

Réponses EELV à UCIL

Maintenant, la Métropole pour nous avec Bruno Bernard

PARTICIPATION CITOYENNE

- Quelle place comptez-vous donner aux citoyens et à leurs associations (dont les CIL et l'UCIL) dans les projets d'aménagement impactant leur cadre de vie.

Nous souhaitons mettre le principe de co-construction au cœur de nos politiques publiques sectorielles. Les citoyen-ne-s qui pourront exprimer leurs besoins et de leurs attentes et participeront à élaborer les solutions. Par exemple, nous mettrons en place des comités d'usagers TCL par circonscription et / ou par ligne de bus. D'autres ateliers de participation seront étudiés, tels que des ateliers d'urbanisme populaire pour impliquer les citoyen-ne-s dans les projets d'aménagement, ou encore avec des usagers des maisons de la Métropole. Nous renforcerons également le Conseil de Développement de la Métropole de Lyon afin de l'ouvrir à davantage de citoyen-ne-s et assurer la prise en compte de ses travaux dans les décisions métropolitaines.

- Quelle participation citoyenne comptez-vous instaurer dans le fonctionnement institutionnel des communes et de la métropole ?

Au niveau municipal, nous encouragerons vivement la mise en place d'une démocratie vivante et proche des citoyen-ne-s afin qu'ils participent davantage à toutes les étapes de conception et mise en œuvre d'une politique publique ou d'un projet. Par exemple par l'instauration de dispositifs d'intelligence collective comme un Conseil consultatif citoyen composé de citoyen-ne-s tiré-e-s au sort qui auront pour mission de garantir le respect de traitement des propositions citoyennes et de proposer l'usage du référendum citoyen sur des projets de grande ampleur. Les habitant-e-s seront également impliqué-e-s au niveau métropolitain, par exemple via le Conseil de Développement ou en proposant des projets financés par un budget participatif.

DEPLACEMENTS URBAINS

- Quelles sont vos propositions pour faciliter la marche à pied dans et à l'extérieur de la ville (cheminements piétons suffisamment larges, continus et protégés) ?

Nous appliquerons un Plan Piéton Métropolitain qui comprendra des aires piétonnes, des espaces de repos et une signalétique adaptée. Un Plan Piéton permet d'avoir une vision globale et de valoriser ce mode de déplacement. Nous allons d'abord améliorer les voies existantes pour les rendre accessibles à tous et toutes.

- Quels moyens seront consacrés à la suppression des dysfonctionnements criants constatés actuellement sur les cheminements piétons des voiries existantes ?

Nous serons à l'écoute des citoyen-ne-s pour coconstruire l'espace public, et prendre en compte leur besoins. De plus, nous créerons une « brigade accessibilité » qui pourra être interpellée directement par les citoyen-ne-s afin de garantir l'accès à tous les espaces publics pour les personnes en situation de handicap.

- Quelles sont vos propositions pour favoriser les déplacements à vélo (nouveaux aménagements cyclables continus et protégés, organisation et sécurisation du stationnement des vélos) ?

Nous mettrons notamment en place le Réseau Express Vélo : sécurisé, séparé du trafic général, continu, confortable et familial. D'ici la fin du mandat, 250km de pistes cyclables seront aménagés. Ce réseau reliera notamment les universités entre elles, afin de faciliter les déplacements étudiants.

- Comment pensez-vous faire respecter les règles du partage de la rue par les piétons, les cyclistes, les usagers des nouveaux engins de déplacement personnels motorisés et les automobilistes (campagnes de sensibilisation et d'éducation, verbalisation) ?

Nous mènerons à la fois des politiques de médiation pour apaiser les relations entre usagers et une politique de répression, par exemple par la vidéo verbalisation. Nous sanctionnerons les stationnements et circulations illégaux sur les voies cyclables et respect des sas vélo et des passages piétons, ainsi que les infractions au code de la route de la part des cyclistes et de trottinettes. Sur le long terme, nous ferons passer aux enfants un permis « vélo – trottinette » afin de leur apprendre les règles du partage de la rue.

