



Assemblée Générale de Concertation du 16 septembre 2019

Intervention du président Denis EYRAUD

Je remercie le Président David KIMELFELD qui a accepté, comme le veut la tradition, d'assister à cette Assemblée Générale de concertation qui permet chaque année 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. Sa date est habituelle dans ce trimestre de rentrée mais la précédente assemblée, retardée par les modifications politiques intervenues à la tête de la Métropole, date du 1^{er} février 2018, il y a donc un peu plus de 19 mois. C'est donc avec une grande attention que les responsables des CIL vous écouteront, Monsieur le Président, sur tous les sujets importants de l'action métropolitaine.

Merci également 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, comme d'habitude, en trois temps :

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

Au préalable, le Président David KIMELFELD et moi-même désirons rendre hommage à notre grand ami Régis NEYRET qui nous a quittés il y a deux jours, à l'âge de 92 ans.

Hommage à Régis NEYRET

David KIMELFELD

- Vous comprendrez que je veuille rendre un hommage tout particulier ce soir à Régis Neyret, qui nous a quittés avant-hier.
- Comment parler de l'urbanisme lyonnais sans évoquer ce passionné, sans lequel notre ville n'aurait pas un aussi grand rayonnement international grâce à notre inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO ?
- Régis Neyret n'était pas seulement un amoureux du Vieux Lyon, il était aussi un visionnaire. Il avait compris qu'on ne développait les villes qu'en s'appuyant sur leur histoire et leurs atouts plutôt que de vouloir faire table rase.
- La nécessité de prendre en compte la société civile, et d'accepter pour des élus de jouer le jeu de l'urbanisme participatif, c'est ce que je retiens de la réponse qui fut finalement apportée à sa démarche par le ministre André Malraux.
- A l'heure où notre métropole se renouvelle dans ses quartiers et sur l'emprise de ses friches, je crois que cette leçon est toujours d'actualité.

Denis EYRAUD

Régis NEYRET fut président de la Renaissance du Vieux Lyon de 1961 à 1964. Rappelons que la RVL est l'un des quelques CIL (une dizaine) fondateurs de « l'Union des comités d'intérêts locaux et d'urbanisme de l'agglomération lyonnaise » en 1960. Il fut par la suite, et durant de très nombreuses années, président fondateur de la fédération d'associations patrimoniales « Patrimoine Rhônalpin ». Journaliste, éditeur, défenseur obstiné et infatigable du patrimoine lyonnais, il fut, au début des

années 60, avec ses amis de la Jeune Chambre Economique, l'artisan de la préservation du Vieux Lyon par la création du premier Secteur Sauvegardé de France en 1964 au titre de la loi MALRAUX, puis de sa mise en valeur dans les années 1970/1990. Il m'a accueilli et formé à la défense du patrimoine dès mon retour à Lyon en 1976. Je l'ai donc côtoyé durant 43 ans. J'ai ainsi pu apprécier sa vision à long terme d'un développement équilibré de notre cité, son attention aux autres, son désintéressement, son humanisme, ainsi que sa vaillance dans les combats qu'il estimait justes. Il a été pour moi un conseiller clairvoyant chaque fois que j'ai sollicité son avis. Enfin, je ne peux que rappeler ici ce combat que nous avons mené ensemble il y a une vingtaine d'années, alors que j'étais président de la RVL et lui conseiller patrimoine de Raymond BARRE, pour l'inscription du Site Historique de Lyon sur la liste du Patrimoine Mondial de l'UNESCO. Encore une aventure gagnante fin 1998, pour Lyon, son agglomération et sa région, dont on mesure aujourd'hui toutes les conséquences bénéfiques. Je joindrai à cet hommage son épouse Annie NEYRET qui avait embrassé, avec l'enthousiasme et l'obstination qu'on lui connaissait, toutes les causes défendues par Régis et qui fut son plus fidèle soutien. Annie nous a quittés il y a 5 mois, le 13 avril dernier, Exceptionnellement, je vous demande donc de vous lever pour observer une minute de silence à la mémoire de ces deux grands lyonnais auxquels l'UCIL et tous les citoyens de notre Métropole doivent tant.

Rapport d'activité 2018/2019

1- Organisation de l'UCIL

1.1. Le secrétariat de l'UCIL

Le siège de l'UCIL est situé 50 rue Saint-Jean à Lyon 5^{ème} dans des locaux que nous partageons, tout comme le secrétariat, avec le CIL « La Renaissance du Vieux Lyon ». Notre secrétaire commune est Laurence ORDAN.

1.2. Les commissions

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

Les commissions principales sont les suivantes:

- Déplacements urbains

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

-Transports en commun – PDU - Responsable : Gérard FAIVRE

-Circulation automobile, transport routier, parkings - Responsable : Denis EYRAUD

-Vélos, Modes doux - Responsable : Michel LAROSE

-Piétons - Responsable Jean-Paul MASSON

- Aménagement urbain – PLUH - Responsable : Denis EYRAUD

- Vie Nocturne - Responsable : Georges TISSOT

- Écologie urbaine - Responsable : Raymond JOUMARD

- Bien vieillir - Responsable : Jean-Paul MASSON

1.3. Les représentations des CIL

Je rappelle les 17 organismes auxquels nous participons régulièrement en votre nom :

- Conseil de Développement du Grand Lyon
- Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites.
- CCSPL de la Ville de Lyon
- CCSPL de la Métropole de Lyon
- CCSPL du Département du Rhône
- Comités de lignes TER de la Région Auvergne Rhône-Alpes
- CCSPL du SYTRAL
- Commission Métropolitaine d'Accessibilité
- Comités de suivi des grands projets : Confluence, Carré de Soie, ...
- CAUE du Rhône
- Office du Tourisme du Grand Lyon (Lyon Tourisme et Congrès)
- Maison de l'Environnement de la Métropole de Lyon
- Comité de suivi de la Charte de la Vie Nocturne de Lyon
- CARNACQ (carrefour national des associations d'habitants et des comités de quartier)
- SPIRAL (Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions Industrielles et des Risques dans l'Agglomération Lyonnaise)
- ATMO Auvergne Rhône-Alpes
- Commission locale du Site UNESCO de Lyon et Commission locale de transformation en AVAP de la ZPPAUP des pentes de la Croix-Rousse

1.4. Les activités générales

Votre Président a, depuis le 1^{er} février 2018, assisté à plus de 236 réunions (sur 19 mois ½ il est vrai, soit 145 sur un an) dont 12 Comités Directeurs, 5 Conseils d'Administration et Assemblée Générale statutaire de l'UCIL, 19 Assemblées Générales de CIL adhérents et associations partenaires, et donc à 200 autres manifestations ou réunions de commission 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 16 mars 2018, dans le Grand Salon de l'Hôtel de Ville de Lyon, le Maire de Lyon, Mr Georges KEPENEKIAN, a reçu les CIL de Lyon afin de leur préciser les compétences respectives de la commune et de la métropole
- Le 15 mai 2018, à la ME, s'est déroulée notre assemblée générale statutaire d'approbation des comptes 2017 et d'orientations pour l'année 2018.
- Le 4 février 2019, à la ME, Madame Emmanuelle DIDIER, Architecte et Urbaniste de l'Etat en chef, Architecte des bâtiments de France, nouvelle Cheffe de service de l'Unité départementale de l'architecture et du patrimoine du Rhône et de la Métropole de Lyon (UDAP), nous a présenté l'UDAP du Rhône et de la Métropole de Lyon, son organisation et ses missions.
- Le 20 mai 2019, à la ME, s'est déroulée notre assemblée générale statutaire d'approbation des comptes 2018 et d'orientations pour l'année 2019.

2. Activités des commissions

2.1. Aménagement urbain

Compte tenu de l'actualité réglementaire, l'activité de cette commission s'est concentrée sur l'élaboration du PLUH. Cette révision du PLU aura duré 7 ans (mise en révision du 16 avril 2012), c'est beaucoup ! Cela signifie que les autorités y regarderont à 2 fois avant d'entreprendre une nouvelle révision complète. La concertation préalable s'est terminée le 30 septembre 2016. L'UCIL et de nombreux CIL y ont participé. Le Conseil de la Métropole a arrêté le projet le 16 mars 2018 puis l'enquête publique s'est déroulée du 18 avril au 7 juin 2018. L'UCIL a déposé une contribution que vous trouverez sur notre Site Internet. Je le résume :

1- Des motifs de satisfaction :

- L'unicité du règlement, enfin rédigé à l'échelle métropolitaine (après des POS du Grand Lyon scindés en 4 puis en 2 territoires aux règles différentes), intégrant la Politique de l'Habitat.
- La simplification apportée par des règles communes qui ne sont plus répétées dans les règlements de chacune des zones.
- La prise en compte des spécificités communales, en particulier au niveau des OAP (Orientations d'Aménagement et de Programmation) qui déterminent la composition et la morphologie souhaitables pour certains aménagements locaux sensibles, souvent importants au niveau de la vie de nos quartiers.
- La prise en compte de la préservation du patrimoine par les PIP (Périmètres d'Intérêt Patrimonial) et les EBP (Eléments Bâti à Préserver).
- La prise en compte de l'intégration de la nature en ville : trame verte, trame bleue, augmentation du coefficient de pleine terre dans les opérations immobilières, préservation de boisements, continuités écologiques...
- La préservation de points de vue remarquables
- L'augmentation très importante de la surface des locaux pour garer les vélos dans les opérations de construction neuve.

2- Des critiques, réserves et commentaires concernant:

- Le nombre des places de stationnement dans les opérations de logements neufs.
- L'absence ou l'insuffisance d'emplacements réservés :
 - pour la réalisation des accès au futur Anneau des Sciences,
 - pour des parkings de dissuasion,
 - pour des cheminements piétons indépendants de la voirie publique générale.
- La préservation du patrimoine des quartiers et des bourgs (nécessité de mise en place de commissions extra-municipales ad-hoc destinées à éclairer les maires pour les projets touchant des périmètres d'intérêt patrimonial (PRI) ou des éléments bâtis patrimoniaux (EBP).
- La préservation des points de vue dont la liste est à compléter.

Le rapport des commissaires-enquêteurs a été remis le remis à la Métropole le 10 janvier 2019 puis présenté aux corps constitués et à l'UCIL au mois de mars. Cet ouvrage considérable comportant des réserves impératives, en particulier concernant des reclassements de parcelles en zone agricole, le projet a dû être à nouveau modifié à la marge et n'a été approuvé définitivement en Conseil que le 13 mai dernier et le nouveau PLUH est donc opposable et applicable depuis le 18 juin.

2.2. Déplacements urbains

2.2.1. Commission Piétons (Jean-Paul MASSON)

La commission piétons s'est réunis 9 fois, a réalisé 4 nouvelles « visites en marchant » (32 visites réalisées depuis le démarrage de la commission) et a participé à 3 réunions Modes Actifs de la Métropole.

Parmi les points à retenir

Sur les visites en marchant :

- Ces visites, outre les problèmes déjà relevés, ont mis en évidence, un point important, celui des coupures urbaines. En effet, de nombreux cheminements piétons permettant de réduire les distances disparaissent aujourd'hui au profit de l'urbanisation qui inscrit ces chemins dans le foncier bâti et ferme les possibilités de traversiers.
- Nous avons finalement obtenu de la Métropole la liste des zones de rencontre. Nous avons commencé à faire des visites en marchant de ces zones de rencontre et les premiers constats sont désolants : défaut de signalisation ou signalisation incompréhensible, mauvaise utilisation de ces zones, pas de cohérence dans leur organisation et, surtout, méconnaissance de la vocation de ces zones par les habitants. Nous allons continuer ces visites.

Fin 2018, la Métropole a lancé une grande opération de communication sur le partage de la rue, appelé « Z'œufs Code ». Cette communication ne semble pas avoir atteint ses objectifs pour deux raisons : le thème n'était pas très compréhensible et, surtout, seules les villes de Lyon et Villeurbanne ont développé cette communication. C'est d'ailleurs un point de dysfonctionnement de la Métro, le fait qu'une initiative métropolitaine est soumise aux décisions communales pour son développement.

Parmi les points en cours qui ont fait l'objet de nos deux questions :

- L'envahissement des nouveaux modes de déplacement, en particulier les trottinettes qui se développent de la manière la plus anarchiques qui soit. Si l'on attend, sans illusions, le vote de la loi sur les mobilités et les effets des décisions de la Ville de Lyon, il reste un énorme problème de citoyenneté que l'on ne pourra pas résoudre seulement par des règles et des principes mais sans doute également par de la verbalisation et des interdictions.
- Par lettre du 20 mai 2019 adressée au président de la Métropole par le président de l'UCIL, nous avons demandé que, dans le cadre de la Commission « Modes Actifs » de la Métropole, soit mise en place une sous-commission spécifique abordant la seule problématique du déplacement des piétons, des PMR et des personnes âgées sur les voiries existantes. Cette commission pourrait travailler et proposer des solutions chiffrées, avec leur échéancier de travaux, pour remédier aux dysfonctionnements constatés dans les cheminements piétons, mais aussi dans le but d'aboutir à la réalisation du véritable « Plan piéton métropolitain » que nous appelons de nos vœux depuis plusieurs années. Ce document permettrait une programmation des travaux d'amélioration des cheminements piétons en fonction des urgences constatées.
La réponse orale qui nous a été fournie à ce jour lors de la commission Modes Actifs n'a pas été positive, nous renvoyant aux études de diagnostic réalisées par l'Atelier d'Urbanisme sur chacune des communes, et à la responsabilité communale de ces aménagements piétons. Nous le regrettons vivement, c'est donc l'objet de notre deuxième question.
- À moyen terme, nous publierons une version mise à jour du guide « Le piéton dans la ville ».

Signalons enfin que l'UCIL (Denis EYRAUD et Jean-Paul MASSON) participe au comité de suivi de la piétonisation de la presqu'île, initiative conjointe de la Ville et de la Métropole de Lyon à laquelle nous sommes très favorables.

2.2.2. Commission vélos (Michel LAROSE)

Les réunions se tiennent tous les deux mois. La commission organise des visites à vélo des territoires des différents CIL pour faire un état des lieux des aménagements existants.

Michel LAROSE a représenté la commission vélo lors des réunions suivantes :

- Réunion « Associations modes actifs » organisée par la Métropole, la ville de Lyon et le SYTRAL.
- Réunions techniques Modes actifs organisées par la Métropole sous l'égide de Mathieu MEYLAN.
Au cours de celles-ci nous sont présentés les projets concernant les futurs aménagements cyclables et nous pouvons faire part de nos remarques et suggestions qui doivent prendre en compte les demandes des différents interlocuteurs ainsi que les contraintes techniques. Les participants représentent les associations de cyclistes et de piétons.
- Réunion d'acteurs pour donner le point de vue des cyclistes, le 9 avril dernier, dans le cadre de la concertation autour du projet de création de la ligne de métro E, à l'invitation du SYTRAL.

Exemples d'aménagements pour lesquels nous avons été consultés lors des réunions techniques :

- Avenue du Point du Jour Lyon 5^{ème},
- Rue Pierre Audry Lyon 9^{ème},
- Vénissieux - Le Puisoz (nouvelle traversée du boulevard périphérique),
- Cours Vitton Lyon 6^{ème}, séquence Boileau - Tête d'Or,
- Traversée de la voûte Ouest de Perrache et abords de la station Tram du cours Suchet Lyon 2^{ème},

- Traversée du pont de Cusset à Villeurbanne,
- Quai Perrache : continuité cyclable provisoire au sein de la ZAC 2 Confluence (bandes cyclables ou voie verte avec mixité piétons / cyclistes),
- Pont de la Mulatière : questions de la mixité ou de la séparation des usages piétons / cyclistes dans le sens Sud-Nord sur le pont et de l'insertion des cycles dans le carrefour Stéphane Déchant,
- Rue du 8 mai 1945 à Villeurbanne, insertion des cycles entre la rue Michel Rocard et le pont de Croix-Luizet.

Nous avons participé à une réunion de présentation du rapport sur l'accidentologie des vélos et des piétons dans l'agglomération lyonnaise.

2.2.3. Nœud Ferroviaire lyonnais

Je rappelle que l'UCIL avait déposé au mois de novembre 2017 une contribution relative aux projets de transformation de la Part-Dieu : Pôle d'échange multimodal (PEM) et tour To-Lyon. Elle ne s'était exprimée que sur la gare ferroviaire, équipement d'agglomération de première importance, considérant que la seule voie supplémentaire L (la douzième) ne suffira pas pour résoudre durablement les problèmes d'engorgement et de limitation des accès ferroviaires au nord et au sud de la gare. Il faudra donc, à relativement court terme, trouver d'autres solutions que nous esquissions.

Comme en réponse à cette dernière remarque, nous apprenions, le 29 janvier dernier, que la SNCF lançait un débat public sur l'avenir du « Nœud ferroviaire lyonnais » organisé par la « Commission nationale du débat public » (comme ce fut le cas pour l'Anneau des Sciences). Nous étions même convoqués, comme un petit nombre d'associations spécialisées, à discuter de cette organisation du débat et de nos premières idées sur le sujet. Notre contribution de 2017 n'était pas passée inaperçue ! Nous avons donc rencontré 3 membres de la Commission du débat public sur le Nœud ferroviaire lyonnais le 8 février dernier. Par la suite, l'UCIL a communiqué les coordonnées des divers CIL à la Commission pour que leur information soit la plus complète possible et que tous participent à ce débat. Le 28 mars, à la Maison de l'Environnement, s'est déroulée une réunion de présentation des modalités d'organisation du débat aux associations concernées. Le 8 avril, le public apprenait la nouvelle par un supplément important du journal Le Progrès. Enfin, le jeudi 11 avril au soir, a eu lieu la première réunion publique du débat au H7, en présence des principaux élus, du Préfet de Région, des responsables de la SNCF, des membres de la Commission du débat public, de représentants d'associations et d'un très nombreux public. J'ai assisté à cette grand-messe, première d'un grand nombre de réunions thématiques ou territoriales (16 au moins). Après une longue présentation du sujet et des prises de position des élus, la parole a été donnée à la salle. J'ai regretté que plusieurs représentants d'une même association du Sud-Est lyonnais (FRACTURE) opposée au tracé Sud du CFAL (contournement ferré de l'agglomération lyonnaise), aient monopolisé cette parole, alors même que leur combat ne concerne pas réellement le sujet débattu.

Ce débat public s'est clos le 11 juillet dernier par une réunion dans l'amphi Mérieux de l'Université Catholique.

Conscient du caractère limité de mes compétences propres dans ce domaine très technique des équipements ferroviaires lyonnais et nationaux, j'ai demandé aux cheminots que nous avons la chance de compter dans nos rangs : Georges TISSOT, André VIAL et Bernard COLOMBAUD, assistés de Pierre-Jean ROSSIGNOL et Dominique DEAU, tous anciens hauts responsables de la SNCF (responsable exploitation régionale SNCF Lyon, chef de gare Lyon Part-Dieu, responsable exploitation TER région de Lyon, chef d'agence fret de Lyon, directeur commercial fret, responsable des études exploitation régionale de Lyon, directeur de la stratégie SNCF et autres) de constituer, sous la direction de Georges TISSOT, une commission de l'UCIL en charge de rédiger notre contribution à ce débat important. Merci à eux de nous avoir éclairés par leur expérience et leurs compétences.

