enquête significative, auprès des usagers :

- Ils nous disent : « Cela nous simplifie la vie » à 85 %, aucun ne dit : « Cela me complique la vie », donc tous pensent que cela leur simplifie la vie.
- Le service est très efficace ou efficace à 85 %, aucun ne dit : « Le service n'est pas efficace ou peu efficace ». Là encore c'est un plébiscite.
- Les délais de traitement sont considérés comme étant très courts ou courts. Quand on dit 'délais de traitement', ce n'est pas le délai qu'on met à répondre à la personne, c'est le délai que l'on met à régler le problème qui a été soumis par la personne.
- Enfin il y a un plébiscite sur la qualité de l'accueil qui va tous vous donner envie d'appeler les téléconseillers, puisque 97 % des gens qui ont utilisé GRECO enfin des gens qui ont été interrogés, considèrent que l'accueil est très agréable.

N'hésitez donc pas, appelez le 04.78.63.40.00, vous aurez des personnes professionnelles de l'accueil qui consacreront leur temps, leur énergie, leur compétence à vous recevoir et à répondre à vos attentes.

**Denis Eyraud**: Cela me conforte dans le fait que l'UCIL a bien fait de demander ce genre de choses, parce que c'est effectivement très utile.

On vous demande : Pouvez-vous nous préciser les différentes prérogatives en matière de nettoiement des abribus entre le Grand Lyon, le SYTRAL et la société Decaux ? Qui est responsable du nettoyage des arrêts des tramways ?

**Nicole Sibeud**: Oui, donc les abribus, c'est la société Decaux qui est responsable du nettoyage. La Direction de la Propreté intervient sur l'horizontal, c'est-à-dire le sol. Et pour les stations de tramway, c'est la société Starnet Serelec qui est missionnée par le SYTRAL. Les choses sont donc bien réparties et cela ne pose normalement aucun problème.

**Denis Eyraud** : Le CIL Mermoz – Laënnec – Transvaal dit : *Pouvez-vous nous indiquer le calendrier de remplacement des silos à verres actuels par des silos enterrés ? Quelles sont les règles et les contraintes déterminant le choix de ce calendrier ?* 

**Nicole Sibeud**: Les silos à verres enterrés sont mis en place au moment des aménagements. Là pour ce qui concerne la ZAC Mermoz, il y a donc trois silos enterrés prévus: un en 2014, un en 2015 et le troisième en 2016.

**Gérard Collomb**: Je dis aux services qu'il faut faire attention, parce que sur La Duchère on a mis des silos enterrés et ce n'est pas forcément la panacée parce qu'autour les gens mettent de l'huile partout, des vieux trucs, etc. et ce n'est pas si terrible que cela. Je demande donc de l'expérimentation avant de l'extension. Oui, il faut faire un bilan des choses.

**Denis Eyraud** : Le CIL de Vaise demande : *Pourquoi les abribus ne sont-ils pas tous équipés de corbeilles de propreté ?* 

Je joindrai celle du CIL Sans-Souci : Les corbeilles de propreté du Grand Lyon en plastique sont fréquemment vandalisées ou incendiées. Pourquoi ne pas les remplacer progressivement par des corbeilles en métal ?

**Nicole Sibeud**: Je répondrai très rapidement concernant les abribus. Quand ils ne disposent pas de corbeille à papier intégrée à l'abri, c'est parce qu'il y en a à proximité. Et on fait très attention à ce qu'il y ait des corbeilles propreté vraiment bien réparties sur le territoire.

En ce qui concerne la deuxième question sur la robustesse des corbeilles en plastique, le choix de ces corbeilles a été fait il y a un an, donc on a un marché actuellement. C'est vrai qu'on a des problèmes avec la société pour l'entretien de ces corbeilles qui se dégradent notamment sur leur mode de fixation. On est donc en train de regarder pour remédier à ce problème-là.

Ceci dit, ce sont des corbeilles qui sont remplacées systématiquement dès qu'elles sont dégradées.

**Denis Eyraud** : Je dirais que le problème, c'est quand même qu'elles brûlent plus facilement qu'en métal mais je ne suis pas persuadé qu'il ne faille pas changer une en métal si on y fout le feu!

Nicole Sibeud : Exactement et cela coûte bien plus cher.

**Denis Eyraud** : Des sachets pour les déjections canines sont disponibles en mairie. Comment est organisée l'information destinée au public ? Cette distribution sera-t-elle pérennisée ?

**Gérard Collomb**: Tout à l'heure on m'a dit qu'on avait arrêté cela, j'ai dit : « Ce n'est pas bien, on va en remettre ». Je trouve que c'est très utile parce que s'il y en a en mairie, lorsque l'on prend quelqu'un qui n'a pas de sachet, il ne peut pas dire : « Je ne savais pas, je n'en avais pas ». Il y en a en mairie, on informe, et après, on peut réprimer de manière plus importante et il faut réprimer parce que les crottes de chien, c'est quand même un des grands fléaux de la ville aujourd'hui.