- Dans le cadre du prochain plan de mandat, quelles sont vos principales propositions pour le développement des transports en commun (métros, tramways, bus, téléphériques, navettes fluviales...)?

Notre plan de transport en commun est réaliste, budgétisé et concret, sans être figé, puisque nous souhaitons privilégier une co-construction avec les habitant-e-s. Notre action se structure autour de trois axes : un plan d'action en 24 mois (amélioration et création de lignes de bus), des investissements importants d'ici 2025 (mise en place de BHNS, nouvelles lignes de tramways, mise en place du Réseau Express Métropolitain et télécabines) et des études pour construire l'après 2025. Nous vous transmettons en pièce jointe notre dossier de presse sur nos mesures détaillées mobilités.

- Quelle est votre position sur la réalisation de la future ligne de métro E ?

Nous devons avoir une vision à long terme de l'évolution de nos transports en commun, c'est pourquoi nous lancerons des études et des travaux pour la prolongation et la création de nouvelles lignes de métro. De telles infrastructures sont structurantes pour un territoire et c'est pourquoi il est très important de faire les bons choix en la matière. Il ne s'agira pas d'études pour justifier une

promesse électorale ou de réaliser des prolongements de métro en fonction de la couleur politique du maire mais bel et bien de construire, avec les Grand·e·s Lyonnais·e·s, un réseau cohérent dans son ensemble. Ainsi, nous étudierons la création du Métro E entre Tassin – Bellecour – Part Dieu.

- Quelle est votre position sur l'aménagement long terme du Nœud Ferroviaire Lyonnais ? Comment comptez-vous coordonner les TER de l'étoile ferroviaire lyonnaise avec les TC du SYTRAL et obtenir une tarification unique ?

Nous allons créer le Réseau Express Métropolitain (REM). 35 gares sont situées sur le territoire de la Métropole : proposer des alternatives à la voiture en périphérie passe donc nécessairement par le renforcement du réseau ferré de l'aire urbaine lyonnaise. En premier lieu, nous mettrons en place l'intégration tarifaire totale de la billettique TCL/TER sur le territoire de la Métropole (les trains TER pourront être empruntés avec un titre TCL). Ce réseau sera constitué des lignes TER existantes de l'aire urbaine, de tronçons de lignes nouvelles à créer ainsi que de lignes de bus express là où le réseau ferré est inexistant. Ce réseau dépasse le périmètre de la Métropole et devra être construit avec les collectivités partenaires (Région et collectivités de l'aire métropolitaine).

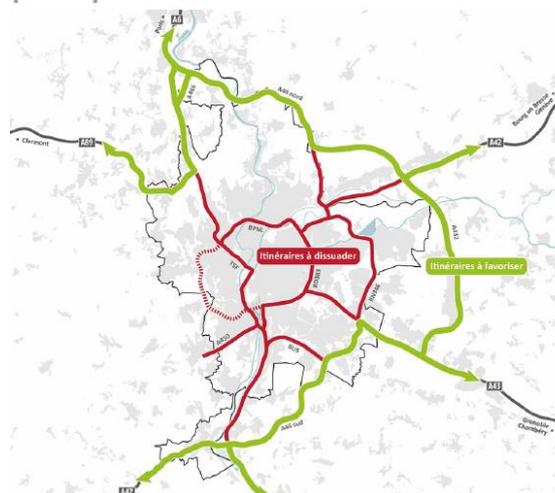
- Comptez-vous réaliser le bouclage du boulevard périphérique de Lyon - Anneau des Sciences ?

Nous militons contre l'Anneau des Sciences qui ne fera qu'accentuer la pollution de l'air de l'agglomération sans répondre aux enjeux de mobilités de l'Ouest Lyonnais ! Nous avons estimé en 2013 que les émissions dues à la construction de l'Anneau des Sciences sont de 180 000 teq CO2 (soit 13% des émissions annuelles dues au transport...). Ce projet est un non-sens écologique, nous sommes déterminés à l'empêcher. Nous mettrons en place des alternatives soutenable pour l'Ouest Lyonnais (REM, métro, télécabines, aménagements vélo) pour répondre aux enjeux de mobilités.

