



UCIL – Assemblée Générale de Concertation du 19 décembre 2012

Discours du Président Denis EYRAUD

Je remercie le Président Gérard COLLOMB qui a bien voulu, comme chaque année, assister à cette Assemblée Générale de concertation qui permet aux responsables des comités d'intérêts locaux de l'agglomération lyonnaise d'entendre leur premier magistrat et de lui poser des questions d'actualité relatives aux nombreux sujets qui préoccupent les habitants. Merci aussi à tous les élus et techniciens de l'agglomération lyonnaise qui nous font également l'honneur et l'amitié d'être présents ce soir, qu'ils m'excusent de ne pas les citer tous.

Cette manifestation se déroulera en trois temps :

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

Rapport d'activité 2011-2012

1- Organisation de l'UCIL

1.1. Le secrétariat de l'UCIL

Vous savez tous que Madame Clara SOLIS assurait la fonction de secrétaire administrative de notre fédération depuis le 1er janvier 2003, tout d'abord sous le régime des contrats de travail aidés par l'Etat, puis, lorsque ceux-ci eurent disparu, en CDI à partir d'octobre 2006. En effet, l'UCIL n'ayant pas les moyens d'un tel emploi, pourtant très nécessaire à son fonctionnement, nous avons alors obtenu que son financement soit assuré par moitiés par les subventions de deux collectivités territoriales : le Grand Lyon et le Département du Rhône. À la fin de l'année 2011, le Département nous a informés que la subvention qu'il nous accordait auparavant ne serait pas reconduite en l'état, mais réduite de manière importante, entraînant un déficit par rapport à notre budget prévisionnel. De plus, en février 2012, nous avons appris que le reliquat de la subvention 2011, habituellement versé au début de l'année suivante, ne serait pas octroyé.

Les démarches que nous avons entreprises pour trouver d'autres financements se sont avérées vaines, les circonstances économiques générales ne se prêtant pas à une augmentation des subventions des collectivités publiques.

C'est pourquoi le Comité Directeur de l'UCIL a dû se résoudre à la suppression du poste de travail de Madame Clara SOLIS, notre budget prévisionnel ne permettant plus de couvrir les dépenses afférentes à cet emploi de secrétaire qui en représentait les deux tiers. Ce licenciement a été effectif au mois d'août 2012.

Durant ces trois derniers mois, les tâches de secrétariat ont été réparties provisoirement entre les membres du Bureau et d'autres bénévoles, et nous avons examiné toutes les possibilités de restructuration qui nous permettraient de partager les frais d'une permanence et d'un secrétariat qui restent néanmoins indispensables pour le bon fonctionnement de notre fédération.

Une opportunité s'est heureusement présentée, de regrouper nos moyens avec ceux de l'un de nos CIL : la Renaissance du Vieux Lyon. En effet, la RVL dispose actuellement d'un secrétariat à 30 heures par semaines (comme c'était le cas pour l'UCIL), installé dans des locaux appartenant à la Ville de Lyon, situés : 50 rue Saint-Jean à Lyon 5^e, juste derrière le Palais de Justice historique. Toutefois, cette association se heurte également à la baisse de ses subventions publiques.

Après approbation des organes dirigeants des deux associations, une convention vient donc d'être signée (le 14 décembre dernier) entre la RVL et l'UCIL pour le partage du secrétariat (dont le temps de travail est porté à 35 heures par semaine) et des locaux de la RVL. Nul doute que ce partage de moyens sera aussi fructueux et durable que celui que nous avons eu durant de très nombreuses années avec le CIL Centre-Presqu'île dans les locaux de la MRE.

La nouvelle secrétaire de l'UCIL est donc Mademoiselle Perrine BEAU. Vous pourrez bientôt la contacter au même numéro de téléphone et avec la même adresse de courriel que d'habitude.

Je remercie vivement Monsieur Gérard COLLOMB, en tant Maire de Lyon, d'avoir accepté la demande de l'UCIL de transférer son siège social dans les locaux du 50 rue Saint-Jean, propriété de la Ville de Lyon.

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

Merci à tous les bénévoles qui nous ont permis de continuer nos actions dans cette période complexe, en assurant les permanences, répartissant les courriels, retenant les salles pour les commissions, les comités directeurs et autres réunions, diffusant les comptes-rendus et évitant que le président ne devienne totalement fou. Je pense tout particulièrement à Marie-Pierre ANDRE, Marie-Claude VIAL, Jean BAILLY, Jacqueline BANCILHON, Monique MORDANT et bien d'autres.

1.2. Les commissions

Les commissions thématiques de l'UCIL travaillent beaucoup. Elles se réunissent habituellement une fois par mois et présentent des rapports à l'approbation du Comité Directeur. Ces rapports sont adressés aux élus et techniciens concernés, ainsi, bien entendu, qu'à tous les CIL, et mis en ligne sur le site de l'UCIL.

Les commissions principales mises en place sont les suivantes:

- Déplacements urbains

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

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

1.3. Le Bureau

Je rappelle la composition du Bureau de notre fédération :

- Président : Denis EYRAUD

4 vice-présidents ayant des attributions spécifiques :

- Marie-Pierre ANDRE (organisation générale, représentation, CARNACQ)
- Gérard FAIVRE (déplacements urbains)
- Annick LIOUD (patrimoine)
- Pierre-Yves TESSE (aménagement urbain)
- Secrétaire Général : Marie-Claude VIAL (secrétariat, administration générale)
- Secrétaire Adjointe : Evelyne COLOMBET (secrétariat, communication, recrutement)
- Trésorière : Monique MORDANT
- Trésorier adjoint : Jean BAILLY

1.4. Représentation des CIL

Je rappelle les 14 organismes auxquels nous participons régulièrement en votre nom :

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

- Comité de suivi de la Charte de la Vie Nocturne : Annick LIOUD (RVL), Georges TISSOT (Saxe-Brotteaux), Michel REVOL (Mutualité-Préfecture) et Marcel BREVI (Sud Presqu'île)
- CARNACQ (carrefour national des associations d'habitants et des comités de quartier) : Denis EYRAUD, Marie-Pierre ANDRE et Maguy MARCOUT

Signalons deux organismes supplémentaires particuliers :

- Le SPIRAL-Transport des Matières Dangereuses (Denis EYRAUD représentant de l'UCIL). Ce groupe de travail a repris du service récemment après plusieurs années de sommeil, pour délibérer sur le circuit des camions transportant des matières dangereuses entre l'A89 et Feyzin. On peut légitimement s'étonner que ce problème très important n'ait pas été traité avant, plutôt que dans la précipitation de la future ouverture de cette autoroute.
- Air Rhône-Alpes. Il s'agit de l'organisme régional qui a succédé à la COPARLY (pour notre agglomération). L'UCIL a demandé son adhésion, qui, je l'espère, sera acquise au mois de février. Notre représentant sera Jean VIALLE du Cil de Champagne, spécialiste des questions de pollution de l'air.

1.5. Activités

Votre Président a, depuis le 24 octobre 2011, assisté à plus de 200 réunions dont 11 Comités Directeurs et 3 Conseils d'Administration et Assemblées Générales statutaires de l'UCIL, 14 Assemblées Générales de CIL adhérents et associations partenaires, et donc à 175 autres manifestations ou réunions de commissions dans lesquelles l'UCIL est représentée. Il est vrai que près de 14 mois se sont écoulés entre les deux AG. 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.

Notre Conseil d'Administration s'est réuni 2 fois :

- Le 6 février 2012, à la MRE, Michel MAREC nous a présenté le projet d'Anneau des Sciences et nous en avons débattu,
- Le 5 mars 2012, à la MRE, en assemblée générale statutaire d'approbation des comptes 2011, séance durant laquelle nous avons débattu des thèmes à traiter dans l'année au bénéfice de tous les CIL.

2. Activités des commissions

2.1. Commission Transports en commun

Cette commission, dirigée par Jacques PERENON, a poursuivi ses travaux, en liaison avec le SYTRAL et avec KEOLIS, représentant l'UCIL à la CCSPL du SYTRAL et aux comités de ligne des TER de la Région.

En cette fin d'année 2012, nous avons eu le plaisir d'enregistrer l'aboutissement favorable d'une demande qui avait été soumise à plusieurs reprises au SYTRAL : l'autorisation d'effectuer un trajet aller-retour avec le ticket horaire sur le réseau TCL.

C'est en effet lors de la séance du Conseil Syndical du 22 novembre 2012 que cette décision a été votée à l'unanimité par les élus. Celle-ci est assortie d'une mesure complémentaire prolongeant la validité du ticket horaire à 90 minutes sous certaines conditions.

Rappelons que cette demande d'autoriser l'aller-retour avait été soumise au SYTRAL à cinq reprises entre mai 2009 et décembre 2011, lors des réunions semestrielles de concertation. Cette décision fait suite à celle de la mise en vente du « ticket 2 heures » dès le début du service, mesure effective depuis 2011, et qui avait également été demandée par la commission « Transports en commun » de l'UCIL.

2.2. Commission Piétons

Elle a été créée en mars 2011.

Ses activités

- réalisation, par enquête auprès des CIL, des dysfonctionnements concernant le cheminement des piétons,
- élaboration d'une plateforme commune avec la commission "vélo",
- organisation de "visite en marchant" dans les quartiers pour établir un diagnostic des dysfonctionnements,
- établissement d'un guide "Le piéton dans la ville" à destination des CIL,
- début d'une réflexion sur le piéton et le PLUH, dans le cadre de la révision en cours.

2.3. Commission Vélo

Sous la direction de Pierre SCHMUTZ, cette commission s'est attachée à tout d'abord à étudier le Plan Modes Doux du Grand Lyon qui s'étend sur de nombreuses années (2009 / 2020), afin d'en mesurer les objectifs.

Dans le même temps, ses membres ont eu à cœur de s'approprier la réglementation propre aux modes doux, encore très mal connue, afin, autant que faire se peut, d'acquérir une expertise dans ce domaine.

Elle s'est rapprochée de la Commission Piétons de l'UCIL pour mettre au point une plateforme commune, en termes de réalisation, infrastructures, comportements etc.

Maintenant, elle entreprend de sillonner à vélo les différents quartiers de Lyon, puis du Grand Lyon, arrondissement par arrondissement, pour constater l'état du réseau cyclable, juger des réalisations récentes et proposer des améliorations.

Ces tournées, dont les compte-rendu sont diffusés dans les CIL, permettent d'informer tout le monde d'une façon objective.

Force est de constater que, depuis quelques mois, les réalisations, jugées encore insuffisamment nombreuses, répondent bien aux attentes des cyclistes en matière de sécurité et de praticité.

Les deux commissions « Piétons » et « Vélos » ayant fait des constats et des propositions, celles-ci ont fait l'objet d'un courrier à Mr Gilles VESCO, Vice Président du Grand Lyon en charge des modes doux. Celui-ci nous a reçus le 15 février dernier. La rencontre a été très constructive et Mr VESCO nous a assuré que les responsables des deux commissions, Jean-Paul MASSON et Pierre SCHMUTZ, ainsi que notre VP délégué Gérard FAIVRE, seront désormais convoqués aux réunions de la commission technique existante (dite « Groupe de Contact » avec les associations spécialisées), commune au Grand Lyon et à la Ville de Lyon, qui étudie tous ces projets de développement des modes doux. Ceci nous permettra d'avoir une meilleure lisibilité du projet PMD en phase de réalisation.

Enfin rappelons que Pierre-Yves TESSE a dirigé le groupe de travail du Conseil de Développement sur une « Alerte Vélos » qui a présenté récemment une contribution en séance plénière.

2.4. Circulation automobile, transport routier, livraisons, parkings

La commission a, en particulier, publié un document sur : « les incontournables du stationnement » qui vous sera très bientôt adressé. Rappelons que l'UCIL est très favorable à l'extension du stationnement payant sur voirie pour favoriser la rotation et éviter les voitures ventouses.

Elle a apporté son appui méthodologique aux CIL concernés à l'occasion de l'examen de plusieurs projets en cours de réalisation : aménagement du cours Emile Zola, de la rue Garibaldi, ou accès au futur Grand Stade.

Projet d'Anneau des sciences

L'UCIL a débattu du projet de TOP – Anneau des Sciences, en particulier en CA, le 6 février 2012 et sa commission spécialisée a travaillé sur ce sujet. Aujourd'hui le débat public est en cours. Nous avons rencontré ses responsables le 2 mai dernier, après avoir été écoutés dans un entretien préalable. Nous rédigeons actuellement un cahier d'acteur que nous remettrons à la commission spécialisée du débat public.

Il n'est un mystère pour personne que l'UCIL est très favorable à cette réalisation, et ceci le plus rapidement possible.

L'UCIL est également très demandeuse de la création d'un véritable contournement autoroutier Nord-Sud de l'agglomération lyonnaise :

- Soit par l'Ouest, sous la forme du COL prévu dans la DAT et au SCOT,
- Soit par l'Est, passant par l'aéroport Saint-Exupéry, comme l'a proposé le préfet de la région Rhône-Alpes, Monsieur CARENCO, avec le bémol qu'il nous semblerait préférable de prolonger l'A432 au Sud de l'A43 jusqu'au péage de Reventin-Vaugris situé au Sud de Vienne, ceci afin d'inciter tous les véhicules en transit à emprunter cette nouvelle voirie plus directe et de ne pas surcharger la liaison Lyon-Givors-Vienne.

Si nous demandons ces deux équipements, avec vigueur, depuis plus de quinze ans, c'est parce que nous considérons que le tronçon de l'autoroute A6/A7 qui passe au centre ville de Lyon constitue un scandale écologique majeur qu'aucune autre grande métropole européenne n'accepterait de subir.

On sait que la circulation sur cette artère est double :

- Un transit Nord-Sud, l'autoroute A6/A7 étant une des voies principales de communication de l'Europe,
- Une circulation locale importante, en particulier entre le Centre et l'Ouest de l'agglomération, les montées à la colline de Fourvière, ou le passage par Vaise et le tunnel de la Croix-Rousse, ne suffisant pas à desservir l'Ouest lyonnais (justement à cause du non-bouclage du périphérique).

Par conséquent, l'Anneau des Sciences nous paraît parfaitement adapté pour désenclaver l'Ouest lyonnais et alléger ainsi la circulation dans le tunnel de Fourvière.

En outre, le contournement autoroutier Nord-Sud de Lyon permettrait de supprimer la circulation de transit, autorisant le déclassement du tronçon autoroutier central du quai Perrache qui pourra alors être transformé en avenue urbaine à vitesse limitée, pourvue de carrefour à feux aux croisements des rues transversales Est-Ouest du nouveau quartier Confluence, enfin relié efficacement au quartier de Gerland par de nouveaux ponts sur le Rhône.

Entre le tracé court et le tracé long, nous privilégions aujourd'hui le tracé court, mais nous pensons que le barreau Sud sera néanmoins intéressant lorsque le contournement autoroutier aura été réalisé par l'Etat et que le risque d'attirer la circulation de transit aura, de ce fait, été réduit. En effet, cette liaison directe avec la rocade Est permettra de relier simplement l'Ouest lyonnais au grand Est. L'UCIL rappelle que le SCOT approuvé prévoit une augmentation de la population de notre agglomération de 150.000 habitants à l'horizon 2030. L'Ouest lyonnais devra supporter sa part de cet accroissement, ce qui augmentera le nombre des déplacements entre ce secteur et les autres. Pour éviter la thrombose de nos voies de communication, il nous paraît indispensable de réaliser le TOP le plus rapidement possible (on sait que celui-ci ne sera pas opérationnel avant 10 à 15 ans si la décision de le faire est prise aujourd'hui).

L'UCIL se réjouit que le projet actuel du TOP comporte un maximum de tunnels. L'antécédent du tronçon Nord du périphérique réalisé ainsi, a démontré qu'un tel équipement n'est pas nuisant et ne dégrade pas son environnement, tout en allégeant la circulation sur les voiries de l'hyper centre et de la périphérie (exemple de la rue Duquesne).

Elle demande toutefois que les échangeurs soient particulièrement soignés en prenant le minimum de terrain à l'air libre et en paysageant les voiries indispensables de raccordement au réseau.

Nous nous inscrivons en faux contre l'assertion qu'une voirie nouvelle augmenterait la circulation et attirerait la voiture. La circulation, nous l'avons déjà, qu'elle soit intérieure Ouest-Est, qu'elle soit de transit Nord-Sud! Aujourd'hui, les embouteillages et la circulation polluent un très grand nombre d'habitants du centre de l'agglomération. Le double projet « TOP – Contournement » permettra de réduire considérablement cette pollution atmosphérique et le bruit dans la partie la plus dense du Grand Lyon.

En ce qui concerne plus particulièrement la configuration de l'Anneau des Sciences–TOP, nous souhaitons vivement qu'une voie dans chaque sens soit réservée aux transports en commun en site propre, disposition qui pourra être poursuivie sur le Boulevard Laurent Bonnefoy ultérieurement. Ainsi, un maximum de lignes périphériques de transport en commun pourront être réalisées, permettant aux habitants qui désirent se rendre d'un quartier excentré à un autre, de ne plus être obligés, comme aujourd'hui, de passer par le centre de l'agglomération du seul fait de l'étoile des lignes actuelles qui convergent vers l'hyper centre.

L'expérience réussie du tronçon nord démontre que le fait de faire supporter la moitié du coût de l'équipement à ses usagers par un péage, et la moitié aux contribuables par les budgets des collectivités, constitue un bon compromis qui ne dissuade pas les automobilistes d'emprunter la nouvelle section.

En conclusion, l'UCIL est très favorable à la réalisation rapide de l'anneau des sciences par le Grand Lyon et le Département du Rhône, sans attendre encore la décision de l'Etat sur le

contournement. Elle demande toutefois instamment à l'Etat qu'il poursuive cet effort d'équipement de notre agglomération par un véritable contournement autoroutier Nord-Sud, pour enfin débarrasser le centre de la métropole lyonnaise d'une circulation de transit inutilement congestionnante et polluante. Nous adresserons en ce sens une lettre au préfet de la région Rhône-Alpes et au Premier Ministre en même temps que nous déposerons notre cahier d'acteur.

2.5. Commission Urbanisme

Elle se réunit sous la direction de Pierre-Yves TESSE.

Après avoir organisé, le 22 novembre 2011 et le 27 janvier 2012, des séances de formation des adhérents des CIL à la lecture et à la compréhension du PLU, avec le soutien de la direction de l'aménagement urbain du Grand Lyon, nous participons activement, dans le cadre du Conseil de Développement du Grand Lyon, aux groupes de travail qui étudient les évolutions souhaitables dans l'élaboration du futur PLU-H. Ces groupes ont été organisés suivant le découpage territorial des conférences des maires. Une fois le travail terminé, les réflexions du Conseil de Développement sont portées à la connaissance de la conférence des maires par les rapporteurs et par le président du CdD avant la publication des premières ébauches du PADD.

J'ai personnellement participé aux travaux sur le « Val d'Yzeron » et suis rapporteur de celui sur les « Lônes et coteaux du Rhône ».

Nous rappelons enfin que nous regrettons très vivement le découplage entre les études de révision du PDU et du PLU-H, le premier document, le PDU, devrait en effet précéder (et non suivre) le PLU-H qui devrait en découler. Une fois de plus, on met la charrue avant les bœufs, c'est tout à fait dommage ! L'expérience des groupes de travail sur le futur PLU-H nous montre qu'on parle sans arrêt de déplacements, de gares, de lignes fortes, les liaisons, en préalable à l'urbanisation.

2.6. Commission Patrimoine

La commission a organisé dans cette salle, le 26 avril 2012, les sixièmes Etats Généraux du Patrimoine du Grand Lyon sur le thème : « les passeurs du patrimoine ». Monsieur Gérard COLLOMB nous a fait le plaisir d'y assister. Pour une fois on parlait plus des hommes que des pierres !

Ce fut, une fois de plus, une pleine réussite, merci aux organisateurs Annick LIOUD et Philippe PAILLARD.

- Mr Gérard COLLOMB a présenté les actions actuelles de la Ville de Lyon et du Grand Lyon pour préserver, embellir, enrichir et rendre accessible le patrimoine de notre cité, mais aussi pour créer le patrimoine de demain.

- Bruno DELAS nous a parlé de l'évolution de la notion de patrimoine au cours du temps, patrimoine bâti illustré par le classement du Site Historique de Lyon au Patrimoine Mondial de l'UNESCO, mais aussi patrimoine naturel ou immatériel. Les Journées Européennes du Patrimoine sont aujourd'hui co-construites par un ensemble d'acteurs de terrains : associations, propriétaires ou acteurs économiques, qui s'emploient à faire connaître et découvrir tous les patrimoines dans leur cité.