Nous avons donc déposé la contribution de l'UCIL 11 juillet dernier. Vous trouverez celle-ci sur le Site Internet de l'UCIL. Je n'en citerai que la conclusion :

« L'UCIL pense donc que, par des mesures cumulées d'organisation et d'investissement complémentaires bien ciblées, il peut s'avérer inutile d'augmenter le faisceau des voies entre St Clair et LPD pour faire face à l'augmentation escomptée du trafic.

Pour cela, il faudrait décharger LPD du trafic fret, du trafic technique et du trafic de banlieue, en la spécialisant dans le trafic grandes lignes : TGV et liaisons directes entre les grandes villes régionales. Nous préconisons donc de réaliser en priorité le CFAL Nord, la mise à 4 voies St Fons- Grenay, le raccordement de St Fons, une cinquième voie entre LPD et Guillotière, et d'approfondir les études d'exploitation et d'investissement concernant le secteur St Clair / Guillotière. Le trafic banlieue devrait aboutir à des gares dédiées bien reliées par des moyens lourds de transport en commun à LPD. Ces études devront s'appuyer sur une intermodalité importante entre les services TER et SYTRAL, tant au niveau ces connexions que de la tarification. Ces propositions ont un coût qu'il faut chiffrer, mais elles permettraient certainement une économie très importante sur les aménagements envisagés entre St Clair et LPD. »

Notre contribution a été citée deux fois dans le compte-rendu de la Commission particulière du débat public, publié le 11 septembre dernier, comme « solution alternative ».

2.2.4. Projet de Ligne E du Métro

Vous savez tous que le SYTRAL a organisé une concertation préalable du 4 mars au 6 mai 2019 sur le projet de création d'une nouvelle ligne de métro desservant l'Ouest de l'agglomération lyonnaise à partir du centre. Cette concertation a été placée sous le contrôle de la Commission Nationale du Débat Public. Dès le 5 décembre 2018, nous avons été pré-consultés par le bureau d'études SETEC travaillant pour le SYTRAL. Nous nous en sommes réjouis, car l'origine de ce projet est une étude faite par le responsable de la commission « Transport en commun » de l'UCIL, Jacques PERENON, datant de fin 2012, présentée début janvier 2013 à cette commission, et qui a été adressée aux élus du 5ème arrondissement de Lyon puis intégrée, comme contribution des 3 CIL du plateau du 5ème arrondissement, au débat public relatif à l'Anneau des Sciences le 13 février 2013. Ce projet a été repris par M. Gérard COLLOMB en février 2014 lors de la campagne électorale pour les élections municipales.

L'UCIL a participé à cette concertation, comme les CIL du plateau du 5ème arrondissement de Lyon et Centre Presqu'île, et a déposé une contribution le 30 avril dernier. Vous trouverez celle-ci sur le Site Internet de l'UCIL. Sans rentrer dans les détails, nous avons proposé un trajet Alaï-Tassin-Ménival-Point du Jour-Saint Irénée-Saint Paul-Hôtel de Ville-Part Dieu. En effet, voilà de très nombreuses années que la commission « Transports en commun » de l'UCIL réclamait une liaison rapide entre la gare Saint-Paul, où arrivent les trois TER de l'Ouest lyonnais (Brignais, Saint-Bel et Lozanne), et la gare de la Part-Dieu, liaison souhaitée souterraine car les voiries et les ponts de la presqu'île sont insuffisants pour le passage aérien d'un mode lourd de transport en commun en site propre. Voici donc une occasion unique de réaliser cette liaison à moindre coût en prolongeant cette ligne de métro E jusqu'à la Part-Dieu.

Toutefois, le Comité Syndical du SYTRAL a conclu ce débat en retenant le tracé Alaï-Bellecour (qui avait la préférence des habitants et des CIL du plateau), éventuellement prolongé à la Part-Dieu à l'Est et à l'hôpital Antoine Charial à l'Ouest. Même si nous regrettons, pour les raisons précédentes, le passage par Saint-Paul, nous nous réjouissons que ce projet, indispensable pour tout l'Ouest lyonnais, avance enfin.

Certains ayant profité de ce débat pour revenir sur l'utilité du projet d'Anneau des Sciences, l'UCIL a rappelé son attachement à une réalisation rapide :

- du bouclage Ouest du boulevard périphérique de Lyon,
- et du grand contournement Est de la Métropole, prolongé jusqu'à Reventin-Vaugris depuis l'A43, afin d'éliminer de notre agglomération tous les véhicules qui n'ont rien à y faire.

L'UCIL a enfin rappelé sa demande ancienne d'une tarification unique pour les transports en commun gérés par le SYTRAL et pour les TER gérés par la SNCF et financés par la Région, ce qui rendrait plus efficaces les tram-trains de l'Ouest lyonnais, en liaison avec la ligne E du métro.

2.3. Commission Ecologie urbaine

Celle-ci se réunit une fois par mois sous la direction de Raymond JOUMARD et étudie les thèmes les plus variés : transition énergétique, qualité de l'air, lutte contre les pesticides, préservation des oiseaux en ville... Chaque étude a donné lieu à une publication détaillée disponible sur notre site Internet. Cette commission constitue un bon trait d'union avec notre implication dans la Maison de l'Environnement.

Les sujets traités par la Commission Ecologie Urbaine concernent les risques urbains pour la santé et la qualité de vie de la population.

À l'occasion de la révision du Plan Climat, les sujets étudiés cette année ont été notamment :

- Quelle catastrophe nous font craindre les 5 crises paléontologiques de la biodiversité ?
- Pourquoi le risque est faible que la nature influence la température planétaire prochaine ?
- Comment ralentir le dérèglement climatique dû à nos émissions de gaz à effet de serre ?
- L'historique des transports lyonnais et leur impact sur la pollution et les émissions de CO2 ?
- Constat des déficiences d'arrachage relevées dans la lutte contre l'ambrosie.

Les sujets en cours d'étude :

- Espoir et limites de réduction des gaz à effet de serre grâce aux carburants alternatifs : agricoles et de stockage d'énergie excédentaire (hydrogène, méthanol...).
- L'évolution de la pollution lyonnaise et l'efficacité des mesures actuelles pour la réduire,
- Comment se préserver des pesticides ?
- Quels sont les risques de réduction de la faune aviaire métropolitaine ?
- Quelle leçon à tirer des dispositions adoptées par les autres métropoles européennes.

2.4. Commission Vie nocturne-Sécurité

Cette commission est dirigée par Georges TISSOT qui la réunit une fois par trimestre pour faire le point sur les nuisances sonores générées par les établissements nocturnes et par les terrasses, notamment temporaires pendant la période de mai à octobre.

Je serai bref sur ce sujet car il s'agit là d'une affaire purement lyonnaise et de compétence lyonnaise. En 2018 et en 2019, la commission a préparé la signature annuelle de la « Charte de la vie nocturne » par les établissements candidats, en recueillant l'avis de la plupart des CIL sur les établissements de leur secteur. En présence du président de l'UCIL et des représentants des 2ème, 3ème, 5ème, 6ème et 7ème arrondissements, nos avis ont été communiqués et pris en compte lors des séances de validation.

On peut constater une amélioration générale, avec toutefois des points noirs concernant les terrasses temporaires qui respectent peu la réglementation et qui ne sont pas concernées par la Charte. L'action des élus est diverse selon les arrondissements dont certains font des efforts louables pour la tranquillité publique.

2.5. Commission « Bien vieillir »

Cette commission a poursuivi son travail de collecte des informations sur la problématique du vieillissement de la population et du rôle que pourraient avoir les CIL sur ce thème. Ce travail, commencé fin 2016, a pour objectif de questionner cette problématique sur six points prégnants :

- La relation avec l'administration,
- La question du logement,
- La question des déplacements,
- Le développement et la valorisation des emplois spécialisés,
- L'accompagnement dans les quartiers,
- La participation des seniors à la vie de quartier.

Depuis la dernière AG, la commission s'est réunie 9 fois et a rencontré 12 structures intervenant sur les thèmes cités.

Ces rencontres sont très profitables et ont montré :

- Une grande « effervescence » sur le problème du vieillissement avec de nombreuses initiatives intéressantes sur le maintien à domicile,
- Mais un manque de coordination et d'interconnexion entre les structures intervenantes,
- Une attente de relais sur la proximité, à la fois pour être mieux connu des habitants et mieux connaître le terrain,
- Un rôle important que pourraient prendre les CIL sur les relations de proximité, la connaissance des personnes seules, l'anticipation dans la prise en compte des problèmes liés à la perte d'autonomie, et la diffusion des informations.

Le bilan de ce travail sera présenté à tous les CIL lors d'un CA le 14 octobre, accompagné d'un vademecum rassemblant toutes les informations destinées aux CIL. La commission invite tous les CIL à participer à cette présentation.

3. Patrimoine

Vous savez tous que votre serviteur, alors président de la Renaissance du Vieux Lyon, l'un des CIL fondateurs de l'UCIL en 1960, a été en 1995 à l'initiative, avec Régis NEYRET alors président de la fédération Patrimoine Rhône-alpin, de la demande d'inscription du Site Historique de Lyon sur la liste du Patrimoine Mondial de l'UNESCO, distinction obtenue en décembre 1998. La Ville de Lyon a décidé de célébrer dignement cet important anniversaire, tant il est vrai que cette distinction a provoqué une formidable augmentation du tourisme dans notre cité qui ne s'est jamais démentie. La RVL a été chargée d'animer une partie de ces festivités. Outre les nombreuses manifestations organisées, je citerai la remarquable exposition « Vingt ans, l'Aventure du Site Historique de Lyon » conçue et réalisée par la RVL et qui a été accrochée au Musée Gadagne de juillet 2018 à janvier 2019. Pour ceux qui ne l'auraient pas vue, elle est actuellement exposée dans le hall de la Maison de l'Environnement. Elle va faire l'objet d'une publication qui est actuellement en souscription à la RVL. Dans ce cadre, je suis intervenu à l'Hôtel de Ville de Lyon le 5 décembre 2018 sur la réalisation du dossier d'inscription et j'ai donné une conférence au Musée Gadagne le 8 décembre, puis une autre le 17 décembre 2018 à la Maison de l'Environnement sur le même thème.

4. Règlement local de publicité de la Métropole de Lyon

Le 15 décembre 2017, le Conseil de la Métropole de Lyon a adopté une délibération relative à l'élaboration du futur Règlement Local de Publicité (RLP) de la Métropole de Lyon.

En effet, la « loi d'engagement national pour l'environnement » de juillet 2010 et ses décrets d'application de 2012 ont rendu les intercommunalités déjà compétentes en matière de PLU, compétentes pour élaborer un RLP intercommunal. Ce RLP métropolitain doit être terminé et applicable début 2020 car tous les RLP communaux actuels seront caduques en juillet 2020.

Une concertation a débuté le 22 janvier 2018 et se clôturera 45 jours avant la date de l'arrêt du projet de RLP.

L'UCIL, représentée par Marie-Claude VIAL et moi-même, a donc participé à de très nombreuses réunions d'une commission qui regroupait, d'une part les publicitaires, d'autre part les associations citoyennes anti-publicité dans l'espace public, sous la direction du Conseiller délégué Patrick VERON. Mathias CHAGNARD est le responsable administratif de ce dossier, après celui du PLUH où il a fait

un excellent travail.

Le 27 mai 2018, après une consultation de tous les CIL, nous avons déposé une contribution préalable que vous trouverez sur notre Site Internet, dans laquelle nous demandions une réduction de la pression publicitaire dans l'espace public. Elle traitait, entre autres :

- Des dispositifs traditionnels d'affichage, fixes ou défilants, lumineux ou non,
- Des bâches de protection des échafaudages de chantier,
- Des panneaux d'information municipaux,
- De la publicité au sol,
- De la publicité par écrans vidéo,
- Des enseignes des commerces de proximité,
- Des pré-enseignes,
- Des publicités lumineuses en toiture des immeubles des quais du Rhône rive gauche.

L'UCIL demandait solennellement la suppression de ces immenses panneaux lumineux constitués de tubes luminescents fixés sur des grilles métalliques en pied de toiture des immeubles situés de part et d'autre des ponts, d'environ 4 mètres de hauteur. Survivance d'un autre âge, ces publicités agressives dénaturent très fortement le paysage majestueux des façades ordonnancées des quais Général Sarrail, Victor Augagneur et Claude Bernard, tout comme le paysage du Site classé UNESCO.

Après 5 réunions de la commission, qui ne menaient pas à grand chose car les associations étaient d'un certain avis et les publicitaires de l'avis opposé, votre Comité Directeur a décidé de s'associer à au collectif « Plein la Vue » pour réaliser rapidement une consultation publique très ouverte à l'aide d'un questionnaire le moins orienté possible. Ce questionnaire vous a été envoyé et est toujours sur le Site de l'UCIL. Ce fut un immense succès pour nous car 8.000 citoyens ont répondu durant le seul mois de février, nous donnant des indications très claires sur la perception par nos concitoyens de la publicité dans l'espace public et sur leur avis relatif à son évolution dans un proche avenir.

Il fallait aller vite car la seule réunion publique de cette concertation était prévue le 14 mars à l'amphi Mérieux des Facultés Catholiques de Lyon.

Au cours de cette séance, j'ai pu dire l'opposition de l'UCIL à la publicité par grands écrans vidéo couleur à images animées dont nous sommes menacés sous le vocable, beaucoup moins évocateur de la réalité, de « publicité numérique ». Comme toute publicité lumineuse, mais à un niveau beaucoup plus élevé du fait de l'animation des images imposées aux usagers de l'espace public, cette publicité numérique peut être très dangereuse, car elle distrait les automobilistes, les cyclistes et usagers des nouveaux modes de déplacement, ainsi que les piétons. Elle est donc susceptible de provoquer des accidents de la circulation. Aux États-Unis où ces dispositifs ont été très tôt développés, des études ont démontré des taux d'accidents significativement plus élevés sur des sites proches de ces panneaux d'affichage numérique, de 25% à 29%. Certains pays interdisent déjà ces écrans publicitaires le long des routes pour le danger qu'ils représentent. Pourquoi la Métropole de Lyon les autoriserait-elle sur ses routes, dans ses rues et sur ses places, ceci contre la volonté exprimée par ses citoyens ? Rappelons en effet 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. L'UCIL demande donc solennellement que ce type de publicité soit interdit par le RLP, sauf exception dûment justifiée. En effet, des écrans vidéo pourraient être mis en place sans dommages sur des grands équipements tels que : gare, grands centres commerciaux, grands équipements sportifs ou culturels, ou autres, à des emplacements non gênants pour la circulation publique. Cette interdiction devrait également s'étendre aux enseignes numériques réalisées sur le même principe d'écrans vidéo animés.

Quant à la soi-disant impossibilité juridique d'une telle interdiction, nous ne pouvons pas croire que la grande dangerosité de ces dispositifs ne soit pas un argument suffisant pour la justifier (dans un pays qui interdit déjà le téléphone au volant pour cause de perturbation de l'attention du conducteur, et même la publicité numérique dans toutes les communes de moins de 10.000 habitants).

Les élus qui voteraient l'autorisation de ces dispositifs numériques dans nos rues seraient donc responsables des accidents que ceux-ci ne manqueraient pas de provoquer.

Un argument souvent entendu pour justifier cette publicité numérique est qu'elle conditionnerait la mise à disposition de la population de vélos électriques en location à un prix attractif (comme ce fut le cas pour les vélo'v). Cet argument est des plus spécieux. En effet, comment imaginer imposer à tous les citoyens de la Métropole de subir tous les jours des dispositifs publicitaires dangereux dans le seul but de réduire le coût des déplacements de certains. Pour l'UCIL, ceux qui désirent louer un vélo électrique doivent payer le prix de ce service, sauf si la collectivité désire le subventionner en partie.

Nous avons donc déposé une deuxième contribution le 8 avril 2019, reprenant l'argumentaire précédent, mais traitant également des horaires d'extinction des publicités lumineuses, des « zones à enjeux sur les axes de déplacement » (qui sont effectivement les axes principaux de déplacement de la population où beaucoup trop de publicité nous semble être autorisé), de la préservation des points de vue et de la publicité sur mobilier urbain.

Nous pouvons toutefois nous réjouir de l'abandon annoncé des publicités lumineuses en toiture des immeubles des quais du Rhône (sans doute due à l'action forte de l'UCIL à ce sujet dès le début de la concertation) et de l'arrêt de l'expérimentation des publicités au sol.

Nous attendons maintenant l'arrêt du projet et les documents détaillés pour déposer un avis plus circonstancié lors de l'enquête publique qui suivra, tout en constatant la faiblesse de l'action citoyenne face à la toute puissance de la société JCDECAUX, fournisseur des Vélo'v et du mobilier urbain.

5. Parlons Climat

Il s'agit là d'une consultation préalable lancée par la Ville de Lyon en vue de la révision de son Plan Climat-Energie Territorial. Une manifestation à ce sujet a été organisée à la Bourse du Travail le 14 novembre 2018. Sur la base d'une étude de sa commission « Ecologie urbaine », l'UCIL a déposé, le 30 novembre 2018, une contribution à la révision du PCET de la Ville de Lyon. Vous trouverez ce document sur notre Site. Il est bien difficile de traiter du Plan Climat-Énergie territorial de la Ville de Lyon sans raisonner au niveau plus global de la Métropole de Lyon (qui prépare elle-même la révision de son PCAET), voire même au-delà. En effet, les pollutions, l'air, la chaleur, la faune, les déplacements et les autres facteurs contributifs du dérèglement climatique et du bien-être du citoyen, ne sauraient évidemment être cantonnés aux frontières communales et les efforts à faire doivent être communs à toute l'agglomération. Néanmoins, certains problèmes sont augmentés par la densité de la population et des constructions, ce qui est le cas sur la majeure partie du territoire de la ville de Lyon. Cette contribution comprend 2 parties :

- Lutte contre la chaleur en ville- Economies d'énergie et d'eau- Nature en ville,
- Déplacements / mobilité- Qualité de l'air, pollutions.

6. Révision du Plan Climat-Air-Energie Territorial de la Métropole

C'est le seul qui soit vraiment obligatoire car c'est la communauté de communes qui doit le rédiger. Après une première réunion en petit comité le 20 novembre 2018, puis une deuxième en plus grand comité le 7 février 2019, une réunion s'est déroulée le 9 mars à l'Hôtel de la Métropole, sous le titre : « # On s'y met tous ». Cet événement avait pour objectif de lancer une vaste démarche de mobilisation citoyenne autour du climat et de la solidarité. L'UCIL participe, bien entendu, à cette réflexion.