- Comptez-vous demander à l'Etat de terminer le grand contournement autoroutier Est de l'agglomération lyonnaise passant par Saint-Exupéry en le prolongeant vers le Sud directement, en restant à l'Est du Rhône, jusqu'au péage de Reventin-Vaugris ?

Prolonger l'A432 de l'embranchement A43/432 jusqu'au péage de Reventin nécessite la construction de plus de 30 kilomètres d'autoroute, dans un environnement aujourd'hui préservé : EELV s'oppose donc à cette construction et propose des alternatives, qui passent en premier lieu par une diminution globale du trafic routier dans l'agglomération. Pour autant, nous sommes favorables à ce que le trafic de transit emprunte l'A432, aujourd'hui sous exploitée alors qu'elle offre l'itinéraire le plus pertinent en matière de contournement de l'agglomération lyonnaise (voir la carte ci-dessous). Pour rendre cet itinéraire compétitif,

Orientation du trafic de transit : principes des axes à dissuader et à favoriser



il est nécessaire d'agir sur les péages par la mise en place d'un péage de transit. Ce péage qui ne concernerait que ceux qui ne s'arrêtent pas à Lyon, avec un prix dissuasif dans le cas d'une traversée par M6/M7 ou A46 et avantageux dans le cas d'une traversée par l'A432-A43-A46.

Source de la carte : Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Auvergne-Rhône-Alpes.

- Quel calendrier envisagez-vous pour supprimer le passage de l'autoroute M6-M7 dans l'hypercentre de l'agglomération et le requalifier en boulevard urbain ?

La baisse du trafic actuel (115 000 veh/jour) est une nécessité absolue pour pouvoir requalifier l'axe M6/M7. Nous développerons dès les premières années des alternatives performantes (bus express, améliorations des TER, etc.) pour convaincre les automobilistes de ne plus emprunter leur véhicule, et nous dirigerons le trafic de transit (16 000veh/jour) vers les axes plus adaptés. Cela nous permet d'envisager la transformation de l'axe, et notamment le quai Perrache, en boulevard urbain d'ici la fin du mandat (2026).

- Que proposez-vous pour augmenter le nombre des parkings-relais de périphérie actuellement saturés ?

Les parkings relais (P+R) sont une réponse intéressante et qui peut être pertinente pour certaines zones. Néanmoins, leur coût de construction est élevé (jusqu'à 25 000euros par place) et ne peut laisser entrevoir qu'un développement ciblé (12 500 places existent aujourd'hui alors que 250 000 voitures entrent chaque jour dans la Métropole). Nous développerons donc des P+R au cas par cas, là où c'est nécessaire, sans en faire le centre de notre politique de mobilité. En revanche :

- Nous réaliserons des accès vélos et piétons aux gares et stations de métro, car ces modes de rabattements sont plus efficaces et moins coûteux que la voiture.
- Nous réserverons des places dans les P+R aux covoitureurs (le taux de remplissage des voitures est de 1,3 personne par voiture), ce qui permet d'augmenter la capacité des P+R (la capacité d'un P+R doit se calculer en nombre de voyageurs et non en nombre de voitures).
- Nous travaillerons à optimiser l'usage des multiples parkings existants pour les utiliser en P+R vélos et voiture, notamment en rabattement vers des lignes de bus express (parkings des centres commerciaux, des salles de spectacles, des stades...)

AMENAGEMENT URBAIN, VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION, DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

- Quelles dispositions comptez-vous prendre pour favoriser la réalisation de logements à prix abordable ? À cet effet, pensez-vous mettre en œuvre une politique volontariste d'action foncière au niveau de la Métropole ?