- Patrick ARNAUD est intervenu sur « les utopies réalisées » de notre agglomération, fruits de la rencontre et du travail d'architectes et de maîtres d'ouvrage (souvent les maires des communes), dans une conviction partagée.
- Delphine GUEDRA et Jean-Paul MASSON nous ont présenté le travail du Rize à Villeurbanne qui recherche, conserve et met en valeur la mémoire ouvrière et industrielle de la ville, lieu de rencontre d'habitants, de témoins et de chercheurs.
- Stéphanie PETIT nous a fait partager son expérience de guide, qui cherche à créer de nouveaux liens positifs entre les lieux et le public.
- Olivier OCELLI nous a présenté l'action de l'Office du Tourisme du Grand Lyon et plus particulièrement les « greeters », ces accueillants bénévoles qui acceptent de prendre en charge des touristes désireux de connaître notre cité en rencontrant les habitants autant qu'en la visitant.
- Denis BERNARDET a témoigné de son expérience de création de balades « développement durable » dans les villes de Rillieux et de Feyzin.
- Maryannick LAVIGNE a fait part de son expérience à la tête du pré-inventaire du Rhône, où un travail extrêmement important, aboutissant à la publication de nombreuses monographies, a pu être réalisé grâce à 500 correspondants bénévoles amoureux du patrimoine de leur commune.
- Francis GROS a présenté la recherche généalogique qui permet de redécouvrir l'histoire d'une région.
- La compagnie de théâtre ZEOTROPE nous a fait partager le travail qu'elle fait autour de la parole des habitants, nous démontrant que c'est bien l'Homme qui construit le patrimoine de sa ville, qui s'en inspire et s'en imprègne pour mieux vivre le présent.
- Gilbert COUDENE nous a enfin rappelé que, depuis 3000 ans, les hommes peignent les murs, inscrivant les travaux de la « Cité de la création » pour réaliser les murs peints, dans cette continuité de ces passeurs du patrimoine quotidien qui permettent de mieux vivre ensemble.

Le compte rendu de cette demi-journée bien remplie a été mis en ligne sur notre site Internet. Ces Etats généraux du patrimoine ont montré la diversité des modes de passage, de leurs publics et de ces passeurs souvent peu connus et peu reconnus. Ils ont souligné leur volonté de travailler ensemble pour éviter la dispersion et une meilleure connaissance de leurs actions tant par les touristes au sens large que par les habitants du Grand Lyon eux-mêmes. À cette fin, deux propositions concrètes ont été faites :

- Organiser des « Journées des passeurs » dans l'aire géographique du Grand Lyon
- Accentuer le volet « communication » avec la création d'un site Internet pour faire mieux connaître ce patrimoine de notre agglomération sous toutes ses formes et leurs « passeurs ».

Les CIL, qui sont assez bien répartis dans le Grand Lyon, et l'UCIL pourraient être les porteurs de ces projets.

Comment le Grand Lyon peut-il aider à la mise en place de ces instruments de communication et de collaboration ?

Actuellement la commission se penche sur la préservation des 3 groupes de statues, représentant des allégories de l'Égalité, la Liberté et la Fraternité, sculptés en 1887 par Emile Edmond PEYNOT pour entourer, place Carnot, la grande statue de bronze représentant la République. Celles-ci ont été retirées de la place Carnot en 1975 quand on y a fait passer le métro, et mises en place dans le square Georges Bazin dans le quartier de Montchat (à Lyon 3^e). Ces statues présentent des dégradations inquiétantes dues aux intempéries et nécessiteraient une restauration.

Bien entendu, l'UCIL s'investira dans la commission qui se met en place pour la gestion du Site Historique UNESCO.

2.7. Commission Ecologie urbaine

Cette nouvelle commission s'est mise à l'oeuvre depuis la rentrée sous la direction de Pierre DIAMANTIDIS. Elle se penche actuellement sur la qualité de l'air, sur les arbres, les espaces verts, les voies, corridors écologiques et ceinture verte de l'agglomération, ainsi que sur les problèmes liés à la prolifération de l'ambrosie. Ceci devrait aboutir à des actions concrètes d'information aux adhérents des CIL et des interventions auprès des pouvoirs publics au cours du premier semestre prochain.

En 2013, d'autres thèmes devraient être abordés :

- L'eau dans la ville,
- Le bruit et ses nuisances,
- Les murs et toits végétalisés,
- La faune urbaine, etc....

Un beau programme de travail en perspective !

2.8. Commission Vie nocturne

Elle est un peu en sommeil comme semble l'être la Charte de la Vie Nocturne initiée par la Ville de Lyon. C'est très dommage car il nous semble primordial de pacifier les relations entre habitants et les établissements nocturnes.

2.9. Commission Propreté

La Commission "propreté-déchets" de l'UCIL a eu la satisfaction d'être étroitement associée à l'édition 2012 de "Faîtes de la propreté":

- en participant aux deux tables rondes "espace dialogues" qui se sont tenues lors de la manifestation organisée le 16 mai 2012 place Bellecour,
- par les diverses actions de sensibilisation menées dans les quartiers ou les communes par les CIL, tant sur le terrain que lors de réunions d'information, avec le soutien des services de la Direction de la Propreté.

Nous souhaitons la poursuite de cet investissement réciproque lors de l'édition 2013 de "Faîtes de la propreté"; la participation active de l'utilisateur/habitant à la propreté est à susciter plus largement et reste encore un objectif à atteindre.

3. La Maison Rhodanienne de l'Environnement

L'UCIL est très attachée à la MRE dont elle est membre fondateur. Elle y avait jusqu'à présent son siège social et son secrétariat. Le président de l'UCIL est actuellement Vice Président de l'association de gestion de la MRE. Vous savez tous que cette structure regroupe les principales associations et fédérations d'associations qui oeuvrent pour la préservation et l'amélioration de l'environnement sur notre département. Elle est financée à parité par le Grand Lyon et par le Département du Rhône. Depuis sa création, en 1994,

celle-ci est gérée par une association dédiée, créée entre les associations adhérentes et les collectivités, qui emploie des salariés mais dont le directeur était, jusqu'à il y a un peu plus d'un an, un fonctionnaire détaché par l'une ou l'autre des deux collectivités tutélaires. Les statuts de l'association de gestion de la MRE ayant été modifiés pour que le directeur soit également un salarié de la structure, un recrutement avait donc été lancé et une nouvelle directrice nommée. Malheureusement, celle-ci a démissionné de son poste un an plus tard, et nous avons dû relancer un recrutement. Celui-ci a été fait et une nouvelle directrice sera là début janvier 2013. Il s'agit de Madame Miren KERBRAT. Merci à Marie-Claude VIAL qui a efficacement représenté l'UCIL à la commission de recrutement. L'UCIL apportera tout son soutien à la nouvelle directrice.

Vous savez que nous appelons tous de nos vœux la réalisation d'une Grande MRE, et souhaitons que le projet de l'installer dans des bâtiments existants de l'ancienne caserne Sergent BLANDAN, à proximité du Parc, se concrétise rapidement.

Dans le cadre des conférences de la MRE, l'UCIL a organisé, comme chaque année, le 22 novembre dernier, une table ronde sur la mixité sociale (« Vivre ensemble. Une réalité ! Une ambition pour tous nos quartiers. A quelles conditions ? Avec quels moyens ? »). Merci à Pierre-Yves TESSE qui s'en est occupé une fois de plus avec compétence. Il s'agit bien là d'un thème d'actualité et qui fait débat, en particulier dans l'élaboration du futur PLUH. Merci à tous les participants, et en particulier à Jean FREBAULT, président du Conseil de Développement du Grand Lyon, à Jean-Paul BOURGES et à Bruno COUTURIER (Directeur du GPV La Duchère). Les discussions ont été très intéressantes, elles feront l'objet d'un compte-rendu.

4. Le site Internet de l'UCIL

Le site Internet de l'UCIL <http://www.ucil.fr> a souffert de l'absence de secrétariat de ces derniers mois. Il sera de nouveau efficace dès que la nouvelle secrétaire l'aura repris en main avec l'aide de nos deux webmestres : MMrs MUNOZ et SAROUL.

N'hésitez donc pas à donner à notre Secrétaire Général, Marie-Claude VIAL, toutes les informations relatives à votre CIL, que vous voulez voir figurer sur le site de l'UCIL.

5. Conseil de Développement (CDD) et Commission consultative des services publics locaux du Grand Lyon (CCSPL)

Je tiens à remercier une fois de plus Monsieur **Gérard CLAISSE**, Vice Président du Grand Lyon en charge de la Participation Citoyenne, pour la manière dont il gère ces deux instances de participation. La CCSPL du Grand Lyon est très certainement celle qui fonctionne le mieux en France. Elle a les moyens de ses travaux et contrôles grâce au soutien des services, en particuliers ceux de la DPDP. Je veux également associer à ces remerciements le Président du Conseil de Développement du Grand Lyon, **Jean FREBAULT**, qui gère avec brio une assemblée très diverse dans des débats animés, en recherchant un consensus là où l'unanimité est impossible, sans gommer les dyssensus quand ils existent.

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

5.1. Groupe de travail « Eau » de la CCSPL

Après le gros travail réalisé sur les déchets et sur l'avenir des usines d'incinération l'an dernier, un groupe de travail sur l'avenir de la délégation du service public de la distribution de l'eau dans le Grand Lyon a été créé mi 2011 au sein de la CCSPL. La fin des contrats actuels est, en effet, prévue en 2015. J'y ai personnellement participé au nom de l'UCIL, ainsi que Marie-Pierre ANDRE. Nous avons débattu de la qualité de service attendue et de la tarification durant une bonne vingtaine de réunions...animées, durant lesquelles nous avons pu défendre le point de vue de l'habitant-usager, sans à priori et en étudiant le problème au fond avec l'aide des services. La commission était composée uniquement des associations membres de la CCSPL qui en avaient fait la demande, sans élu, tandis qu'une commission d'élus, désignée par le Conseil du Grand Lyon, travaillait en parallèle sur les mêmes thèmes, et également sur le mode de délégation future ou de reprise en régie.

J'ai fait partie des deux rapporteurs qui ont porté à la commission politique les conclusions de la commission associative, les 3 et 23 mai derniers. La très grande majorité et même la presque totalité, de nos demandes ont été reprises dans le rapport final approuvé par le Conseil de la Communauté Urbaine, ce dont nous nous félicitons.

Nous escomptons et espérons que la prochaine remise en concurrence de la délégation de service public conduite à une réduction d'environ 20 % du prix de l'eau pour tous les habitants du Grand Lyon.

5.2. Groupe de travail « Construction Métropolitaine » du CDD

Chacun sait que se construit actuellement un Pôle Métropolitain Lyonnais entre trois communautés de communes (Pays Viennois, Saint-Étienne, et Porte de l'Isère) et notre communauté urbaine de Lyon, comportant la plupart des habitants de la Région Urbaine de Lyon.

Pierre-Yves TESSE, moi-même et Michel SALAGER avons participé à ce groupe de travail. Toutefois, nous avons appris récemment par la presse que notre communauté urbaine allait être élevée au rang enviable de Métropole d'intérêt européen, récupérant ainsi, sur son territoire, les compétences du Département, si ce n'est certaines compétences de la Région. Le président COLLOMB nous en dira sans doute plus à ce sujet tout à l'heure.

Si, comme on l'entend dire, une nouvelle loi (ou modification de la loi de décentralisation) est nécessaire pour cela, l'UCIL suggère que la Représentation Nationale en profite pour rectifier sérieusement les frontières étriquées et obsolètes du Grand Lyon (en incluant, entre autres, toutes les communes situées en continuité de conurbation et d'intérêt avec lui, comme : Brignais, Chaponost, la côtière de l'Ain ou certaines communes qui nous relient à l'aéroport Saint-Exupéry). Tant qu'à faire un remue-ménage, autant qu'il soit logique et durable. S'en remettre à la bonne volonté de communes qui profitent de leur proximité avec le Grand Lyon sans en payer les taxes, en espérant qu'elles rejoignent un jour la Communauté, nous semble avoir des limites. Si la bonne organisation générale du territoire est encore l'affaire de l'Etat, que celui-ci prenne ses responsabilités !

6. Le CARNACQ – Le CICA

Après quelques années de mise en sommeil, notre fédération nationale repart, Marie-Christine SIMIAND, de Grenoble, ayant cédé la présidence à Claude BIRENBAUM de « La Plateforme », fédération des associations locales d'habitants de Paris. Notre ancien président, Jacques REMOND, désire organiser avec la Ville de Lyon, une célébration du trentième anniversaire de la loi de décentralisation qui a créé les CICA. Rappelons que cette disposition avait été demandée par le CARNACQ et, plus particulièrement, par notre ancien président Paul SCHERRER, initiative soutenue à l'époque par Mr Gérard COLLOMB. Dans ce but, nous lançons une consultation auprès de tous les CIL pour mieux connaître les modes de fonctionnement des CICA dans tous les arrondissements de Lyon. L'UCIL est très attachée à cet acquis de la concertation. Nous pensons qu'il faudrait relancer les CICA, en en faisant évoluer les pratiques pour donner plus d'autonomie et de personnalité à la réunion des associations de l'arrondissement, afin qu'elle puisse préparer les réunions communes avec le Conseil d'arrondissement, proposer des thèmes de réflexion et participer à la fixation de l'ordre du jour de ces réunions communes.

Ce rapport d'activités vous aura, je l'espère, démontré que notre fédération, malgré ses 52 années d'existence, est toujours bien vivante et active au service de la cité. C'est dû à la mobilisation sans faille des divers Comités d'Intérêts Locaux qui la composent, qui travaillent sans relâche pour l'amélioration du cadre de vie des habitants du Grand Lyon, ce dont je les félicite et les remercie.

Je vous remercie pour votre patience et je passe la parole à Monsieur Gérard Collomb.

Intervention du Président-Maire Gérard Collomb

Gérard Collomb : Mesdames et Messieurs, je veux d'abord vous dire que c'est toujours un plaisir de vous accueillir chaque année pour cette Assemblée Générale de l'UCIL.

Je veux remercier le Président Eyraud pour son rapport qui, comme chaque année, est extrêmement complet et aborde à peu près tous les thèmes que nous allons aborder au cours de cette discussion.

Dans la réponse que je vais lui faire immédiatement, je ne reprendrai pas l'ensemble des thématiques, sachant qu'un certain nombre d'entre elles vont être abordées par toutes celles et tous ceux qui sont ici autour de moi.

Je veux d'ailleurs les remercier d'être présents ce soir avec nous, avec le Vice-Président Gérard Claisse qui travaille au quotidien avec vous, mais avec celles et ceux qui sont venus ce soir dialoguer avec vous et répondre à vos questions. Avec par ordre d'entrée en scène, ou plutôt en allant de la gauche vers la droite pour ceux qui me concernent, mais c'est l'inverse pour vous : Monsieur Bernard Rivalta, Madame Gelas, Monsieur Pierre Abadie, Monsieur Jean-Louis Touraine, Monsieur Thierry Philip, Madame Dounia Besson, Monsieur Gilles Vesco et Monsieur Gilles Assi.

Je les remercie d'être venus ce soir, c'est ce qui permettra de nourrir notre dialogue. Je veux aborder quelques sujets et en particulier quelques sujets d'actualité brûlants.

Mesdames et messieurs si je me penche sur ce qu'est devenue l'agglomération lyonnaise au cours de ces dix dernières années, nous nous apercevons très bien qu'en l'espace de 10 ans, nous avons franchi une étape. Lorsque je regarde ce qu'était l'agglomération il y a une dizaine d'années, je me souviens qu'un certain nombre de quartiers, qu'un certain nombre d'arrondissements (les 8ème, les 9ème arrondissements) étaient à cette époque des quartiers totalement périphériques, des faubourgs de l'agglomération.

En l'espace d'une dizaine d'années, ils se sont totalement métamorphosés. Aujourd'hui lorsque je regarde le 7ème arrondissement, je vois en particulier qu'un quartier comme Gerland est en train de sortir de terre. Lorsque je regarde la Confluence, je m'aperçois que là où il y avait une friche industrielle, aujourd'hui une ville est en train de naître, qu'une ville est d'ores et déjà née même si nous allons continuer sur la dynamique qui a été lancée.

Si je regarde le 6ème arrondissement, je m'aperçois qu'au début de mon premier mandat, un de mes grands cauchemars lorsque je lançais l'amphithéâtre du Palais des Congrès, c'est qu'entre l'amphithéâtre nouveau et le Palais des Congrès ancien il n'y avait rien. Je me disais : est-ce que finalement dans quelques années, lorsque nous ferons le bilan du premier mandat, est-ce qu'il y aura quelqu'un qui aura pris place ici ? Aujourd'hui cela nous paraît tellement lointain que nous pensons que cela a toujours fait partie naturellement de notre agglomération.

Si je rappelle ce passé, c'est parce que nous nous apercevons de l'accélération du temps et comment nous passons d'une échelle à une autre. Aujourd'hui ce que nous avons fait est bien, ce que j'ai dit sur Lyon pourrait s'étendre à l'agglomération aujourd'hui, au Grand Lyon lorsque nous voyons le développement de quartiers comme le Carré de Soie. Quand nous voyons la métamorphose qui est en train de s'opérer à Vaulx-en-Velin. Lorsque nous regardons ce qui est en train de se passer du côté de Vénissieux. Je pourrais reprendre beaucoup d'exemples. Nous nous disons que cela a beaucoup changé.

Effectivement cela a beaucoup changé d'un point de vue économique, je vais vous donner deux chiffres qui donnent à méditer. Lorsque nous étions au départ de ce mouvement dans les années 2001, par exemple pour ce qui concerne les ventes d'immobilier de bureaux, le tertiaire nouveau bâti et vendu, nous étions à peu près au même niveau que des villes comme Toulouse, Lille, Bordeaux, Marseille. Aujourd'hui nous avons fait totalement le *break*, l'an dernier nous avons vendu et occupé 260 000 m² d'immobilier nouveau construit.

Mise à part l'Île-de-France, derrière nous, il y a Toulouse et Lille. Toulouse et Lille ont fait chacun 130 000 m². Cela veut dire qu'aujourd'hui alors que nous étions à peu près dans la même catégorie, nous avons passé une étape. Mais si aujourd'hui, nous avons fait le *break* par rapport aux agglomérations nationales, évidemment le challenge est extrêmement dur à relever par rapport aux autres grandes villes européennes. Si nous sommes devenus des champions incontestés au niveau national, nous sommes encore des nains par rapport à des villes comme Barcelone, Munich, Manchester et eux aussi vont de l'avant.

Voyez, il y avait Barcelone qui était déjà une grande ville, et ils ont fait le Grand Barcelone. Ils sont passés d'une agglomération qui était à 2,5/3 M d'habitants à une agglomération de 5 M d'habitants, taille démographique tout à fait considérable.

Aujourd'hui, c'est là que sont les enjeux, c'est là que nous porte la dynamique que nous avons lancée.

Aujourd'hui, il faut penser de manière plus large à la fois pour continuer à porter ce mouvement parce que vu des Etats-Unis, vu d'Asie il y a l'Europe. En Europe très souvent ceux qui veulent investir ne choisissent pas un pays, ils choisissent d'abord une ville. Ils choisissent telle ou telle ville et en fonction de la dynamique de la ville, de la qualité de la vie, des transports en commun que nous développons.

Il faut que nous pensions **notre développement à la grande échelle**, c'est pour cela d'ailleurs que nous avons créé il y a deux ans le Pôle Métropolitain. Il était dit que ce Pôle Métropolitain n'allait pas avoir de consistance, que cela allait être un endroit pour se contenter de discuter et effectivement nous avons discuté ensemble. Nous avons apporté une idée qui était la création d'un Syndicat Métropolitain des Transports. Cette idée apparaissait comme vague. Ce Syndicat Métropolitain des Transports va se créer au 1er janvier 2013 et nous avons porté ce syndicat au début avec quelques réticences des uns et des autres et aujourd'hui nous allons le créer avec la Région, les quatre grandes agglomérations et en même temps demain, avec toutes celles et tous ceux qui voudront le rejoindre.

Je suis de ceux qui disent : il faut que les Départements, ceux qui veulent, mais si possible l'Isère, la Loire pour une partie du territoire, l'Ain bien évidemment parce que nous sommes dans la proximité, le Rhône bien sûr viennent nous rejoindre et que nous ayons une seule autorité organisatrice des transports sur l'espace métropolitain.

C'est dans cette dynamique qu'il faut voir ce que nous avons fait avec Michel Mercier, le **projet de Métropole** que nous avons porté. Qu'est-ce qui nous guidait dans la façon dont nous avons porté ce projet ? C'était la conscience qu'il fallait renforcer l'attractivité économique du Grand Lyon et que pour cela c'était bien si le Grand Lyon demain pouvait prendre davantage de compétences, que cela n'était pas contradictoire avec la partie non urbaine du Département. Parce que cette partie non urbaine vit très largement de la dynamique qu'apporte la partie urbaine et demain ce ne sera pas une séparation, nous continuerons à être dans des rapports de partenariats mais avec la capacité sur Lyon à organiser un développement différent.

Alors c'est un problème d'attractivité, mais c'est aussi un problème de compétences qui aujourd'hui sont relativement proches et qui étaient séparées. Quelquefois un certain nombre de personnes disent lorsqu'ils parlent du Grand Lyon que nous n'avons pas un certain nombre de compétences qui sont les compétences qui sont dans l'humain.