7. La Maison de l'Environnement

L'UCIL est très attachée à la Maison de l'Environnement dont elle est membre fondateur. Durant ces 5 dernières années, le président de l'UCIL était également président de cet établissement qui regroupe les principales associations et fédérations d'associations qui œuvrent pour la préservation et l'amélioration de l'environnement sur notre territoire (7 associations il y a 20 ans, 41 aujourd'hui).

Celle-ci a emménagé il y a un peu plus de deux ans dans de nouveaux locaux, 14 avenue Tony Garnier à Gerland (Lyon 7^e), quittant ainsi ses anciennes implantations du 32 rue Sainte-Hélène dans la presqu'île et du Grand Moulin de l'Yzeron à Francheville devenues obsolètes. Cette nouvelle Maison est parfaitement adaptée à sa fonction qui est d'offrir aux nombreuses et très diverses associations qui en sont membres les moyens d'une action efficace pour contribuer au développement d'une Métropole respectueuse de son environnement, et de donner aux citoyens et à leurs organisations (associations, entreprises et collectivités) des clés de compréhension pour adapter leur mode de vie et d'action aux enjeux écologiques actuels. Le 14 mai dernier, j'ai quitté cette présidence au terme de mon mandat, après 17 années de présence au CA, dont 14 au Bureau et 5 en tant que président.

L'UCIL, qui fait bon usage de cet outil formidable mis à sa disposition, peut être fière de la contribution qu'elle a ainsi apportée à la reconnaissance, au prestige et à l'attractivité de cette Maison.

Grâce à elle, nous participons à un collectif très important d'associations qui œuvrent toutes pour un développement durable de notre agglomération et pour une écologie responsable. N'hésitez pas à participer aux nombreuses activités qui vous sont proposées et que vous pouvez consulter sur le Site Internet et sur le compte Facebook de la Maison, ou sur sa newsletter qu'il vous suffit de demander et qui arrivera régulièrement sur votre adresse e-mail. Il y en a pour tous les centres d'intérêt.

Je dois dire mon émerveillement devant le rajeunissement spectaculaire des usagers de cette Maison et leur grand nombre. Combien de fois ai-je vu tous ses locaux occupés, à la limite des effectifs autorisés, sinon au-delà, par des hordes de jeune gens cherchant à s'impliquer dans la défense de leur environnement et le développement durable ? C'est pour moi une très grande satisfaction.

Rappelons que l'UCIL a organisé, le 20 septembre 2018, une conférence sur la voiture électrique, dans le cadre des conférences de la Maison de l'Environnement, intitulée « Quelle place la mobilité électrique tiendra-t-elle demain au sein d'une politique urbaine de mobilité soutenable ? ». Le conférencier était Mr Bruno FAIVRE D'ARCIER, Professeur émérite en Aménagement de l'Espace et Urbanisme à la Faculté des Sciences Economiques et de Gestion, Université Lumière Lyon 2, chercheur au « Laboratoire Aménagement Economie Transport » (LAET). Ce fut un grand succès. Merci à Georges TISSOT et à Raymond JOURMARD qui s'en sont occupés.

8. Le site Internet de l'UCIL

Le nouveau site Internet de l'UCIL est opérationnel.

Il a été complété par des pages mises à la disposition de chacun des CIL, qui constitueront autant de mini-sites pour tous ceux qui n'en sont pas dotés aujourd'hui. Vous serez très bientôt réunis en CA pour une formation vous permettant d'utiliser et de mettre à jour les pages concernant votre propre CIL. Merci à nos deux informaticiens Aimé-Pierre MUNOZ et Guy SAROUL qui ont tant contribué à la création de ce nouveau site sous la direction de Marie-Pierre ANDRE et Marie-Claude VIAL. N'hésitez pas à le consulter : <http://www.ucil.fr/> .

9. Conseil de Développement (CDD)

Nous participons toujours assidument aux groupes de travail du Conseil de Développement de la Métropole de Lyon dirigée par sa présidente Anne-Marie COMPARINI, où l'UCIL a 5 représentants.

L'an passé et au début de cette année, le CdD a travaillé sur plusieurs thèmes :

- Une contribution au Grand Débat National : « Pour une citoyenneté renouvelée et de nouvelles modalités d'action publique »,
- Une contribution « Industrie du Futur »,
- Une contribution « À la rencontre des initiatives collaboratives dans les territoires »,
- Une contribution « Promouvoir une alimentation saine et durable et la rendre accessible à tous les habitants au sein de la Métropole ».

Toutes celles-ci peuvent être consultées sur le Site de la Métropole.

Nous travaillons actuellement sur la réalisation d'un rapport d'activité sur la totalité de sa durée dans le mandat.

10. CCSPL de la Métropole

Sous la houlette de Sandrine FRIH, Vice-Présidente déléguée à la Politique de Concertation, à la Participation citoyenne et à la Vie associative, des membres de l'UCIL participent régulièrement à cette instance, tant pour l'étude des rapports d'activité des délégataires des services publics concédés, l'échange avec les concessionnaires, l'élaboration des rapports et la participation aux séances d'information et aux visites de sites.

L'UCIL participe également régulièrement aux CCSPL de la Ville de Lyon, du SYTRAL et du Département du Rhône.

Il est très important que les habitants, représentés par leurs CIL, puissent donner un avis sur toutes ces délégations de services publics. Ces instances sont obligatoires et leurs avis sont portés à la connaissance des élus. N'hésitez pas à nous faire connaître tout dysfonctionnement que vous noteriez.

11. Commission Métropolitaine d'Accessibilité

L'UCIL est représentée au sein de la Commission Métropolitaine d'Accessibilité (CMA), par Jane BERT et Michel SALAGER. Son programme est chargé car il y a un très grand nombre d'établissements recevant du public, appartenant à la Métropole ou dépendant d'elle, qui encore aujourd'hui sont mal adaptés aux personnes handicapées.

12. CAUE Rhône-Métropole

Vous savez que je vous représente au Conseil d'Administration du CAUE (Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement) dont le président est Michel LE FAOU et le directeur Sébastien SPERTO. Je vous engage à aller voir les expositions qu'il organise régulièrement dans son bâtiment du 6bis quai Sant-Vincent à Lyon 1^{er}. L'exposition actuelle s'intitule « Franchir la berge ».

Ce rapport d'activités vous aura, je l'espère, Monsieur le Président, démontré que notre fédération, malgré ses 59 années d'existence, est toujours bien vivante et active au service de la Métropole de Lyon, et que les membres des divers Comités d'Intérêts Locaux qui la composent continuent de travailler sans relâche à l'amélioration du cadre de vie de leurs concitoyens.

Intervention du président David KIMELFELD

- Monsieur le Président de l'Union des Comités d'Intérêts Locaux, Denis Eyraud
- Mesdames et Messieurs les élus, Michel Le Faou, Pierre Abadie, Eric Desbos, Patrick Véron,
- Mesdames et Messieurs les agents de la Métropole,
- Mesdames et Messieurs les représentants des Comités d'Intérêts Locaux,
- Mesdames et Messieurs,

Chers amis, je suis très heureux d'être à vos côtés ce soir pour cette Assemblée générale de l'UCIL. J'ai toujours plaisir à vous retrouver pour ce moment d'échanges. Les Comités d'Intérêts Locaux contribuent incontestablement à la préservation de notre patrimoine et de notre cadre de vie. En outre,

l'UCIL est un acteur incontournable de la démocratie locale de notre métropole. Et comme vous le savez, je suis très attaché à toutes les initiatives qui encouragent la participation citoyenne. En effet, je suis convaincu que c'est par le dialogue et la concertation que nous parvenons à trouver les meilleures solutions. Depuis mon arrivée à la Présidence de la Métropole, j'ai multiplié ces moments d'échanges et ces rencontres avec les habitants. Car c'est là ma méthode, c'est ma manière de faire !

Je profite également de cette occasion d'être devant vous tous pour saluer votre engagement et vous redire combien votre rôle est essentiel pour notre Métropole ! Vous êtes des partenaires indispensables dans la conduite de nos projets. Vos avis et propositions ont sans conteste amélioré à chaque fois la qualité de nos actions et par la même la qualité de vie des habitants de notre territoire. Car l'essentiel est bien là : garantir à chaque habitant un cadre de vie favorable et durable.

Il est incontestable que notre Métropole connaît un développement soutenu depuis ces 15 dernières années. Et nous devons nous en réjouir ! Parce qu'une Métropole dynamique économiquement est une Métropole qui va bien. Toutefois, cela implique également qu'elle attire toujours plus de nouveaux arrivants. D'ici 2030, on considère que 150 000 nouveaux habitants s'installeront sur notre territoire. Pour faire face à ce boom démographique et à cette croissance économique, la Métropole de Lyon mène une politique volontariste et ambitieuse en matière d'urbanisme et d'aménagement urbain. Une politique à long terme qui voit sur 10, 20 ans ! Elle a pour objectif de garantir à tous les Grands Lyonnais et aux nouveaux arrivants un cadre de vie durable et agréable, un cadre de vie préservant l'identité des communes et des quartiers de la Métropole.

Aujourd'hui, l'urgence écologique à laquelle nous faisons face nous oblige à revoir notre copie et à changer de logiciel quand on pense aménagement urbain et construction de la ville. Nous devons en effet tendre à un urbanisme durable afin que notre Métropole demeure équilibrée et toujours respectueuse de ses ressources naturelles et patrimoniales. D'ailleurs lorsque nous avons mené les consultations du dernier PLU-H, ces deux points, la préservation du bâti et de la nature, ont été particulièrement mis en avant par les habitants de notre Métropole. Ce sont les marqueurs forts de ce PLUH ! Nous avons alors décidé de rendre à la Nature sa place en ville ! Ainsi, notre PLU-H prévoit dans les opérations de construction de laisser 20 à 25 % des terrains à la plantation d'arbres de pleine terre. De même, l'objectif de notre Plan Canopée est d'atteindre 30 % de couvert arboré sur notre territoire d'ici 2030. Car la nature est bien le moyen nécessaire pour lutter contre les îlots de chaleur, l'imperméabilité des sols et contre les gaz à effet de serre. C'est donc dans cette perspective que nous avons lancé des vagues de végétalisation. Dans 11 collèges par exemple d'ici la fin du mandat. Mais également dans des quartiers comme : Confluence, la Part-Dieu, et demain Valon des hôpitaux à Saint-Genis-Laval, la Saulaie à Oullins, etc. Nous avons également pour objectif d'inscrire plus largement le droit à la nature en bas de chez soi : à travers l'offre de parcs, squares, jardins, promenades, rues apaisées. La préservation des espaces naturels participe à l'attractivité du territoire, car elle renforce le mieux vivre des Grands Lyonnais. En outre, nous menons une politique ambitieuse en termes de performance énergétique. Nous le faisons en interne en veillant à ce que tous nos aménagements urbains soient les plus vertueux possibles en termes de consommation d'énergie. Mais nous le portons également dans nos politiques publiques notamment avec le service Ecoreno'V qui permet aux habitants de recevoir une aide financière de la Métropole pour réaliser des travaux améliorant les performances énergétiques de leur logement. Au 31 mars 2019, 8 900 logements ont reçu un financement pour leur rénovation énergétique via ECORENO'V, sur 20 communes de la Métropole

De même, nous devons repenser la place que nous donnons à la voiture et aux transports en général sur notre territoire et plus particulièrement dans nos centre-ville. Car les transports sont bien la première source de gaz à effet de serre comme le confirme le dernier rapport Cieg. Nous avons commencé en prenant des mesures concrètes qui visent à améliorer la qualité de l'air : La Zone à Faible Émission, La limitation à 70km/h, La Zone à 30km/h à Oullins, etc.

Mais là où nous devons aller encore plus loin, c'est dans notre offre de transports en commun. Nous devons avoir une vision sur l'avenir en progressant sur deux champs : le coût et la qualité de l'offre. Nous devons impérativement inciter nos habitants à utiliser davantage les transports en commun. Nous avons déjà commencé en travaillant conjointement avec le Sytral pour développer de nouvelles lignes de Métro (Métro E) ou de bus, en modernisant des deux grandes gares de Lyon : Part-Dieu et Perrache, en proposant une politique ambitieuse de développement du vélo notamment dans le cadre du Plan d'action pour les Mobilités Actives (ouverture de prochaines stations Velo'V + projet de Velo'V électrique). Plus nous serons performants et innovants sur nos mobilités et infrastructures, plus notre Métropole demeurera attractive !

Parallèlement, nous avons souhaité lancer la piétonisation de la Presqu'île. Une expérimentation que nous voudrions étendre aux autres communes de la Métropole. Et, nous serons aux côtés de ces communes volontaires qui désirent elles aussi se lancer dans la piétonisation. Lorsque nous avons organisé des réunions publiques avec les acteurs concernés, habitants et commerçants, l'accueil de ce projet a été très favorable pour plusieurs raisons. Tout d'abord parce qu'ils tendent tous à un apaisement du centre-ville mais également parce que des projets comme celui-ci répondent aux modes de vie d'aujourd'hui où les citoyens se déplacent davantage à pieds, en transport en commun et aussi en vélo et en trottinette. Car oui, nos habitants ont pris le virage du développement durable en termes de mobilité. Et nous devons continuer à les encourager dans cette voie en construisant une Métropole des courtes distances, une Métropole de la proximité et multipolaire. Pour cela, nous devons maintenir et développer des commerces de proximité à côté des logements, des services et des activités productives (artisanat, industrie...), des espaces publics et des équipements, notamment dans nos quartiers prioritaires de la politique de la ville. Il faut que dans ces quartiers on parvienne à regrouper toutes les conditions nécessaires pour créer une mixité réelle qu'elle soit sociale et / ou fonctionnelle, non seulement en faisant du renouvellement urbain mais aussi en ayant une offre de services et d'équipement ambitieuses. Nous devons, à l'avenir, y intégrer davantage d'activités entrepreneuriales, culturelles et économiques. Car c'est en créant des quartiers véritablement mixtes où les habitants trouveront en bas de chez eux des services et des infrastructures que nous parviendrons à ramener de la vie, à tisser des liens entre les habitants.

Parallèlement à cette offre de services et à cette mixité fonctionnelle, nous devons garantir à tous nos habitants une offre de logements abordables et de qualité. Nous devons impérativement lutter contre la gentrification et permettre à chacun de se loger. Le PLU-H va permettre la construction de nouveaux logements dont l'objectif est de répondre au développement démographique et au besoin de mixité sociale. Permettre à chacun d'accéder à un logement adapté à ses besoins, à tous les âges de la vie (logement étudiant, personnes âgées, logement intergénérationnel), et en tenant compte de l'évolution des ménages et des modes de vie (séparations, recomposition familiale,...).

En parallèle du PLU-H, la Métropole de Lyon a lancé cette année un grand Plan d'Urgence pour l'Accès au Logement qui comprend plusieurs mesures : la création d'un Office foncier solidaire métropolitain avec un objectif de production/réhabilitation de 900 logements par an. Cet office, qui sera délibéré au 30 septembre prochain, nous permettra de diviser le prix de l'immobilier par deux dans les secteurs les plus tendus. Ce plan prévoit également : l'encadrement des prix de vente dans les opérations d'aménagement publiques comme à Gratte-Ciel, Villeurbanne, aux Girondins dans le 7ème, à l'esplanade de la poste à Dardilly ; la régulation des meublés de tourisme de type AirBnB ; et enfin le renforcement du plan 3A, d'aide à l'accession abordable à la propriété.

En outre, nous devons également diversifier notre offre de logements pour s'adapter toujours plus aux réalités financières de tous nos habitants en proposant des logements sociaux, abordables et intermédiaires.

Par ailleurs, l'implication des habitants dans le PLU-H ainsi que la forte mobilisation des citoyens lors des réunions publiques et également dans les comités comme les vôtres me poussent à croire que les habitants aspirent aujourd'hui à un urbanisme plus collaboratif. C'est-à-dire à être partie prenante de l'aménagement de leur territoire afin de mieux prendre en compte les usages de chacun dans les aménagements urbains proposés. C'est pourquoi nous multiplions ces initiatives et nous soutenons les projets de tiers-lieux innovants comme l'Autre Soie à Vaulx en Velin, mais aussi les projets d'habitat participatif et d'habitat intergénérationnel. Ces projets favorisent la mixité sociale, culturelle et générationnelle. De la même manière, nous menons une politique offensive en termes d'urbanisme transitoire, ces espaces endormis, oubliés à qui on redonne vie. Notre Métropole dispose de ressources foncières majeures sur l'ensemble de son territoire, y compris des friches industrielles et des bâtiments amenés à ne plus avoir d'affectation particulière. Et il est impensable aujourd'hui que ces lieux soient inoccupés alors qu'il y a une véritable demande de la part d'acteurs locaux qui éprouvent de réelles difficultés à voir émerger leur projet à cause d'un manque d'espace dédié. Ces lieux permettent de faire émerger des fabriques de territoires au sein-même des projets d'aménagement. Ils permettront de réactiver la vie locale dans des quartiers parfois peu animés.

Je pourrais m'étendre davantage parce que les projets urbains sont une illustration des ambitions métropolitaines. Nous avons à cœur de tendre vers un urbanisme collaboratif et partagé, durable et solidaire, équilibré et dynamique où chaque habitant et acteur aura sa place. Mais il est maintenant temps de vous écouter, d'entendre vos interrogations et d'y répondre au mieux avec l'ensemble des élus présents. Je vous remercie.

Questions posées par les CIL et réponses

Seul le prononcé fait foi

Thème 1 : aménagement urbain – PLU-H – Grands projets urbains

- **CIL : Montplaisir – Lyon 8^{ème}**

Réponse de : **Pierre Abadie**

Avenue des Frères Lumière Lyon 8 : notre comité travaille sur le réaménagement global de cette avenue.

Nous souhaitons :

- *Qu'elle passe en zone 30*
- *Que les trottoirs soient élargis*
- *Que les pistes cyclables soient matérialisées sur le coté gauche dans le sens de la circulation*
- *Qu'un panneau présentant le quartier et les commerces soit placé à l'entrée Ouest vers la voie ferrée*
- *Qu'il y ait de la verdure*
- *Qu'il y ait des panneaux de signalisation le long de cette dernière*
- *Modifier le trajet du C16.*

Le CIL est prêt à participer dans le cadre d'une concertation.

Réponse

La mairie du 8^{ème} a émis le même souhait de faire basculer l'avenue des frères Lumière en zone 30. Un premier aménagement – plateau ralentisseur - a été réalisé en 2018 sur le carrefour avec la rue Jovet, qui préfigure une porte d'entrée de cette future zone 30.

Si la totalité de la voie devait être requalifiée (élargissement des trottoirs, végétalisation, etc...), il faudrait nécessairement que cette opération soit inscrite au titre de la PPI.

Des aménagements cyclables existent déjà sur la rue, du boulevard des Tchécoslovaques jusqu'à la place Courtois à double sens, et dans le sens de la circulation entre la place Courtois et la Place Arsonval.

Dans le cadre de nos principes d'aménagement, les vélos dans le sens de circulation ne roulent pas à gauche de la vie, mais à droite.