Nous mettrons en œuvre les politiques nécessaires pour faire advenir une Métropole soutenable et solidaire. Assurer un logement décent à toutes et tous est alors une de nos priorités. Nous constituerons une « brigade logement » au sein de la Métropole afin de réaliser nos objectifs de réponse rapide pour les citoyen-ne-s. Celle-ci aura la charge d'appliquer l'encadrement des loyers, la création d'une plateforme de mise en relation pour accompagner le logement intergénérationnel, l'hébergement contre service (par exemple pour la garde des enfants), les colocations ou encore la location de chambre vide, d'appliquer la régulation Airbnb pour vérifier que les logements soient déclarés, qu'ils soient loués moins de 120 jours par an et que la collecte de la taxe de séjour soit effective, d'assurer la décence des logements mis en location ou encore de lutter contre les discriminations à la location.

Nous augmenterons également la part des logements sociaux, très sociaux et la part de logements intermédiaires (et ainsi faciliter le passage du logement social au marché classique) en atteignant l'objectif de 25% de logement social dans toutes les communes concernées par la loi Alur dans la Métropole. Nous soutiendrons le développement de l'habitat partagé et coopératif, notamment en facilitant l'accès au foncier pour les porteurs de projet. Nous amplifierons les moyens de l'office foncier solidaire, afin d'augmenter le nombre de ménages pouvant bénéficier du dispositif. La création en 2019 de l'office foncier solidaire va permettre de faciliter l'accession sociale à la propriété, en dissociant le prix du foncier du prix de l'acquisition du bien (l'accédant paie alors une redevance sur le foncier et le prix de revient global est inférieur de 20% au prix d'acquisition classique, foncier compris). Enfin, nous contribuerons à la création de plusieurs milliers de logements étudiants.

- Comment comptez-vous adapter la cité au vieillissement de sa population (coordination des aides et dispositifs existants, maintien à domicile, adaptation des logements et des transports, réalisation de nouveaux EHPAD, participation des seniors à la vie de la cité...).

Tout d'abord nous allons garantir le choix du logement et de la prise en charge des personnes âgées. Nous renforcerons les services à la personne pour le soutien à domicile des personnes âgées afin d'assurer leur autonomie et lutter contre leur isolement. En effet, l'accès à des logements adaptés, l'hébergement en structure collective ou autogérées et le soutien à domicile doivent devenir des possibilités réellement ouvertes. Nous soutiendrons le modèle associatif des services de maintien à domicile (au lieu des entreprises privées à but lucratif), rémunérés au juste prix. De plus, nous favoriserons l'activité bénévole et les lieux d'échange intergénérationnel notamment par le soutien aux clubs de seniors, aux universités et lieux de formation tout au long de la vie pour lutter contre l'isolement des seniors. Concernant la mobilité, nous appliquerons un Plan Piéton Métropolitain incluant les personnes âgées par la création d'aires de repos et d'espaces ombragés. Enfin, nous créerons un réseau de maisons de santé de proximité, destiné avant tout à désengorger les urgences, lutter contre les déserts médicaux et assurer un bon suivi de la population dans une approche globale innovante de la santé préventive.

- Que proposez-vous pour poursuivre et renforcer le développement économique de la Métropole ?

L'attractivité à tout prix de notre Métropole n'est pas notre vision, car elle se fait au détriment de la planète et des acteurs économiques locaux. Nous voulons que l'économie soit au service des territoires, au service de la transition écologique et sociale. Nous accélérerons la transformation de l'économie, pour faire naître une Métropole résiliente offrant des opportunités pour toutes et tous.

Fini la politique des petits pas, nous engageons la Métropole vers une économie de la proximité soutenable et équitable. Pour cela nous dynamiserons les cœurs de ville, afin de rééquilibrer la répartition des activités sur le territoire de la Métropole. Nous engagerons des responsables de revitalisation dans chaque bassin de vie, en charge de redynamiser l'emploi et de soutenir les commerçant·e·s de proximité. Les communes de la Métropole ont tout intérêt à coopérer plutôt que de continuer une compétition pour l'attractivité. Ce service travaillera avec les acteurs économiques locaux ainsi que les élu·e·s municipaux. Il s'agira par exemple d'un accompagnement pour accéder au foncier, de la mise en place de projet collaboratif, d'un soutien pour la transition numérique, d'un appui pour la création d'entreprises ou encore l'organisation d'évènements locaux. Nous ferons une Métropole de la proximité et de la cohésion sociale entre les habitant·e·s et les commerces locaux.