Au Grand Lyon, nous avons la capacité à construire des logements sociaux mais nous avons à peine – et ma collègue Dounia Besson s'en est souvent inquiétée – la compétence de l'insertion sociale des personnes qui habitent nos logements. Demain, si le Grand Lyon exerce les compétences sociales, les compétences du RSA par exemple, les compétences d'insertion économique, les compétences du handicap. Demain sur la construction même de la ville, cela rejillira et cela fera que nous voyions plus nettement que le Grand Lyon c'est à la fois de l'urbain mais en même temps de l'humain.

Enfin troisième considération, des considérations financières : aujourd'hui nous voyons bien que la France est totalement endettée et le Gouvernement – et à mon avis beaucoup de gouvernements dans l'avenir – va avoir comme obligation première d'essayer de réduire le

stock de dettes qui est la dette de l'Etat mais nous avons bien vu ces derniers temps dans les discussions qu'il y avait également la dette sociale qui était posée. Il va y avoir nécessité de réduire ces dettes.

Cela veut dire que pour les Collectivités locales il ne faut pas s'attendre à ce que demain les dotations de l'Etat augmentent considérablement et même elles vont avoir tendance à se réduire beaucoup. Nous avons une réunion hier de la Commission Départementale de l'Intercommunalité et le Préfet disait à un certain nombre de maires : « Attention, vous savez que dans 6 mois nous arrêtons de financer les services instructeurs des permis de construire donc essayez de mutualiser ».

C'est un signe quand même, ce qui était hier une compétence assez régaliennne de l'Etat sur les petites communes, permettre l'instruction du service des permis de construire, et d'ores et déjà Monsieur Abadie pourrait le dire dans un certain nombre de communes de l'agglomération, nous avons vu se retirer le nombre d'instructeurs du permis de construire. Aujourd'hui, nous savons bien que c'est le Grand Lyon qui va être obligé de reprendre ces services.

Faire en sorte que là où nous avons deux services parallèles, nous pouvons en construire un commun, c'est quelque chose d'extrêmement important. Si je prends l'exemple de la Ville de Lyon, nous avons les Maisons du Département qui s'occupaient de tous ces problèmes sociaux puis à 200 mètres nous avons l'antenne du CCAS de la ville qui s'occupait tout juste des mêmes problèmes avec des personnes qui quelquefois venaient deux fois, venaient en voir un et quand ils n'avaient pas obtenu, ils allaient voir l'autre et réciproquement. Demain, nous aurons un seul service qui pourra gérer cela.

Maintenant, le problème pour nous est de voir comment dans cette prise globale de compétences nous allons pouvoir déconcentrer, décentraliser à l'intérieur même de la Communauté Urbaine. Si jamais tout est géré d'un point de vue centralisé, il y a le risque que l'agglomération devienne un monstre mais ce que nous avons commencé à faire et ce que nous allons continuer à faire dans les prochaines années, c'est d'essayer de re-décentraliser, de re-déconcentrer un certain nombre de compétences sur les espaces territoriaux.

C'est pour cela que depuis 3 ou 4 ans maintenant, nous avons organisé les Conférences des maires de manière à ce que nous puissions, par exemple, faire en sorte que sur la voirie de proximité (et on commence à le faire), ce soient eux qui décident. Sur la propreté, nous venons de faire une réorganisation de la propreté et nous avons dit que nous allons essayer de faire coller nos subdivisions aux territoires de manière à ce qu'il y ait une plus grande possibilité d'action entre ces territoires, ces Conférences des maires et ce que nous allons faire sur les compétences sociales. Sur les compétences d'éducation, faire en sorte que de la petite enfance jusqu'au collège, nous ayons une véritable chaîne. Nous allons essayer de le faire ensemble demain.

Cher Denis Eyraud, nous essayons déjà de faire un grand effort, il n'y a que nous qui le faisons en France parce qu'aujourd'hui il y a un grand article dans *Le Monde*, vous l'avez peut-être déjà entendu à la radio, mais par exemple à Marseille il y a eu une levée de boucliers et personne ne veut faire la réforme des Métropoles Européennes. Sur Paris qui en aurait bien besoin, l'Ile-de-France plus exactement. 114 intercommunalités en Ile-de-France, c'est le bazar le plus absolu. Aujourd'hui il était annoncé que le Grand Paris avait échoué dans leur tentative de construire un projet. Nous allons le faire ici. Alors après il faut faire

attention comme Icare de ne pas vouloir s'approcher trop près du soleil et de se brûler les ailes.

Si avec Michel Mercier, nous avons dit : « Non seulement nous allons faire cela mais en plus nous allons prendre l'Ain et l'Isère » alors là je ne vous raconte pas, cela aurait été apocalyptique. Nous allons essayer d'avancer sur des bases raisonnables et réalisables et nous allons essayer de faire en sorte de réaliser cela dans les 6 prochains mois de manière à ce qu'à partir de 2014 cela soit fait.

Si vous repoussez toujours les grands projets aux calendes grecques, il y a un moment où ils finissent par ne jamais se réaliser. Nous, nous allons le réaliser.

Deuxième point sur lequel je voudrais intervenir un peu largement, c'est sur **l'Anneau des Sciences**. Vous en avez parlé et je voudrais dire pourquoi nous avons la conviction forte qu'il faut réaliser cet Anneau des Sciences.

Vous en avez d'ailleurs parlé en faisant la liaison entre Anneau des Sciences et problèmes de grande circulation à l'intérieur de l'agglomération. A mon avis, c'est notre point de vue, c'est forcément en mettant en perspective ces deux problématiques qu'il faut penser le problème. Autrement si nous ne mettons pas tout cela en perspective, nous finissons par arriver à l'aberration que vous avez soulignée de l' A89. Pour ceux qui ne connaîtraient pas vous allez connaître dans quelques temps, cela va être hallucinant, une autoroute qui est théoriquement Bordeaux – Genève et qui s'arrête à la Tour de Salvagny. A la Tour de Salvagny, vous rentrez sur la route départementale et qui n'est pas extrêmement large, vous passez d'une autoroute à une route départementale où on a essayé de flécher pour arriver à regagner l'A6. Il y aura un certain nombre de coups de peinture, des signalisations plastiques pour que les gens puissent se réduire en entonnoir sans qu'il y ait des accidents immédiatement. C'est aberrant.

Il convient et je le demande, que nous repensions les circulations nationales et internationales dans l'agglomération. Comme vous l'avez dit, aujourd'hui nous voyons bien que cela ne fonctionne plus. Le bouchon en provenance du sud jusqu'au tunnel de Fourvière, chaque année il est de plus en plus long et il prend des heures de plus en plus importantes dans la journée. C'est pratiquement toute la journée. Nous ne pouvons pas continuer comme cela.

Une autoroute en centre ville, c'est totalement aberrant. Comme c'est le seul endroit pour passer de l'ouest à l'est, que font les gens ? Ils essaient de retrouver ce tronçon commun. Quand vous regardez par où ils passent, ils passent soit par Tassin-la-Demi-Lune, par tous les quartiers du 5ème arrondissement et nous voyons débouler tous les matins les gens qui arrivent de l'ouest, de Craponne, etc. Ils essaient de regagner l'autoroute par là. Ils passent ensuite par Choulans, par Saint-Just éventuellement. Ils passent par Sainte-Foy, La Mulatière, ils essaient de regagner le pont de La Mulatière pour faire un petit contournement par le 7ème arrondissement et le Boulevard Urbain Scientifique c'est aujourd'hui le petit contournement de Lyon. Cela n'est plus possible. Nous avons pensé ce projet.

Ce projet n'est pas simplement autoroutier, c'est un projet totalement multimodal. Ce qui nous guide dans l'agglomération c'est la pensée suivante : croire que nous aurons devant chaque domicile un transport en commun en particulier quand vous êtes dans la première ou la deuxième couronne. Je n'y crois pas une minute parce que les origines des déplacements sont multiples et qu'il n'y a pas partout les densités de populations suffisantes, pour être

desservies directement par les transports en commun. Que faut-il faire ? Là où évidemment nous pouvons aller à pied, il vaut mieux aller à pied. Là où nous pouvons mieux aller en vélo, il vaut mieux aller en vélo.

Mais là où nous ne pouvons pas, il faut prendre sa voiture, mais que le plus tôt possible il y ait des parcs relais et des transports en commun qui vous captent les voitures pour éviter qu'elles pénètrent un peu partout, qu'elles embouteillent et qu'elles asphyxient l'ensemble de notre agglomération.

C'est un projet extrêmement important et pourquoi l'avons-nous pensé comme cela ? Ce n'est pas pour embêter le monde que nous avons dit que nous allions plutôt faire un tracé court. C'est pour deux raisons :

La première, c'est que c'est là où les gens veulent aller. Si vous faites un périphérique qui emmènent les gens là où ils n'ont pas envie d'aller votre périphérique ne sert à rien et personne n'ira parce que ce n'est pas là qu'ils veulent aller. Or, pour les 40 – 50 prochaines années encore, le coeur de l'agglomération, pourquoi l'avons-nous appelé l'Anneau des Sciences ? Cela se passe autour de ce ring. Au nord vous avez l'Ecole Centrale et l'Ecole de Management, aujourd'hui elles sont perdues aux alouettes, elles vont être reliées au coeur de la ville par l'Anneau des Sciences.

Ensuite il y a les Hôpitaux Sud de Lyon, ils sont aujourd'hui totalement perdus. Nous allons les relier également demain par le métro et par l'Anneau des Sciences, c'est donc un point d'interconnexion. C'est là où va se passer l'avenir des sciences du vivant.

Ensuite vous avez La Saulaie, pour moi c'est le Quartier de l'Industrie de l'avenir. Quand vous regardez le quartier de l'Industrie aujourd'hui, nous voyons comment il s'est développé. Allez vous promenez à La Saulaie, nous avons pris quelques photos, c'est une désolation. Pourquoi ? Parce qu'il n'y a pas d'accès possible à ce quartier. Dès que nous aurons fait l'articulation Anneau des Sciences et transports en commun, c'est un quartier qui va prendre une dynamique incroyable.

Ensuite nous souhaitons associer demain un certain nombre d'entreprises liées aux sciences du vivant dans ce quartier qui est entre les Hôpitaux et le campus Charles Mérieux c'est-à-dire les deux endroits où vont se développer les sciences du vivant. Demain, nous pensons que La Saulaie peut être un beau quartier où il y aura un certain nombre d'entreprises, comme aujourd'hui dans le Quartier de l'Industrie, qui tirent Lyon vers le haut et qui permettent à tout ce secteur de l'agglomération de continuer à pouvoir se développer.

Je vais m'arrêter là et s'il y a des questions plus précises, j'y reviendrai. Mais sachez que nous n'avons pas fait cela approximativement, nous avons des études que nous réalisons maintenant depuis 2 ans qui sont extrêmement précises sur tous les sujets. Nous avons les trafics et donc des modèles mathématiques qui ont été comparés à ceux du Laboratoire d'Etude et des Transports pour voir si nos modèles étaient bons. Lorsque nous confrontons leurs modèles et ceux de l'agglomération nous nous apercevons qu'ils donnent les mêmes résultats. Nous ne pouvons pas avoir faux l'un et l'autre. Cela nous donne cette volonté de continuer à aller de l'avant parce que comme vous dites, c'est un projet même si nous y allons sans perdre de temps, il se réalisera pas avant 12 – 15 ans. Cela veut dire qu'il faut y aller parce qu'autrement nous allons repousser. Nous pouvons toujours considérer qu'il n'y a pas de problème et repousser les problèmes sur l'avenir, sur ceux qui viendront après nous mais à un moment donné nous irons droit dans le mur. Nous allons donc essayer de résoudre ces problèmes maintenant.

Je dis un mot sur **le problème de l'eau en troisième lieu** parce que cela à avoir avec ce que je viens de dire. Il y a des gens qui pensent que la puissance publique doit tout prendre en charge. Il faudrait qu'elle fasse tout intégralement sans faire appel à des concours privés. Il faudrait qu'elle puisse faire les stades, je pourrais en citer beaucoup comme cela, qu'elle fasse tout sans coopération. L'argent public est rare et si vous n'utilisez que l'argent public, si vous n'avez pas des concours avec un certain nombre de groupes privés, vous ne faites rien. Pourquoi l'agglomération lyonnaise s'est-elle développée de cette manière ? Tout simplement parce qu'en général, c'est ce que nous suivons depuis une dizaine d'années, pour 1 € d'argent public, nous avons à peu près 6 ou 7 € d'argent privé. Cela constitue un effet de levier qui est absolument extraordinaire et qui a fait qu'assez rapidement vous avez eu une sorte de cercle vertueux qui a pu se créer dans l'agglomération.

Nous allons essayer de continuer dans cette voie avec, je le dis tout de suite, pour nous c'est bien et en particulier sur le problème de l'eau, cela a été notre position. Il faut que cela soit la puissance publique qui décide.

En matière d'urbanisme, je suis très opposé à ce qui est une des tendances de dire :

« Donnez-moi la Confluence et je vous la construis tout seul » (macro lots). Ce n'est pas possible parce que cela veut dire que c'est en fonction de critères uniquement privés que nous construisons la ville. Non, la ville c'est fait pour être quelque chose qui est public. C'est à l'autorité de construire. Mais évidemment après il faut s'adjoindre des forces privées pour que le projet que vous avez pensé puisse se réaliser. C'est ce que nous avons fait.

Quatrième point sur lequel je veux dire un mot, la **Maison Rhodanienne de l'Environnement**, pour dire que nous avons pris la décision que nous allons faire sur le parc Sergent Blandan. Cela ne va pas se faire demain matin mais nous allons essayer de la réaliser là-bas. Il se trouve qu'à côté de la Maison Rhodanienne de l'Environnement, il y a les bureaux d'un grand groupe (Dentressangle) qui se sont installés rue sainte Hélène et il veut continuer à développer son siège sur ce lieu-là.

C'est bien pour l'agglomération parce que cela fait une source de dynamisme au moment où beaucoup de gens pensent à s'en aller. Le fait que des gens viennent s'installer ce n'est pas mal et en même temps nous voyons bien que le parc Sergent Blandan sera très beau par ce, qui est en plus d'une autre génération de parc.

Vous avez vu l'équipe que nous avons choisie pour réaliser ce parc ce sont des gens qui ont du génie. Ils vont aussi faire le Clos Layat sur le 8ème arrondissement. Ce ne sont plus les parcs comme nous les pensions il y a 15 ans. Il y a quelque chose de différent, ils pensent l'avenir, c'est plus en rapport avec ce que nous pourrions dire « développement durable », avec les préoccupations écologiques au sens fort. Il y a une nouvelle pensée de ces parcs urbains.

Dernier point sur lequel je voudrais dire un mot, c'est sur **les CICA**. Je pense que nous avons tort, c'est un message que je lance aux maires d'arrondissement, de ne pas utiliser l'outil CICA. Parce que le CICA peut être un instrument formidable pour traiter non pas simplement des problèmes de l'arrondissement parce que si dans son CICA, nous ne mettons que le problème de l'arrondissement, du tout petit territoire, à un moment donné quand l'aménagement de telle place a été évoqué dix fois, à la onzième fois cela perd de l'intérêt. Mais nous voyons bien, je viens d'essayer de le montrer, que nous sommes dans une ville en mouvement et que tous les développements de la ville ne concernent pas simplement les endroits où ils se font mais cela interagit également sur les différents quartiers. Nous mettrions en discussion ces grandes problématiques. Cela redonnerait un intérêt et à chaque fois il pourrait y avoir de nouvelles thématiques.

Voilà ce que je voulais dire en introduction. Nous allons maintenant passer dans le détail et essayer de donner un peu de chair à tout cela avec les réponses aux questions.

Séance des questions – réponses

Aménagement urbain – PLU-H – Grands Projets

Denis Eyraud : L'ordonnancement qui avait été fait a légèrement battu en brèche puisque certaines personnalités doivent nous quitter. Nous prenons tout de suite la question posée par l'UCIL et par le CIL Villette - Paul Bert qui dit : *L'UCIL rappelle que si l'augmentation du volume des parcs de stationnement public est discutable, par contre de très nombreux habitants ne trouvent pas de stationnement adapté pour leur véhicule en particulier dans les quartiers anciens. Comment favoriser la réalisation de parcs de stationnement résident en ville ?*

Gérard Collomb : Je vais dire un mot avant que Jean-Louis Touraine réponde.

Aujourd'hui quand nous construisons un parking le coût de la place s'il est en silo, c'est 20 000 € la place. Lorsque nous arrivons dans des parkings d'hyper-centre comme les Tables Claudiennes, par exemple, cela monte jusqu'à 40 000 € la place. Le parking en souterrain c'est 35 000 € la place à peu près.

Il y a forcément toujours quelqu'un qui paye. Si ce n'est pas l'utilisateur, c'est le contribuable. A un moment donné il faut payer quelque part. Il faut évidemment essayer de faire des choses qui soient réalisables.

Jean-Louis Touraine : Il y a effectivement la question des coûts de construction, puis il y a déjà ce qui existe et troisièmement il y a les besoins.

Premièrement, ce qui existe a été significativement augmenté. Il y a eu une demande à tous les responsables des parcs publics (Lyon Parc Auto comme les autres) d'accueillir un nombre plus important de résidents de voisinage et tous ceux qui habitent dans un périmètre de un kilomètre autour de ces parcs publics peuvent trouver une place et ils peuvent même la trouver maintenant dans des conditions plus avantageuses puisqu'il y a un dispositif qui est attractif pour le stationnement lorsque les personnes n'utilisent pas quotidiennement leur voiture et ainsi ils contribuent à ne pas polluer la ville. C'est l'abonnement domicile qui est à des tarifs de l'ordre de 70 à 90 € par mois.

Dans ces parcs, il n'y a pratiquement plus de liste d'attente alors qu'au préalable il y a eu jusqu'à 1 000 personnes en attente. Nous pouvons dire aujourd'hui que ceux qui sont dans ce périmètre d'un kilomètre des parcs publics peuvent trouver des places et sont accueillis assez rapidement.

Deuxièmement, il y a tous les plus petits parcs qui sont construits spécifiquement pour les résidents. Monsieur le Président, vous avez cité le Parc des Tables Claudiennes, il y a aussi Rozier, Saint-Benoît tout cela sur les pentes de la Croix-Rousse et le parking Saint-Just dans le 5ème arrondissement. Au total, le nombre a augmenté. Il y en a peut-être encore d'autres

en nécessité mais il faut se rendre compte actuellement qu'il y a une diminution des besoins. Nous nous rendons compte que la plupart des parcs publics ont davantage de places libres que dans le passé et qu'il est exceptionnel qu'ils soient pleins. Cela peut arriver quelques rares instants les samedis avant Noël dans le centre ville, parce que tout le monde vient faire ses courses au même endroit mais tout le reste de l'année il y a de la place. Même le 8 décembre il y avait des places libres dans la plupart des parkings.

Le besoin a diminué parce qu'il y a moins de gens qui circulent dans le centre ville. Il y a déjà 20 % de moins de voitures circulant dans le centre de Lyon. Cela va continuer à diminuer puisque ces 20 % c'est la diminution dans l'espace des 10 – 12 dernières années. Si nous nous projetons dans 5 ou 6 ans il y aura encore 10 à 15 % de moins de voitures qui circuleront.

Enfin il y a des alternatives parce que de plus en plus de familles choisissent de ne pas avoir deux, trois ou quatre véhicules pour toute la famille. Il y a des moyens, par les transports en commun, les modes doux mais aussi pour ceux qui ont besoin occasionnellement d'une voiture c'est l'autopartage et les gens utilisent ce système qui fait qu'au lieu d'avoir le coût de l'entretien d'une voiture, les soucis, les assurances, les vidanges, la recherche d'un garage et autres, il suffit d'avoir un abonnement à un système d'autopartage tel que Autolib et à ce moment-là sans avoir aucun souci, le jour où vous en avez besoin, vous pouvez emprunter la voiture dans des conditions qui sont financièrement beaucoup moins coûteuses que d'entretenir une voiture personnelle.

Au total, tous ces moyens ajoutés font que nous sommes presque, pas parfaitement, presque au niveau où nous avons un équilibre entre l'offre et la demande.

Gérard Collomb : Je poursuis quelques instants sur l'autopartage. Je pense que si Car2Go n'avait pas été obligé pour des raisons de marque d'abandonner leur service, cela aurait été un fabuleux succès.

Aujourd'hui, il y a au moins trois groupes d'entreprises qui me demandent de pouvoir développer des systèmes d'autopartage. Nous sommes en train de réfléchir pour savoir avec lesquels nous traitons, si nous donnons priorité à l'un, si nous prenons les trois en même temps, etc.