✉ **Le SYTRAL n'a pas souhaité apporter d'éléments complémentaires.**

• CIL : Etats-Unis – Lyon 8^{ème}

Réponse de : **Michel Le Faou**

1/ La place du 8 mai 45 a besoin aujourd'hui d'être restaurée. Par manque d'entretien, elle s'est dégradée avec les années, en-dehors des espaces verts de compétence municipale. La fontaine, la halle couverte, les passerelles, les parkings sont à repenser.

Réponse

L'état des revêtements des sols de la place ne présente pas de désordres particuliers.

Si la totalité de la place du 8 mai 45 devait être requalifiée, il faudrait nécessairement que cette opération soit inscrite à la PPI métropolitaine.

2/ Le quartier des Etats-Unis, ce sont 4800 logements sociaux, c'est le plus grand ensemble de l'agglomération. Mais c'est le seul à n'avoir jamais bénéficié d'une opération d'envergure comme la Duchère ou Mermoz. Aujourd'hui, il est nécessaire de diminuer le nombre de logements sociaux et d'augmenter la part de logements privés pour offrir de la mixité.

Réponse

Rappel :

7334 Logements sur les États-Unis (QPV hors Santy), dont 5692 logements locatifs sociaux, soit 80%

Les actions en faveur de la mixité :

- Des opérations de construction neuve en accession : 2 immeubles (env. 50 logements) livrés en 2016 rue Paul Cazeneuve et un projet de 30 logements sur l'avenue Beauvisage
- Vente Hlm : 2 résidences de 64 logements
 - Berthelot (24 logements), mise en vente partielle
 - Raymond (40 logements), mise en vente totale
- Politique d'attribution de GLH en faveur de la mixité sociale :
 - Contribuer à stabiliser et rééquilibrer le peuplement de ce quartier en privilégiant dans les attributions :
 - ✓ Les demandeurs dont les ressources sont supérieures aux plafonds PLAI
 - ✓ Les demandeurs ayant un emploi (CDD supérieur à 6 mois, CDI)
 - ✓ Les demandeurs en dynamique d'insertion professionnelle (formation professionnelle, contrat d'insertion, emploi en Intérim)
 - ✓ Les demandeurs étudiants.
 - Limiter la sur-occupation surtout sur les grands logements en respectant une bonne adéquation entre composition familiale et typologie de logement
 - Favoriser le parcours résidentiel : en effet une attention particulière est portée aux demandes de mutation du quartier

Par ailleurs, GrandLyon Habitat cherche sur ces résidences à diminuer le nombre de ménages du 1er quartile ce qui répond aux objectifs partenariaux de la Convention Intercommunale d'Attribution travaillée à l'échelle de la Métropole. Il est demandé aux bailleurs, d'attribuer 75 % des logements, hors QPV, aux ménages des 3 autres quartiles.

Des objectifs réaffichés dans le PLU-H

États-Unis, Bachut, Mermoz : prioriser le renouvellement urbain autour des lignes fortes de transport collectif, en y privilégiant une diversification résidentielle et une mixité urbaine

- Anticiper les besoins en matière de croissance démographique et de besoins scolaires en réservant des sites pour l'implantation de futurs équipements (collège, écoles, ...);
- Favoriser la réhabilitation du parc existant et l'adaptation des logements aux enjeux environnementaux et énergétiques, notamment pour le patrimoine bâti des années 30 à 80 (performance énergétique, accessibilité des immeubles et des logements...);
- Favoriser un renouvellement urbain des quartiers aux abords des lignes fortes de transports collectifs (métro D, des tramway T2, T4 et du futur T6), en permettant une densification qualitative des ensembles à dominante sociale par des opérations de démolitions-reconstructions avec des hauteurs plus importantes, possibles sur les avenues ou boulevard des États-Unis, de nouveaux espaces verts et plus de qualité d'habiter grâce à une mixité résidentielle à réintroduire : sont notamment concernés les quartiers d'Audibert-Lavirotte, Million, Bonnefond Leynaud.

Une politique de projets de développement territorialisé poursuivie sur les quartiers populaires de l'agglomération

37 quartiers prioritaires sont actuellement inscrits dans cette politique au travers du Contrat de ville d'agglomération 2015-2020 décliné en conventions locales d'application. Il conviendra de poursuivre cette action par la mise en œuvre de projets locaux intégrés de développement social et urbain différenciés selon les sites.

À l'échelle de l'arrondissement, plusieurs quartiers sont concernés : Mermoz sud, États-Unis et Langlet-Santy, Moulin à vent.

Pour ces quartiers, les actions inscrites au volet Habitat du contrat de ville sont les suivantes :

- poursuivre le rééquilibrage territorial des logements sociaux et diversifier l'offre de logements, notamment à la faveur des projets de renouvellement urbain à venir, (Mermoz sud / Langlet-Santy) ;
- améliorer la qualité du parc public, en particulier sur le volet thermique, pour le rendre davantage attractif et éviter le décrochage par rapport à l'offre nouvelle tout en veillant à l'évolution des loyers ;
- poursuivre la requalification du parc ancien privé et prévenir la dégradation des copropriétés privées, le cas échéant, poursuivre la lutte contre l'Habitat indigne ;
- favoriser la mobilité et les parcours résidentiels des ménages ;
- poursuivre les actions de gestion sociale et urbaine de proximité.

• CIL : Moulin à vent – Grand Trou – Petite Guille – Lyon 8^{ème}

Réponse de : **Michel Le Faou**

Requalification de la route de Vienne afin d'en faire un lieu agréable à vivre. Cela veut dire ravalement de façades, places de parking pour que les commerces puissent se développer. Redéfinir les voies de circulations, etc.

Réponse de l'administration

Plus globalement, le quartier du Grand Trou connaît actuellement un fort développement avec la réalisation d'opérations d'urbanisme telles que le PUP Patay, le PUP Saint Vincent de Paul et plusieurs programmes de construction. L'évolution démographique prévoit l'accueil de 1500 à 2000 habitants supplémentaires à l'horizon 2022.

Ce secteur fait l'objet d'une attention particulière depuis l'évènement dramatique du 9 février dernier qui a suscité une vive émotion au sein des habitants et des professionnels. Une instance participative a été mise en place afin de recueillir la parole et les propositions de l'ensemble des acteurs du quartier. Elle s'est déjà réunie deux fois les 10 mai et 15 juillet.

En complément, un chargé de mission vient d'être recruté pour travailler sur ce secteur ce qui démontre la volonté et l'engagement de la Métropole de Lyon dans le processus d'évolution du quartier. (*Intervention David Kimelfeld, souhait de parler de sécurité*)

Concernant la route de Vienne en tant que telle, elle est plutôt en bon état, avec un aménagement caractéristique de cette voie (trottoir en asphalté et bandes en pavés). Les cheminements sont en majorité accessibles, et du stationnement longitudinal est présent.

Le végétal est très peu présent sur la voie, à l'exception des places qui la bordent. Si la totalité de la voie devait être requalifiée, il faudrait nécessairement que cette opération soit inscrite à la PPI.

- **CIL : Saint Georges Village – Lyon 5^{ème}**

Réponse de : **Pierre Abadie**

Pourquoi avoir bétonné le quai (entre Pont Bonaparte et Passerelle Couturier) où les gens jouaient aux boules ? Où est la vie de quartier ?

Réponse de l'administration

Une piste cyclable a été créée tout le long du trottoir. Dans le cadre de cette reconfiguration, le sable stabilisé du trottoir a été remplacé par un revêtement plus confortable et plus adapté aux déplacements des piétons et personnes à mobilité réduite, comme présenté en réunion publique en février dernier.

En outre, le projet a été modifié pour maintenir une bande pour jouer à la pétanque à l'arrière du débouché du parking Saint Antoine.

- **CIL : association SEVDOR – Monts d'Or**

Réponse de : **Michel Le Faou**

Le Vieux Lyon et le Parc de Miribel-Jonage ont été protégés en leur temps d'une urbanisation banale. Dans l'intérêt de tous les lyonnais et de la Métropole elle-même, le massif des Monts d'Or, remarquable en nature et en pittoresque, ne devrait-il pas être protégé lui aussi de la multiplication actuellement permise des divisions parcellaires et de la multiplication des petits et grands immeubles que va autoriser l'actuel PLU-H ?

Réponse

Le massif des Monts d'Or fait l'objet d'une vigilance toute particulière et de nombreuses protections accrues dans le nouveau PLUH :

- Les grandes propriétés et leur parc, généralement classées en zone naturelle N2 avec des protections boisements EBC et EVV ;
- Des espaces d'urbanisation future finalement classés en zones naturelles ou agricoles comme le site des Seignes à St Didier ou la côtière rue Termier (secteur de la Chaux) à St Cyr ;
- Une augmentation des protections boisements EBC et EVV dans les Monts d'Or : cf. l'exemple de Poleymieux qui n'avait auparavant aucune protection EBC en zone urbaine ;
- Un renforcement des protections patrimoniales nouvelles entre l'ancien PLU et le nouveau :
 - Ancien PLU : 0 périmètre d'intérêt patrimonial dans les Monts d'Or
 - Nouveau PLUH : 52 périmètres de protection patrimoniale

- Ancien PLU : 55 éléments bâtis patrimoniaux identifiés
 - Nouveau PLUH : 295 éléments bâtis patrimoniaux identifiés.
- Un Architecte Conseil mis à disposition des communes, en particulier dans les secteurs patrimoniaux et pour des petits collectifs : travail préparatoire en consultation préalable, à la demande des Maires.

L'ensemble de ces outils a pu prendre appui sur l'ancienne charte des Monts d'Or avec un poids supplémentaire car réglementaire pour la plupart.

Les communes de ce secteur doivent également répondre à des demandes de logements et offrir aux habitants (jeunes, personnes âgées) des solutions en matière de logements. La qualité urbaine, architecturale, le respect du site des Monts d'Or font donc l'objet d'une vigilance forte de la part de la Métropole qui accompagne les Communes dans les projets.

- **CIL : Centre Presqu'île – Lyon 2^{ème}**

Réponse de : **David Kimelfeld**

Piétonisation de la Presqu'île Nord

Le Président de la Métropole de Lyon a fait part de son intention d'expérimenter la piétonisation de la presqu'île Nord et a été évoquée l'instauration d'une ZTL (Zone à Trafic Limité) comme il en existe dans beaucoup de villes étrangères notamment en Italie.

Une telle orientation a des conséquences importantes pour la vie quotidienne des habitants. Il ne faut pas que des décisions soient prises sans concertation et nous souhaitons connaître

-les grandes lignes de ce projet

-comment sera organisée une VERITABLE concertation ? (l'expérience montre que celle-ci a fait cruellement défaut sur le statut de la rue de la République et sur les aménagements de la place St Nizier, et ce, depuis l'origine du projet).

Réponse

Les expérimentations de piétonisation qui vont être mises en place dans la Presqu'île lyonnaise reposent sur le constat de la fin d'un modèle : celui d'un centre-ville où la voiture a la part belle, alors que seulement 15% des déplacements se font par ce mode.

Celui où il devient difficile de faire cohabiter tous les usages, dans un espace public très sollicité, piétons, modes actifs, transports en communs, habitants, commerçants, touristes. Et dans une Métropole confrontée tous les jours davantage à la nécessité de la transition environnementale.

La démarche qui sera mise en place repose sur une méthode particulière, qui consiste à expérimenter, à mesurer et évaluer, à adapter.

En effet, ce sont d'abord 3 samedis qui seront concernés, les 28 septembre, puis 12 et 26 octobre.

Après un bilan de cette première phase, les modalités de l'expérimentation pourront être ajustées, sous d'autres formes, par exemple sur un week-end entier.

Cette démarche repose également sur une concertation forte : au-delà d'un comité de pilotage politique, qui s'est tenu le 2 septembre dernier et a associé élus de la Ville et de la Métropole, a été mis en place un « comité de suivi », composé d'associations, de conseils de quartier et des CIL.

M. Eyraud était d'ailleurs présent à cette réunion. Ce comité de suivi est chargé d'évaluer et d'orienter l'expérimentation. J'insiste sur ce point : cette démarche doit faire l'objet d'une évaluation ambitieuse pour en tirer les bonnes conclusions.

Plus concrètement, l'expérimentation consistera en la mise en œuvre d'une Zone à trafic limité, effectivement à l'exemple des villes italiennes et de nombreuses autres métropoles européennes, à l'intérieur de laquelle seuls des « ayants droits » pourront circuler.

Ce dispositif sera effectif sur un large périmètre, de la rue Leynaud (extension proposée sur la base des échanges lors de la première réunion publique qui s'est tenue le 9 juillet dernier) jusqu'à la place Bellecour.

Nous comptons sur les CIL pour relayer les informations pratiques de cette expérimentation.

- **CIL : Voltaire Part-Dieu – Lyon 3^{ème}**

Réponse de : **Michel Le Faou**

1/ Concernant le projet Part-Dieu et sa future Skyline... je veux faire appel à votre vigilance à préserver l'image de notre Métropole dont une grande partie est classée depuis 20 ans Patrimoine mondial par l'Unesco, afin que cette image ne soit pas abîmée par la strate du 21^{ème} siècle... de tours qu'il faut aussi envisager transformables de bureaux en logements, afin de prendre en compte l'évolution du monde du travail et des nouvelles mobilités...

Réponse

L'idée d'une skyline originale et propre au quartier de la Part-Dieu est bien toujours l'un des axes du développement urbain du projet Part-Dieu, une skyline irrégulière, « en montagnes », en écho à la ligne des Alpes, plutôt qu'une skyline « en pyramide » comme dans les autres quartiers d'affaires, mais aussi une skyline en profondeur, qui permet d'absorber la coupure du rail, d'étirer la Part-Dieu du nord au sud et d'est en ouest, de part et d'autre de la gare.

Dans les études du début des années 2010, l'inscription de cette Skyline a été faite dans le grand paysage par des insertions visuelles depuis différents points de vue en périphérie de la Métropole.

Il est en effet indispensable que l'intégration de cette nouvelle strate d'Immeuble de Grande Hauteur se fasse dans une démarche maîtrisée et fidèle aux enjeux urbains de la Métropole.

Afin d'approfondir cette dimension, une réflexion est engagée avec l'Agence d'Urbanisme pour ré-étudier le grand paysage de la Part-Dieu, encadrer les évolutions du projet Part-Dieu pour les sites futurs de développement (exemple de la place de Milan), et s'intégrer ainsi aux réflexions de la Métropole sur les stratégies publiques à venir.

Par ailleurs, sur la question de la réversibilité des bureaux en logements, le projet Part-Dieu tend à systématiser la prise en compte de cette attente dans les nouveaux projets à l'étude.

Cette réversibilité repose néanmoins sur des réglementations qui peuvent être amenées à varier avec le temps, il convient donc d'anticiper au mieux le champ du possible, pour offrir des bâtiments les plus transformables.

Sans avoir changé de programmation, l'exemple du projet SILEX 2 témoigne néanmoins de la capacité des tours à se régénérer.

2/ Nous demandons aussi qu'une réflexion soit engagée sur la future rénovation globale de la rue Paul Bert (largeurs des trottoirs, prise en compte des nouvelles mobilités, revoir le carrefour avec rues Danton, Lavoisier, de la Rize, etc...) située entre Vivier Merle et Garibaldi.

(De plus, quel est le planning de la fin de la rénovation de la rue Garibaldi ?)

Réponse de l'administration

La rénovation globale de la rue Paul Bert, ainsi que la 3^{ème} tranche de réaménagement de la rue Garibaldi pourront être programmées, en fonction des études à mener, au prochain mandat.

Ces espaces publics sont étroitement liés à la mutation en cours du quartier de la Part Dieu, et à la réflexion lancée sur la promenade Moncey ; le programme de leur réaménagement sera à concevoir à la fois pour répondre aux enjeux de quartier mais également en considérant leur fonction d'échanges.

- **CIL : Saxe - Brotteaux – Lyon 6^{ème}**

Réponse de : **Michel Le Faou**

Réaménagement, restructuration du quartier E. Quinet-Vendôme

Depuis de nombreuses années, nous attirons l'attention des élus sur l'état de la Place E. Quinet et de la partie de la rue Vendôme entre la rue de Sèze et la place (allées Vendôme).

Il est urgent d'entreprendre des travaux conséquents pour que la place et ses alentours retrouvent un aspect plus agréable (espaces verts, jeux d'enfants) et digne du monument classé (église St Pothin).

Réponse

Il s'agit d'une demande ancienne portée par la mairie du 6ème arrondissement et inscrite à la PPI : l'étude place Edgard Quinet figure dans l'annexe de la délibération de la PPI 2015-2020, dans la rubrique Aménagements et centralités.

L'étude de réaménagement et de ses voies périmétrales sera engagée au 4eme trimestre 2019, en concertation avec les acteurs locaux.

- **CIL : La Croix-Rousse n'est pas à vendre – Lyon 4^{ème}**

Réponse de : **David Kimelfeld**

Lieu : **Boulevard de la Croix-Rousse**

1/ Comment aménager le boulevard de la Croix-Rousse afin de faire une meilleure place aux modes doux (piste cyclable), aux piétons et aux personnes en situation de handicap pour une circulation apaisée dans un espace déjà très utilisé par le stationnement résident ou commercial que ce soit pour les marchés ou l'accès aux nombreux bars et brasseries le soir ?

2/ Comment aménager les voiries et la circulation du quartier autour et dans le périmètre de l'hôpital de la Croix-Rousse compte tenu

a) des nombreuses constructions de logements autant sur la Croix-Rousse que sur Caluire Sud, ces résidents vivant sur la Croix-Rousse (plus de 300 logements prévisibles).

b) de la suppression du parking du centre Livet : plus de 100 voitures tous les jours.

c) des nouvelles activités de l'hôpital d'où un accroissement du trafic, et notamment de l'ouverture du service des urgences 24h/24h avec des nuisances sonores probables.

Réponse

Le programme de réaménagement du boulevard de la Croix Rouse, outre les enjeux de déplacement sécurisé pour tous, doit effectivement prendre en compte une vie commerçante très active, avec la présence d'un marché forain quasi journalier et de nombreux commerces.

Sans oublier les équipements publics qui le bordent, groupe scolaire Aveyron, collège de la Tourette, Maison de retraite Louis Pradel...

La complexité de ces usages nécessite des études approfondies, qui pourront être proposées pour le prochain mandat.

À court terme ce sont à la fois :

- des mesures d'amélioration de la sécurité qui seront prises, au travers de la création d'un plateau traversant au droit du collège de la Tourette
- des expérimentations pour mieux gérer le stationnement
- des aménagements permettant la végétalisation des placettes Terme et de l'Oreille.

Concernant le fonctionnement de l'hôpital de la Croix Rousse, et notamment ses accès, il convient tout d'abord de rappeler que le centre hospitalier est très accessible par un réseau de transports en commun dense (métro Hénon et bus).

Des réflexions sont engagées avec les HCL pour fluidifier l'accès aux parkings situés à l'intérieur du centre, notamment aux heures de pointe.

• CIL : MACADEVI – Sathonay Camp

Réponse de : **Pierre Abadie**

1/ Lors des diverses interventions et communications « métropolitaines » au titre du Plateau Nord, Rillieux et Caluire sont systématiquement mises en avant et Sathonay-Camp oubliée ou vouée à la portion congrue !