ÉCOLOGIE URBAINE

- Quelles sont les mesures que vous envisagez pour réduire la pollution atmosphérique de notre cité et diminuer les émissions des gaz à effet de serre ?

Alors que plus d'un million de Grand·e·s Lyonnais·e·s sont exposé·e·s à des niveaux de particules fines supérieurs aux seuils préconisés par l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé), et qu'ils pourraient gagner au moins 3 ans, voire jusqu'à 4,5 ans, d'espérance de vie sans la pollution de l'air, nous devons agir pour protéger nos citoyen·ne·s. Nous renforcerons le contrôle citoyen fort de la qualité de l'air, basé notamment sur l'expertise et les outils de l'observatoire de surveillance de la qualité de l'air (ATMO AURA). Nous améliorerons le programme de Zone à Faibles Emissions (ZFE) pour limiter les véhicules les plus polluants. Nous accompagnerons les professionnel·le·s et les particuliers dans leur transition, pour sortir du diesel en 2026, et nous élargirons les restrictions aux véhicules personnels détenteurs d'une vignette Crit'Air 5, puis progressivement Crit'Air 4 et 3.

De plus, nous lancerons une politique de rénovation énergétique des logements privés et publics. Cela passe par l'amplification du dispositif ECORENOV. L'actuel programme de subventions pour la rénovation énergétique de l'habitat a permis l'éco-rénovation de près de 12 000 logements en 4 ans tout en créant de l'emploi non délocalisable pour nos artisans locaux. Au total environ 40 000 personnes ont pu réduire leur facture énergétique et réduire jusqu'à 60% leur consommation énergétique ! Nous financerons dans le mandat prochain la rénovation de 10 000 logements par an, dont près de la moitié dans le parc social, en incitant à l'utilisation des matériaux biosourcés ou recyclés. Nous mettrons fin au chauffage au fuel, très polluant et émetteur de gaz à effet de serre, qui concerne encore plus de 30 000 logements dans la Métropole. Et nous renforcerons la prime air bois afin d'accélérer le remplacement des cheminées anciennes générations à foyer ouvert ou vieux poêles à bois. En effet, les appareils domestiques non performants représentent 80 % des émissions de particules fines dans ce secteur. Enfin, nos mesures mobilités détaillées plus haut permettront de réduire la pollution atmosphérique de la Métropole.

- Pour lutter contre les îlots de chaleur en été, comptez-vous augmenter de manière significative la végétalisation urbaine, en particulier en plantant des arbres de haute tige dans l'espace public et en créant de nouveaux espaces verts publics de proximité ?

Notre politique rendra systématique la végétalisation dans tous les projets d'aménagement afin que chaque quartier ait des espaces naturels adaptés. Nous n'aurons plus d'espaces publics uniquement minéralisés, tel que le cours Lafayette ou la place des Terreaux ! Nous créerons plusieurs forêts urbaines pour rapprocher les habitant·e·s de la nature. De 3 à 5 hectares minimum, ces forêts urbaines seront des zones de rafraîchissement important, des refuges de biodiversité et des pièges à carbone efficaces. Par exemple, les sites en friche sont une opportunité de verdir la ville, comme la friche Nexans à Gerland ou la halle Sernam Jean Macé par exemple. Nous végétalisons également les cours des collèges pour permettre à tous les élèves de collèges d'avoir accès à un espace vert. Enfin, nous inciterons les espaces privés à végétaliser massivement, le projet ECORENO'V a démontré que la Métropole et les copropriétés pouvaient travailler ensemble pour l'intérêt général !

- Quelle politique pour la récupération et le stockage des eaux pluviales pour l'arrosage des espaces verts publics et privés ?