Mais demain, cela va se développer d'une manière incroyable parce que nous voyons bien que les besoins sont différents entre la semaine et le week-end. Le week-end les gens ont souvent besoin d'une voiture un peu importante parce qu'ils se déplacent en famille mais la semaine chacun va dans une direction et donc en général les gens maintenant s'aperçoivent que finalement une automobile et en particulier une automobile qui ne roule pas, cela coûte extrêmement cher et il vaut mieux avoir des systèmes d'autopartage et cela va se développer demain.

Déplacements – PDU – Transports en commun

Denis Eyraud : Nous passons ensuite à une question sur les transports en commun par le CIL de Montplaisir : *Le prolongement de la ligne T4 jusqu'à la Part-Dieu va créer deux stations autour de l'université Colbert et Manufacture. Pour la partie 8ème notamment il est indispensable de procéder à une extension du stationnement payant dans un périmètre englobant la partie nord ouest de la rue Marius Berliet, rue Chapuis, rue Jovet, rue Saint-*

Nestor, rue Santos Dumont et rue Henri Penser de façon à uniformiser tout le secteur. Ces rues sont devenues en partie des parkings à voitures ventouses utilisés par les multiples usagers du quartier.

Jean-Louis Touraine : La question est très pertinente, en effet chaque fois qu'il y a des transports en commun qui se développent avec des lignes structurantes auprès des stations, il y a une tendance à ce que viennent des voitures alentour de gens qui vont ensuite utiliser les stationnements le long des trottoirs comme un parc relais en définitive. C'est-à-dire que les gens viennent de la périphérie, posent leur voiture à ce niveau et prennent après le tramway ou le métro pour aller dans le centre ville.

La question est effectivement très pertinente, si bien que dès que la ligne T4 a été mise en travaux nous avons déjà réfléchi aux possibilités d'extension. Je vous remercie d'avoir listé toutes les rues parce que jusqu'à maintenant cela avait été fait d'une façon un petit peu moins précise mais cela correspond vraiment à ce périmètre. Toutes ces rues vont être l'objet d'une mise en stationnement payant dans un avenir proche. Je ne peux pas vous affirmer si cela va être juste avant ou juste après de la mise en fonction de la ligne T4 parce qu'il y a nécessité d'achat d'horodateurs, il y a nécessité d'avoir des agents qui contrôlent le stationnement. Parce que rien n'est pire que de mettre en stationnement payant une zone et de ne pas le faire contrôler, les gens prennent l'habitude de défier la règle et c'est frustrant pour tout le monde.

Mais au bout du compte, oui il y aura un stationnement payant ici dans un avenir proche et cela va assurer la rotation des véhicules. Il n'y aura plus de voitures ventouses et les riverains pourront bénéficier du système de carte résidente qui est à 16 € par mois – ce qui est un coût très modique – et ils seront sûrs de trouver une place juste à côté de chez eux parce que les visiteurs ne resteront pas de façon durable dans ces zones. En définitive, les riverains auront une priorité et cela leur permettra de stationner dans la rue à un coût modique et sans avoir à tourner pendant des heures pour chercher une place.

Denis Eyraud : La commission piétons de l'UCIL nous dit : *Existe-t-il un plan de positionnement des places de stationnement adaptées aux handicapés physiques sur l'ensemble de la ville de Lyon et/ou du Grand Lyon ? Il serait souhaitable qu'un tel plan soit mis à la disposition du public.*

Catherine Le Frêche : Catherine Le Frêche, Ville de Lyon, Direction des déplacements urbains. En effet, ce plan n'existe pas. En revanche, il s'agit de données dont nous disposons à la Ville puisqu'il s'agit de places aménagées suite à des arrêtés de pouvoir de police du maire.

En 2013, nous allons étudier les possibilités de mise à disposition de ce plan. J'ajoute par contre qu'à la Ville de Lyon, l'ensemble des places payantes c'est-à-dire 35 000 places sont accessibles aux titulaires de la carte européenne de stationnement et les plans du stationnement payant, en revanche, sont eux disponibles sur lyon.fr et sur mon.Lyon, vous avez quand même une partie de l'information.

Sur les places PMR en particulier, nous allons travailler à la publication de ce document.

Jean-Louis Touraine : Vous avez dit quelque chose d'important mais tout le monde ne le sait pas. Il faut rappeler à tous les handicapés, qu'ils peuvent stationner sur toutes les places de stationnement payant gratuitement. Il faut qu'ils le sachent parce qu'ils croient qu'ils ne

peuvent aller que sur les places handicapés. Il est vrai que les places handicapées ont plus de chance d'être libres et c'est donc favorable, mais ils peuvent aller sur toute autre place sans avoir à payer, simplement en apposant leur carte de handicapé.

Denis Eyraud : Si la réponse nous vient du service des déplacements urbains de la Ville de Lyon, j'en déduis que cela n'existe pas au niveau du Grand Lyon. Ce serait bien.

Gérard Collomb : Comme vous le savez ce sont des compétences de police du maire, je peux peut-être faire la fusion avec le Conseil Général. Si je touche aux pouvoirs de police des maires là je suis pendu en place publique.

Concertation – Propreté – Sécurité

Denis Eyraud : *Le développement des aménagements urbains (pistes cyclables, voies piétonnes) permettent une évolution favorable du partage de la rue par les différents utilisateurs mais il nécessite une rigueur d'utilisation et de gestion. Si le civisme de chacun est à privilégier dans ce cadre, un contrôle de l'utilisation est indispensable. Or nous constatons que ces aménagements ne sont pas respectés :*

- *voitures garées sur les trottoirs et les pistes cyclables,*
- *terrasses envahissantes ne permettant plus le passage de poussettes ou de fauteuils, équipements urbains implantés de manière anarchique sur les trottoirs,*
- *poubelles non rangées après la levée, etc.*

Nous demandons qu'un contrôle plus strict et surtout plus régulier soit mis en pratique sur le Grand Lyon.

Pierre Abadie : Il y a plusieurs choses qui sont demandées. Il y en a qui font affaire aux pouvoirs de police du maire, donc je n'y reviens pas, par exemple les poubelles qui ne sont pas rangées. Tout cela comme l'a dit le Président, fait partie du pouvoir de police et bien entendu, c'est la réglementation, la sanction qui doit être appliquée pour pouvoir respecter cela.

Ensuite nous parlons de l'aménagement des fameuses zones apaisées qui sont dans le nouveau code de la rue : les zones de rencontres, les zones 20, les zones 30 et autres. Aujourd'hui c'est le partage de ce territoire qui doit être fait et là aussi il y a un certain civisme qui doit être respecté.

Vous aussi parlez du mobilier urbain, la problématique du mobilier urbain est que sur l'espace public, vous avez un nombre important de partenaires. Vous avez les concessionnaires, la Ville, l'éclairage public, les poubelles, les bornes d'incendie, la poste – vous savez que nous mettons des boîtes aux lettres sur la voie publique et autres – cela s'est fait à une époque avec une certaine – je dirais – anarchie. Aujourd'hui, la réglementation notamment par rapport au handicap oblige à une certaine réglementation et lorsque nous faisons les nouveaux aménagements ou lorsque nous réparons ou faisons un nouvel espace public, nous essayons de rationaliser c'est-à-dire de supprimer tout ce qui peut être supprimé et de respecter la règle concernant le cheminement piéton et notamment du handicap de façon à supprimer un maximum d'obstacles sur le déplacement du piéton.

Jean-Louis Touraine : Sur le contrôle plus strict vous avez tout à fait raison, il est nécessaire selon qu'il faut un mélange de pédagogie et de contrôle et notamment de

verbalisation, les deux vont ensemble. Cependant, il faut savoir que ce n'est pas toujours simple. Il y a des choses qui peuvent être aisées quand il y a une moto avec une plaque d'immatriculation, quand il y a des encombrants devant un commerce, nous pouvons savoir à qui c'est et nous pouvons verbaliser la personne si elle n'est pas respectueuse.

Il y a parfois des choses dont nous ne savons pas d'où elles viennent, quand le policier arrive il ne sait pas d'où elles sont issues et puis il peut y avoir des vélos sans immatriculation, il faut donc attendre que le propriétaire revienne. Enfin quoi qu'il en soit la facilité de verbalisation est moins simple que nous pourrions le croire.

Pour autant, il faut effectivement d'une part être strict et d'autre part faire cet effort de pédagogie inlassable, c'est-à-dire que chacun d'entre nous lorsque nous voyons des personnes qui ne sont pas respectueuses, il faut leur rappeler : « Vous mettez en danger la vie des handicapés et des enfants en poussette ».

Quand un trottoir ne peut plus être l'objet d'une circulation des handicapés en fauteuils ou des enfants en poussette, cela veut dire que ces derniers sont obligés d'aller sur la rue et de s'exposer au risque du conflit avec les voitures. Donc ils les mettent en danger. C'est irresponsable de leur part. Bien souvent, ils ne se rendent pas compte, ils posent quelque chose par négligence et ils ne se rendent pas compte du danger qu'ils font courir à d'autres, donc nous avons tous cet effort à faire de rappeler à chacun de ceux qui déposent n'importe quoi sur les trottoirs qu'ils mettent en danger la vie de ceux qui partagent cet espace.

Gérard Collomb : Monsieur Coudret, je voudrais juste que vous nous rappeliez le chiffre de combien de tonnes d'encombrants vous ramassez chaque jour.

Bruno Coudret : Les dépôts sauvages ? C'est 30 000 tonnes par an à raison de 500 € la tonne. Alors qu'en déchetterie cela coûte 100 € la tonne.

Gérard Collomb : Voilà, donc c'est l'exemple du civisme. Il y avait quelqu'un qui me disait hier, c'était sur la Place Benoît Crépu : « Les gens qui passent en voiture le long du quai, ils en profitent pour laisser au passage leur poubelle, des choses le long de la rue. Comme cela, pas vu pas pris et ils partent ». Cela pose des problèmes que vous venez de souligner.

Denis Eyraud : La commission circulation automobile, stationnement de l'UCIL nous parle du blocage de la circulation sur les rues à sens unique ne comportant qu'une seule voie de circulation : *Quand des voies de circulation sont supprimées pour élargir des trottoirs ou des bandes ou pistes cyclables nous en arrivons souvent, je dirais plutôt parfois, à ce qu'il ne reste dans la rue qu'une voie de circulation à sens unique. Un véhicule arrêté en pleine voie bloque alors totalement la circulation y compris pour les véhicules de sécurité. Afin de garder de la flexibilité pourrions-nous veiller dans tous les cas possibles à donner à la chaussée une largeur suffisante pour qu'une voiture circulant au pas, puisse doubler un véhicule arrêté ?*

Gérard Collomb : Je vais répondre parce que c'est une de mes grandes préoccupations, faire en sorte par exemple lorsque nous refaisons des quartiers comme le 7^{ème} arrondissement, que nous ayons la capacité de penser que s'il y a une voiture et que si tout le monde est civique et se gare parfaitement, le quartier fonctionne. Si tout le monde n'est pas civique, le quartier à ce moment-là se bloque. Je leur dis : « Pensez à ces dysfonctionnements et faites-moi des voiries qui permettent en n'ayant qu'une seule voie mais quand même de déboîter un peu le jour où il y a quelque chose de totalement bloqué ».

C'est comme cela que nous avons rebâti un tout petit peu, un certain nombre de voiries dans le 7ème arrondissement.

Denis Eyraud : Je vous donnerai l'exemple de la rue Duguesclin devant mon cabinet, quand quelqu'un décharge, la police, derrière à cause du Palais de Justice, a beau faire tous les 'ouh' possibles, plus personne n'avance et même pas les véhicules de sécurité. Parce qu'il n'y a qu'une voie et malheureusement c'est parfaitement impossible de passer quand quelqu'un est arrêté pour livrer.

Pierre Abadie : Oui, mais là il faut rappeler quand même que logiquement il y a des aires de livraison qui ont été créées. Il y en a eu plus de 1 500 et il y a aussi des horaires de livraison. Si c'est fait d'une façon anarchique, nous avons ces problématiques.

Attention de ne pas créer un phénomène aussi qui pourrait être dangereux c'est-à-dire que si nous faisons plus large, les gens auront tendance justement par cette facilité à vouloir stationner d'une façon sauvage et je rappelle que si nous faisons des voiries plus larges, nous aurons tendance à faciliter la vitesse.

Je crois qu'il faut trouver ce juste équilibre et je comprends bien quand le Président dit qu'une voiture de pompier ou une ambulance arrive il faudrait qu'elle ait le moyen de pouvoir déboîter mais nous risquons d'être confrontés à une autre problématique.

Denis Eyraud : Nous n'avons pas ce problème quand il y a une voie de circulation de bus en site propre par exemple. Si un camion se met dans la voie, tout le monde passe sur l'autre pour le doubler.

Gérard Collomb : Oui, Monsieur Rivalta vous dirait que les problèmes que connaît le SYTRAL sont sans nom avec des gens stationnés là où ils ne devraient pas l'être.

Denis Eyraud : Le stationnement des motos : *Trop de motos stationnent de façon illégale sur les trottoirs, pourquoi ne pas créer de nouveaux stationnements pour les motos là où cela est nécessaire et verbaliser les stationnements illégaux sur les trottoirs ?*

Gilles Vesco : Merci Monsieur le Président. La pratique du deux-roues motorisé est une pratique en vogue, qui explose comme vous le savez. Lyon a l'avantage d'avoir été relativement protégée de l'explosion des scooters par Vélo'V, il faut le dire. S'il n'y avait pas Vélo'V un certain nombre de trajets dans les 15 000 – 20 000 trajets/jour effectués par Vélo'V seraient faits en scooter.

D'autre part, la Collectivité promeut également le vélo électrique qui est une mobylette électrique pratiquement, même s'il est bridée à 25 Km/h par une subvention qui marche très bien de 250 € par achat, équipement individuel et particulier. Nous en avons vendu près de 1500 après Noël pour 1 000 projetés.

C'est une politique qui consiste à rééquilibrer le trafic des deux-roues puisque le scooter ou la moto reste un véhicule individuel motorisé et c'est bien une alternative à ce type de véhicule que nous cherchons à booster sur Lyon et le Grand Lyon.

Vous l'avez dit, malgré cette augmentation de trafic qui est réelle, sur TEO nous avons pointé + 23 % d'augmentation sur les 4 dernières années, au péage. Là nous avons vraiment les chiffres à l'unité près. C'est perçu comme un gain de temps par les motards ou

les pilotes de scooter, comme un gain de budget, et nous sommes dans une période où cela compte effectivement. Le coût de possession d'une voiture à l'année étant autour de 5 000 €, cela fait beaucoup réfléchir et la question du stationnement arrive ici puisque c'est gratuit. C'est beaucoup plus facile de se garer et notamment en conflit d'usage avec les piétons sur les trottoirs.

L'usage étant de se garer en toute proximité de son lieu de destination et en visibilité de l'engin, nous nous apercevons que ce n'est pas parce que nous aurons mis une station de deux-roues à 10 ou 20 mètres du lieu où il y a une moto sur le trottoir qu'elle y sera. Elle est vraiment sur le trottoir parce que son propriétaire est dans le café ou le resto ou dans l'agence de la Mutuelle des motards (avenue Jean Jaurès d'ailleurs) parce que le jour où je suis allé voir les motards en colère, qui ont leur siège notamment ici entre autres, il y avait trois motos sur le trottoir devant alors qu'il y avait un parking à motos à 20 mètres d'ici que nous avons mis, mais qui était malheureusement vide.

Vous voyez que ces stationnements qui sont pourtant placés avec les Motards en colère, avec les associations, ne sont pas forcément les plus utilisés. Pour vous donner un exemple, nous avons essayé de cibler trois types de quartiers qui sont représentatifs de l'équilibre entre l'offre et la demande. Un quartier où il y a beaucoup plus de demandes de stationnement que d'offres aujourd'hui mais cela va s'équilibrer avec le projet Part-Dieu parce que vous savez qu'il y a un projet de parking sous la place Béraudier qui va prévoir beaucoup de stationnements vélos et motos.

Au secteur Gratte-ciel, c'est l'inverse, il y a plus d'offres que de demandes, mais ce n'est pas pour cela que les motos ne sont pas sur les trottoirs.

A la presque île sud c'est à peu près équilibré, il y a une centaine de demandes et une centaine de places et malgré tout, nous avons pointé 50 deux-roues motorisés hors place de stationnement dédiés, ce qui montre bien qu'entre l'offre et la pratique des pilotes de deux roues il y a un *gap* important.

Sur les parcs en ouvrage chez les stationneurs c'est la même chose, les trois quarts de l'offre sont seulement utilisés et toute l'offre de stationnement au nombre de 824 places spécifiques n'est pas utilisée.

L'accidentologie, c'est le problème. C'est pour cela qu'il n'y a pas de politique de développement des deux-roues motorisés sur l'agglomération. Pour 0,8 % des déplacements, c'est 38 % des tués sur la route et les deux-roues motorisés sont concernés dans 35 % des accidents, ce qui est beaucoup trop.

Le volume de trafic varie tout au long de l'année, mais le Grand Lyon a mis en place un observatoire des deux-roues pour alimenter cette réflexion en cours sur la façon de prendre en compte ces nouveaux usages qui sont là et qu'il faut bien accompagner et prendre en compte sans forcément les encourager et sans en dissuader totalement la pratique puisque, encore une fois, cela a un rôle d'accès à la ville et de droit à la mobilité comme pour les autres modes.

Voilà ce que nous pouvions dire dans un premier temps, Monsieur le Président.

Denis Eyraud : Merci. Sur le contrôle du stationnement, la question posée est : *Les équipes spécialisées dans le contrôle du stationnement portant un damier sur leur uniforme (sur leur casquette) ne verbaliseraient que les infractions aux règles du stationnement horaire*

horodateur. Ont-elles vraiment reçu instruction de s'en tenir uniquement aux horodateurs, ne pourraient-elles pas sanctionner aussi d'autres manques (stationnement sur un emplacement de livraison ou un emplacement handicapés par exemple) ?

La question suivante, toujours dans le même registre est : *Les camions arrêtés en pleine voie pour livrer, si une aire de livraison est disponible à proximité, ne devraient-ils pas être verbalisés ?*

Jean-Louis Touraine : De fait, les agents de l'unité que nous appelons l'UCS qui contrôle le stationnement ont reçu la mission de verbaliser les infractions du stationnement c'est-à-dire les stationnements qui peuvent être dangereux, qui gênent considérablement la visibilité, stationnements à double file à côté d'un carrefour, etc. ou des stationnements devant une porte cochère et qui empêche les gens de rentrer ou de sortir de chez eux.

Le nombre le plus important de stationnements illicites concerne des gens qui sont en infraction vis-à-vis des règles du stationnement payant. Le plus grand nombre de PV est pour du stationnement payant non respecté, ensuite pour le stationnement gênant et enfin pour le stationnement sur les aires de livraison qui ne sont pas respectées pour que les camions puissent venir. Ces mêmes agents font tout cela.

Les autres agents de la police municipale eux aussi contribuent à ces verbalisations. Ce ne sont pas seulement ceux qui ont la casquette à damier mais tous les agents de la police municipale qui sont chargés de faire respecter les règles du stationnement et malgré cela il y a encore beaucoup de gens qui ne respectent pas les règles.

Pour les camions, lorsqu'un camion stationne en double file, si l'aire de livraison est libre, il est en infraction et il peut être verbalisé mais il faut pouvoir démontrer que la place était libre au moment où il est arrivé. Sinon, le stationnement en double file n'est pas interdit dès lors que la place pour l'aire de livraison a été occupée par d'autres véhicules. C'est même autorisé par le code de la route, il faut simplement que le conducteur puisse déplacer immédiatement son véhicule, que le moteur soit en route, lorsqu'il y a une gêne pour la circulation ou un besoin pour des véhicules de secours. Il y a donc ce contrôle et il y a eu des camions verbalisés et bien souvent nous leur trouvons en plus d'autres raisons d'être verbalisés. C'est-à-dire qu'ils sont verbalisés parce qu'ils stationnent en double file puis en regardant de près, ils ont aussi une infraction à notre réglementation qui est très stricte sur les moteurs puisque les camions dans le centre ville ne peuvent pas avoir des moteurs polluants, anciens. Il y a tout un tas de règles qui s'appliquent à ces camions et en général, ceux qui sont verbalisés, la fois d'après ils font plus attention.

Je reconnais que faute de place libre dans les aires de livraison, il y a encore beaucoup trop de camions aux heures habituelles de livraison qui se mettent en double file. Ils sont aussi très fortement verbalisés lorsqu'ils stationnent sur des pistes cyclables parce que c'est aussi formellement interdit. C'est interdit pour les voitures, les camions, les pistes cyclables ne sont sûrement pas une voie de stationnement supplémentaire et c'est très soigneusement contrôlé par tous les agents de police dont je vous ai parlé mais en plus par la brigade cycliste, c'est-à-dire les policiers municipaux à vélo qui verbalisent tous les véhicules stationnant sur les pistes cyclables. Ils verbalisent aussi les cyclistes qui ne respectent pas le code de la route, encore faut-il qu'ils les attrapent parce qu'il y en a un certain nombre qui ne respectent pas, il faut que le policier soit là au moment où le feu rouge est grillé sinon le cycliste part plus loin.