Que compte faire l'exécutif pour rétablir un plus juste équilibre?

Réponse

La commune de Sathonay-Camp à l'instar de l'ensemble des communes de la Métropole ne constitue pas une portion « congrue » du territoire. Elle joue un rôle essentiel dans la mise en œuvre des politiques de la Métropole, qu'elle soit résidentielle, économique, environnementale ou social.

Les dossiers « Plateau Nord » sont travaillés et partagés en intercommunalité entre Rillieux-Caluire-Sathonay-Camp notamment lors des CTM qui se tiennent régulièrement.

2/ Le nouveau PLU-H impose à Sathonay-Camp des objectifs totalement irréalistes (70 appartements par an sur 10 ans, soit 1.500 à 2.000 habitants en sus pour une petite commune venant de passer de 4.300 à 8.000 habitants) et en contradiction totale avec les promesses publiques faites par l'adjoint à l'urbanisme (AGC UCIL 2017). La commune n'a qu'une seule école !

Comptez-vous corriger sérieusement ces excès ?

Réponse

Concernant la production de logements

L'objectif de production du PLUH (inscrit dans le cahier communal) est de 405 logements sur 9 ans soit 45 logements par an.

L'objectif évoqué de 70 logements par an était l'objectif précédent (inscrit dans le cahier communal de l'arrêt de projet et soumis à la concertation) et qui a été depuis diminué, suite aux remarques de l'enquête publique.

Ce nouvel objectif de 45 logements a été déterminé en accord avec la Commune qui l'a définitivement validé avant le vote du PLUH par les élus métropolitains le 13 mai 2019.

<i>Capacité résidentielle 2018 - 2026 PLUH en vigueur</i>	<i>Capacité résidentielle moyenne annuelle 2018 -2026</i>	Objectif de production cahiers communaux PLU-H Production totale sur la période 2018-2026	Objectif de production cahiers communaux PLU-H Production annuelle sur la période 2018-2026
436	48	405	45

Concernant les objectifs du nouveau PLU-H

La production neuve n'est pas uniquement destinée à accueillir une population nouvelle. Une partie de la production de logements sert à absorber l'augmentation du parc de logements vacants, résidences secondaires, logements occasionnels, à compenser la perte de logements (la production de l'offre se faisant essentiellement en renouvellement urbain et engendrant ainsi une démolition de l'offre existante) et à répondre aux besoins en desserrement des ménages (du fait de la diminution de la taille des ménages).

L'augmentation de la population à Sathonay Camp ne serait donc pas celle citée dans les observations (passage de 8 000 à 10 000 habitants). L'INSEE fait état d'une population de 5 688 habitants en 2015. La commune ne compte pas 8 000 habitants aujourd'hui.

En ce qui concerne la question des équipements publics, la ZAC a réalisé des infrastructures (mail, venelles piétonnes,...), a financé des équipements aujourd'hui réalisés ou en voie de l'être (extension de l'école, crèche - pôle enfance, extension de gymnase, restaurant scolaire).

Toute autre nouvelle réflexion en matière d'équipements publics pourra donner lieu à une traduction au PLUH par des emplacements réservés lors d'une prochaine procédure de modification du PLUH.

- **CIL : La Plaine Sainte Foy – Lyon 5^{ème}/Saint-Foy-lès-Lyon**

Réponse de : **Michel Le Faou**

Nouveau PLU-H : la révision du PLU-H amène une densification importante pour nos quartiers. Qu'envisagez-vous en mesure d'accompagnement au niveau voirie, aménagements urbains, espaces verts ?

Réponse

Le PLUH porte de grands objectifs, à la fois d'accueil de nouveaux habitants et également de qualité du cadre de vie (le défi de la solidarité et de l'habitat et le défi environnemental et du cadre de vie du PLUH).

À l'échelle de la Métropole, le PADD demande de prévoir une offre conséquente, équilibrée et solidaire, de logements en neuf et en réhabilitation, à destination de tous les publics et de développer un territoire accessible et agréable pour tous, offrant des espaces de nature.

En ce qui concerne l'accompagnement du développement résidentiel, chaque collectivité poursuit une politique de création d'équipements publics dans son domaine de compétences et inscrits dans une programmation pluriannuelle d'investissement.

Ces projets d'équipements peuvent notamment faire l'objet d'emplacements réservés instaurés dans le PLUH. Ils ne s'incarnent pas précisément sur le secteur de la Plaine mais plus largement sur le territoire de Sainte Foy les Lyon (élargissements de voirie, cheminements piétons, espaces verts).

En ce qui concerne le secteur de la Plaine à Sainte Foy les Lyon, le PADD permet le renouvellement urbain du quartier de la Plaine Chantegrillet en tenant compte notamment du projet de regroupement scolaire.

- **CIL : Cusset – Villeurbanne**

Réponse de : **Michel Le Faou**

Le projet de construction d'une salle de spectacle de 12000 places, utilisée par l'ASVEL pour les seuls matchs d'Euroleague, vient d'être abandonné au profit d'une salle à proximité du Groupama stadium. C'est un soulagement pour les habitants du quartier inquiets des débordements que cette salle pouvait engendrer.

Il n'en reste pas moins que ce secteur, intégré au projet du Carré de Soie, reste disponible pour des projets urbains que le PLUH rend, ou peut rendre, possibles.

La vocation de ce secteur a toujours été, depuis Lazare Goujon, un lieu affecté aux sports et aux loisirs, c'est ce que nous attendons du devenir de cet espace.

Pour ce faire, et avant toute étude ou projet par les urbanistes du Carré de Soie, nous demandons que soit créé un groupe de réflexion regroupant les habitants, les associations du quartier, la Mission Carré de Soie, la ville pour être à l'écoute des habitants et envisager une réalisation en cohérence avec leurs attentes.

Réponse

Cette demande s'est traduite également par un courrier adressé à la Métropole.

La réponse à cette sollicitation nécessite au préalable une réflexion des élus villeurbannais pour un positionnement politique.

Un temps de partage et de recueil des visions des comités de quartiers pourrait être souhaitable y compris à une échelle plus large englobant les abords du canal.

- **CIL : Renaissance du Vieux Lyon – Lyon 5^{ème}**

Réponse de : **Michel Le Faou**

CIL Renaissance du Vieux-Lyon (5e)

Quelle est la politique de la Métropole pour assurer une mixité sociale et économique dans le centre historique ?

a) Comment faire baisser la pression foncière qui chasse les habitants du centre-ville, remplacés par des locations touristiques de courte durée ou des logements réservés aux plus fortunés ? En préemptant et transformant en logements sociaux des bâtiments vides, en contrôlant l'application sur les meublés touristiques ? Comment permettre l'accessibilité de ces quartiers pour tous les handicaps, en forte croissance avec le vieillissement de la population ?

Réponse

Concernant l'action foncière de la Métropole

Chaque vente d'immeuble en bloc est étudiée pour la production de logement social sur le 5^{ème} arrondissement. Ainsi, depuis 2014, 21 immeubles ont été visités et étudiés en lien avec les bailleurs sociaux pour la production de logement social. Sur ces 21 immeubles, 7 ont été préemptés au profit des organismes de logements sociaux. Ce sont ainsi 55 logements sociaux qui vont voir le jour sur ce secteur. Dans le cadre de cette intervention pour la production de logement social, la Métropole a agi, pour certaines adresses, sur le niveau des prix de ventes, qui dans certains cas étaient beaucoup plus élevés que ceux du marché ; en proposant un prix conforme aux valeurs immobilières constatées sur le marché. La Métropole intervient donc concrètement sur la pression foncière observée.

Concernant la régulation des meublés de tourisme de type AirBnB

Une nouvelle réglementation modifiant les conditions de changement d'usage d'un logement a été délibérée par la Métropole le 20 décembre 2017 puis mise en œuvre à partir du 1er février 2018.

L'objectif du nouveau règlement est de réguler le développement des meublés de tourisme à Lyon tout en préservant l'esprit d'origine de l'économie collaborative. En effet, les propriétaires louant leur résidence principale moins de 4 mois dans l'année ne sont pas du tout concernés.

Pour les autres, les conditions de développement sont plus contraignantes, notamment sur l'hypercentre de Lyon. Une évaluation est en cours pour mesurer l'impact précis de cette première délibération avant d'adapter les règles en faveur d'une protection encore plus renforcée de la fonction résidentielle.

b) Comment maintenir des commerces de proximité et une diversité commerciale ?

Réponse

En dehors du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur, les axes les plus commerçants ont été identifiés par un outil du PLU-H : linéaires artisanal et commercial. Il s'agit d'un dispositif de protection des RDC, qui impose de maintenir la vocation commerciale et artisanale des RDC, le changement de destination vers du logement y est interdit.

Ex : rue de la quarantaine, quai Pierre Scize. Le PSMV régit par l'État ayant été révisé dans les années 80 ne bénéficie pas des mêmes outils que le PLU-H.

- **CIL : Mermoz Nord Laënnec – Lyon 8^{ème}**

Réponse de : **Michel Le Faou**

*Pourquoi les squares et jardins publics ne sont-ils pas classés en zone **UL** mais restent en zones constructibles?*

Réponse

Dans le PLU-H métropolitain, les espaces publics de proximité sont classés dans le même zonage que les parcelles environnantes. À noter que ces squares et parcs publics font très souvent l'objet d'une protection de boisements (EBC ou/ et EVV°).

Seuls, les grands parcs d'agglomération (Parc Blandan, Parc de la Tête d'or, Parc de Gerland...) sont classés en zone UL.

Thème 2 : Transports en commun – Circulation automobile – Parkings – Modes Doux – Déplacements urbains

• UCIL : Commission « déplacements urbains »

Réponse de : **David Kimelfeld**

Certains ayant profité des débats sur la ligne E du métro et sur le PCAET de la Métropole pour revenir sur l'utilité du projet d'Anneau des Sciences, l'UCIL rappelle son attachement à une réalisation rapide :

- *du bouclage Ouest du boulevard périphérique de Lyon (Métropole),*
- *et du grand contournement Est de la Métropole, prolongé jusqu'à Reventin-Vaugris depuis l'A43 (État),*

Afin d'éliminer de l'hyper-centre de notre agglomération tous les véhicules qui n'ont rien à y faire.

Quelle est la position de la Métropole à ce sujet ?

Réponse

L'éloignement des trafics de transit du cœur métropolitain (A6-A7, périphérique Laurent Bonnevey mais aussi Rocade Est) constitue un enjeu majeur pour le territoire :

- d'une part, pour contribuer à réduire les populations exposées aux nuisances des grandes infrastructures routières (en cohérence avec les engagements pris au travers des feuilles de route sur la qualité de l'air) ;
- d'autre part, pour permettre une réorganisation des trafics locaux souhaitée par la Métropole (au travers des projets de reconquête/requalification des voiries structurantes d'agglomération, au premier rang desquels A6-A7) qui préserve les grandes voiries « locales », en particulier la Rocade Est.

En réponse à cet enjeu, deux études différenciées portant sur les infrastructures autoroutières de contournement Est de l'agglomération sont actuellement en cours :

- dans le cadre du plan de relance autoroutier de 2015, l'État a missionné le concessionnaire ASF pour réaliser les études et procédures relatives à l'aménagement à 2x3 voies de la section de l'autoroute A46 sud entre Ternay et Saint-Priest ; l'objectif étant d'améliorer à horizon 2025 le fonctionnement de l'axe existant et de ses deux nœuds d'extrémité (Ternay au sud et Manissieux au nord).

La Métropole est favorable à cet itinéraire de contournement par les autoroutes A432 et A46 sud, en cohérence avec l'objectif de préserver notamment la rocade est.

- dans le cadre du CPER 2015-2020, les services de l'État (DREAL) pilotent une étude de faisabilité technique, juridique et financière portant sur les itinéraires de grand contournement de Lyon et sur les dispositifs d'incitation à leur usage - étude cofinancée par la Métropole. L'objectif de cette étude est de définir à la fois les infrastructures à horizon post-2030 et les dispositifs nécessaires pour écarter l'ensemble des trafics de transit du cœur d'agglomération, ainsi que leurs modalités de mise en œuvre.

Concernant l'ADS à proprement dit :

1/ en l'état le projet n'est pas financé ; pas de possibilité de société de projet en l'absence de DUP (projet de loi d'orientation des mobilités en cours de discussion au parlement)

2 / le projet n'est pas finançable par la Métropole seule (au-delà de nos capacités d'endettement)

3/ au regard de ces éléments, j'ai demandé une étude sur les alternatives possibles (démarrage été 2019 - conclusions fin d'année).

- **CIL : Lyon La Plaine Sainte Foy – Lyon 5^{ème} / Sainte Foy lès Lyon**

Il a été beaucoup question des études sur le METRO E dans notre secteur qui ne verra le jour au mieux qu'en 2030. Qu'en est-il de l'Anneau des Sciences ?

Même réponse.

UCIL : commission « écologie urbaine »

1/ La Transformation de l'A6A7 en « boulevard urbain », réduisant son débit, va accroître les bouchons en taille et en durée, et donc les temps perdus pour des dizaines de milliers de pendulaires et aussi la pollution à Lyon.

Le bouclage de l'Anneau des Sciences rendu urgent sera-t-il mis en enquête publique en 2020 comme prévu ?

2/ En attendant le bouclage de l'Anneau des Sciences, quelles dispositions seront prises pour éviter que des milliers d'automobilistes se dévient via les artères alentour déjà congestionnées comme celles de Gerland ?

Même réponse.

- **UCIL : Commission « Transports en commun »**

Réponse de : **Michel Le Faou**

Les débats sur la ligne E du métro et sur le Nœud ferroviaire lyonnais ont rappelé avec force la demande des citoyens d'une meilleure coordination des lignes de banlieue de type TER gérée par la SNCF sous l'autorité de la Région et du réseau de TC gérée par KEOLIS sous l'autorité du SYTRAL. La demande d'une tarification unique de tous ces TC est également très importante.

Quelle est la position de la Métropole à ce sujet ?

Réponse

Le PDU élaboré sous responsabilité du Sytral, auquel la métropole a été associé prône un système multimodal des déplacements intégrant également les modes de déplacements non urbain (trains, cars, etc.).

L'une des fiches actions propose d'offrir une billettique et des tarifications combinées pour favoriser la multimodalité et l'intermodalité.

Parmi les actions recensées on trouve « l'amélioration de l'interopérabilité des systèmes billettiques », la proposition d'un «réseau de distribution des titres élargi et plus homogènes », tout ceci dans un contexte de renforcement du partenariat avec les territoires voisins. La métropole soutien et encourage ces initiatives qui vont dans le sens d'une meilleure intégration de la tarification.

Sur une tarification unique TCU – TER

Réponse issue de la centrale argumentaire du NFL, rédigée par Sytral : « L'abonnement combiné TER + TCL existe déjà : il est mensuel et offre un accès aux TER et au réseau TCL selon les options retenues. La mise en place de l'abonnement multimodal annuel par prélèvement automatique est actuellement à l'étude entre le Sytral et la Région afin de pouvoir le proposer au plus tôt. »

• **UCIL : Commission « Vélo »**

Réponse de : **Catherine David (service VVN)**

1/ Pour le nouveau plan de mandat, quels aménagements cyclables importants sont-ils envisagés ?

Réponse de l'administration

- Mise en place d'un réseau express vélo (REV), sécurisé et confortable, véritable armature du réseau cyclable métropolitain, positionné sur les grands axes de la Métropole (ex-RD notamment) au travers de plusieurs grandes radiales et rocade d'agglomération ;
- Finalisation du réseau cyclable structurant défini au PDU de l'agglomération ;
- Déploiement des zones à circulation apaisée et des facilités vélo (double-sens cyclable, cédez-le-passage cyclistes aux feux, goulottes et rampes dans les escaliers, jalonnement cycliste...) sur l'ensemble du territoire métropolitain.

2/ Lors des « Réunions Techniques Modes Actifs » nous sont présentés pour avis des nouveaux aménagements, mais existe-t-il un plan d'ensemble de liaison complète reliant deux points extrêmes de la Métropole, liaison Nord-Sud, Est-Ouest, même si la réalisation complète sera faite en plusieurs étapes ?

Réponse de l'administration

Oui effectivement, la mise en place d'un réseau express vélo (REV) suppose la réalisation – de manière échelonnée et progressive – de grandes liaisons cyclables traversant de part en part le territoire métropolitain sous forme de radiales et rocade d'agglomération.

• **UCIL : Commission « Piéton »**

Réponse de : **Pierre Abadie**

1/ Par lettre transmise au Président de la Métropole, l'UCIL a demandé la création d'une commission spécifique aux piétons pour traiter des nombreux dysfonctionnements constatés aujourd'hui sur les voiries, lors des visites en Marchant organisées par sa commission « piétons ».

Lors de la dernière réunion de la Commission Associations Modes Actifs, il nous a été répondu que la création de cette commission n'était pas opportune et avons été renvoyés sur l'étude réalisée par l'Agence d'urbanisme sur la « marchabilité » dans les communes de la Métropole et sur des fiches techniques de réalisation qui devraient nous être présentées.

Si la responsabilité des aménagements piétons est de compétence communale, il n'empêche que la Métropole doit avoir des règles de bonne gestion et de bonne réalisation pour ces aménagements, applicables dans chacune des communes, ainsi qu'une programmation pour réduire les dysfonctionnements. D'où l'intérêt d'une commission, à laquelle pourraient participer des représentants des communes.

Nous maintenons notre demande d'une commission spécifique « piéton » (à discuter sur sa formulation) et confirmons notre intérêt pour avoir à disposition les documents annoncés lors de la rencontre Associations Modes Actifs.

Réponse

L'amélioration des conditions de cheminement des piétons est prise en compte par les services de la Métropole de Lyon à l'occasion des différents projets de requalification de l'espace public.

Les communes peuvent de leur côté flécher prioritairement les budgets de proximité mis à disposition par la Métropole pour compléter ces améliorations à une échelle plus fine. L'échelle de pertinence principale de la marche est la commune. Ainsi les CIL doivent se rapprocher des communes pour les inciter à orienter les crédits sur la réalisation d'aménagements Piétons et éventuellement une commission.

Les diagnostics Piéton en cours d'élaboration par l'Agence d'urbanisme sont une ressource utile pour prioriser l'orientation de ces financements.

Par ailleurs, les fiches réflex et autres guides méthodologiques sur lesquels s'appuient les services garantissent une approche homogène des améliorations et facilités à apporter aux déplacements des piétons de tout âge.

2/ Le développement des nouveaux modes de déplacement, en particulier les trottinettes, présentent un danger évident pour les piétons et les PMR : vitesse excessive, circulation sur les trottoirs, difficulté pour l'arrêt d'urgence d'une trottinette, dépôt anarchique.

Les arrêtés pris par la Ville de Lyon vont dans le bon sens. Par ailleurs, l'obligation de déposer les trottinettes sur des supports affectés pour stopper le compteur de facturation, ainsi que le bridage connecté de la vitesse sont des solutions indispensables.