**Denis Eyraud** : Concernant les bacs poubelles privés restant en permanence sur les trottoirs et chaussées : quelle verbalisation peut être envisagée ?

**Gérard Collomb**: Je donne aussi la réponse. J'ai dit qu'on reprend contact avec les régies et derrière, s'il y en a qui n'obtempèrent pas, je crois que c'est dans deux quartiers particuliers, alors on sévira.

**Denis Eyraud**: On a une question récurrente posée par les CIL Saint-Just – Saint-Irénée – Fourvière, Saxe-Brotteaux et Mermoz – Laënnec – Transvaal: *Quelles sont les prévisions de nouvelles installations de toilettes publiques? Elles font cruellement défaut dans des quartiers touristiques (Fourvière) ou nouvellement aménagés (place Général Brosset). Une amélioration de la signalétique des toilettes publiques serait également souhaitable.* 

**Mathias Delobel**: Je vous remercie Monsieur le maire. Rapidement, pour situer le sujet, sur le territoire de la Ville de Lyon on compte 191 sanitaires et la Ville de Lyon consacre à peu près 1 M€ par an à leur entretien et à leur maintenance.

Ceci étant posé, effectivement il est bien envisagé que la mise en place de nouveaux sanitaires et notamment avec un mode de gestion sur le mode de la location maintenance,

soit déployée au fur et à mesure des projets d'aménagement (notamment les rives de Saône, Mazagran, Girondins, parc de Gerland, Clos Layat).

Pour autant, sur les deux cas particuliers cités dans la question des CIL, d'une part pour ce qui est du cas particulier de Fourvière, on est soumis et tenus de respecter l'avis de l'architecte des Bâtiments de France. Or sur Fourvière, en raison du site remarquable, un avis favorable est exclu.

Par conséquent, il s'agit de continuer à faire avec la Maison du Pèlerin, qui est sur le côté de l'esplanade de Fourvière et qui assure pour l'instant la fonction en partie de toilettes publiques, mettant à disposition une bonne dizaine de sanitaires. Ceci étant dit, on peut toujours effectivement améliorer la signalisation.

Pour ce qui concerne la place Général Brosset, trois sanitaires sont implantés à proximité immédiate de cette place. Par ailleurs, dans le cadre du réaménagement de cette place et de la création du parking sous-terrain, on est dans l'impossibilité technique de mettre en place un sanitaire sur la dalle même du parking. En revanche, il y a bien dans le parking un sanitaire. Là encore, il peut donc tout à fait être envisagé d'améliorer la signalétique.

**Denis Eyraud**: Non mais j'insiste sur le fait que la signalétique de tous ces sanitaires est très importante, or il n'y en pratiquement pas. Et si on en met, c'est justement pour que les touristes, les gens y aillent et ne fassent pas leurs besoins dans les allées.

**Gérard Collomb**: Je suis d'accord avec vous, surtout qu'on a passé un marché avec Decaux, parce que le problème n'est pas d'installer des sanitaires, c'est qu'ils restent propres tout le temps. Ils savent faire cela mieux que nous, donc aujourd'hui on est en train d'accroître le nombre de sanitaires qui sont avec Decaux, de manière à ce que cela reste propre tout le temps.

## Paysages – Patrimoine

**Denis Eyraud**: La Renaissance du Vieux-Lyon dit: Le classement UNESCO a donné à Lyon une reconnaissance mondiale. Le Vieux-Lyon est une des clefs de voûte de ce vaste dispositif qui a boosté l'afflux de touristes à Lyon. Comment la ville, dans une dynamique de progrès, entend-elle:

- préserver un équilibre tolérable entre habitants et touristes dont un nombre toujours plus important afflue dans le centre historique ?
- deuxièmement, maintenir une économie plurielle alors qu'elle a de plus en plus tendance à devenir une mono économie uniquement à destination des touristes ?

**Gérard Collomb**: Si vous voulez, premièrement on essaye de faire d'autres parcours touristiques. Par exemple sur La Croix-Rousse où il y avait plutôt besoin de revitaliser le bas des pentes, on essaye de construire un parcours qui fait qu'avec la rue Romarin réaménagée, le passage Thiaffait, on remonte petit à petit sur la montée de la Grande Côte et donc qu'on fasse d'autres parcours.

Je crois qu'on flèche beaucoup aujourd'hui La Confluence. On est donc en train d'élargir la zone. C'est un peu ce qu'on fait d'ailleurs sur la Fête des Lumières, où cela allait depuis le parc de la Tête d'Or jusqu'à Gerland avec la mise en lumière de la Halle Tony Garnier. On essaye donc d'élargir les parcours touristiques, de manière à ce que les gens ne

connaissent pas que le Vieux-Lyon. Mais, il faut reconnaître quand même que le Vieux-Lyon, c'est bien, et que les gens aiment aller dans le Vieux-Lyon.