Denis Eyraud : La commission propreté déchets de l'UCIL ainsi que les CIL se félicitent d'avoir participé à la *Faites de la propreté 2012* du Grand Lyon. Elle désire renouveler cette action mais demande à pouvoir bénéficier de plus de documents à distribuer (affichettes, flyers, etc.) qui ont manqué cette année pour faire mieux connaître cette manifestation au plus grand nombre d'habitants.

Thierry Philip : Nous nous félicitons aussi de la participation des CIL à cette *Faites de la propreté*. Je rappelle que l'objectif est de faire en sorte que tout le monde comprenne que c'est une coproduction et qu'il faut des actes citoyens.

Nous avons commencé avec un peu moins de 20 communes et nous sommes maintenant à 38 communes. Nous espérons finir le mandat avec 58 communes. Votre demande pour l'édition 2013 est tout à fait acceptable, la fourniture d'affichettes est envisagée. Comme nous avons des objectifs de réduction des déchets à la source, nous vous les adresserons sous forme électronique afin de respecter nos délais de conception et notre démarche de réduction des déchets à la source.

Nous travaillons également sur un certain nombre d'autres outils de communication, que nous pouvons très bien utiliser au moment de la *Faites de la propreté* et qui vous seront également fournis.

Denis Eyraud : Etant donné que c'est à l'attention des habitants, je trouve que c'est quand même un peu léger de nous les envoyer par Internet.

Gérard Collomb : Ce serait bien de les imprimer et de les envoyer.

Thierry Philip : Oui mais nous avons des engagements y compris avec l'ADEME pour réduire les déchets à la source, mais nous le ferons.

Il y a de plus en plus de communes qui participent mais je veux bien que nous les imprimions.

Denis Eyraud : L'association Cadre de Vie et Patrimoine de Villeurbanne nous dit : *Quid des déchets végétaux en ville ? Comment organiser le ramassage et la valorisation des déchets végétaux des espaces privés et encourager le compostage individuel et collectif ?*

Thierry Philip : Le Grand Lyon ne prévoit pas de collecte des déchets végétaux en ville puisqu'il y a des déchetteries (18 dans le Grand Lyon), qui sont à la disposition des habitants et qui acceptent gratuitement les déchets en question. Pour ceux qui habitent à Villeurbanne, il y a deux déchetteries possibles, celle qui est rue Krüger et celle qui est rue Brinon.

L'année dernière nous avons accueilli 898 tonnes de déchets verts à la déchetterie Krüger, qui ne viennent pas tous de Villeurbanne d'ailleurs, beaucoup viennent aussi de Bron et des communes avoisinantes et à Brinon, 455 tonnes. Sur la totalité des déchetteries, c'est 30 000 tonnes par an de déchets verts qui servent ensuite à faire du compost et que nous utilisons derrière.

Ensuite, il y a le problème du compostage individuel et du compostage collectif. Nous l'avons favorisé pendant longtemps parce que c'était le plus facile pour commencer, le compostage individuel, le Grand Lyon a remboursé des composteurs dans les maisons individuelles. Cela

a duré plusieurs années, cela a entraîné un succès certain et maintenant nous sommes passés à l'étape suivante.

L'étape suivante est plus complexe : c'est le développement de projets de compostage collectif. Les élus du Grand Lyon ont voté une délibération qui consiste en une convention de partenariat qui a été signée entre la Direction de la propreté et l'association Les Compostiers et qui permet de réaliser 4 à 8 projets de compostage collectif par an pendant une durée de plusieurs années. Ce qui fera au total 32 projets sur le Grand Lyon. Nous finançons à peu près 50 % du projet et les porteurs de projets signent une convention avec le Grand Lyon, convention qui permet d'avoir un certain nombre de renseignements mais aussi d'étudier la faisabilité technique, la faisabilité financière et surtout la faisabilité d'écoulement du compost parce que sinon ce n'est pas très intéressant. Cela est en train de se développer au pied des immeubles avec des associations.

Nous avons encore une autre possibilité de compostage collectif, par exemple sur les balcons, dans les appartements, c'est le lombricompostage et nous avons une expérimentation en cours, avec 50 foyers, qui va se terminer bientôt. Il y a une liste d'attente et nous souhaitons continuer à développer le lombricompostage.

Le dernier point peut-être le plus important puisque nous savons que sur ces bonnes pratiques en quelque sorte, très souvent c'est en passant par les enfants que nous touchons les parents, le Grand Lyon a mis en place des projets de compostage dans les cantines scolaires. La Ville de Lyon en particulier en a fait pas mal. C'est important parce que les enfants apprennent à trier. Les enfants dans les cours d'école peuvent avoir des composteurs et ensuite, ils rentrent à la maison et parlent de tout cela et cela permet de développer ce compostage qui est à la fois individuel, pour les maisons individuelles, et collectif dans les habitats verticaux.

Denis Eyraud : Merci. Vous avez répondu à une question du CIL du Point du Jour. Donc la seconde question est : *Une uniformisation des consignes de tri et des couleurs des divers conteneurs à déchets poubelles grises, vertes, jaunes etc. sur l'ensemble du territoire national relève sans doute encore du domaine du rêve. Toutefois pour motiver et inciter les habitants à trier plus leurs déchets, les consignes de tris ne pourraient-elles pas être identiques sur un territoire plus vaste que le Grand Lyon, c'est-à-dire sur la Région Rhône-Alpes ?*

Thierry Philip : Les consignes de tri sont les mêmes au niveau national simplement ce qui change c'est le type de flux qui est choisi par les Collectivités. Il y en a qui font des flux en mélange, il y en a qui font des flux séparés, il y en a qui collectent en porte à porte, il y en a qui collectent dans des points d'apport volontaire, etc. C'est le mode de collecte qui varie mais pas les recommandations qui sont les mêmes.

Par contre, c'est vrai que le code couleur pour les poubelles de tri au niveau français c'est jaune et pas vert. Alors pourquoi c'est vert au Grand Lyon ? Parce que nous avons commencé avant les autres. En 1966 à cette époque, il n'y avait pas de codes nationaux pour les déchets recyclables donc il n'y avait pas de couleur jaune et nous avons choisi la couleur verte.

Pour rentrer dans le cadre des instructions nationales vous savez que nous sommes en train de remplacer progressivement les bacs verts pour mettre non pas des bacs jaunes parce que les gens sont habitués maintenant au Grand Lyon à la couleur verte, mais nous mettons

des couvercles de couleur jaune et je pense que nous pouvons dire qu'en 2016 la totalité des bacs du Grand Lyon auront bien un couvercle jaune pour respecter les instructions nationales.

Denis Eyraud : Merci Monsieur Philip. Le CIL Saint-Just – Saint-Irénée – Fourvière nous dit : *Fourvière accueille près de 2 millions de visiteurs par an (pèlerins, touristes, curieux français ou étrangers). La Ville de Lyon se doit d'aménager des sanitaires pour le bien-être de chacun et pour les habitants riverains qui se plaignent beaucoup du laisser-aller de ces visiteurs et une fontaine d'eau potable serait également bienvenue.*

Je la couplerai avec celle du CIL Saxe – Brotteaux qui est dans les mêmes notes, le CIL demande : *une augmentation du nombre ainsi qu'une amélioration de la signalétique des toilettes publiques dans l'agglomération.*

Régis Fonlupt : GUP Ville de Lyon. Sur la question des toilettes publiques, il faut savoir que depuis deux petites années nous sommes passés sur un mode de gestion qui est différent pour améliorer la qualité des équipements aujourd'hui notamment en hyper centre et sur des espaces très fréquentés sur l'ensemble des arrondissements. Nous sommes revenus à un système de location-maintenance qui nous permet d'avoir des équipements neufs, modernes, beaucoup plus propres, beaucoup plus sécurisés et beaucoup plus rassurants.

Il est vrai que les équipements qui avaient été achetés par la Ville sont devenus rapidement très obsolètes et l'idée est de pouvoir donner à l'ensemble des Lyonnais, et de tous les visiteurs de la ville, un service d'hygiène de proximité à la hauteur de la ville de Lyon, au niveau de l'image qu'elle veut donner.

Concernant ce plan de modernisation et de réhabilitation, un premier marché public a été passé il y a un an pour doter la ville de 15 nouveaux sanitaires et un nouveau marché public devrait être passé en 2013 pour prolonger ce plan de modernisation.

Concernant la question plus précise sur le 5ème, vous n'êtes pas sans savoir que le site de Fourvière est un site classé avec une acuité toute particulière des architectes des bâtiments de France. Nous avons fait un projet visant à proposer de mettre un sanitaire automatique à la demande de la mairie du 5ème arrondissement. Pour l'instant le projet a été refusé par les ABF pour des questions d'architecture non conforme. Nous allons représenter un nouveau projet l'année prochaine.

Maintenant il faut savoir qu'il y a un sanitaire qui existe sur ce site, peut-être pas connu de tout le monde, qui est géré par l'abri des Pèlerins, qui se trouve juste à côté de zones d'accueil pour touristes et autres. C'est un équipement avec des sanitaires en nombre important pour les hommes et les femmes, en dur, et qui donnent un confort d'hygiène important sur ce site extrêmement fréquenté de Fourvière.

Gérard Collomb : Il faudrait peut-être le signaler ?

Régis Fonlupt : Alors c'est vrai que ce n'est pas un site qui appartient à la Ville, mais nous pouvons toujours faire la proposition aux gestionnaires.

Gérard Collomb : Il faut leur demander.

Régis Fonlupt : Il y a un petit panneau. J'avais fait quelques photos qui le précisent dessus, nous pouvons peut-être le flécher pour mieux le signaler.

Sur la question de la signalisation qui concerne l'ensemble des équipements de la Ville de Lyon, sur les nouveaux équipements mis en place par la société JC Decaux, peut-être que certains ont remarqué qu'il y avait des plans de quartiers, qui indiquent notamment l'ensemble des toilettes publiques qui sont à proximité du sanitaire.

Dans les sanitaires surveillés où nous avons des agents d'accueil comme à Saint-Jean, au niveau du parking LPA au niveau de la place de la République, nous avons aussi des dépliants qui sont donnés en plusieurs langues, qui n'indiquent que les sanitaires surveillés. C'est compliqué de signaler 150 sanitaires sachant que tout ce qui n'est pas sous notre jalonnement est réglementé en matière de voirie sur le domaine public.

Denis Eyraud : C'est vrai que nous ne sommes pas très cohérents puisqu'il est demandé d'enlever beaucoup de signalétiques mais dans les zones touristiques il est certain que c'est utile que ce soit signalé suffisamment loin de manière à ce que cela ne passe pas dans les allées.

Gérard Collomb : Remarquez, que même lorsque nous installons, cela continue à se passer dans les allées, malheureusement.

Denis Eyraud : Oui mais à ce moment-là nous ne pouvons rien dire.

L'UCIL et le CIL du Point du Jour disent : *Le centre de contact et de gestion des réclamations et demandes d'informations du public au niveau du Grand Lyon qui s'appelle le GRECO est opérationnel depuis quelques semaines après une attente certaine de la part des usagers et des associations. Pouvons-nous avoir un premier bilan (nombre de consultations, délais de réponse, satisfaction des usagers, etc.) ?*

Gérard Claisse : Sur GRECO, je souhaite dire que ce centre de contact qui était effectivement attendu pendant un certain nombre de mois a ouvert le 10 septembre 2012. C'est un centre d'appels sur lequel les citoyens de l'agglomération habitants peuvent faire des signalements, poser des réclamations sur des compétences du cadre de vie : eau, assainissement, voirie, propreté dans toutes ces dimensions à la fois collecte des ordures ménagères mais également nettoyage.

Concernant le bilan après deux mois et demi d'ouverture du centre, nous allons dire que ce centre, alors qu'il avait fait l'objet d'une ouverture sans tambour ni trompette, sans aucune publicité, a rencontré d'emblée un très vif intérêt puisque dès les premiers jours d'ouverture, nous sommes montés à 140 – 150 appels/jour au centre de contact.

Le 22 octobre à l'occasion de la réorganisation de la collecte, nous sommes montés pendant les 15 jours ou 3 semaines qui ont suivi à hauteur de 450 appels/jour en moyenne avec des pics à 600 appels/jour. Vous voyez que le centre sans avoir fait l'objet d'une quelconque publicité a été très vite approprié par les habitants qui en ont eu connaissance soit par leur mairie, soit par leur subdivision.

Depuis le 10 septembre jusqu'au 1er décembre, les dernières statistiques remontent au 1er décembre, il y a eu plus de 10 000 appels sur l'ensemble de la période, cela fait de l'ordre de 180 appels/jour.

La nature des demandes porte essentiellement sur les questions de propreté à 70 % et les questions de voirie à 20 %.

Gérard Collomb : Non mais là nous étions dans une phase particulière.

Gérard Claisse : Mais j'ai fait une moyenne. Avant le 22 octobre, nous étions quand même à 60 % propreté, en régime de croisière avant la réorganisation de la collecte. Il est vrai que la réorganisation a fait monter mais si nous partons sur un régime un peu stabilisé, nous serions à pas loin des deux tiers propreté, 20-25 % voirie, 10 % eau assainissement sur la nature des demandes. Après il faudrait les cataloguer les unes après les autres mais cela nous demanderait un peu de temps.

Sur les délais de réponse, c'est un peu prématuré, là cela n'a pas de sens de les prendre en moyenne globale, il faudrait les prendre type de réclamation par type de réclamation. Nous ferons l'exercice mais au bout d'une année de fonctionnement du centre GRECO. Il y aura un retour à la Commission consultative des services publics locaux à laquelle vous participez et nous ferons un retour éventuellement l'année prochaine lors de la prochaine Assemblée Générale de l'UCIL.

En attendant nous pouvons vous communiquer quelques-unes des statistiques. Simplement sur les délais nous nous apercevons qu'aujourd'hui nous réglons plus vite le dysfonctionnement que nous le faisons savoir à l'utilisateur qui a posé cette réclamation.

Il y a un temps de délai actuellement un peu trop long pour informer l'utilisateur que sa demande a été instruite et réglée. Nous avons un décalage d'information et de retour à l'utilisateur sur lequel il faut que nous progressions.

Très rapidement sur les perspectives, toutes les communes qui ont souhaité passer une convention avec le Grand Lyon pour avoir à disposition le logiciel de réclamation, tous les personnels des communes sont en train d'être formés actuellement, nous avons une trentaine de conventions en cours. L'ensemble des personnels des communes doit être formé et cela permettra aux communes de rentrer directement les plaintes – réclamations qui arrivent au guichet de proximité qui est la mairie.

Dès le mois d'avril 2013, nous allons renforcer le centre d'appels, aujourd'hui il y a 6 téléconseillers, nous allons rajouter à peu près l'équivalent pour faire face à la croissance des demandes et du trafic qui est observé sur ce centre d'appels.

Bruno Coudret: Juste une précision parce que la propreté est quand même très directement impliquée. Nous disons 'réclamations' mais c'est 'réclamations et informations'. Dans les statistiques qui sont données il faut faire attention et également le fait que ce sont des informations parfois sur les heures d'ouverture des déchetteries etc. Nous ne pouvons pas considérer que ce soit dans la catégorie 'réclamations'.

Gérard Claisse : C'est bien un centre d'informations, de contacts, de signalements et éventuellement de réclamations. Ce que nous appelons réclamations relève souvent aussi du signalement d'un dysfonctionnement.

Denis Eyraud : Oui, mais Monsieur Coudret ce sont ceux qui ont l'habitude de s'adresser directement à vous qui maintenant s'adressent là.

Aujourd'hui il n'y a eu aucune publicité grand public là-dessus, si déjà nous sommes obligés de passer de 6 à 12, vous aurez intérêt à songer à augmenter sérieusement les effectifs parce que le jour où cela se saura sérieusement dans le grand public, ce qui est quand même le but de la chose, vous risquez d'être légèrement submergés. Alors que les gens ont l'habitude d'appeler Monsieur Coudret pour les questions de propreté tandis que pour le reste ils n'ont pas grande habitude que nous leur répondions au téléphone.

Gérard Claisse : Le Grand Lyon n'a pas fait de publicité. Par contre un certain nombre de communes en ont fait la promotion dans leurs bulletins municipaux et nous le voyons très bien quand nous regardons le trafic par commune, nous voyons très bien celles qui ont déjà informé leurs habitants de l'existence du centre d'appels de celles qui ne l'ont pas encore fait à ce jour.

Aménagement urbain – PLU-H – Grands Projets (suite)

Denis Eyraud : Nous reprenons l'ordre normal et nous revenons à l'aménagement urbain. L'AGUP de Sainte-Foy-lès-Lyon demande : *La révision du PLU du Grand Lyon, le SCoT est à l'horizon 2030, le futur PLU-H est intermédiaire. Comment s'articulent ces différents documents et ces différentes échéances ?*

Fabienne Cresci :

Le SCoT approuvé en décembre 2010 a fixé les orientations stratégiques du développement à l'échéance 2030. Trois grandes orientations sont à retenir sur le SCoT :

- maintenir l'équilibre 50-50 entre espaces naturels agricoles et espaces urbanisés
- accueillir – vous l'aviez dit Monsieur Eyraud dans votre présentation – plus 150 000 habitants produire plus 150 000 logements avec un objectif de 28 à 30 % de logements sociaux,
- développer un mode d'organisation multipolaire autour des grands axes de transports en commun.

Ce cadre et la loi du Grenelle 2 sont les deux socles de la révision générale du PLU qui d'ailleurs est devenu un PLU-H puisque le PLU tient lieu maintenant de programme local de l'habitat.

Le PLU actuel a été approuvé en 2005, son temps d'application est d'environ une dizaine d'années, la révision générale du PLU que nous avons lancée en avril 2012, sera achevée fin 2016 avec une durée de validité également d'une dizaine d'années, soit 2025 et un peu plus.

Ce PLU contribuera fortement à l'atteinte des objectifs du SCoT en termes de production de logements notamment, en termes de qualité urbaine et en termes d'équilibre entre les espaces urbanisés et les espaces naturels et agricoles.

En termes réglementaires, du point de vue de la loi, le PLU-H entretient une dimension de compatibilité juridique avec le SCoT. A ce titre la loi dit que son contenu ne doit pas rendre plus difficile la mise en oeuvre des objectifs du SCoT.

Denis Eyraud : Vous m'inquiétez parce qu'il m'était resté 150 000 habitants supplémentaires et vous me parlez de 150 000 logements supplémentaires.

Fabienne Cresci : Oui, tout à fait.

Denis Eyraud : C'est à cause de ceux qu'on a détruit ? Ce sont 150 000 habitants ou 150 000.

Fabienne Cresci : Ce sont les deux parce que nous nous apercevons que c'est un peu ce qui est révélé actuellement aux conférences locales des maires, qu'aujourd'hui ne serait-ce que pour absorber la croissance démographique mais aussi le desserrement des familles, les décohabitations, l'objectif à 2030 est à 150 000 habitants de plus et donc une production de logements de 7 500 logements par an. Aujourd'hui nous y sommes.

Gérard Collomb : L'autre jour, nous avons fait un colloque avec un auteur américain qui a écrit sur les personnes isolées dans la ville. J'ai demandé combien de gens vivent seuls dans le Grand Lyon.

La réponse est aux alentours de 35 % et cela va augmenter. Ce ne sont pas des personnes qui vivent tout le temps seules. Il y a l'allongement de la vie mais en même temps au début de l'âge de la vie, les gens se marient plus tard, ils vivent en couple mais hésitent à prendre un appartement en commun, ils ont donc deux appartements, les modes de vie sont en train de se transformer profondément et nous devons prendre cela en compte dans la manière dont nous bâtissons la ville.

Denis Eyraud : Je croyais que les « Tanguy » vivaient chez leurs parents.

Gérard Collomb : Il y en a mais pas tous.

Denis Eyraud : Le CIL de Gerland Guillotière nous pose une grande question que je vais lire rapidement et qui concerne l'îlot Fontenay à Gerland :

La construction de l'îlot nord comprenant la future surface commerciale se situera sur l'actuel parking Debourg supprimant ainsi un nombre important de stationnements. Ne pourrions nous pas envisager sous la future bibliothèque prévue sur l'îlot sud un ou plusieurs niveaux de parkings publics pour compenser ce manque prochain de stationnements en surface ?

Pouvez-vous nous présenter le futur projet commercial de l'îlot Fontenay et nous confirmer que ce dernier sera bien complémentaire des activités commerciales existantes ? Quel est le calendrier d'information des acteurs économiques en place ?

Pour ce faire, ces espaces publics seront bordés par des façades animées commerciales qui permettront de boucler le circuit marchand entre l'avenue Jean Jaurès et la place des Pavillons, la bibliothèque animera la façade sud de la rue Monod prolongée. Quels sont les types de logements prévus sur cet îlot (logements sociaux, accession à la propriété) ? Nous attirons l'attention sur le pourcentage important de logements sociaux sur le 7ème arrondissement et notamment à Gerland sud où pour réussir une véritable mixité sociale il est impératif de réunir justement dans les quartiers, toutes les différentes couches sociales.