Nous demandons que ces dispositions soient entérinées pour tous les opérateurs et étendues à l'ensemble de la Métropole.

Il reste que l'usage de ces nouveaux modes dépend pour une bonne part de la citoyenneté et de la bonne conduite des utilisateurs. Une communication préventive lourde et un contrôle de l'utilisation doivent être développés.

Réponse

Sur le sujet des nouveaux engins de déplacement et plus largement sur celui de la régulation des opérateurs de véhicules en libre-service, nous souffrons d'un cadre réglementaire inadapté. L'adoption de la Loi d'Orientation des Mobilités qui doit apporter des clarifications sur ces sujets est encore repoussée. Aussi en l'absence de cadre légal, ce sont d'abord les mairies qui peuvent agir au titre de leurs prérogatives en matière de sécurité ou de stationnement. La Métropole travaille en étroite collaboration avec les villes de Lyon et Villeurbanne et toute autre commune qui le souhaiterait.

L'enjeu est effectivement de bâtir un cadre homogène à l'échelle de la Métropole afin de garantir la cohabitation sereine des différents modes de déplacements.

En matière de communication, la Métropole de Lyon a déployé une importante campagne de communication sur les règles du partage de la rue « Z'œufs code » en 2018 et 2019.

Il s'agit d'une campagne d'affichage, une web série, ainsi qu'un guide de « bonne conduite » qui a été diffusé largement via les mairies et les associations.

• CIL : Point du Jour – Lyon 5^{ème}

Réponse de : **Laurent Michelin (Directeur des Grandes Infrastructures)**

Le Plateau du 5^e est asphyxié par la circulation pendulaire et souffre d'un problème d'accessibilité. Le projet de la future ligne de métro E est donc accueilli très favorablement.

Mais durant la période intermédiaire d'attente de sa réalisation et de celle de l'Anneau des Sciences (en 2030 !!) et après la transformation en boulevard urbain de l'A6/A7, quels sont les aménagements

des transports en commun prévus ? D'autant qu'après le déclassement de l'A6/A7, Ecully, Tassin la Demi-Lune et le Plateau risquent de voir encore s'accroître le transit pendulaire !

Réponse de l'administration (Direction Grandes Infrastructures, Laurent MICHELIN)

Les ex autoroutes A6-A7 (aujourd'hui M6 M7) font l'objet d'une première phase de requalification à l'horizon 2020 (travaux en cours). Cette phase de requalification marque le changement de statut de la voie (abaissement des vitesses, aménagements paysagers, réduction de la largeur des voies) et constitue une incitation à des pratiques alternatives à l'utilisation « solo » de la voiture (création de voies réservées au covoiturage et aux lignes de bus express, itinéraire cyclable le long de M7).

Mais à ce stade de l'horizon 2020, la capacité globale des axes est conservée.

La transformation en véritable boulevard urbain (50 000 véhicules/jour contre 120 000 véhicules/jour) n'est envisagée qu'à l'horizon 2030.

• CIL : Moulin à vent – Grand Trou – Petite Guille – Lyon 7^{ème}

Réponse de : **Michel Le Faou**

Mettre en service le chemin de fer à partir de la Place Jean-Macé - rue Croix Baret-Challemel Lacour-Vénissieux...

Ce qui éviterait les encombrements sur la route de Vienne et proposerait des transports non polluants. Les voies de chemin de fer existent ce qui devrait limiter le coût.

Réponse

Le train permet déjà de relier en 5 minutes de temps de trajet Vénissieux à la place Jean Macé, toutes les demi-heures. Toutefois, cette liaison se fait sans arrêt intermédiaire entre Vénissieux et Jean Macé. Il est déjà possible d'avoir un abonnement combiné Sytral – TER (T lib) subventionné par l'employeur. Le seul abonnement TER coûte 25€ par mois sachant que l'employeur peut appliquer une prise en charge de 50%.

Chaque arrêt urbain supplémentaire intermédiaire entre Vénissieux et Jean Macé augmente le temps de parcours des navetteurs du quotidien de 3 minutes. Au-delà de 2 arrêts supplémentaires, le temps de trajets pour les navetteurs en TER entrainera donc du report modal vers la voiture. Un équilibre est à trouver entre les navetteurs qui font 40 minutes de train et ne disposent que de la voiture comme solution alternative au train et les habitants du centre-ville qui disposent d'une offre en TCL sur cet axe ferroviaire.

Néanmoins, dans le cadre des études de désaturation du nœud ferroviaire lyonnais, de nouvelles stations de TER pourraient être étudiées. Ces études analyseront notamment si ces arrêts sont à infrastructures constantes ou s'il est nécessaire de créer des voies d'évitement.

Cette analyse d'une nouvelle offre de transport doit être regardée en partenariat avec la Région qui est le donneur d'ordre et le financeur des TER, avec le Sytral afin que l'offre soit complémentaire et non concurrentielle et avec SNCF Réseau propriétaire de l'infrastructure.

Dans l'attente, les solutions les plus pragmatiques, à mettre en œuvre dès le prochain plan de mandat, sont :

- Toutes les opérations ferroviaires qui suppriment les retards et permettent une régularité des trains ;
- La concrétisation du travail engagé par le Sytral et la Région sur une tarification intégrée (à l'instar de la carte orange parisienne).

• CIL : association SEVDOR – Monts d'Or

Réponse de : **Michel Le Faou**

Le massif des Monts d'Or est menacé par la forte progression de l'urbanisation périphérique en cours et annoncée. Comment la Métropole envisage-t-elle de faire face au flot de voitures particulières supplémentaires (dans le massif lui-même mais aussi, par contrecoup, dans le reste de la Métropole) qu'entraînera inévitablement l'urbanisation densifiée de ce massif de moyenne montagne ?

Réponse

La réflexion menée actuellement par la Métropole en lien avec les Communes concernées envisage à l'horizon 2030 :

- D'améliorer le rabattement tous modes sur les gares, avec notamment la création d'un parc-relais de 500 places à St-Germain-au-Mont-d'Or ;
- De favoriser l'usage du vélo, alors que le développement du vélo à assistance électrique ouvre des perspectives intéressantes même dans les secteurs vallonnés ;
- D'aménager l'axe M6/M7 avec un site propre TC et réfléchir à des services de bus express allant au-delà du terminus de la Garde ;
- En lien avec le SYTRAL, réfléchir à la création de parc-relais le plus en amont possible permettant d'accéder à des services TC dont l'attractivité doit être améliorée ;
- Plus globalement, limiter le besoin de mobilité par des actions telles que le télétravail, les espaces de coworking, les plans de déplacements d'entreprise, et favoriser le covoiturage.

• CIL : Centre Presqu'île – Lyon 1^{er} et 2^{ème}

Réponse de : **David Kimelfeld**

La concertation sur le métro ligne E :

Le SYTRAL, représentant la Métropole, Autorité Organisatrice, a organisé une concertation sur le projet de métro ligne E. Le CIL Centre Presqu'île a apporté une contribution formelle attirant l'attention sur plusieurs importants

- *le nécessaire accord des deux Autorités Organisatrices concernées (TCL et TER) sur les dessertes et la tarification,*
- *le rôle très important joué par le pôle intermodal de Gorge de Loup, véritable hub de l'Ouest lyonnais*
- *l'existence d'un tunnel peu utilisé entre Gorge de Loup et Saint Paul (tunnel ferroviaire à 2 voies) ; doit-on construire un 4ème tunnel sous Fourvière sans s'assurer des capacités des infrastructures existantes ?*
- *le projet de « triangle des Charpennes » permettant un accès métro direct de toutes les stations de la presqu'île vers la Part Dieu et au-delà.*

Nous souhaitons connaître la position précise du Président de la Métropole sur ces 4 points. Est-il prêt à lancer des études sur ceux-ci en concertation avec la Région lorsqu'elle est concernée ?

Le Cil souhaite y être associé.

- **Être le garant** d'un projet de **Métropole équilibrée** : **Métro E** participe à la volonté de mettre les **transports en commun au cœur des politiques publiques**
- **Proposer une réelle alternative à l'usage de la voiture individuelle** dans des **territoires** qui sont asphyxiés par la **congestion automobile** (part modale de l'automobile de **44%** contre **26%** sur Lyon-Villeurbanne)

- Métro E doit porter une **stratégie intermodale forte, notamment à Alaï**, en imaginant un futur **parking relais** très capacitaire (> 1000 places) en **interface avec la future porte de l'Anneau des Science**.
- **Cohérence** avec les objectifs de la Métropole sur le **plan Climat et sur la ZFE** pour **l'amélioration de la qualité de l'air**.
- **2 exigences** :
 - **souhait que le SYTRAL double son programme d'investissement (2 Milliards d'euros)** au cours du prochain mandat en vue de développer des modes lourds TC à l'Ouest mais également à l'Est de la Métropole. **Métro E ok mais également besoin de financer les projets de tram T6 Nord d'Hôpitaux – Est à Villeurbanne ou encore le projet de tramway vers le centre de Vaulx-en-Velin**
 - **souhait que la concertation fasse émerger l'opportunité d'étudier le raccordement de Métro de Bellecour à Part Dieu (Villette)**, afin de réaliser le chaînon manquant du réseau reliant directement l'ouest à l'est.

ARRET DES QUESTIONS : 21h15

- **CIL : Beaugard Champ Blanc – Décines-Charpieu -**

La Métropole souhaite que les habitants changent leurs modes de déplacement. Qu'envisagez-vous pour faciliter les déplacements des habitants des communes situées à l'Est du boulevard Laurent Bonnevey, dans le prochain plan de mandat pour :

1/ Résorber les coupures urbaines empêchant les déplacements en sécurité Nord Sud pour les modes actifs, exemple pour le franchissement de l'A43 :

- *Pont au niveau d'Ikea, champ du pont à Saint-Priest*
- *Pont au niveau du cimetière communautaire à Bron et jusqu'au début du boulevard de l'Université*
- *rue du 8 Mai entre avenue F. Roosevelt et Bd de l'Université à Bron.*

Réponse de l'administration

Les plans territoriaux de mobilité (action identifiée dans le PDU) en cours de réalisation par le Service Déplacements de la métropole visent à définir les grands enjeux des bassins de vie en matière de déplacements.

Ils contribuent ainsi, à un cadrage territorial permettant la définition des actions à mener notamment concernant le développement et la sécurité des modes alternatifs à la voiture.

Ces actions devront être identifiées dans les prochaines PPI à venir.

Les coupures urbaines découlant des grandes infrastructures constituent une réelle problématique à la fois urbaine, paysagère, d'usages et de sécurité. Les premières réflexions techniques déjà initiées ont permis de poser quelques éléments de diagnostic et de définir les enjeux. Un travail de prolongement de ces réflexions est à mener pour pouvoir hiérarchiser et proposer des études / projets à moyen terme.

2/ Transports en Commun : meilleure desserte et/ou meilleure fréquence :

Pour faciliter les liaisons entre les communes en Nord Sud

Pour faciliter l'accès aux différentes zones d'activités.

- **CIL : Champvert – Lyon 5^{ème} / 9^{ème}**

1/ Dans le cadre du déclassement des autoroutes A6/A7, qu'est-il envisagé pour l'apaisement des voiries d'accès et notamment de la bretelle d'accès à Tassin, où, quoique la vitesse soit officiellement limitée à 70 km/heure (sans aucun contrôle), elle est plus à 20 ou 30 km/h au-dessus, et ce, avec les nuisances que cela engendre ?

Réponse de l'administration

Une première étape de requalification est prévue en 2020 sur l'axe M6-M7. Elle a notamment pour but un apaisement des circulations, avec notamment une limitation de la vitesse à 70 km/h sur l'axe.

La bretelle en question ne fait, en revanche, pas l'objet d'aménagement à cet horizon 2020.

Sur le réseau des voiries structurantes d'agglomération, la police compétente en matière de contrôle est la compagnie de CRS, et plus généralement les services de l'État.

Dès mi-2018, la Métropole de Lyon par un courrier du VP Pierre ABADIE au Préfet a demandé le déploiement de dispositifs de radars sur les voies rapides de la Métropole.

Il appartient à l'État de programmer ces déploiements sachant que les nouveaux radars « tourelles » sont aujourd'hui affectés au remplacement des anciens radars, y compris suite aux dégradations par les Gilets Jaunes, et sont déployés prioritairement sur des sites à forte accidentologie.

NB : La question pourra être examinée pour des étapes de requalification à un horizon ultérieur (post 2020).

2/ La rue de Champvert est surchargée aux heures de pointe, notamment du fait d'une importante circulation de transit ; elle est accidentogène aussi du fait de sa pente et de la vitesse des véhicules. Le CIL de Champvert demande confirmation du fait que cette rue ne sera pas le débouché des futurs logements à construire sur le terrain Nord des Massues et que leur accès se fasse sur la rue Locard (rappel des espaces boisés classés EBC sur la très grande partie de la façade sur rue). Qu'en est-il ?

Réponse de l'administration

Réponse faite dans le cadre de l'enquête publique du PLU-H, où plusieurs remarques concernant le site des massues et le développement d'une constructibilité au nord (actuellement parking de la clinique) avaient été émises :

« La zone USP sur le site des Massues correspond bien à l'emprise de la clinique récemment restructurée. Le zonage URC2 est donc confirmé sur la partie nord du terrain.

Concernant le développement d'un projet immobilier sur le site au nord de la clinique, les conditions de l'accessibilité et de sécurité seront étudiées en amont de tout dépôt d'autorisation d'urbanisme avec les services gestionnaires (Direction de la voirie...).

Concernant le stationnement, les places nécessaires au fonctionnement de la clinique sont reconstituées à la fois dans le cadre du projet de restructuration de la clinique déjà réalisé et également en sous-sol du projet de logements collectifs au nord. »

- **CIL : Gerland Guillotière Jean-Macé – Lyon 7^{ème}**

1/ De plus en plus de métropolitains choisissent de venir à vélo en ville, incités en cela par une volonté de ne pas polluer et de se maintenir en forme. Face à la recrudescence des vols, il n'est pas

toujours possible de trouver des espaces sécurisés. De nombreux parc autos mettent en place des arceaux sécurisés avec un abonnement de moins de 5 euros à l'année, malheureusement en nombre insuffisant.

Comment la Métropole compte-t-elle régler ce problème ?

Réponse de l'administration

La Métropole a bien identifié l'enjeu du stationnement vélo à développer largement pour accompagner au mieux l'essor des déplacements à vélo.

En lien avec les communes, la Métropole déploie chaque année au moins 1000 arceaux vélos, ce parc offre aujourd'hui près de 28 000 places. Des parcs de stationnement sécurisé ont été déployés aux abords de stations TCL ou gares TER (588 places dans les parcs TCL, 611 places dans les P+R gare) et 1102 places sont offertes dans les parkings LPA. 7 nouveaux parc-relais vélo vont être réalisés d'ici fin 2020 auprès de stations TCL (environ 200 places) en vue de favoriser l'intermodalité vélo-TC. Mais au-delà de ces services, il convient effectivement d'envisager de nouvelles formes de stationnement permettant de répondre aux attentes de sécurisation des propriétaires de vélo électriques et cargo notamment. Une étude est en cours pour identifier les solutions qui pourraient être proposées.

2/ La Métropole met en place des dispositifs pour limiter l'accès des véhicules dans le centre ville, pour diminuer la pollution et pour fluidifier la circulation. Actuellement 18 parcs relais ont été créés, et 800 places disposées dans les gares du Val de Saône. Un grand nombre fonctionne avec la présentation d'un ticket ou avec une formule d'abonnement TCL. Cela reste néanmoins insuffisant pour canaliser et régler le stationnement des pendulaires. Il est préférable de favoriser un stationnement raisonné plutôt que de faire la chasse aux automobilistes.

Quelles solutions la Métropole compte-t-elle faire pour apporter des améliorations aux entrées de l'agglomération ?

Réponse de l'administration

La Métropole compte aujourd'hui 10 000 places de stationnement en parkings relais :

- 7 000 situées à proximité des stations Métro/tram, avec contrôle d'accès et réservées aux titulaires d'un titre de transport TCL (abonnement ou ticket) ;
- 3 000 situées à proximité des gares TER, sans contrôle d'accès.

L'offre de stationnement est effectivement insuffisante et de nombreux parkings sont aujourd'hui saturés. C'est pourquoi plusieurs projets d'extension de P+R sont en actuellement en cours :

- + 1 250 places projetées autour des gares TER par la Métropole de Lyon (Givors-Ville, Irigny-Yvours, Sathonay-Rillieux, Saint-Germain-au Mont d'Or) ;
- + 1 000 places en projet par le SYTRAL à proximité de la future station de métro Vallon des Hôpitaux et sur le futur P+R de Dardilly – La Garde dans le cadre du déclassement A6/A7.

Pour le plus long terme, le SYTRAL a lancé une étude pour élaborer un véritable schéma directeur des parcs-relais avec l'ambition d'une forte augmentation des capacités de stationnement pour les voitures et les vélos.

D'autre part, à une échelle plus vaste, le Syndicat Mixte des transports de l'aire métropolitaine lyonnaise (SMTAML), a élaboré un plan d'action sur l'intermodalité dont l'un des volets est le développement des capacités de P+R aux portes extérieures de la métropole de Lyon.

• CIL : Vaise – Lyon 9^{ème}

1/ **Périphérique** : limitation de la vitesse à 70 km/h : quand et comment seront communiqués les résultats de cette mesure ? Un premier bilan peut-il d'ores et déjà être dressé ?

Réponse de l'administration

Le passage à 70km/h sur le périphérique s'est fait le 29 avril 2019.

Une évaluation est engagée comme convenu, avec une restitution avant la fin de l'année.

Les premiers résultats sont encourageants :

- baisse de vitesse moyenne effectivement pratiquée en journée,
- amélioration des conditions de fluidité donc gain en temps de parcours en heure de pointe,
- mais toujours des comportements extrêmes hors heures de pointe notamment la nuit,
- impact bruit et pollution de l'air positif mais devant être quantifié plus finement

*2/ **Pic de pollution** : Tick'air : une mesure intéressante. Quel est le bilan ? Des bus supplémentaires ont ils été mis en place?*

Quel est le bilan de la restriction de circulation automobile ?

Réponse de l'administration

Suite au long pic de pollution de fin juin (environ 10 jours), les services de la Métropole et de l'État ont pu identifier les premiers retours positifs :

- Le trafic a diminué de près de 10 %, jusqu'à 9 % en heure de pointe du soir le 2ème jour sur Lyon et Villeurbanne et jusqu'à 55 % de diminution de la congestion (temps d'attente dans un bouchon) en heure de pointe sur cette même période. Avec une moyenne de 6 % trafic en moins à l'échelle de l'agglomération, cela correspond à une baisse de 100 000 véhicules par jour ;
- Une baisse de 6 % d'émissions de NO2 a été enregistrée ;
- La consultation de covoiturage a doublé à la mise en œuvre du dispositif ;
- L'utilisation quotidienne de véhicules Bluely a augmenté jusqu'à 20 % ;
- L'augmentation de l'utilisation de la trottinette électrique a été constatée ;
- Le réseau TCL a vendu 120 000 Tick'Air et estime à 4 000 le nombre de nouveaux clients par jour ;
- 48 000 nouvelles vignettes Crit'air ont été commandées, soit une hausse de 10 % du parc (au 11 juin, 55% du parc était équipé d'une vignette dans le Rhône) ;
- 15 industries grosses émettrices de précurseurs d'ozone ont réduit leurs émissions et des campagnes d'inspection renforcées ont été menées par la DREAL.