L'usage des récupérateurs d'eau pluviale sera encouragé auprès des particuliers et des communes, et généralisé pour les espaces verts métropolitain. Mais les installations de récupérations des eaux pluviales devront être conformes aux dispositions imposées par l'arrêté préfectoral de lutte contre la prolifération du moustique tigre. En outre, les nouveaux espaces verts métropolitains devront répondre à des normes de résistance à la sécheresse qui devront être pensés pour vivre sans apport d'arrosage, hormis la période de reprise de végétaux. La gestion de l'eau de pluie se fera alors par des noues ou de bassins de déversoir qui, par capillarité irrigueront les plantations.

- Comptez-vous prendre des dispositions pour rendre la lutte contre l'ambrosie plus efficace ?

La politique d'arrachage ou de fauchage des plants d'ambrosie a montré ses limites et son inefficacité pour limiter sa pullulation. Deux axes sont à généraliser :

- L'Ambrosie est une plante pionnière. Les transports de terre ou de remblais, comme le travail de la terre laissée nue favorise la prolifération de cette plante invasive. Sur tout espace recouvert de terre fraîchement travaillée ou déposée, ou de remblais, devra être semé une prairie afin de concurrencer la levée des plants d'ambrosie.
- La très grande majorité des plants d'ambrosie de la région pousse dans les cultures de tournesol et de soja. Ces cultures étant de plus irriguées dans la majorité des cas, ils y atteignent des tailles très importantes. Le monde agricole devra être beaucoup plus incité à prendre des mesures (sarclage de ces cultures) pour limiter la pousse de l'ambrosie et l'envol de son pollen.

REGLEMENT LOCAL DE PUBLICITE DE LA METROPOLE DE LYON

- Quelle sera votre position relative au futur Règlement Local de Publicité de la Métropole de Lyon qui doit être adopté dès le début de la prochaine mandature ?

Les publicités envahissent l'espace public et sont de plus en plus agressives : nous allons réduire la place accordée à la publicité. Nous rédigerons un RLPI (Règlement local de publicité intercommunal) qui actera une diminution forte de la publicité dans nos villes et nos vies. Cela se traduira notamment par :

- La non-autorisation des écrans et enseignes vidéo publicitaires, symboles de gaspillage énergétique. En effet, un panneau numérique de 2 mètres carrés consomme 7 000 KWH / an, soit la consommation d'un couple avec enfant.
- L'augmentation de l'amplitude horaire d'extinction des enseignes de commerces et des mobiliers urbains, pour lutter contre la pollution lumineuse et le gaspillage énergétique tout en favorisant la biodiversité.
- La non-prolifération des bâches publicitaires (pollutions visuelles visibles à des centaines de mètres) et le respect de leur caractère temporaire
- L'augmentation des espaces d'informations pour les collectivités, les associations locales et les commerces de proximités, car aujourd'hui seules 0,0002 % des entreprises françaises monopolisent 80 % des publicités !
- La distribution de stop-pubs à tou·te·s les habitant·e·s, afin de réduire nos déchets papiers.
- Le refus de toutes les publicités sexistes ou dénigrantes.

- Êtes-vous d'accord pour réduire de manière importante la pression publicitaire dans l'espace public ?

Oui nous considérons que l'espace public doit valoriser les initiatives locales, associations et commerces de proximité, et non la société de surconsommation.

- Plus particulièrement, quelle est votre position vis-à-vis de la publicité par grands écrans vidéo couleur à images animées dite « publicité numérique », susceptible de distraire les automobilistes, les cyclistes et autres usagers de la voirie, ainsi que les piétons, et donc de provoquer des accidents de la circulation, nouveau type de publicité massivement rejetée par la population (rappelons que dans la consultation publique réalisée par l'UCIL et « Plein la Vue », 97% des citoyens consultés se sont déclarés défavorables à l'installation de ces écrans publicitaires, dont 90% très défavorables).

Nous n'autoriserons pas les écrans et enseignes vidéo publicitaires, notamment dans le métro, et nous limiterons les bâches publicitaires afin de réduire la pollution visuelle ainsi que les consommations énergétiques inutiles engendrées par ce type de dispositif.