Gérard Collomb : Avant de laisser la réponse dans le détail au spécialiste, je vais dire quelques mots.

Je suis très heureux du projet que nous sommes en train de porter autour de l'îlot Fontenay, plus généralement sur Gerland mais en particulier sur ce secteur où ce que nous allons réaliser (avec la bibliothèque, la surface commerciale Casino redéveloppée), va faire en sorte que cette place des Pavillons reprenne un air de jeunesse. Elle en avait vraiment

besoin parce que ce qui avait été construit dans les années 70 a terriblement vieilli et il y a besoin de repartir de l'avant.

Après, sur la mixité sociale, Monsieur Budin va vous donner les réponses précises. Nous sommes en train d'essayer de faire que dans un certain nombre de programmes qui étaient intégralement en logement social (aujourd'hui) nous remettons un certain nombre de couches moyennes (La Cité jardin, un certain nombre de programmes que nous portons avec Alliade) et remettre un peu de logement social dans ce quartier. A chaque fois nous essayons de remailler le tissu social et de refaire de la mixité forte.

Didier Budin : Directeur de la mission Gerland.

Sur la première question, la problématique des stationnements nous est apparue assez importante compte tenu des suppressions que vous évoquiez à l'occasion de différents projets notamment avec l'arrivée du tramway mais qui doit aussi apporter une réponse en matière de nouveaux usages et de transports en direction notamment de Confluence.

Je rappelle aussi le prolongement du métro en direction d'Oullins qui doit favoriser un certain nombre de liaisons et, pour les usagers, de fonctionnements entre les différents quartiers.

En revanche, nous sommes tout à fait conscients de la problématique de stationnement qui va sans doute se durcir compte tenu de ces deux îlots qui étaient des îlots de parkings provisoires depuis plus d'une dizaine d'années et qui vont recevoir pour la partie sud – ce que le Président évoquait – la nouvelle bibliothèque de Gerland qui sera surmontée d'un programme de logements et de l'îlot nord qui va accueillir le déplacement de la surface commerciale de Casino.

Pour répondre aussi à une autre question qui a été évoquée dans un autre point, il recevra aussi d'autres cellule commerciales complémentaires à la cellule principale de Casino puisque l'idée génératrice est d'avoir une locomotive située en façade de l'avenue Debourg dans un positionnement bien meilleur que celui de l'allée d'Italie tel qu'il est aujourd'hui et situé à mi-distance entre la place des Pavillons et la sortie du métro (station Debourg). Il faut remettre en tension tout ce système avec une problématique stationnement. Alors j'y reviens, Casino réglementairement se doit de construire une nappe de parkings et la question que nous sommes en train d'étudier est comment mutualiser cette nappe de parkings.

Le point dur est effectivement que lorsque Casino est fermé, le parking sera fermé. Si nous arrivons à mutualiser et avoir une gestion publique de ce parking le point dur, à savoir le soir, notamment pour l'appareil commercial mais aussi pour les restaurants qui sont nombreux sur la place des Pavillons et alentours, c'est d'avoir un parking qui s'ouvre aux actuels usagers de ce territoire.

Nous sommes en train de travailler, nous en avons d'ailleurs parlé récemment, à la mise en place d'un parking public avec une gestion publique de ce niveau qui se fera au-dessous de Casino et qui sera mutualisé avec la réponse que nous devons apportée à Casino.

Donc elle n'est pas sur l'îlot au sud (l'îlot bibliothèque) mais sur l'îlot au nord avec un accès identifié depuis la rue Mérieux, d'un point de vue assez central par rapport à l'appareil commercial.

Pour répondre et préciser la réponse en matière de logement social, sur toutes les nouvelles opérations qui sont produites sur Gerland mais je crois que c'est plus généralement à l'échelle de la ville, la mixité fait partie des objectifs qui sont portés.

Sur l'îlot de la bibliothèque comme sur l'îlot Casino, 30 % de logements sociaux seront construits en partie par l'OPAC du Rhône et sur l'îlot Casino comme sur l'îlot bibliothèque nous aurons aussi de l'accession sociale et de l'accession libre à la propriété. C'est-à-dire offrir toutes les gammes de produits permettant un parcours résidentiel intéressant.

Ce n'est pas une réflexion propre à cet îlot puisque nous menons la même réflexion sur la ZAC du Bon Lait que vous pouvez voir aujourd'hui puisqu'elle est complètement réalisée et ce sera le même objectif qui sera poursuivi au travers de la ZAC des Girondins.

Je n'ai pas évoqué un point important, c'est toute la requalification des espaces publics autour de ces futurs îlots construits puisque effectivement qui dit nouveaux îlots, dit nouveaux maillages. La rue Monod sera prolongée pour venir desservir la bibliothèque et l'allée Fontenay (elle porte plusieurs noms du sud au nord) mais c'est cet axe qui va venir s'installer à l'est du futur îlot Casino qui est déjà existant le long de l'ENS jusqu'à la ZAC du Bon Lait mais sur la ZAC du Bon Lait elle porte un autre nom, c'est l'allée Sédar Senghor et cet axe apaisé sera, au droit de Casino, un espace public majeur sans doute aménagé.

Pour l'instant nous n'avons pas le maître d'oeuvre donc nous pouvons difficilement en discuter mais à partir de mars prochain il devrait être désigné et nous pourrions discuter de cet aménagement qui devrait remettre en scène tout cet environnement depuis la place des Pavillons, qui fait partie de la réflexion en matière de requalification des espaces publics, jusqu'à la station de métro Debourg. Sachant que la rue Debourg sera requalifiée à l'occasion des travaux du tramway puisque les travaux sont en cours et seront achevés courant 2013 vraisemblablement.

Gérard Collomb : Le tout étant inséré dans un plan global de Gerland.

Didier Budin : Dans un plan stratégique qui est en cours de finalisation. Quand nous disons 'finalisation' c'est une étape que nous finalisons mais c'est un plan qui sera amené à évoluer puisque l'actualité, les nouveaux projets ne sont pas toujours connus à l'avance. Mais dans une réflexion qui s'inscrit à l'échelle des 700 hectares et qui porte des dimensions plurielles à la fois sur des objectifs résidentiels, sur des objectifs économiques, sur le nord de Gerland puisque nous aurons le développement d'un pôle tertiaire et sur le confortement au sud de tout l'axe Biopôle autour de l'axe Tony Garnier qui est l'axe scientifique qui porte ce Biopôle.

L'enjeu majeur sans doute aussi est de faire sortir le parc de Gerland de ses frontières actuelles afin de le voir depuis Gerland.

Aujourd'hui le parc de Gerland nous le voyons depuis l'A6 surtout, côté Mulatière et en revanche c'est de faire bénéficier de cette opportunité quand même, de cette signature pour le territoire jusque vers le Biopôle, jusque vers les ENS Nous avons une réflexion en cours sur comment faire sortir ce parc et avoir des vraies entrées depuis l'avenue Tony Garnier.

Gérard Claisse : En complément sur tous ces sujets au cours du premier semestre 2013, nous aurons un certain nombre de réunions et d'ateliers de concertation ainsi qu'une conférence qui sont en train de se préparer, probablement une réunion publique de

lancement de tout cela en février et nous aurons l'occasion d'y travailler avec le CIL Gerland Guillotière au premier jet.

Gérard Collomb : J'ai promis d'aller faire une réunion publique en février pour Gerland.

Denis Eyraud : Le CIL Centre Presqu'île demande à *connaître le calendrier de réalisation du réaménagement de la rue Victor Hugo.*

Fabienne Cresci : Alors le calendrier de la réalisation du réaménagement de la rue Victor Hugo, passe d'abord par une étude de programmation qui sera, l'objectif des équipes d'ici la fin du mandat.

Cette étude de programmation comprend notamment toutes les approches des usages et elle nécessitera une confrontation tout à fait fine, mais cela suppose de travailler avec les usagers et les acteurs locaux. Pour nous :

- le lancement du concours de maîtrise d'oeuvre sera en 2014 avec un choix du maître d'oeuvre qui pourra intervenir en fin d'année 2014 – début 2015,
- une concertation qui se déroulerait sur toute l'année 2015 parallèlement à l'avancement du projet,
- des appels d'offres travaux qui pourraient être lancés fin 2015 – début 2016,
- travaux lancés courant 2016 – fin 2016,
- livraison 18 mois plus tard

Voilà un calendrier technique qui inclut les phases de concertation et de discussion avec les usagers en phase programmation mais également en phase projet.

Gérard Collomb : C'est un de mes engagements de lancer d'ici la fin de ce mandat, le programme rénovation – requalification de la rue Victor Hugo. Ce sera une promesse tenue.

Denis Eyraud : J'aimerais bien qu'un jour nous ne tombions pas dans les trous sur la dalle de la Part-Dieu, dans les trous des dalles de béton qui se cassent en permanence parce que je trouve que c'est très dangereux.

Gérard Collomb : Oui mais alors là nous sommes partis pour un grand projet. C'est comme la Confluence, cela va être des projets énormes.

Denis Eyraud : C'est bien ce que je crains.

Gérard Collomb : Remarquez, tout le monde nous avait dit que le fait de détruire la future Tour Incity que nous avons déjà déconstruite et le fait de faire Garibaldi en même temps, nous ne pourrions plus bouger.

Nous avons détruit Incity personne ne s'en est aperçu même les commerçants qui pourtant avaient un mur mitoyen avec Incity. Nous y arrivons quand même.

Denis Eyraud : Le CIL du Point du Jour et le CIL de Lyon La Plaine Sainte-Foy vous demandent : *Comment le Grand Lyon envisage-t-il le réaménagement de la rue Commandant Charcot grande artère commune à Lyon 5ème et Sainte-Foy-lès-Lyon (et je dirais même au Grand Ouest Lyonnais) ? Depuis l'extension de la clinique Charcot le transit des véhicules entre Sainte-Foy-lès-Lyon et le 5ème arrondissement est encore plus*

problématique. Des travaux visant à améliorer ce point noir (Charcot – François Genin – Europe) sont-ils envisagés ? Lesquels et à quelle échéance ?

Gérard Collomb : Sur cet axe qui est un axe important, à la fois pour la révision du PLU sur lequel nous sommes en train de travailler avec les habitants et qui concerne à la fois Sainte-Foy-lès-Lyon et le 5ème arrondissement et en même temps qui doit porter dans l'avenir pour nous un projet de développement des transports en commun relativement important. Nous sommes en phase de réflexion, de discussion donc nous allons avoir un certain nombre de réunions, de concertations et c'est un projet sur lequel nous sommes en train de travailler.

Déplacements – PDU – Transports en commun (suite)

Denis Eyraud : Nous revenons aux transports en commun. *La voie nord de la place Bellecour et de la rue de la Barre, la suppression récente d'une des deux voies de circulation des véhicules au nord de la place Bellecour a eu pour conséquence la remontée aux heures de pointe des files d'attente sur la rue de la Barre qui empêche l'accès au parking Antonin Poncet. Avez-vous prévu de revoir ces aménagements afin de rétablir l'accès libre au parc de stationnement Antonin Poncet à toute heure ?*

Gilles Vesco : Monsieur le Président, cet aménagement place Bellecour était très utilisé mais sur la place il y avait près de 3 000 vélos qui circulaient, cela n'a pas bien plu à la commission des sites classés. C'est une place protégée et donc il nous a été demandé de restituer cette pratique cyclable et cette bande qui était inscrite sur la place, hors place c'est-à-dire le long de la place. C'est aussi une manière de l'agrandir puisque nous avons pris sur une voie de circulation automobile, sur le barreau nord de la place Bellecour.

C'est un succès. Il y en a encore quelques-uns qui circulent sur la place Bellecour parce qu'ils trouvent que c'est plus sympa, mais c'est un succès notoire et nous nous apercevons que de la même manière que pour la rue de la Part-Dieu ou du quai Pierre Scize, chaque fois que nous créons ou que nous recréons un espace sans vitesse ou sans voiture, la nature ayant horreur du vide, cet espace se remplit et il se remplit de modes doux. Ce qui d'une manière générale est bon pour la ville. C'est un double sens, cela permet de trabouler sur un axe est – ouest qui est toujours assez contraint.

Un succès important, impossibilité de rester sur la place et là le timing est un peu mal venu parce qu'il y a cette double conjonction des travaux de la réfection de la place des Jacobins, qui comme vous le savez, touche à sa fin et la fermeture du tunnel de la Croix-Rousse, le tout créant une surcharge d'environ 5 % mais que nous avons traitée en requalifiant les feux en amont de ce barreau nord et qui disparaîtra avec sa cause ou ses causes qui sont la réfection de la place des Jacobins et la réouverture du tunnel le 5 août 2013.

Gérard Collomb : Je vais profiter de cette question pour dire que j'ai conscience qu'aujourd'hui avec la fermeture du tunnel de la Croix-Rousse, avec le projet Rives de Saône, avec l'embellissement du Palais de Justice et le fait de lui donner une belle vue sur les quais de Saône, que nous créons des difficultés.

Premier point : fallait-il faire le tunnel de la Croix-Rousse ? Je rappelle que ce n'était pas facultatif mais obligatoire ou autrement le Préfet fermait le tunnel de la Croix-Rousse puisque aujourd'hui la voûte telle qu'elle était en cas d'incendie majeur fondait en l'espace de 5

minutes c'est-à-dire que nous aurions eu le tunnel du Mont-Blanc. Il fallait le faire et nous sommes en train de le faire.

Quelquefois il m'a été dit : pourquoi ne laissez-vous pas un tube ouvert pendant que l'autre tube est refait ? Simplement, le but est de joindre les deux tubes, donc forcément il y a quelque part des moments où nous travaillons sur les deux tubes en même temps. C'est la période de fermeture.

Fallait-il ne pas faire en même temps les travaux Rives de Saône, pont Schumann...? Nous nous sommes dits que sur ces travaux qui pour moi sont majeurs, si nous faisons le tunnel de la Croix-Rousse et que nous rouvrons à un moment donné et trois semaines plus tard nous recommençons d'autres travaux sur les rives de Saône, les gens auraient crié « au fou ! » en disant que nous aurions pu faire les choses en même temps. Nous allons donc essayer de les faire en même temps.

Par contre il y a un projet que nous allons légèrement décaler parce que nous avons conscience que pour le tunnel de la Croix-Rousse, les gens essaient de regagner la Presqu'île en passant par le centre ville, c'est le quai Saint-Antoine, le parking que nous allons décaler d'un an, de manière à commencer les travaux après la réouverture du tunnel de la Croix-Rousse.

Denis Eyraud : Il y avait une question supplémentaire de l'UCIL : « *Durant la période de fermeture du tunnel de la Croix-Rousse, ne pourrait-on pas limiter au strict minimum les fermetures la nuit du tunnel de Fourvière ?* »

Pierre Abadie : Il faut savoir que si nous faisons normalement des fermetures, c'est parce que je rappelle que nous avons des problèmes de sécurité, de nettoyage, d'entretien qui doivent être faits régulièrement dans ces tunnels. C'est pour cela que nous les fermons.

Ce qui s'est passé pour le tunnel de Fourvière, c'est que nous avons eu en plus la mise en place de la nouvelle signalétique qui est maintenant terminée. C'était jusqu'au 30 novembre. C'est le nouveau système d'information des tunnels que nous avons réalisé. C'est terminé.

Il faut savoir que régulièrement le tunnel de Fourvière est fermé quelques nuits successives sur une période de 6 semaines à peu près. Du fait de la fermeture du tunnel de la Croix-Rousse, nous allons allonger ce délai qui va passer de 6 semaines à 8 semaines.

Gérard Collomb : Il n'est pas fermé pendant 6 semaines, il est fermé toutes les 6 semaines quelques nuits de manière à le nettoyer, changer les lampes, etc. et nous allons rallonger la période de manière à moins le fermer.

Denis Eyraud : Cela se faisait à partir de 21 heures le soir et c'était un peu tôt parce que maintenant qu'il n'y a plus l'autre, c'est effrayant.

Pierre Abadie : Il est vrai que le trafic sous le tunnel de Fourvière a augmenté, je crois que les chiffres que vous nous aviez donnés étaient à peu près de 5 % (et 17 % pour le BPNL), si j'ai bonne mémoire.

Gérard Collomb : Ce qui démontre une chose, c'est que nous voyons bien que le bouchon s'allonge sous le tunnel de Fourvière. Sur l'Anneau des Sciences il y a des personnes qui nous disent : « La circulation nationale et internationale dont vous parlez ce n'est rien. Ce

n'est que 20 % ». Oui, mais quelques pourcents en plus c'est ce qui fait que cela passe ou bien que cela fait un bouchon terrible. Nous le savons bien sur les autoroutes où quelques pourcents supplémentaires quand nous partons en vacances, cela fait 400 kilomètres de bouchon.

Denis Eyraud : Je vais passer sur la question de Bourgneuf Saint-Vincent qui demandait : *Quid de la circulation sur les quais de Saône après la fermeture du tunnel de la Croix-Rousse ?*

Mais je crois que nous en avons déjà bien parlé.

La commission transports en commun de l'UCIL nous dit : *La saturation du métro lignes B et D du fait de l'augmentation constante de son trafic depuis plusieurs années, le métro lyonnais arrive aujourd'hui quasiment à saturation aux heures de pointe. Ce constat est particulièrement inquiétant pour la ligne D, équipée de rames courtes et composée de seulement de deux véhicules, et pour la ligne B dont la prochaine extension en gare d'Oullins va sans aucun doute entraîner une augmentation considérable de fréquentation.*

Pour ce qui concerne la ligne D, l'UCIL a fait part de ses inquiétudes dans un courrier adressé le 30 mai 2012 à Monsieur le Président du SYTRAL, courrier proposant une solution technique anticipée consistant à équiper intégralement la ligne D de rames composées de trois voitures.

Dans sa réponse le SYTRAL développe de manière détaillée la solution technique retenue pour la ligne D consistant à panacher des rames composées de deux ou quatre voitures sans pour autant évoquer une possibilité d'anticipation de la période de mise en service de ce nouveau matériel, laquelle reste fixée à horizon 2018-2019.

Tout en étant consciente des délais difficilement compressibles d'études, de consultation et de mise en fabrication de nouvelles rames, l'UCIL renouvelle sa demande de rechercher toutes les possibilités visant à réduire ce délai car il nous apparaît clairement que la situation actuelle ne pourra perdurer jusqu'en 2018 sans une dégradation importante des conditions d'exploitation.

Gérard Collomb : Monsieur Rivalta, vous avez une série de questions.

Bernard Rivalta : Je vais essayer de rappeler la philosophie de cette affaire. Le SYTRAL est propriétaire des métros, des tramways, des trolleys et des bus. Nous essayons de faire fonctionner tout cela dans des cohérences et dans l'intermodalité qui permet aux gens de pouvoir utiliser éventuellement quelquefois un, deux ou trois tracés différents pour se rendre à tel ou tel endroit.

Bien évidemment, il ne nous a pas échappé qu'il y avait quelques problèmes sur la ligne D du métro, il ne nous a pas échappé non plus que nous prolongeons la ligne B du métro jusqu'à Oullins et si nous le faisons c'est que nous espérons des clients supplémentaires.

A partir de là, nous avons réfléchi à une stratégie. Tout d'abord, la ligne A est aussi touchée par une limite de saturation, le matériel de la ligne B et de la ligne A sont des matériaux qui sont compatibles. Je rappelle qu'il ne s'agit pas simplement de prendre une voiture, de l'accrocher et terminé. Cela ne fonctionne pas comme cela. Il y a des systèmes informatiques. Comme les lignes A et B sont d'une génération de plus de 40 ans, nous

avons énormément de mal à trouver tous les systèmes informatiques, les cartes informatiques qui nous permettent de faire fonctionner tout cela.

Je le rappelle quand même, parce que les gens ne s'en aperçoivent pas, que la ligne A comme la ligne B peuvent fonctionner quasiment en semi-automatique et que le chauffeur s'il le souhaite n'est là que pour surveiller l'ouverture et la fermeture des portes.

En général, ils reprennent les commandes manuellement parce que pour eux ils considèrent que s'ils sont là, ils ont meilleur compte de gérer les choses un peu différemment.

Quelle est la problématique ? La problématique est que nous partons de la ligne A pour passer au quatrième wagon de la ligne A. Nous ne pouvons pas les trouver sur le marché en tant que tel, nous allons donc prendre les wagons de la ligne B qui sont de la même technologie.

Corrélativement, nous sommes en train d'automatiser complètement la ligne B avec une difficulté, c'est-à-dire qu'il y a une partie qui fonctionne actuellement et une partie qui sera mise en service et qui va devoir fonctionner en double système : le système classique de la ligne B et le système automatique que nous mettrons derrière en application de la transformation de cette ligne.

Le coût de l'opération d'automatisation de la ligne B est aujourd'hui aux alentours de 60 - 65 M€ juste pour la mise en place des nouveaux systèmes d'automatisation. Cela vous donne aussi la dimension des questions. Notre objectif est d'automatiser cette ligne pour le prochain mandat.