- **CIL : Renaissance du Vieux-Lyon – Lyon 5^{ème}**

Réponse de : **Michel Le Faou**

La métropole a-t-elle une conception du réseau des transports en commun :

a) qui engloberait à terme tous les transports en commun avec tarification unique,

b) comprenant donc aussi bien les TER que les bus, métros et funiculaires, tout en développant des modes de transports alternatifs, en particulier sur les cours d'eau ?

Réponse de l'administration

Vision établie à partir du travail sur le RER métropolitain transmis par note au cabinet du président en juillet dernier et verbatim du président à la réunion de clôture du débat public du NFL du 11 juillet dernier.

On parle beaucoup de RER métropolitain actuellement. Cela consiste à utiliser le train pour des déplacements urbains ; sur Lyon, 1ère métropole à avoir un RER métropolitain dès 2007, il est possible de faire **par exemple** Vaise – St Fons en TER sans correspondance (à la différence des Transports en Commun Urbains - TCU).

Par ailleurs, T lib, est un abonnement TER et un abonnement TCU avec une réduction : la tarification combinée est la première étape vers la tarification intégrée.

Dans le cadre du travail commun entre la Métropole et la Région Auvergne-Rhône-Alpes notamment à travers le CPER, les prochaines étapes consistent à :

- Aller vers la tarification intégrée TER – TCU : comme acceptation titre TCL à bord des TER ; c'est un travail Région – Sytral ;
- Fiabiliser les horaires et les temps de parcours ; la Région propose de développer les investissements sur le système ERTMS : il fluidifie, il accélère, il favorise, il coordonne un peu mieux ;
- Mieux coordonner et accélérer tous les investissements ponctuels sur l'étoile ferroviaire lyonnaise (possible au titre du contrat de plan) ;
- Augmenter les investissements sur la capacité des trains :
- Développer de nouvelles offres de transports collectifs urbains : arrivée du T6, inauguration de la gare ferroviaire d'Irigny, voie réservée sur l'A6/A7 pour le transport collectif et le co-voiturage, Les réflexions se poursuivent pour mettre en œuvre des actions dès le prochain mandat, c'est ainsi que :
 - Une étude sur l'utilisation du Rhône et de la Saône va être engagée par la Métropole ;
 - Les études pour la création du Bus à Haut Niveau de Service de Lyon Trévoux par la Région sont en partie financées par la Métropole ;
 - Une étude sur la stratégie de rabattement sur le RER métropolitain est engagée par la Métropole ;
 - Un plan de déplacement marchandises va être initié dès cette fin d'année, car il faut penser aux voyageurs mais également aux marchandises.

Thème 3 : Écologie urbaine – Espaces verts - Nuisances

Question de l'UCIL

Règlement local de publicité de la Métropole de Lyon

La Métropole de Lyon prépare son Plan local de publicité.

L'UCIL est farouchement opposée à l'installation dans nos rues, sur nos places et le long de nos axes de communication, d'écrans de « publicité numérique » sous forme de grands écrans vidéo couleur à images animées dont la dangerosité est évidente et démontrée. Dans la consultation publique réalisée par l'UCIL et « Plein la Vue », 97% de nos concitoyens se sont déclarés défavorables à l'installation de ces écrans publicitaires (dont 90% très défavorables).

Quelle est la position de la Métropole à ce sujet ?

Réponse de l'administration

La Métropole de Lyon a engagé, depuis décembre 2017, l'élaboration du 1er règlement local de publicité couvrant la totalité de son territoire et devant remplacer 42 RLP communaux très divers en termes de contenus.

Depuis l'automne 2017, un travail important a été réalisé avec les Communes, toutes rencontrées plusieurs fois.

Pendant la concertation publique, qui s'est déroulée de janvier 2018 à avril 2019, la Métropole a mis en œuvre une démarche volontaire de concertation avec 7 associations nationales ou locales de défense du cadre de vie, dont l'UCIL, et 4 instances représentatives des professionnels de l'affichage extérieur ; cette concertation s'est déroulée de mai 2018 à mars 2019, avec de la part de chacun une mise de fond importante en termes de contribution à la construction du nouveau RLP et 7 réunions de travail. Ces échanges ont été denses, très constructifs pour la Métropole pour élaborer le projet de RLP.

Les objectifs du futur RLP, définis dans la délibération du 15 décembre 2017, ont été déclinés en plusieurs orientations fondamentales à l'occasion du débat sans vote qu'a tenu le conseil de la Métropole en juin 2018, puis à l'automne de cette année-là les 9 conseils d'arrondissement de Lyon et les 59 conseils municipaux.

Plusieurs de ces orientations affirment la volonté de limiter quantitativement et d'encadrer qualitativement la publicité et les enseignes pour préserver le cadre de vie de la Métropole. On peut citer l'objectif de la qualité urbaine et paysagère, la limitation de l'impact visuel de la publicité, l'intégration qualitative des enseignes, la restriction de l'impact environnemental et visuel des dispositifs lumineux et numériques.

Cette base de travail ambitieuse, complétée par les attentes des Communes et des Maires, et par la concertation publique, doit permettre l'élaboration d'un RLP métropolitain posant un équilibre entre nos objectifs forts de préservation et de protection et le respect de la loi.

L'interdiction générale et absolue d'une forme de publicité comme la publicité numérique est interdite en l'état actuel du droit et confirmée par de nombreuses jurisprudences administratives.

En revanche, nous travaillons à une limitation volontaire forte des territoires où la publicité numérique serait autorisée et dans ces lieux, à des conditions strictes d'implantation.

- **_CIL : Vilette – Paul Bert / Lyon 3^{ème}**

Face à la situation préoccupante relative aux questions de Pollutions (de tous ordres) et face au réchauffement climatique, nous demandons que nos Elus prennent des mesures concrètes fortes et urgentes, pour nous éviter "d'aller droit dans le mur"...

Les thèmes sont notamment les suivants:

- *Encourager davantage et en Urgence le covoiturage et apporter d'autres alternatives pour les transports en commun, en développant les voies bus en site propre et en améliorant leur fréquence de manière significative,*

Réponse de l'administration

Éléments sur le covoiturage et plus globalement le développement des modes actifs

La Métropole de Lyon soutien le développement du covoiturage depuis des années : elle a été une des premières collectivités à lancer un portail public de covoiturage (covoiturage.grandlyon.com) dès 2009, en accompagnant cet outil de sensibilisation auprès des salariés du territoire. Mais le développement massif du covoiturage comme complément aux transports en commun surtout pour la desserte des territoires périphériques, se heurte à une forte réticence des usagers. Des travaux récents consistent à identifier les freins et les bons leviers d'action pour inciter au covoiturage. Le projet LANE sur le corridor A43 propose par exemple des lignes de covoiturage avec une garantie de temps d'attente minimum grâce à la combinaison d'une appli, de stations, et d'écrans lumineux pour les automobilistes. L'expérience est prometteuse mais nécessite d'aller plus loin. Le projet de requalification d'A6-A7 en M6-M7 va permettre de déployer pour la première fois une voie réservée au covoiturage de manière dynamique lors des heures de pointe. Le projet de loi LOM peut aller jusqu'à permettre de créer un service public de covoiturage.

Parmi les alternatives aux transports en commun, il s'agit plutôt de complémentarité :

- Développement des mobilités actives quand plus de 60% des trajets en voiture font moins de 3 km : marche à pied et vélo avec le PAMA (Plan d'Action pour les Mobilités Actives : développer des infrastructures confortables et continues, des services attractifs et performants et de la communication incitative). Plus de 900km d'aménagements cyclables livrés, le déploiement de nouvelles stations vélo'v sur 21 communes de la périphérie, et un atlas de la marchabilité livré sur chaque commune cette année pour orienter les investissements en terme d'amélioration du confort de la marche ;
- Développement des mobilités partagées : covoiturage donc, mais aussi autopartage : en étoffant le bouquet de mobilité, les usagers sont moins contraints par un usage exclusif de leur voiture individuelle et deviennent plus multimodaux ;
- L'amélioration de la performance et la couverture du réseau de TCL par le test de solution de navette autonome en rabattement/diffusion vers le réseau lourd (NAVLY sur T1 à Confluence, MIA sur T3 à Meyzieu, Navette Gd Stade sur T3 à Décines...) là aussi pour les territoires moins denses ;
- Le développement de P+R : gare de Givors livré cet été, gare de St Germain en cours... etc... ;
- Extension du réseau TCL : création T6, Métro B St Genis, Métro E ;
- Amélioration du réseau TCL : création de couloirs de bus (exemples : Av. Lacassagne cet hiver, rue de St Cyr cet été, réflexion en cours pour la rue Bonnel, et 10 corridors en cours d'études), sans parler du projet C3 en site propre et cadencé.

Engager sans tarder des lignes de tram aérien, entre 30 et 50 fois moins onéreuses au km que le métro (beaucoup trop couteux et trop long à construire).

- *Utiliser des véhicules de service des collectivités de manière plus pertinente et diminuer leur puissance unitaire, véhicules souvent surdimensionnés, notamment à la Métropole (forte consommation)*

Réponse de l'administration

La Métropole, n'achète que des véhicules adaptés à ses besoins, avec des motorisations, les plus faibles possibles, du fait d'une utilisation urbaine et de sa volonté permanente de limiter son empreinte carbone, et les particules fines émises.

Elle a réduit sa consommation en dix ans de près de 30% et ambitionne d'atteindre d'ici à 3 ans 30% de véhicules propres (électrique, GPL, GNV, Hydrogène, et carburants verts). Elle est actuellement à 18%, et du fait de la mise en place de la ZFE, a pour objectif un fort taux de renouvellement dans les prochains mois.

À ce jour, il y a moins de 170 véhicules en critère 3 et plus sur un parc de 1400 véhicules. La flotte du Grand Lyon a été primée en 2018 pour sa gestion écologique par les rencontres internationales des véhicules écologiques (RIVE). Elle est en faible décroissance du fait de la mise en auto partage d'une partie de sa flotte sur 14 sites, et de la mise en place d'une flotte de vélos.

- *Stopper la construction effrénée des tours de grande hauteur et des immeubles tertiaires en centre ville, très gourmands en béton, acier, verre, climatisation, parkings et surfaces de bitume.*

Réponse de l'administration

Le modèle urbain que nous souhaitons développé et l'organisation des mobilités constituent des leviers fondamentaux pour répondre aux différents enjeux environnementaux :

- Urgence climatique et transition énergétique ;
- Amélioration de la qualité de l'air ;
- Protection, valorisation, mise en réseau de la trame vert et bleue ;
- Préservation des ressources, des milieux naturels et de la biodiversité.

Le PLUH a été très mobilisé et répond à ces défis avec ambition :

- Par le respect de l'équilibre entre les espaces urbains et les espaces naturels et agricoles ;
- Par la limitation des besoins en déplacements générateurs de gaz à effet de serre et de pollution de l'air ;
- Par l'introduction de plus de nature en ville, pour une Métropole plus verte ;
- Par le développement d'un urbanisme bioclimatique.

Il n'y a eu aucune « augmentation généralisée » de la hauteur des constructions sur la Métropole. 90 % des capacités de constructions de logements se situent dans des secteurs urbanisés et bien desservis aujourd'hui ou à l'avenir, par les transports collectifs (lignes fortes mais aussi réseaux de bus performants).

Nous avons maîtrisé l'étalement urbain afin de préserver nos espaces agricoles et naturels (750 ha environ, soit 6 parcs de la Tête d'Or en plus rendu à la nature).

Nous renforçons la présence de la nature en ville :

Zoom sur Lyon

- Évolution des zones de prise en compte du paysage et de l'environnement
- PLU : 688 ha
- PLUH approbation : 751,49

- Soit + 9 % d'augmentation entre le PLU et le PLUH

Évolution de la superficie des protections des espaces végétalisés et boisements

- PLU : 532,39 ha
 - PLUH : 607,76 ha
 - Soit + 14 % entre le PLU et le PLUH
-
- Travailler davantage à la récupération du verre, le recyclage du PE, papiers, cartons, aluminium et arrêter de brûler le contenu des 13000 petites poubelles installées sur la métropole !

Cf. : Conseil du 10 décembre 2018 / Délibération n° 2018-3221 - Amélioration du tri des déchets ménagers et assimilés - Feuille de route 2018-2025

Les évolutions réglementaires récentes, tant européennes que nationales, placent l'économie circulaire comme l'un des piliers de la transition écologique. Cette dernière vise à réduire l'impact sur l'environnement, notamment, en découplant la consommation des ressources de la création de valeur.

C'est dans ce contexte que le gouvernement a adopté sa feuille de route économie circulaire en avril 2018 dont près de la moitié des mesures sont relatives aux déchets. Elles ont pour objectif de mieux gérer les déchets et, notamment, de rendre le tri beaucoup plus simple pour les Français afin d'améliorer le recyclage.

Sur le territoire de la Métropole de Lyon, les performances de tri sont peu satisfaisantes avec 35 % de refus de tri (déchets déposés à tort dans le bac de collecte sélective) et moins de 50 % de captage des emballages et papiers collectés par le service public de gestion des déchets ménagers et assimilés.

Aussi, la Métropole étant compétente, conformément à l'article L 3641-1 du code général des collectivités territoriales, en matière de gestion des déchets ménagers et assimilés, des objectifs opérationnels à atteindre d'ici 2025 pour améliorer le tri des déchets ont été définis pour l'ensemble du territoire et ce, dans la continuité de l'objectif n° 3 "augmenter la valorisation matière" du plan d'action stratégique déchets 2007-2017.

Ces objectifs sont :

- de collecter 10 500 tonnes, soit 6 kg/habitant, de plus par an d'emballages et de papiers dans le bac de collecte sélective,
- de passer de 35 % de refus de tri à 24 %,
- d'augmenter de 3 000 tonnes la collecte du verre soit + 1 kg par habitant et par an.

L'atteinte de ces objectifs qui tiennent, notamment, compte de l'augmentation prévisionnelle de la population mais aussi des objectifs en matière de réduction des déchets, permettra d'améliorer significativement la valorisation matière des déchets, conformément aux obligations réglementaires, et permettra à la collectivité une optimisation des coûts du service public de gestion des déchets ménagers et assimilés.

Pour atteindre ces objectifs, une feuille de route, résolument opérationnelle, pour la période 2018 à 2025, est proposée au Conseil de la Métropole. Des mesures des résultats seront programmées et le pilotage sera relayé dans les territoires.

Six axes composent cette feuille de route

Axe n° 1 : amélioration des performances de tri en habitat urbain avec :

- des opérations "refus de bacs" : il s'agit de contrôler, en amont de la collecte, le contenu des bacs de collecte sélective et, suivant une procédure précise, d'identifier les bacs dont le contenu n'est pas conforme aux consignes de tri, de les refuser à la collecte et d'expliquer aux usagers concernés les erreurs de tri,
- le déploiement des silos multimatériaux : il s'agit de remplacer les bacs de collecte sélective par des silos dans les résidences où le contenu de la collecte sélective est manifestement et

durablement et ce, malgré les interventions des services de la Métropole, de très mauvaise qualité. La quantité de collecte sélective en silo est inférieure à celle collectée dans les bacs mais elle est de bien meilleure qualité. En effet, l'habitant qui fait l'effort de se déplacer jusqu'au silo est motivé par le tri des déchets et fait donc peu d'erreurs,

- l'identification et la mobilisation des partenaires (prestataires de pré-collecte/collecte/tri, associations, grand projet de ville, chambre des métiers, syndicats, bailleurs, services civiques, etc.) : il s'agit de mobiliser les différents partenaires et de coordonner leurs actions, afin de garantir l'efficacité du dispositif global ;

Axe n° 2 : optimisation des modalités de collecte avec :

- un travail sur les fréquences de collecte : il s'agit d'étudier des adaptations éventuelles des fréquences de collecte du bac gris et/ou du bac vert afin d'inciter les usagers au tri des déchets,
- un plan d'action spécifique déchets assimilés (volume collecté, problématique des cartons, sensibilisation spécifique, etc.) : il s'agit, tout en restant dans le champ de compétences de la Métropole, de proposer des adaptations permettant de favoriser le développement de la collecte sélective auprès des producteurs non ménagers dont les déchets sont pris en charge par le service public,
- des réflexions sur les outils de pré-collecte : il s'agit de proposer du matériel adapté aux problématiques rencontrées (verrouillage de certains bacs de collecte sélective par exemple), d'étudier les avantages/inconvénients (organisationnels, environnementaux, économiques, etc.) de l'acquisition du parc de bacs gris par la Métropole, etc. ;

Axe n° 3 : mobilisation des Grands Lyonnais :

Cet axe concerne tout le volet communication/sensibilisation et comprend des propositions de campagne de sensibilisation de grande ampleur, le développement de nouveaux outils de communication adaptés (jeunesse, applications, etc.), des propositions de sensibilisation de proximité adaptée au contexte (territoire, public, méthode, etc.), la participation à des événements médiatiques ciblés, etc. ;

Axe n° 4 : simplification du geste de tri :

- extension des consignes à tous les emballages (plastique, petits aluminiums et aciers) : il s'agit de s'inscrire dans le prochain appel à projets de Citeo (publication fin octobre 2018 - remise des candidatures en mars 2019) afin de permettre à tous les Grands Lyonnais de déposer, dès le 1er janvier 2020, tous leurs déchets d'emballages dans le bac de collecte sélective. Cette extension des consignes de tri doit être généralisée sur le territoire national à horizon 2022 (Cf. loi de transition énergétique pour la croissance verte),
- homogénéisation des bacs de collecte sélective (couleur des couvercles) : il s'agit de poursuivre les opérations d'harmonisation de la couleur des couvercles et du volume des bacs de collecte sélective sur l'ensemble du territoire ;

Axe n° 5 : inventer la collecte de demain :

- développer des dispositifs de tri hors foyer dans le champ de compétences de la Métropole (cantonniers, corbeilles de propreté, etc.) ; il s'agit d'étudier et tester des dispositifs permettant aux usagers de trier leurs déchets en dehors de leur logement (sur la voie publique, lors des manifestations culturelles ou sportives, etc.),
- tester et encadrer des solutions innovantes (récompense du geste de tri, incitation, etc.) : il s'agit, conformément à la mesure 17 de la feuille de route du gouvernement pour l'économie circulaire, de tester, sous le contrôle de la Métropole, différents dispositifs de "consigne solidaire", c'est-à-dire d'incitation au tri, via des contributions au financement de grandes causes environnementales, de santé ou de solidarité,
- adapter le financement du service aux objectifs visés : il s'agit d'étudier les impacts, en termes d'amélioration du tri, d'une évolution du mode de financement du service public de gestion des déchets, à la fois pour les déchets ménagers et pour les déchets assimilés ;

Axe n° 6 : organisation des services de la Métropole qui participent à l'amélioration du tri :

- clarifier les rôles et missions de chacun (messagers, animateurs, enquêteurs, service communication, bureau d'études, etc.) : il s'agit de recenser l'ensemble des moyens internes

participant à l'amélioration du tri et de proposer des évolutions ou ajustements des organisations pour rendre leur travail plus efficient,

- mobiliser des moyens humains supplémentaires (dispositif maintien à l'emploi, automatisation des permis de construire, etc.) : il s'agit d'étudier les possibilités de modifier certaines tâches des agents en charge de l'amélioration du tri afin qu'ils puissent consacrer plus de temps à leur "cœur de métier" et d'étudier la possibilité d'intégrer davantage d'agents issus du dispositif "maintien à l'emploi" sur certaines missions ciblées et encadrées concourant à l'amélioration du tri,
- définir des indicateurs de suivi à partager en interne et en externe : il s'agit, en lien avec les futurs contrats d'objectifs, de définir et partager des indicateurs pertinents de suivi de la mise en œuvre de la feuille de route et de l'atteinte des objectifs fixés, tant sur le plan qualitatif que quantitatif,
- définir des circuits de validation et communication efficaces (internes, avec les bailleurs, avec les communes, etc.) : il s'agit de partager le portage politique de cette feuille de route afin de faciliter sa mise en œuvre, tant en interne qu'en externe.