Ce qu'on a donc essayé de faire, c'est d'abord d'avoir de la vidéoprotection, et d'étendre sur Saint-Georges, de faire en sorte que ce soit à la fois Saint-Paul, Saint-Jean, Saint-Georges et d'étendre effectivement la zone. Mais après, cela ne se décrète pas, cela se construit dans la durée, c'est ce qu'on essaye de faire.

Mais vous avez vu qu'on a mis de la signalétique un peu partout, des bornes un peu partout, de manière à pouvoir guider les touristes.

**Denis Eyraud**: Le CIL du Point du Jour nous dit: *Quelle est la règle de remplacement des arbres d'alignement qui sont supprimés? Certains sont remplacés au plus vite, pour d'autres il est très difficile, voire impossible, d'obtenir une information précise.* 

Comment sera assurée efficacement, dans le futur, la protection des EBC (Espaces Boisés Classés) alors que l'on peut constater que nombre d'arbres classés non malades disparaissent aujourd'hui (plus ou moins malencontreusement) lors de chantiers.

**Pierre Abadie**: Alors en effet, il y a plusieurs règles pour le remplacement des arbres. D'abord, lorsque les arbres périssent accidentellement suite à accident ou maladie, ils sont remplacés lorsqu'il n'y a pas de programme d'aménagement qui est prévu. Lorsqu'un programme d'aménagement est prévu, bien sûr l'arbre n'est pas remplacé en attendant la réalisation de l'aménagement. C'était important de le rappeler.

On rappelle quand même que le patrimoine est important : 85 000 arbres. Souvent les gens constatent facilement l'abattage des arbres, mais oublient souvent qu'il y a énormément de remplacements dans ce cadre-là.

**Gérard Collomb**: Dans ce mandat 2008-2012, 15 000 arbres ont été mis en place, c'est beaucoup! On a donc une politique de l'arbre qui est très forte et comme je vous le dis, on essaye de faire en sorte, concernant les corridors dont je vous parlais tout à l'heure, de les bâtir peu à peu.

**Denis Eyraud** : Le CIL Mermoz – Laënnec – Transvaal nous dit : *Malgré les efforts réalisés, il reste encore beaucoup de câbles électriques aériens. Que compte faire le Grand Lyon pour diminuer cette pollution visuelle ?* 

**Pierre Abadie**: Je vais d'abord peut-être rappeler que quand on parle de câbles électriques, bien sûr c'est de la basse tension, mais souvent on ignore qu'il y a d'autres câbles qui sont en aérien. Je rappelle que vous avez l'éclairage public, la sonorisation, France Télécom, la fibre optique dans certains cas, donc on a énormément de câbles, d'où une coordination qui doit être faite.

Pour la basse tension, c'est bien sûr une compétence des communes qui pour la majorité l'ont confié au Grand Lyon : 48 communes l'ont confié à mon syndicat le SIGERLY. La Ville de Lyon a gardé la compétence donc c'est elle qui est en charge de l'enfouissement, sachant que pour la Ville de Lyon il y a très peu d'enfouissement en fait puisque je rappelle qu'il y a à peine 2 % de son linéaire qui est en aérien, donc il y a de très faibles pourcentages. Et d'ailleurs souvent il est en façade de bâtiment donc très difficile à enfouir dans les réseaux.

Alors la politique d'enfouissement des réseaux qui est menée est qu'elle est faite au fur et à mesure des programmations de travaux de voirie, bien entendu, pour faire des économies. Les communes décident donc en programmation avec le Grand Lyon d'enfouir les réseaux si nécessaire.

**Denis Eyraud** : Alors nous arrivons à la dernière question, celle du CIL Saxe-Brotteaux qui m'est cher d'ailleurs : *Quel est le devenir des bâtiments de l'ex Muséum d'Histoire Naturelle dit Musée Guimet ?* 

**Gérard Collomb**: Je dois dire que nous avions des contraintes. Premièrement, il y a un environnement de logements extrêmement dense, donc il ne faut pas avoir d'usage trop bruyant. Deuxièmement, il n'y a pas de parking, donc il faut plutôt venir en transports en commun ou à pied. C'étaient les deux contraintes.

Mais Denis Eyraud m'a fait une suggestion tout à l'heure que je vais mettre à l'étude et qui, à mon avis, est une suggestion intéressante. Je vous en dirai plus dans quelques temps.

**Denis Eyraud** : Je vous remercie Monsieur le Président d'avoir assisté à toute cette séance et répondu aux questions des CIL.