Sur la ligne D, nous avons aussi un système informatique qui a été mis et créé à Lyon et sur lequel nous devons travailler pour l'accrochage automatique ou non de wagons supplémentaires. Le problème se situe au niveau des appels d'offres. En effet, lorsque vous avez deux wagons d'Alstom, aller rajouter deux wagons Siemens ou autres, sur les systèmes de connexion informatique qui touchent beaucoup de choses notamment la sécurité. Cela devient très compliqué.

Je ne veux pas, non plus, être prisonnier de l'acquisition de wagons pour la ligne D uniquement avec un seul constructeur. Parce que je risque de me faire toquer mon rapport par la concurrence et les prix et parce que je ne veux pas les payer à un prix qui soit exorbitant.

L'idée est de grouper la commande de la ligne B et des wagons supplémentaires sur la ligne D de façon à avoir une gestion de l'argent public qui soit la plus précise possible et la moins onéreuse pour l'ensemble de nos concitoyens.

Corrélativement, nous ne restons pas les deux pieds dans le même sabot sur la ligne D, puisque vous avez vu que nous avons renforcé la ligne D au moment de la fermeture du tunnel. Nous avons réussi à refaire bouger le système informatique pour passer de 29 rames à 31 voire 32 rames.

L'organisation des sièges à l'intérieur des wagons nous a permis de gagner au temps d'arrêt puisque le temps de montée et de descente compte tenu de cette réorganisation nous a permis d'accélérer le processus de montée et de descente et de diminuer le temps d'arrêt et de faire circuler les rames plus rapidement. Nous agissons sur ces deux facteurs : les rames qui circulent plus rapidement et le nombre de rames qui a augmenté.

Je raisonne en fonction des budgets que nous avons. Nous aurons fait dans les deux mandats près de 2,1 Mds€ d'investissement dans les transports en commun. Je ne sais pas qui sera en responsabilité après les élections de 2014.

Nous avons convenu que nous préparions un plan de mandat pour pratiquement 1 Mds€ mais le coût des problèmes d'acquisition de matériel est un problème d'équilibre à l'intérieur de ce milliard d'euros. Il faut aussi que nous continuions à faire un certain nombre d'équipements.

J'ai vu dans les questions du CIL qu'il y a d'autres lignes qui sont intéressées par le débat sur le prolongement de ceci, de l'est, de l'ouest, de tout ce que vous voudrez et ce que nous avons toujours essayé de faire c'est d'avoir une répartition de nos investissements à peu près équilibrée.

Si je ne faisais que l'investissement métro, il croquerait pratiquement toute la capacité d'investissement du prochain mandat. Il faut donc trouver les équilibres dans cette agglomération parce que d'autres élus, d'autres communes demandent aussi des investissements et en même temps nous avons intérêt à avoir un réseau qui soit le plus équilibré possible par rapport à l'ensemble de l'agglomération.

Nous essayons de jongler sur ce genre de chose pour la capacité des investissements d'où la date de 2018. Ce n'est pas parce que nous n'avons pas envie de faire, mais parce que quand vous répartissez le milliard sur le plan de mandat, vous avez le poids du métro qui sera très prégnant dans le prochain mandat, plus un certain nombre de complémentarités. Je rappelle que dans le prochain mandat il nous est demandé entre autre de prolonger le métro d'Oullins jusqu'aux hôpitaux. C'est une question d'équilibre de l'agglomération. Nous ne faisons pas l'Anneau des Sciences pour faire plaisir, nous le faisons pour trouver des cohérences sur toute une série de choses.

Quand vous faites le bilan de tout cela, cela produit des extensions de capacité dans le temps et c'est sur ces bases-là que nous sommes en train de réfléchir. C'est pour cela que je donne cette explication globale pour vous dire que ce n'est pas telle ou telle ligne. Tout s'inscrit dans une logique.

En même temps aussi, il y a des moments où je suis un peu inquiet car une partie des ressources du réseau du SYTRAL vient du versement transport. Si par malheur nous n'avons plus le versement transport, je ne saurai pas faire (*demande du MEDEF national, réforme de la décentralisation, utilisation du versement transport par d'autres autorités publiques de transport ? ...*)

J'ai fait cet effort de ne pas augmenter le versement de transport depuis 10 ans au niveau des entreprises publiques et privées.

C'est une situation économique que vous connaissez. Pendant des années l'augmentation du versement transport a été en fonction de la croissance économique que nous avons eue, c'est le résultat de la politique que nous avons menée, cette augmentation a été de l'ordre de 3 à 4 %.

Pour la première année, elle ne va être que de 1 %. Cela veut dire qu'il va bien falloir que nous travaillions à des nouveaux équilibres économiques. Nous avons eu la chance de faire 2,1 Mds€ d'investissement sans augmenter la dette. Ce qui nous donne une note de Standard & Poor's qui est relativement bonne et qui nous redonne une capacité

d'investissement si nous devons faire ce genre de chose. Cela s'applique à des sommes qui sont considérables.

Le plan de mandat représente 1 Mds€ d'investissement. Gérard Collomb rappellera quel est le budget de la Communauté Urbaine, de la Ville de Lyon, ce genre de choses et vous verrez que tout cela est colossal.

Je peux vous dire que nous travaillons sur ces questions. Elles ne sont pas simples à résoudre mais de toute façon nous avons complètement conscience qu'il y a effectivement des difficultés dans tel ou tel endroit et que nous essayons d'y répondre de la façon la plus équilibrée possible.

Gérard Collomb : Le budget d'investissement de la Communauté Urbaine, hors SYTRAL, sur le premier mandat, a dû être de 1,5 Mds€, sur ce mandat qui a été un mandat incroyable. Nous sommes à 2,5 Mds€ donc avec 1 Mds€ SYTRAL vous voyez un peu les équilibres.

Pour vous donnez encore des perspectives, le montant de l'investissement sur un mandat de la Ville de Lyon est 600 M€, pour le Grand Lyon 2,5 Mds€, pour le SYTRAL 1,1 Mds€. Cela donne les grandes masses globales.

Quand je lis : « Nous allons faire 4 métros, 5 ascenseurs qui graviront les collines... ». Je me dis mais avec quel argent ? Il faut essayer de sérier un peu les projets.

Denis Eyraud : Sur l'évolution du périmètre du SYTRAL, les CIL souhaiteraient *qu'il soit présenté un point de situation générale sur cette évolution au terme de laquelle de nouvelles communes vont être desservies par le réseau des TCL, tandis que d'autres verront leur desserte supprimée. Il conviendra également de faire un point sur les communes n'ayant pas encore pris leur décision d'adhérer (délai restant, prospective quant à leur décision...)*

Bernard Rivalta : J'ai toujours tenu un cap, je crois que le syndicat mixte et la délégation de service public tel que nous fonctionnons est la vraie réponse et c'est ce qui a fait la richesse des systèmes de transport en France. Cela nous a permis d'avoir une autorité organisatrice des transports, d'avoir un budget, un plan de mandat et de maîtriser nos coûts de dépenses notamment au niveau du fonctionnement.

Aujourd'hui construire une ligne de métro, techniquement tout le monde sait le faire. Gérer un réseau derrière, je vous rappelle que l'usager paye entre 25 et 30 % du coût réel, l'argent à côté il faut aller le chercher sur le versement transport, sur la participation de la Communauté Urbaine qui est de l'ordre de 125 ou 130 M€, sur les 20 M€ du Conseil Général, ce n'est pas l'Etat aujourd'hui qui va nous aider. La dotation du Grenelle 2 de l'environnement représentait 20 M€ alors que nous avons un plan de mandat d'investissement de 1 Mds€. Au bout du compte il faut se débrouiller tout seul.

La demande d'adhésion d'un certain nombre de communes est caractéristique de la présence et de l'influence économique et sociale de l'agglomération de Lyon. Ce sont des communes avec des maires qui se disent : « ma commune ne peut pas vivre sans qu'il y ait des rapports plus étroits avec les organismes de la Communauté Urbaine ».

Cette relation est intéressante parce qu'à terme, elle amènera une autre capacité de réflexion peut-être au moment de la Métropole ou d'autres orientations ou organisations, les

restructurations dans le nouveau projet de loi de décentralisation, de territoires pertinents pour gérer sur le plan social, économique, de l'environnement à un rayon un peu plus large.

Six communes ont été candidates comme Brindas, Chaponost, ...d'autres n'ont pas voulu le faire.

Au 1er janvier, les communes qui ont souhaité adhérer, puisque cela a été négocié avec elles, à la fois verront leur réseau de bus se développer et avec une participation financière de leur part beaucoup plus importante.

Je crois qu'il est important dans ces domaines-là d'avoir une équité fiscale. Je le dis, c'est la ligne que je défends. Je ne parle pas d'égalité parce que les dessertes ne seront pas les mêmes, la qualité, etc. mais quand même il n'y a pas de fatalité à ce que les élus de Lyon, Villeurbanne ou d'ailleurs payent à la place des autres communes qui ne veulent pas adhérer à la Communauté Urbaine. Que chacun assume ses responsabilités et cette fatalité de financement, je l'appelle l'équité fiscale. Elle se discute effectivement dans un sens des responsabilités des uns et des autres et c'est le schéma en question.

Après, il y a un certain nombre de communes qui pour des raisons politiques ou économiques n'ont pas voulu adhérer. Je n'ai plus de raison de continuer à desservir ces territoires à partir du moment où ils ne veulent pas adhérer. C'est comme dans la vie, chacun fait ses choix. Ceux qui ont décidé d'adhérer seront desservis parce qu'ils sont en partie desservis et avec un service renforcé.

Quel est le petit point de détail aujourd'hui ? Dans les zones du SYTRAL, nous desservons les scolaires et nous irons à la desserte des scolaires jusqu'au 30 juin ou 1er juillet qui est la fin de l'année scolaire. A partir de là, chacun prendra ses responsabilités par rapport aux scolaires. Un certain nombre de bus circuleront malgré tout jusqu'au 1er juillet parce que je ne veux pas que les scolaires payent le conflit en question.

Pour le reste, Gérard Collomb en parlera plus que moi. A travers le pôle métropolitain nous avons mis en place des accords avec le réseau de Saint-Etienne, de Vienne et de Bourgoin. Nous développons ces accords de réseau à réseau sur des problèmes de tarification mixte, c'est Lyon qui en paye le plus gros tribu, je dis que ceux qui ont un abonnement à Saint-Etienne peuvent avoir la gratuité de l'abonnement sur Lyon. C'est un exemple.

Le maire de Vienne disait l'autre jour que sur 100 bus qui partent de Vienne le matin, la moitié vient sur Lyon. Le maire de Bourgoin est également concerné par ce genre de rapport. En même temps il faut que nous fassions des économies de gestion et faire des acquisitions de bus en commun, c'est nous permettre d'avoir des prix et de discussions plus intéressants.

Quand nous faisons des nouvelles technologies, il y a certains réseaux qui peuvent mener un certain nombre d'expériences. Par exemple, nous allons mener à Lyon une expérience sur les bus hybrides. Nous avons acheté trois bus hybrides d'IVECO, trois bus hybrides de RENAULT VOLVO, trois bus hybrides DAIMOND qui sont à technologie différente. C'est le réseau de Lyon qui va faire cette expérience pendant un an pour avoir des vraies réponses sur les coûts de fonctionnement. Parce que le souci du coût de fonctionnement est majeur dans un réseau de transports en commun.

Le coût d'un bus dans son fonctionnement est équivalent à son coût d'achat. Ce n'est pas la peine d'aller faire des appels d'offres et ne pas savoir ce que cela coûte derrière. L'entretien des batteries, des condensateurs dans les bus hybrides est un élément majeur. Si les

batteries ne répondent pas, cela veut dire que le système électrique ne fonctionne pas et vous finissez pas fonctionner par des bus au fioul en ayant payé 30 % plus cher des bus hybrides. Il y a tout un travail de réflexion que nous développons en commun avec les réseaux de Bourgoin, de Vienne et de Saint-Etienne.

Il est vrai que nous sommes un peu le mastodonte, j'estime que nous avons une part de responsabilité supplémentaire mais à l'inverse il n'y a pas de fatalité non plus à ce que ce soit nous qui en fassions les frais systématiquement.

Au niveau du Grenelle 3 de l'environnement et depuis la dernière réforme, je demande qu'il y ait des aides non pas à la construction mais aussi à l'aide au matériel, à l'évolution du matériel. Parce que les bus hybrides représente 20 % d'économie de fioul, donc c'est 20 % de pollution en moins puisque le système fonctionne sur un bus électrique. Tout cela a une cohérence que nous essayons de développer et c'est ce que nous avons mis en route avec le pôle multimodal.

Aujourd'hui la Région veut et a adhéré à un pôle métropolitain. Ce n'est pas pour gérer le réseau de Lyon ni de Saint-Etienne, personne ne leur demande cela et personne ne le veut, mais c'est pour faire en sorte qu'il y ait des cohérences notamment au niveau des réflexions sur la tarification, sur les parcs relais, le positionnement des parcs relais (Qui doit les payer ? Où ? Quand ? Comment ?) et faire en sorte que nous arrivions à une cohérence au niveau de la métropole et de la grande métropole (Lyon, Saint-Etienne, Bourgoin et Vienne) pour que les transports en commun aient une place qui nous permette de répondre aux trois critères des transports en commun :

- la liaison sociale et l'équilibre urbanistique social
- le développement économique
- la protection de l'environnement, parce que tout le monde la juge incontournable pour l'avenir

Voilà l'évolution de notre réflexion mais Gérard Collomb peut en dire plus sur la métropole.

Denis Eyraud : *De manière plus terre à terre sur la desserte exceptionnelle des manifestations artistiques et culturelles après la fin de service, l'UCIL souhaiterait avoir des précisions sur la politique du SYTRAL dans ce domaine. En effet les habitants constatent un manque d'homogénéité dans la pratique avec soit une desserte prolongée dans certains cas comme les Nuits de Fourvière ou les Biennales soit une desserte non assurée pour d'autres manifestations (exemple à Gerland avec, de plus, fermeture de la station Stade de Gerland anticipée à 23 heures sans information préalable du public).*

Bernard Rivalta : Il y a un principe. Le SYTRAL est un service public donc pour tout ce qui est l'accompagnement des manifestations de public, c'est le SYTRAL qui prend en charge. Il ne faut pas croire quand nous prolongeons le métro jusqu'à 1 heure, je vous rappelle qu'il existe des lois en France sur l'utilisation des salariés, c'est payé double et récupération, et donc cela représente 200 000 € - 300 000 € voire 400 000 € en fonction du temps de prolongation.

Pour les spectacles commerciaux, quand Johnny Hallyday vient, il touche un peu d'argent donc ce n'est quand même pas au SYTRAL à assumer la commercialisation de son affaire. Nous disons au promoteur de l'opération : « Monsieur demandez un, deux ou trois euros de plus et vous les rétrocédez au SYTRAL pour le fonctionnement du service supplémentaire ».

S'il nous envoie « bourlinguer » en disant : « C'est vous qui devez gérer le service public débrouillez-vous ». C'est très simple, il n'a rien.

Après c'est une question de sécurité. Les problèmes nous incombent. Nous demandons que le spectacle s'arrête à 23 h 45 pour qu'il n'y ait pas une avalanche au dernier moment. C'est ce qui se passe au football, nous avons des conventions avec l'OL pour que dans les fins de matches exceptionnels, quand il y a un feu d'artifice, oui il y a un partage de l'aspect financier de l'Olympique Lyonnais et la contrainte financière que le SYTRAL subit dans ce genre de cas.

Les choses sont très simples. Quand c'est du grand public comme Les Nuits de Fourvière, les Fêtes du 8 Décembre, les manifestations des Fêtes de la Musique, les Nuits Sonores, pas de problème c'est le service public qui répond.

Quand c'est du service commercial, je veux qu'il paye une partie de la facture des transports en commun. Parce que quand nous leur demandons la facture, objectivement elle n'est pas celle du coût réel, elle est celle d'un prix moyen mais il y a un principe de participation qui est celui-là. Donc les choses sont simples mais par contre s'ils ne veulent pas payer, que voulez-vous que je fasse. Que je fasse gratuit ? Non.

Denis Eyraud : J'avais entendu parler d'une manifestation organisée par la Ville de Lyon sur la place des Terreaux et pour laquelle il n'y avait pas de transports en commun.

Bernard Rivalta : Oh, c'est possible.

Une Intervenante, membre d'un CIL : Oui, c'était pour Carmen au mois de juillet où les métros se sont arrêtés normalement et l'opéra a duré plus longtemps et pour ma part, je suis partie avant la fin pour être sûre d'avoir un métro pour rentrer à la maison. Cela devait être une mauvaise coordination, je pense.

Bernard Rivalta : Non mais elle n'est pas nécessairement que celle du SYTRAL. C'est quand nous demandons aux auteurs du spectacle de s'arrêter avant pour ne pas avoir des frais colossaux supplémentaires de transports en commun. C'est, je pense, une bonne gestion.

L'Intervenante : Oui, mais je pense qu'il n'y avait pas eu d'entente entre l'Opéra et le SYTRAL.

Bernard Rivalta : Ce n'est pas qu'il n'y a pas d'entente. A un moment donné quand vous avez un chef d'orchestre et une baguette, il ne s'arrête pas comme cela. J'ai beau lui dire : « Monsieur les bus sont finis ».

L'Intervenante : Oui mais il faut leur demander de commencer plus tôt.

Bernard Rivalta : Je ne leur demande pas de commencer plus tôt. Je ne sais pas combien de temps dure leur spectacle. Je leur dis : « Est-ce que vous avez pris conscience qu'à minuit il n'y a plus de transports en commun ? ». Si cela ne les préoccupe pas, eux, que voulez-vous que je fasse ?

L'Intervenante : C'est un peu désagréable pour les spectateurs.

Denis Eyraud : *Sur l'extension du réseau de trolleybus, après la mise en service récente des lignes trolleybus C1 et C2, pourrions-nous connaître les perspectives d'extension du réseau trolleybus ?*

Bernard Rivalta : Il y a plusieurs lignes qui sont en projet. Il y a l'électrification de la ligne C13 qui est déjà en partie commencée (*électrification entre Grange-Blanche et Garibaldi-Lafayette, le resté est déjà fait*)

Ces lignes sur le chaînon A3 qui va desservir la partie haute de l'agglomération mais ce sont des projets qui seront en discussion dans le plan de mandat prochain et qui continuent à croître.

Denis Eyraud : Sur le C6 qui va passer sous le tunnel de la Croix-Rousse ?

Bernard Rivalta : Le C6 soit nous le passerons en hybride parce que là aussi il faut trouver le bon compromis du système soit en hybride, soit la ligne qui descend de La Duchère. La Duchère permet de passer par le tunnel, par le viaduc, par le tunnel de la Croix-Rousse, la rue Duquesne et nous rejoignons le tracé en site propre de lignes C1/C2. Il y a une cohérence de l'ensemble.

Denis Eyraud : Le CIL des Etats-Unis nous demande : *Pouvons-nous savoir si le principe de prolongement de la ligne T1 du tramway et non une simple ligne forte jusqu'au boulevard des Etats-Unis ensuite vers les hôpitaux sud est acté ?*

Bernard Rivalta : Pas acté : délibération pour le prochain mandat. Vous voyez déjà comment cela s'accumule.

Denis Eyraud : Le CIL Beauregard Champ Blanc de Décines nous dit : *Pour le futur plan de mandat quels nouveaux moyens le SYTRAL envisage-t-il de mettre en place pour une meilleure desserte des communes de l'est du Grand Lyon afin de faciliter les déplacements nord-sud pour permettre un accès rapide vers les zones industrielles de Corbas, Saint-Priest, etc. ?*

Bernard Rivalta : Il y a déjà eu un projet qui a été fait, c'est le prolongement de T5 jusqu'à Eurexpo. Je rappelle que dans le précédent mandat nous avons fait T3 et prolongé le métro jusqu'à La Soie.... Nous venons d'acheter 12 rames de 40 mètres pour augmenter la capacité de cette ligne de + 30 %. Je rappelle que le boulevard urbain sera prévu avec une voie de transports en commun en site propre.

Par contre, ce n'est pas dit mais je sais pourquoi la question a été posée. Mon job pour l'instant c'est de faire ce que nous avons à faire. Ce n'est pas nécessairement d'aller prolonger le T3 jusqu'à Pont-de-Chéruy et si nous le prolongeons, je voudrais qu'il y en ait d'autres qui payent plutôt que le SYTRAL. Vous voyez que même politiquement les choses ne sont pas toujours aussi évidentes à mettre en place et que nous devons faire des choix d'abord pour l'agglomération mais après dans cette logique d'élargissement de l'agglomération.

Denis Eyraud : Je vais combiner la question sur la densification urbaine avec celle du calendrier de révision du PDU.