Chaque action fera l'objet d'un projet spécifique qui, suivant les besoins ou moyens nécessaires, pourra être soumise à un arbitrage politique, voire faire l'objet d'une délibération, et l'ensemble de la mise en œuvre de la feuille de route relative à l'amélioration du tri sera suivi dans le cadre d'un comité de pilotage composé d'élus et de représentants des services.

- *Diminuer fortement le gaspillage des matériaux élaborés sur les chantiers: ciments, sables, ...*

En résumé; arrêter les mesurette et nous remettre en cause "à tous les étages"!

Réponse de l'administration

Contexte

Le secteur du BTP représente en effet un enjeu majeur en termes de consommation de ressources et de production de déchets :

Un grand lyonnais « consomme » environ 16,5 tonnes/habitant/an de matières premières (minéraux métalliques, non métalliques, énergie fossile et biomasse), et le secteur du BTP est l'un des 5 plus gros consommateurs.

En France, le secteur du BTP est le principal producteur de déchets en France, avec près de $\frac{3}{4}$ des déchets produits en France (*source : Ministère de l'écologie*). Il s'agit en majorité de déchets inertes (4 millions de tonnes) issus des opérations de travaux publics (3,6 millions de tonnes, pour l'essentiel des terres et graves). Les déchets non dangereux non inertes (bois, métaux, plâtre, fenêtres, emballages, isolants, etc.) et les déchets dangereux (terres polluées, amiante, peinture, vernis, solvants, silicoles, etc.) représentent des tonnages beaucoup moins importants (respectivement 392 000 tonnes et 137 000 tonnes mais ne sont pas moins problématiques car plus difficiles à valoriser).

Actions de la Métropole

La Métropole de Lyon a donc choisi de travailler en priorité sur ce secteur pour développer une logique d'économie circulaire, c'est-à-dire des façons de produire qui consomment moins de ressources et génèrent moins de déchets. Elle fait partie des Métropoles françaises et européennes pionnières sur ce sujet, et est accompagnée par l'ADEME pour expérimenter dans le cadre d'un dispositif « territoire zéro déchet, zéro gaspillage ».

Depuis de nombreuses années, la Métropole gère au mieux les déchets de chantier sur les opérations dont elle est le maître d'ouvrage, atteignant des taux de valorisation de 70% quand la moyenne du bassin économique lyonnais est à 62%. Elle prépare actuellement un guide, à destination des professionnels du BTP, pour faciliter le partage des bonnes pratiques afin de réduire et mieux gérer les déchets de chantier.

Plus récemment, la Métropole cherche à développer non seulement le recyclage des matériaux mais également le réemploi des matériaux. Elle a par exemple intégré dans son règlement de voirie le réemploi de bordures de trottoir. Elle soutient des start up du territoire qui valorisent les surplus de chantiers, comme Mineka ou Re-Source. Elle a réemployé des matériaux de déconstruction pour

réaliser le mobilier urbain, une rampe d'accès et les lampadaires du Parc Blandan, économisant 60% du budget sur cet aménagement. Elle cherche à développer une « bourse aux terres » pour alimenter les chantiers qui ont besoin de terres pour remblayer par d'autres chantiers qui décaissent des terres.

Ces quelques exemples ne sont que le début d'une nouvelle façon de construire que la Métropole va développer dans les prochaines années et beaucoup reste à faire.

- **CIL : Mermoz Nord Laënnec Transvaal – Lyon 8^{ème}**

1/ Le 8^{ème} est un arrondissement plus minéral et notre secteur le moins doté en espaces verts. C'était le diagnostic de la Métropole dans le 1er projet (p 44).

En dépit de ce constat et des conséquences encourues par la population vous continuez le processus de dévégétalisation.

- *4000m2 amputés au square central pour la rénovation de Mermoz Nord extrêmement redensifié donc bétonné ; le 8^{ème} étant déjà le 2^{ème} arrondissement le plus peuplé !*
- *Disparition des petites maisons et jardins Impasse St Alban au profit d'immeubles de 4 étages*
- *Disparition d'un jardin public traversant rues Ranvier/Genton*
- *La Promenade Dupeyron, trame verte entre la place Sangnier et Parilly ne figure pas comme telle dans le zonage du PLUH*
- *La liaison de parc à parc Perrin/Parilly très vivement conseillé par le SCOT n'est pas inscrite non plus.*
- *Au niveau de l'arrondissement 10 000m2 réservés pour des espaces verts ont été utilisés pour la construction en préfabriqué du collège Cazeneuve.*

*Que comptez-vous faire **concrètement** pour lutter efficacement contre le réchauffement climatique dans **notre arrondissement et notre secteur**?*

Réponse de l'administration

Pour le projet de Mermoz nord :

Rappeler que l'ensemble du foncier appartenait à GrandLyon Habitat qui devait entretenir les espaces verts et que le projet a permis la création de 17.500 m2 d'espaces publics dont un parc d'environ 5000 m2, une promenade Dupeyron d'environ 3000 m2 et enfin des jardins à usage public de proximité (clos Rigal et verger) environ 4000 m2.

Pour la création d'espaces verts publics à venir sur le 8^{ème}, on peut citer :

- le petit jardin du projet du PUP Patay (2100 m2) ;
- le projet de Mermoz sud : extension du jardin Mermoz et surtout transformation du mail Narvik aujourd'hui goudronné, en espace vert et de détente.

A Lyon 8^{ème} :

Au PLU :

- EBC : 10.86 hectares
- EVV : 18.09 hectares

Soit 28.95 hectares au total ;

Au PLU-H :

- EBC : 10.16 hectares
- EVV : 22.56 hectares.

Soit au total : 32.72 hectares

Donc, une augmentation globale du nombre d'arbres protégés dans le PLU-H.

À cela, s'ajoute :

- La création d'un ER pour espaces verts route de Vienne (PUP Patay), d'environ 2000 m² (bénéfice VDL) ;
- Et une localisation préférentielle pour espaces verts rue Henri Barbusse de 1000 m² (bénéfice VDL) .
- Désormais un pourcentage de pleine terre est exigé dans tous les programmes immobiliers d'habitation : 20 % dans la zone URM, qui est la zone qui favorise le renouvellement urbain dans le secteur diffus.

Par ailleurs, à l'emplacement du collège Cazeneuve actuel, il y a avait au PLU : un ER pour espace vert de 1770 m² et un ER pour équipement sportif de 3800 m² soit 5570 m² et non 10.000m² réservés pour des espaces verts.

Toutefois, le développement des espaces verts reste un fort enjeu dans cet arrondissement qui est, en effet, pas très bien doté.

Thème 4 : Propreté – Sécurité – Action sociale – Vie de quartier

• UCIL : Commission « Propreté »

UCIL- Commission « Propreté »

En 2011, une commission mixte créée entre le Conseil de Développement et la CCSPL a travaillé longuement sous l'autorité du Vice-Président Thierry PHILIP sur une saisine du Grand Lyon relative au devenir des deux usines d'incinération des ordures ménagères de Gerland et Rillieux, celles-ci devant être obsolètes en 2020.

Les conclusions ont été pour un renouvellement de ces deux usines sur les mêmes sites. La collectivité a ensuite délibéré dans ce sens à l'unanimité. Depuis lors, rien ne semble avoir progressé.

Quelle est aujourd'hui la position de la Métropole sur le renouvellement de ces usines ?

Réponse de l'administration

Le devenir des 2 usines de valorisation énergétique sera réinterrogé dans le cadre de la stratégie gestion des déchets 2021-2032 qui sera travaillée avec le prochain exécutif.

Aussi, il a été décidé en 2015 de maintenir ces 2 équipements en fonctionnement jusqu'en 2027, à savoir:

- Mise en place d'un contrat d'exploitation de l'UTVE Lyon nord pour une durée de 8 ans à compter du 1er juillet 2019 (en remplacement de la DSP datant de 1989 d'une durée de 30 ans) ;
- Prise en compte dans les investissements pluriannuels à venir, des dépenses nécessaires au bon fonctionnement de l'usine Lyon sud au titre du GER (Gros Entretien Réparations) jusqu'à fin 2027.

Les 2 équipements sont donc prévus pour fonctionner jusqu'en 2027 et d'ici 2021, le devenir de ces deux équipements sera réinterrogé, en intégrant les nouveaux cadres réglementaires et obligations de la collectivité en matière de gestion et de traitement des déchets.

• UCIL : Commission « Bien Vieillir »

1/ Le principe d'un guichet unique pour la prise en compte des demandes des familles existe sur Villeurbanne par l'OVPAR et sur Lyon par les Maisons de la Métropole associées aux CCAS. Ce système du guichet unique va-t-il être étendu à l'ensemble des communes de la Métropole dans le cadre du Plan Métropolitain des Solidarités ?

Réponse de l'administration

Le guichet unique d'accueil social réalisé dans les MDMS du territoire de Lyon (comme de Feyzin) a été réalisé dans le cadre de la contractualisation entre la Métropole et ces communes dans le Pacte de Cohérence métropolitain.

Une extension n'est ainsi pas prévue aujourd'hui, mais pourrait faire l'objet de futures contractualisations entre la Métropole et des communes dans le cadre d'un futur cadre stratégique.

2/ Il existe une multiplicité d'organismes intervenant sur le secteur du vieillissement, que ce soit dans le cadre du maintien à domicile ou dans les propositions d'aide et d'accompagnement, parfois sans lien ni coordination efficace entre eux, et donc avec un risque d'incompréhension et de difficultés pour les familles.

Comment la Métropole envisage-t-elle d'organiser ce foisonnement afin de faciliter pour les familles l'accès aux différents services proposés ?

Réponse de l'administration

Les acteurs institutionnels et privés agissant dans le secteur du vieillissement sont très nombreux. En tant que « chef de file » réglementaire de l'action sociale et médico-sociale, la Métropole a pour objectif de veiller sur son territoire à la cohérence des actions menées par les différents acteurs, notamment en assurant leur coordination, en concertation notamment avec l'Agence Régionale de Santé, les communes et de multiples autres acteurs.

Si la Métropole ne peut pas faire d'orientation des usagers vers telle ou telle offre de service à domicile ou en établissement, publique, associative ou commerciale, elle agit néanmoins pour que cette offre aux multiples facettes soit la plus lisible et coordonnée pour l'utilisateur.

Elle a impulsé ou participé à des projets en ce sens, qu'il s'agisse du futur annuaire des SAAD (Service d'Aide et d'Accompagnement à Domicile), du déploiement du site Via Trajectoire établissements PA (permettant via un moteur de recherche et un interface complet de se renseigner sur l'offre et faire une demande en ligne d'entrée en établissement) ou du site internet autour de l'offre disponible dédiée aux proches aidants de personnes âgées notamment, réalisé par l'association « métropole aidante ».

Par ailleurs, elle privilégie le développement d'une offre d'établissements et services qui soit dans une logique de parcours pour l'utilisateur, en favorisant les partenariats entre les différentes offres de services, et le développement de plateformes d'offres pouvant regrouper services d'aide à domicile, résidence senior, EHPAD.

La Métropole entreprend également des actions pour favoriser la connaissance mutuelle des acteurs et développer le partage d'information, notamment via le co-pilotage avec l'ARS des instances que sont les filières gérontologiques sur le territoire, qui regroupent chacune sur un territoire tous les acteurs, SAAD, EHPAD, hôpitaux, médecine libérale, maisons de la Métropole,...

Sur le champ des actions de prévention de la perte d'autonomie des personnes âgées, la Métropole préside une instance réglementaire, la Conférence des Financeurs de la prévention de la perte d'autonomie permettant la coordination concrète des actions de prévention (santé, lien social, activités physiques ou culturelles adaptées...) de toutes les parties prenantes, qu'il s'agisse des acteurs institutionnels (Métropole, ARS, CPAM, CARSAT, régime de retraite complémentaires...) et de porteurs de projets (associations, CCAS, centres sociaux, hôpitaux,...).

Enfin et surtout, la coordination autour de la personne âgée est concrètement une préoccupation des équipes médico-sociales de territoire en proximité.

• CIL : Point du Jour – Lyon 5^{ème}

Le Plateau du 5^e voit fleurir les chantiers de construction.

Quels sont les aménagements prévus pour faire vivre ce secteur et l'animer suite aux chantiers en cours et à l'augmentation de la population qui est annoncée ?

Réponse de l'administration

Le PLUH porte de grands objectifs, à la fois d'accueil de nouveaux habitants et également de qualité du cadre de vie (le défi de la solidarité et de l'habitat et le défi environnemental et du cadre de vie du PLUH) : à l'échelle de la Métropole, le PADD demande de prévoir une offre conséquente, équilibrée et solidaire, de logements en neuf et en réhabilitation, à destination de tous les publics et de développer un territoire accessible et agréable pour tous, offrant des espaces de nature.

En ce qui concerne le 5^{ème} arrondissement et plus particulièrement le secteur du Point du Jour, le PADD prévoit de favoriser des évolutions modérées autour de ce cœur de quartier, tout en préservant les spécificités urbaines et paysagères. Cette évolution est déjà en cours.

Le secteur du Point du Jour, principale centralité du plateau du 5^{ème} arrondissement constitue en effet un secteur attractif du fait de la présence des commerces, équipements et services, des qualités paysagères du secteur et de la desserte en transports en commun à améliorer.

Concernant l'accompagnement du développement résidentiel, chaque collectivité poursuit une politique de création d'équipements publics dans son domaine de compétences et inscrits dans une programmation pluriannuelle d'investissement.

Ces projets d'équipements peuvent notamment faire l'objet d'emplacements réservés instaurés dans le PLUH. Ils ne s'incarnent pas précisément sur le secteur du Point du Jour mais plus largement sur le territoire du 5^{ème} arrondissement (élargissements de voirie, nouveaux espaces verts et parcs publics, par exemple pour poursuivre le parc des Hauteurs).

- **CIL : Saxe Brotteaux – Lyon 6^{ème}**

Le Cil Saxe Brotteaux demande la création d'un restaurant scolaire au collège Vendôme. Cela fait plus de 20 ans que des générations de parents et d'enfants attendent la réalisation de cet équipement indispensable à la bonne marche de l'établissement.

Réponse de l'administration

Le collège Vendôme dans le 6^e arrondissement de Lyon est organisé sur deux sites, avec un bâtiment principal au 69 rue Vendôme et une annexe au 25 rue Montgolfier. Il ne dispose pas de restaurant scolaire. Ses élèves déjeunent donc soit au lycée Édouard Herriot (Lyon 6^{ème}, soit au collège du Tonkin à Villeurbanne.

La Métropole de Lyon, dans sa programmation pluriannuelle d'investissement 2015-2020, avait inscrit le projet de création d'une demi-pension sur l'annexe du collège pour un budget de 4,5 M€. Cette opération a ensuite été élargie à des travaux d'amélioration du bâtiment principal pour 1 M€ ce qui porte donc l'investissement sur ce collège à 5,5 millions d'euros.

Depuis trois ans, les échanges avec l'équipe de direction, le corps enseignant, les parents d'élèves et la mairie du 6^{ème} arrondissement ont démontré que ce projet ne répondait pas à toutes les attentes. En particulier la création du restaurant scolaire dans l'annexe, exigeant chaque jour le transfert pédestre d'une grande partie des élèves, a toujours été un élément de tension. Nos interlocuteurs ont ainsi manifesté à de nombreuses reprises leur souhait que le projet de restaurant scolaire soit envisagé dans un projet plus global permettant d'inscrire la cantine dans le bâtiment principal.

Ce scénario nécessitant de revoir largement le niveau de notre engagement financier n'avait pas été retenu jusqu'ici, et ce, au regard notamment de besoins d'investissements plus urgents apparus sur d'autres collèges métropolitains.

Néanmoins, au vu des effectifs croissants sur le 6^{ème} arrondissement et de la volonté de la Métropole d'engager un travail de rénovation thermique et énergétique sur les bâtiments métropolitains (et en premier lieu au niveau des collèges), les services métropolitains étudient la faisabilité d'un nouveau projet qui puisse répondre plus efficacement à l'ensemble des besoins tout en prenant en compte les avis exprimés par toutes les parties prenantes.

Thème 5 : Patrimoine

- **CIL : Montplaisir – Lyon 8^{ème}**

Monument des Frères Lumière : (situé sur la place A. Courtois Lyon 8)

Après deux années de travail et de recherche, il nous a été confirmé que ce monument était bien la propriété de la Métropole. Pendant ces deux années, avec l'aide de Mr JD Durand, adjoint à la ville de Lyon, une expertise a été réalisée par un organisme qui a confirmé le mauvais état de ce dernier et qui a estimé le coût de sa remise en état à 140 000€.

Que pense faire la Métropole et dans quel délai ?

Réponse de l'administration

La question de la propriété du monument des Frères Lumière se pose plus globalement à Lyon sur une cinquantaine de monuments ou édicules suite au transfert de la compétence voirie à la communauté urbaine de Lyon.

De cette question, découle la problématique de la prise en charge financière et de la maîtrise d'ouvrage qui reste à travailler entre les deux collectivités.

Concernant le monument des Frères Lumière, en 2011 et 2017, la question a été posée à la Ville de Lyon qui a confirmé être propriétaire de ce monument - une DT 97-332 correspondant à des travaux de rehaussement du monument des Frères Lumière avait été déposée par la Ville.

En 2018, une étude a été menée par la Ville sur ce monument afin de poser un diagnostic sur l'état du monument (objectif de sécurité). La question de la propriété n'a alors pas été évoquée et reste à préciser.