Bernard Rivalta : La densification urbaine, Gérard Collomb pourrait présenter plus amplement le prolongement du Boulevard Urbain Est. C'est toute cette activité à la fois économique et de logement qui va se faire le long de ce boulevard urbain avec cette

fameuse ligne de desserte. C'est un des axes de développement. Aujourd'hui l'urbanisme de cette agglomération ne se construit qu'autour de lignes fortes de transports en commun lorsque les terrains sont vierges.

Le SYTRAL doit jongler entre deux choses : faire passer entre ce qui existe, en matière d'urbanisme, les transports en commun, transformer parfois certaines lignes de bus en lignes plus fortes trolleybus et tramway et prévoir l'avenir avec ces voies qui sont en site propre et qui permettent ce nouveau développement urbain et économique.

Gérard Collomb : Sur le Boulevard Urbain Est, c'est le grand boulevard qui commence à se construire, qui arrive à Vaulx-en-Velin, qui commence du côté de Saint-Fons et qui va être la grande dorsale de l'est lyonnais avec une construction qui a déjà commencé pour un certain nombre de tronçons. Pour pouvoir réaliser tout cela, il faut un point dur sur lequel nous avons commencé les études, faire passer soit au-dessus, soit en dessous des voies ferrées du côté de Vénissieux et avec un problème citoyen qui est du côté de Vaulx-en-Velin. Il m'est demandé de terminer ce boulevard qui est, quand même, le grand axe (2X2 voies) en 2x1 voie. Inutile de dire que si vous faites un boulevard urbain qui se termine dans un entonnoir, cela ne va pas faciliter les choses.

Denis Eyraud : Je repose la question du calendrier prévisible pour la révision du PDU ?

Bernard Rivalta : Les choses s'emboîtent les unes dans les autres. Nous avons parlé des SCoT, des PLU, nous parlons des PDU, les uns comme les autres ont une influence sur les structures. La discussion a lieu actuellement pour justement la réflexion sur ce PDU, vraisemblablement l'évolution se fera dans le prochain mandat avec une révision du PDU.

Mais il faut savoir qu'une révision du PDU, d'abord cela coûte cher, parce que ce sont des enquêtes. Nous procédons par des enquêtes ménages qui sont colossales. Je rappelle que la dernière fois 11 000 ménages avaient été interviewés les uns après les autres. Cela représente une pression très forte. Chaque fois que nous déterminons une ligne, les gens, sachant que nous faisons un PDU, une enquête ménages, des communes des alentours nous demandent de participer parce que cela les aide à la définition de leur urbanisme et que nous finissons par une surface double de celle que nous avions prévu initialement mais avec un budget qui est bien plus élaboré.

Je pense que dans le prochain mandat de 2014-2020 nous parlerons du nouveau PDU de l'agglomération mais sachez que toutes les réflexions que nous menons quand j'ai parlé du Boulevard Urbain Est, c'est parce qu'il y a déjà un schéma qui existe de développement de l'agglomération. Gérard Collomb vient d'expliquer pourquoi. Quand nous demandons que les nouvelles voies comme sur l'Anneau des Sciences dont j'ai besoin pour faire l'amélioration du système de transport dans l'ouest, qu'il y ait aussi cette possibilité de faire passer partiellement dans l'Anneau des Sciences ou même de haut en bas un certain nombre de bus ou de transports en commun, qui nous permettent cela. C'est une nouvelle réflexion que nous avons sur les systèmes de voirie. Nous ne pouvons plus penser une voirie uniquement en matière d'automobiles, nous pensons systématiquement cette voirie en matière de développement de transports en commun et d'organisation du territoire à la fois sur le plan économique et sur le plan urbanistique autour de cet axe de transports en commun.

Gérard Collomb : Même s'il n'y a pas de révision de PDU, nous travaillons totalement en synergie, nous savons à grands traits là où nous allons développer l'urbanisation et qu'il faut faire en sorte qu'il y ait les nouvelles lignes et si c'est pour penser le PDU, les projets à 40

ans. Nous savons déjà en matière de budget comment faire au moins dans les 15 prochaines années, grosso modo.

Denis Eyraud : Le CIL Mermoz nord Laënnec Transvaal, nous dit : *La place d'Arsonval est aujourd'hui en grande partie dédiée aux arrêts de multiples lignes de transport en commun sans signalisation efficace à destination des usagers. Cette situation est améliorée.*

Il nous dit également : *La signalétique directionnelle des hôpitaux est également à compléter en particulier l'hôpital privé Jean Mermoz.*

Bernard Rivalta : Nous travaillons avec la Communauté Urbaine pour la place d'Arsonval pour faire en sorte que le terminus de ces transports en commun soit le plus confortable mais en même temps je reçois les courriers : quand les chauffeurs sont à l'arrêt l'hiver, que le moteur tourne et que cela chauffe, que cela fait du bruit et que cela pue, les gens contestent les extrémités et les arrêts de terminus dans la ville. Mais s'il n'y a pas de terminus, je ne sais pas comment nous faisons.

La difficulté est de croiser chaque fois et au niveau de la place d'Arsonval nous essayions de trouver des solutions qui permettent au réseau de fonctionner, à la population d'avoir un service clair et précis même si nous devons améliorer la cinématique des choses mais là aussi c'est la Communauté Urbaine qui nous aide à gérer.

Je rappelle que derrière, il y a automatiquement la question de l'accès, accès des handicapés, des rampes, de tous ces équipements qu'il faut faire fonctionner et une rampe de handicapés prend de la place.

Pierre Abadie : C'est une place assez complexe puisqu'il y a aussi le métro, avec tous ces arrêts de transports en commun. Actuellement l'étude a été menée et des travaux de requalification de cette place auront lieu d'ici l'été 2013. Voilà pour ce qui concerne la requalification mais elle ne va pas être facile.

Concernant la signalétique, il est vrai que la signalétique des hôpitaux publics ou privés, des cliniques et autres était assez compliquée et difficile de lecture. Il a été fait un nouveau schéma directeur de jalonnement des pôles hospitaliers qui a été d'ailleurs négocié avec la profession. Cela a été étudié en 2010 et approuvé et mis en oeuvre en 2011 et ce jalonnement maintenant est réglementaire. Il sera lisible, crédible pour tout le monde en respectant la continuité de ces jalonnements.

Le conseil de la Communauté Urbaine en date du 17 octobre 2011 a fait l'objet de cette étude et il faut savoir qu'il y a une classification qui a été faite.

Voilà ce qui a été retenu : vous avez les établissements qui sont autorisés comme site d'urgence 24/24h, qu'ils soient publics ou privés, vous avez les établissements publics d'agglomération (ce sont les centres hospitaliers régionaux, les centres hospitaliers, les hôpitaux et enfin les centres hospitaliers spécialisés) puis vous avez les établissements privés d'agglomération qui sont les hôpitaux privés, les cliniques, les établissements de dialyse et les établissements de soins longue durée. Dans ce cadre-là, la Communauté Urbaine de Lyon prendra à sa charge le jalonnement des établissements autorisés comme sites d'urgence 24/24 h publics et privés et les établissements publics d'agglomération. Les autres catégories ne sont pas prises en compte.

Pour ceux qui posaient la question concernant l'hôpital privé Jean Mermoz, celui-ci bénéficiera du jalonnement adapté aux établissements autorisés puisqu'il est considéré comme un site d'urgence 24/24 h.

Denis Eyraud : Le CIL Bien Vivre au Vernay nous dit : *Quelle solution proposez-vous pour résoudre les problèmes majeurs existants à l'entrée nord de Caluire, sens nord sud, saturation des voies de circulation aux heures de pointe, enfants respirant des pots d'échappement sur le chemin de l'école. Pour ces deux raisons, le CIL souhaiterait un contournement de ce flux par des zones non habitées et plus larges du plateau des maraîchers.*

Le parking de la gare de Caluire Sathonay Rillieux est rapidement saturé, quelles mesures allez-vous prendre pour augmenter ces places et favoriser l'utilisation du train, au dépens de la voiture pour rejoindre le centre ville ?

Pierre Abadie : Je peux bien répondre à cette question puisque, étant maire de Sathonay-Camp, je passe presque tous les jours au Vernay. Je connais bien les problématiques du Vernay qui ne sont pas d'aujourd'hui.

Il faut savoir qu'au niveau de la Conférence des maires du Plateau nord, nous avons demandé justement une étude globale des déplacements puisque c'est un endroit où passe beaucoup de transit. Nous avons demandé une étude générale et cette étude a été actualisée et une concertation a lieu avec les trois communes (Rillieux, Sathonay-Camp et Caluire). Les données ont été réalisées et nous allons bientôt les exploiter, nous aurons des pistes pour travailler dessus.

Je rappelle aussi que pour éviter ces flux, il y a le développement des transports en commun. Nous avons la gare de Sathonay – Rillieux qui est très proche et qui permet d'accéder à la Part-Dieu en 7 à 8 minutes d'où l'importance du développement des transports en commun.

Je rappelle qu'à proximité il y a une voie verte qui lie le métro de Caluire et la gare de Sathonay et je pense que là aussi il faut développer les modes doux. Concernant la gare, je laisserai Fabienne Cresci répondre sur ce sujet.

Fabienne Cresci : Merci. Comme vous l'avez dit, le bâtiment gare se trouve côté nord et bien entendu il y a une augmentation du cadencement depuis 2008, un nombre de montées et de descentes très important dans un bassin de vie que vous avez défini Monsieur Abadie qui est un bassin de vie (Caluire, Sathonay, Rillieux) de 75 000 habitants.

Ce qui est déjà fait, c'est une première phase avec un parking relais de 115 places. Ce qui va être engagé maintenant c'est la deuxième phase qui s'ouvre avec un parking de 150 places dans un premier temps. Les travaux sur le PLU et une veille foncière devraient permettre dans un second temps d'augmenter la capacité de ce parking.

Gérard Collomb : Je rajoute un mot. Je crois beaucoup au développement pour l'avenir des parcs relais. C'est un axe essentiel des politiques de transports en commun.

Denis Eyraud : Le CIL de Champvert nous dit : *En attendant la réalisation de l'Anneau des Sciences, quelles dispositions sont prévues pour diminuer les nuisances de circulation à l'entrée ouest de l'agglomération Tassin Valvert dès l'arrivée de l'A89 à la Tour-de-Salvagny ?*

Gérard Collomb : Aujourd'hui, rien et c'est un drame. Tout à l'heure vous disiez que sur les poids lourds transports de matières dangereuses, ils en sont à faire faire les circuits extrêmement vastes et à dire que nous pourrions passer par Tassin-La-Demi-Lune, c'est vous dire l'inconséquence mais qui s'explique. Je mets en garde parce qu'il y a eu beaucoup de gens qui, à un moment donné, ont dit : « Pas ceci, pas cela, pas ici, pas là, jamais... » et donc au lieu de faire quelque chose de cohérent on n'a rien fait.

Quand nous ne faisons rien, cela a aussi des résultats et aujourd'hui nous avons les résultats. Quelque part, il faut bouger. Tous les gens qui vous disent : « Mais non, il n'y a pas de problème, continuons comme cela, il n'y pas besoin de bouger, il n'y a pas besoin d'infrastructures, il n'y a besoin de rien. Allons-y comme cela ». A un moment donné boom, vous êtes dans le mur et aujourd'hui nous y sommes.

Le temps que nous en sortions, cela va prendre quelques années quand même.

Paysages – Espaces verts – Patrimoine

Denis Eyraud : Sur le patrimoine, je vous ai donné le rapport tout à l'heure sur les Etats Généraux du Patrimoine sur les passeurs de patrimoine. A la fin de cette journée deux propositions concrètes ont été faites :

- premièrement : organiser des journées des passeurs dans l'aire géographique du Grand Lyon
- deuxièmement : accentuer le volet communication avec la création d'un site Internet pour faire mieux connaître ce patrimoine de notre agglomération sous toutes ces formes et leurs passeurs.

Comment le Grand Lyon peut-il aider l'UCIL et les CIL à la mise en place de ces instruments de communication et de collaboration ?

Bruno Delas : Bruno Delas à la mission Culture. Sur la première question, une journée passeurs du patrimoine, il nous semble que les journées du patrimoine peuvent constituer le bon cadre pour répondre à cette demande.

En effet nous pouvons envisager que les CIL puissent investir dans la préparation d'offres spécifiques passeurs du patrimoine pour les Journées du Patrimoine, que le Grand Lyon accompagne les CIL en la matière et l'accompagne par une promotion et nous imaginons bien, vous situez les programmes des Journées du Patrimoine, une offre qui serait coordonnée au niveau des CIL et qui serait intitulée 'Passeurs de Patrimoine' serait une belle présentation et il nous semble que cela peut faire une réponse à la demande.

Pour la deuxième question concernant le site Internet, vous savez que depuis que le Grand Lyon coordonne les Journées du Patrimoine du Grand Lyon, la Direction de la communication a mis en place un site Internet pour promouvoir le programme mais ce site Internet est actif uniquement au moment des Journées du Patrimoine, à partir du 1er Septembre 2013.

Nadine Gelas a annoncé lors de la dernière réunion de novembre sur le bilan et les perspectives des Journées du Patrimoine, que ce site deviendrait actif tout au long de

l'année et c'est le cas depuis début décembre en mettant en ligne justement à la fois la campagne photographique qui a été faite lors des dernières Journées du Patrimoine et 33 clips vidéo qui représentent la diversité des sites ouverts pour les Journées du Patrimoine qui sont accessibles tout au long de l'année.

C'est une manière de faire vivre ce site Internet à partir de la diversité et de la présentation de la diversité des patrimoines de l'agglomération.

Denis Eyraud : Merci. L'association Cadre de Vie et Patrimoine de Villeurbanne nous dit : *Quelle politique d'aménagement est aujourd'hui menée pour l'application de la charte de l'arbre en ville et pour la préservation et la mise en valeur des arbres remarquables situés aussi bien sur terrain public que sur terrain privé ?*

Je joindrai la question du CIL Mutualité Préfecture Moncey : *La politique d'élagage des platanes de nos voiries présente de plus en plus d'inconvénient et de danger, les trottoirs sont régulièrement recouverts d'un amalgame de déchets qui constituent un gros problème pour toute personne handicapée ou malvoyante. Pouvez-vous revenir à une politique d'élagage plus raisonnable ?*

Pierre Abadie : Concernant la charte de l'arbre, je rappelle que cette charte avait été faite en 2000, elle vient d'être renouvelée et 54 partenaires ont déjà signé cette charte et la Ville de Villeurbanne va participer en la signant d'ici peu.

Il faut savoir qu'en 20 ans nous avons doublé le nombre d'arbres qui ont été plantés dans le Grand Lyon. Cela correspond à 85 000 arbres d'alignement qui ont été faits. Vous en avez 28 000 sur la ville de Lyon et 4 000 à 6 000 sur Villeurbanne qui ont été faits.

Pour les arbres remarquables, une étude est menée aujourd'hui sur la ville de Villeurbanne mais aussi dans les autres communes et ces arbres remarquables seront identifiés dans le nouveau PLU lors de sa révision.

Concernant la problématique de l'arbre dans la ville avec toute la vie d'un arbre c'est-à-dire les branches, les écorces, les feuilles qui tombent et autres, il faut accepter cette règle-là et savoir que nous les ramassons, nous les mettons dans des sacs et il ne faut pas les laisser n'importe où. Je n'irai pas plus loin pour aller vite.

Denis Eyraud : SEVDOR (Sauvegarde des Espaces Verts des Monts d'Or) nous dit : *Quelle est la politique actuelle du Grand Lyon vis-à-vis des Monts d'Or ? Considère-t-il que ce massif est à préserver et valoriser comme poumon vert et lieu pittoresque pour tous les habitants et visiteurs de l'agglomération ? Si oui, quelles mesures sont déjà prises et lesquelles sont envisagées pour l'avenir ?*

Gilles Assi : La politique du Grand Lyon s'inscrit complètement dans la politique de préservation des espaces naturels du Grand Lyon et de l'agriculture, le Président l'a dit tout à l'heure, les objectifs notamment sur le prochain PLU sont de garder 50 % en espaces naturels, ce qui est considérable et qui fait partie de l'attraction de notre agglomération mais qui a aussi un véritable rôle économique.

Je voudrais rassurer l'association, je rappelle que depuis 1994-1995, le Grand Lyon s'est vraiment investi dans cette préservation des Monts d'Or avec la création d'un syndicat mixte dont le Grand Lyon au même titre que le Département font partie et ils soutiennent toutes ces actions. Elles ne sont pas que dans la conservation, entre guillemets, d'un paysage mais

je l'ai dit tout à l'heure aussi, d'une véritable activité économique et vous l'avez vu au travers notamment du PSADER, les aides à l'installation d'une chèvreserie, des maraîchages, etc.

Cependant peut-être que sous-jacent à cette question, quelques inquiétudes peuvent apparaître sur la densification urbaine. Nous vous rappelons que nous ne cherchons pas le terme de densification mais d'intensification et peut-être que sur le prochain PLU, il faudra se pencher sur la possibilité d'intensifier des centres bourgs existants tout en gardant leur qualité architecturale. Ce qui est vrai pour les Monts d'Or est vrai pour toutes les communes périphériques du Grand Lyon.

Denis Eyraud : « La Croix-Rousse n'est pas à vendre » nous dit : *Pour éviter l'étalement urbain, le SCoT recommande un accroissement de la densité urbaine lors de la révision du PLU-H. Par ailleurs les services du Grand Lyon affirment qu'une plus grande végétalisation doit obligatoirement accompagner cette évolution. Quelle mesure le Grand Lyon compte-t-il prendre pour protéger les espaces verts privés très nombreux dans certains quartiers mais de plus en plus menacés ?*

Fabienne Cresci : Nous sommes bien dans un des objectifs de la révision générale du PLUH et l'enjeu est bien de diffuser la trame verte au sein des tissus urbains denses et à lutter contre les îlots de chaleur. Nous parlions des macro-lots tout à l'heure c'est un aussi des objectifs.

Pour finir, l'enjeu est aussi de garantir la préservation de la biodiversité en ville. C'est pour cela qu'à travers le PLU, et une approche très fine, nous re-questionnons les espaces végétalisés à mettre en valeur ainsi que les espaces boisés classés.

Denis Eyraud : Enfin deux questions sur la préservation du patrimoine. Une question de la Renaissance du Vieux Lyon sur la Maison du Chamarier qui demande : *Où en est cette opération ?*

Une question du CIL du Point du Jour qui demande : *Où est en la préservation du vestige de la tête de l'aqueduc de la Brévenne, élément patrimonial intéressant situé rue des Aqueducs ?*

Gérard Collomb : Sur les aqueducs Madame Cresci, je répondrai sur la Maison du Chamarier.

Fabienne Cresci : Sur les aqueducs, ils sont situés en limite de Lyon mais sur la commune de Tassin, ces vestiges correspondent à l'aqueduc de la Brévenne. Ils sont classés monuments historiques et à ce titre ils appartiennent à l'Etat et ils sont sous la responsabilité du ministère de la culture. L'architecte en chef des monuments historiques, Monsieur Répelin, vient de se saisir d'une étude de diagnostic concernant ce monument qui lui permettra de prendre des mesures nécessaires à leur conservation. Ce qui fera l'objet ensuite, avec une maîtrise d'ouvrage Etat, d'un projet sur ces aqueducs.

Gérard Collomb : Sur la Maison du Chamarier, je crois que nous travaillons avec la Renaissance du Vieux Lyon et je me suis enquis auprès de Monsieur Bernard Tacail, du calendrier.

Début 2013, ils vont faire la programmation pour pouvoir, comme vous le savez, passé un bail emphytéotique pour que quelqu'un puisse porter le projet.

Comme nous l'avons fait sur les Halles de la Martinière, ce n'est pas exactement la même chose mais ce sera la même méthode. Nous allons élaborer avec vous début 2013 le cahier des charges que nous porterons de manière à ce que cette maison garde un caractère qui soit emblématique.

Clôture

Denis Eyraud : Vous avez tous été d'une patience exceptionnelle. Je remercie particulièrement les élus.

Gérard Collomb : Je n'ai pas répondu sur l'Anneau des Sciences pour le CIL de Champvert et je ne voudrais pas que nous soyons déçus.

Je vais faire un petit point, il se trouve que dans le temps, j'habitais rue de Montriblout, pour ceux qui connaissent, c'est quand vous voulez faire un raccourci pour passer à Vaise, vous passez rue de Montriblout. Aujourd'hui j'habite au Point du Jour et tous les matins, je peux vérifier combien les gens de l'Ouest Lyonnais passent par Ménival, arrivent ensuite pour redescendre sur l'avenue Barthélemy Buyer et essayent d'aller prendre l'entrée de l'autoroute pour repasser dans l'Est Lyonnais.

Nous voulons éviter ce genre de trafic parasite sur toute l'agglomération avec l'Anneau des Sciences. Nous pensons à vous.

Denis Eyraud : Je remercie vraiment beaucoup le Président Collomb, tous les élus et tous les représentants des services qui ont patienté jusqu'à maintenant et je vous invite tous à aller boire un verre à côté.